सत्यमेव जयते

भारत सरकार

नागर विमानन मंत्रालय

रेल संरक्षा आयोग

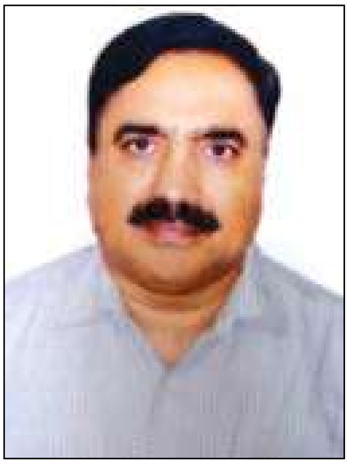
वर्ष 2018–2019 की वार्षिक रिपोर्ट

द्वारा

मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त

लखनऊ

प्रस्तावना



रेल अधिनियम, 1989 की धारा 10 तथा मेट्रो रेलवे (संचालन एवं रखरखाव) अधिनियम, 2002 की धारा 12 के अन्तर्गत अधिदेश के अनुसार 31.03.2019 को समाप्ति वित्तीय वर्ष की वार्षिक रिपोर्ट को संसद पटल पर रखे जाने हेतु केन्द्र सरकार के लिए मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त एतद् द्वारा प्रस्तुत करते है। इस रिपोर्ट में उपर्युक्त अवधि के दौरान रेल संरक्षा आयोग के कार्यकलापों जैसे नई रेल लाइनों को खोलना, वर्तमान लाइनों का दोहरीकरण, आमान परिवर्तन कार्यों और रेल लाइनों का विद्युतीकरण, गम्भीर रेल दुर्घटनाओं की जाँच, आयामों की अनुसूची के अतिलंघनों की छूट और लघु कार्यों की स्वीकृतियां, अत्याधिक आयामों के परेषणों का चलन, नए चल स्टाक इत्यादि विशिष्टता से दिये गये है। इस रिपोर्ट में रेलवे के कार्य संचालन में संरक्षा सुधार हेतु उपायों के संबंध में मूल्यवान सूचना निहित है और रेलवे कार्मिकों के लिए उपयोगी होगी।

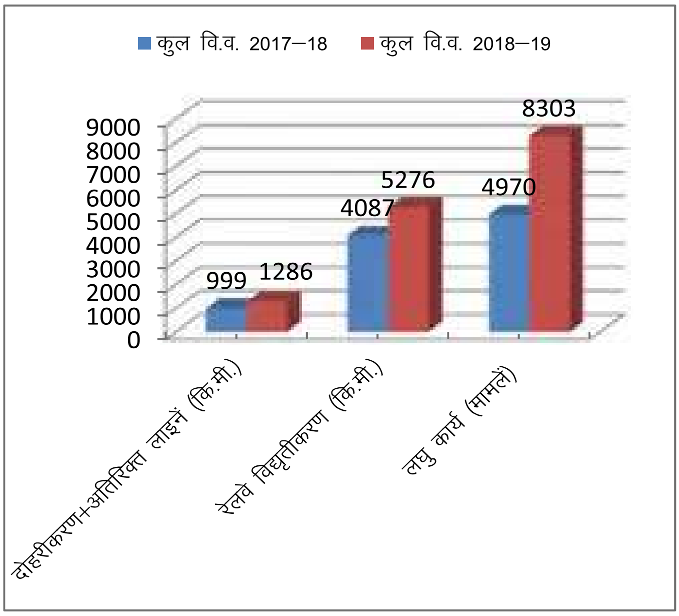
(शैलेश कुमार पाठक)
मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त

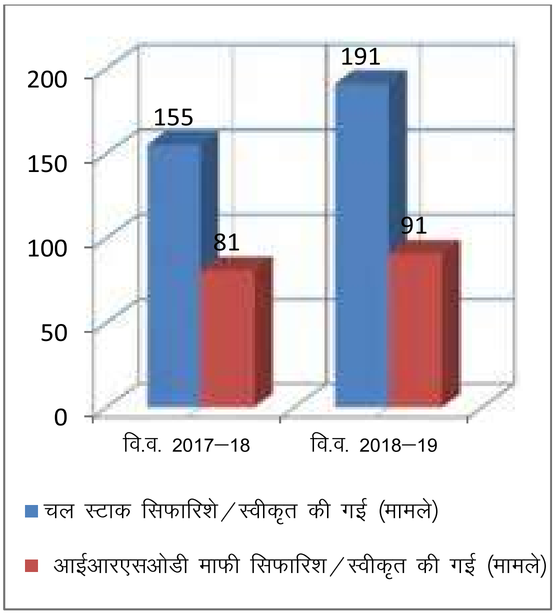
स्थानः लखनऊ
दिनांकः

वर्ष 2018–19 के दौरान आयोग का तुलनात्मक निष्पादनः

कार्यकलाप	वित्तीय वर्ष 2017–18	वित्तीय वर्ष 2018–19	वित्तीय वर्ष 2017–18 में परिवर्तन	
	कुल	कुल	मूल्य	प्रतिशत
दोहरीकरण+अतिरिक्त लाइनें (कि.मी.)	999	1286	287	28.73%
नई लाइनें (कि.मी.)	409	475	66	16.14%
आमान परिवर्तन (कि.मी.)	454	597	143	31.5%
योग (डी एल+जी सी+एन एल) (कि.मी.)	1862	2358	496	26.64%
रेलवे विद्युतीकरण(कि.मी.)	4087	5276	1189	29%
लघु कार्यों(कि.मी.)	4970	8303	3333	67%
चल स्टाक सिफारिशें की गई/स्वीकृतियां की गई(मामले)	155	191	36	23.22%
आई आर एस ओ डी माफी सिफारिशें की गई/स्वीकृतियां की गई(मामले)	81	91	10	12.34%

उपर्युक्त निष्पादन की आलेखीय प्रदर्शन





रेल संरक्षा आयुक्तों के क्रियाकलापों का सारांश
मुख्य बातें

रेल संरक्षा आयोग के कार्य				
क्र. स.	कार्य कलाप का नाम	कार्यकलाप का ब्यौरा	संख्या	संदर्भ (अध्याय सं0)
1.	**गम्भीर दुर्घटनाओं** की जाँच	(क) आयुक्तों द्वारा की गई सांविधिक जाँचें की सं. (ख) उपर्युक्त (क) के आधार पर की गई संस्तुतियाँ	09 93	अध्याय– तीन पैरा 3.3 और परिशिष्ट 1
2.	आयुक्तों द्वारा यात्री सेवाओं के लिए प्राधिकृत करने से पूर्व लाइनों का सांविधिक निरीक्षण	भारतीय रेलवे (क) नई लाईनें (ख) अतिरिक्त लाइनें (ग) आमान परिवर्तन (घ) विचलन लाइनें (ड.) रेलवे विद्युतीकरण मेट्रो रेलवे (क) दिल्ली मेट्रो रेल कारपोरेशन की नई लाइन (ख) हैदराबाद मेट्रो रेल कारपोरेशन की नई लाइन (ग) चेन्नई मेट्रो रेल लि0 की नई लाइन (घ) लखनऊ मेट्रो रेल कारपोरेशन की नई लाइन (ड.) नागपुर मेट्रो रेल प्रोजेक्ट की नई लाइन	 475 1286 597 8 5276 121 26 20 15 18	परिशिष्ट दो
3.	आयुक्तों द्वारा लघु कार्यों, अतिलंघनों की छूट अत्याधिक आयामों के परेषणों का चलन, नये चल स्टाकों इत्यादि के लिए दी गई स्वीकृतियाँ	(क) नये लघु कार्यों के निष्पादन हेतु (ख) आयामों की अनुसूची के अतिलंघन के मामलों में छूट (ग) मानक आयामों से बड़े परेषणों के परिवहन हेतु (घ) नये प्रकार के चल स्टाकों को चलाने हेतु	8303 65 शून्य 171	अध्याय दो पैरा–2.4 पैरा–2.5 पैरा–2.6 पैरा–2.7
4.	प्रस्ताव जिनकी स्वीकृति के लिए केन्द्र सरकार ने सिफारिश की	(क) आयामों की अनुसूची के अतिलंघन के मामलों में छूट हेतु (ख) नए प्रकार के चल स्टाकों को चलाने हेतु	26 20	 अध्याय दो पैरा 2.7
5.	सरकारी रेलों का निरीक्षण	आविधिक निरीक्षण	12002	अध्याय दो पैरा 2.8

अध्याय – एक

संगठन तथा कार्य

1.1 प्रस्तावना –

ब्रिटिश काल में, रेलवे का निर्माण एवं परिचालन प्राइवेट कम्पनियों को सौंपा गया था। उन पर प्रभावी नियंत्रण करने के लिए भारत सरकार के अधीन परामर्शी इंजीनियर्स नियुक्त किए गए थे। जब सरकार के अधीन रेलवे का निर्माण आया, परामर्शी इंजीनियर्स सरकारी निरीक्षक के रूप में पद नामित किए गए। सन् 1883 में उनकी स्थिति सांविधिक मान्यता की थी। सरंक्षा नियंत्रण प्राधिकार की शक्ति रेलवे बोर्ड के पास रही और निरीक्षणालय उनके अधीन रखा गया था।

सन् 1939 में बिहटा आपदा के संबंध में गठित पैसिफिक लोकोमोटिव समिति ने सिफारिश की , कि रेल निरीक्षणालय को रेलवे बोर्ड से पृथक किया जाना चाहिए और यह पृथक्करण इस सिद्धांत पर किया जाए कि रेल के निरीक्षण के लिए उत्तरदायी पदधारी रेल का प्रशासन करने वाले प्राधिकारी से स्वतंत्र हों, जैसा कि भारत सरकार अधिनियम, 1935 की धारा 181(3) में व्यवस्था की गई है। इस सिफारिश को सन् 1939 में विधान मण्डल द्वारा और सन् 1940 में राज्य परिषद द्वारा अनुमोदित कर दिया गया था। तत्पश्चात सरकार ने इस सिफारिश पर अपनी स्वीकृति प्रदान की थी। तद्नुसार मई 1941 में, रेल निरीक्षणालय को रेलवे बोर्ड से पृथक कर दिया गया था। मुख्य सरकारी रेल निरीक्षक (मु.स.रे.नि.) का पद सृजित किया गया जिसके माध्यम से सरकारी रेल निरीक्षक (स.रे.नि.) सरकार को रिपोर्ट प्रस्तुत करते हैं। रेल निरीक्षणालय को उस समय संचार विभाग और अब नागर विमानन मंत्रालय (ना.वि.मं.) के अधीन रखा गया था ।

दिनाँक 01.11.1961 को मुख्य सरकारी रेल निरीक्षक का पदनाम रेल संरक्षा आयुक्त (रे.स.आ.) और सरकारी रेल निरीक्षक का पदनाम अतिरिक्त रेल संरक्षा आयुक्त (अ.रे.स.आ.) कर दिया गया।

जून, 1979 से रेल संरक्षा आयुक्त का पदनाम मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त (मु.रे.सं.आ.) और अतिरिक्त रेल संरक्षा आयुक्त का पदनाम रेल संरक्षा आयुक्त में कर दिया गया।

रेल संरक्षा आयुक्तों की नियुक्ति आज भी भारतीय रेलवे (आई.आर.) के अधिकारियों में से की जाती है, किन्तु वे रेलवे में वापस नहीं जाते हैं और वे नागर विमानन मंत्रालय के अधीन रेल संरक्षा आयोग में समायोजित हो जाते है।

1.2. संगठनात्मक संरचना –

1.2.1 मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त (मु.रे.सं.आ.) का कार्यालय लखनऊ में स्थित है और नागर विमानन मंत्रालय (एमओसीए) का भाग है। उन सभी मामलों में जो आयुक्तों से संबंधित हैं, के लिए वह केन्द्र सरकार के लिए प्रधान तकनीकी सलाहकार के रूप में कार्य करते हैं।

1.2.2 विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे के कार्यों को देखने के लिए देशभर में विभिन्न स्थानों पर नौ रेल संरक्षा आयुक्त (सीआरएस) स्थित हैं। आयुक्तों के कार्यालय, परिमण्डल कार्यालय कहलाते हैं। प्रत्येक परिमण्डल कार्यालय में 9 से 11 कार्यालय स्टाफ होते है, जिसमें वरिष्ठ निजी सचिव (1), कार्यालय अधीक्षक (1), प्रवर लिपिक (2), अवर लिपिक (2) और मल्टी टास्किंग स्टाफ हैं।

10 जनवरी, 2018 की अधिसूचना सं. एस.ओ. 138 (ई) के अनुसार सक्षम प्राधिकारी द्वारा नागर विमानन मंत्रालय के अधीन नई दिल्ली में रेल संरक्षा आयोग में मेट्रो रेल संरक्षा आयुक्त (सी.एम. आर.एस.) का एक परिमण्डल कार्यालय सृजित किया जा चुका है।

प्रत्येक परिमण्डल के लिए उप रेल संरक्षा आयुक्त (उप.रे.सं.आ.) का एक पद स्वीकृत है और वे भारतीय रेलवे (आई.आर.) के विभिन्न विभागों से आते हैं। वर्तमान में –

- सिविल इंजीनियरिंग से पूर्वोत्तर परिमंडल, दक्षिण मध्य परिमंडल और दक्षिण पूर्व परिमंडल में,
- विद्युत इंजीनियरिंग से मध्य परिमंडल में, और
- सिगनल एवं दूरसंचार (सिग. एवं दूर.) इंजीनियरिंग से उत्तर परिमंडल, पूर्व परिमंडल, पू.सी. परिमंडल, पश्चिम परिमंडल और दक्षिण परिमंडल में उप रेल संरक्षा आयुक्त हैं।

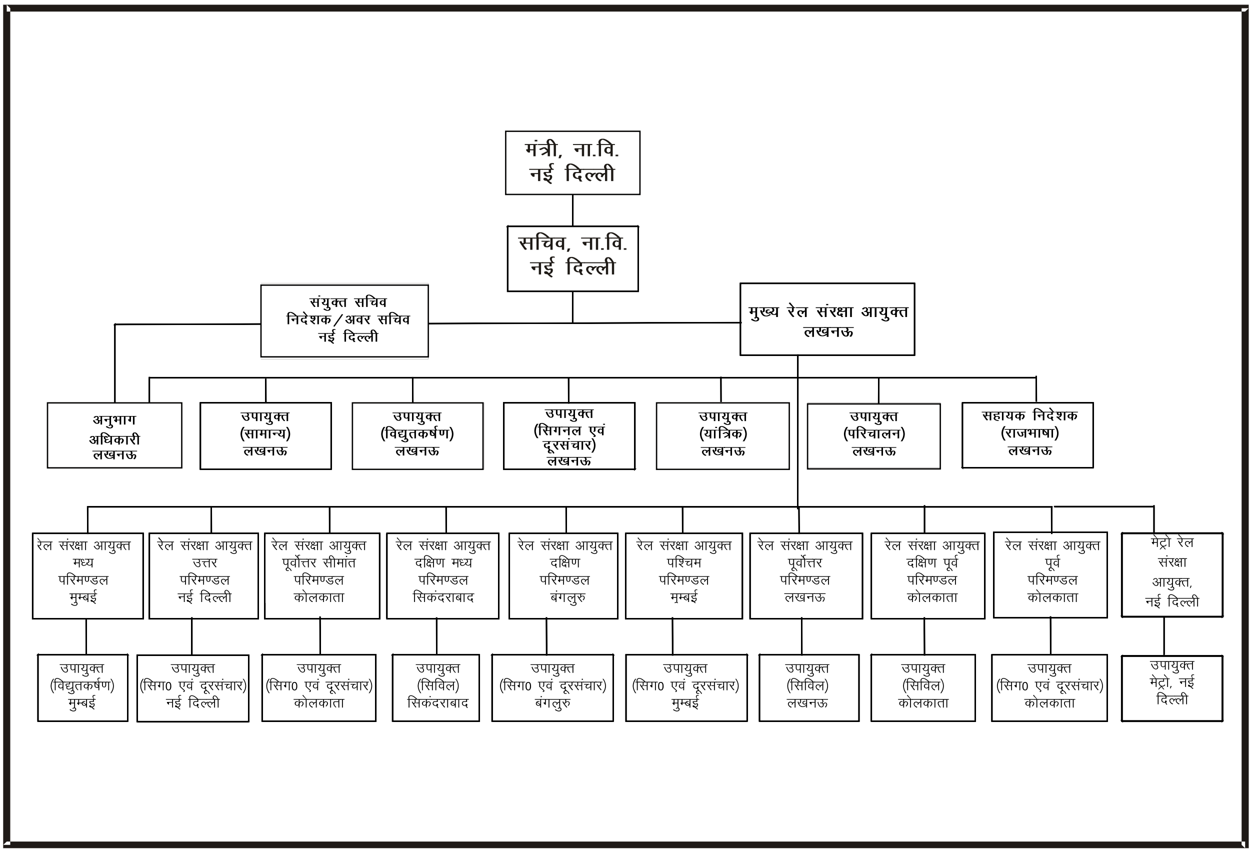
1.2.3 मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त कार्यालय में दो विंग हैं अर्थात रेल संरक्षा विंग और तकनीकी विंग

रेल सरंक्षा विंग में मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त को दैनिक सरकारी कार्यों के साथ–साथ रेल मंत्रालय और नागर विमानन मंत्रालय से सम्पर्क बनाये रखने में मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त की सहायता के लिए एक उपायुक्त (सामान्य) हैं। इसमें वरिष्ठ निजी सचिव (1), अनुभाग अधिकारी (1), सहायक अनुभाग अधिकारी (5), वैयक्तिक सहायक (1), प्रवर लिपिक (1), अवर लिपिक (1) और मल्टी टास्किंग स्टाफ हैं।

तकनीकी विंग में मु.रे.सं.आ. और रे.सं. आयुक्तों को तकनीकी मामलों में आवश्कतानुसार सहायता करने के लिए लखनऊ मुख्यालय पर विभिन्न विभागों (यांत्रिक, सिग्नल दूरसंचार, विद्युत, परिचालन) के 4 उप रेल संरक्षा आयुक्त है। यह रेल संरक्षा आयोग के लिए प्रबुद्व मंडल तथा संस्थानीय यादगार/शक्ति के रूप में कार्य करता है। तकनीकी विंग कार्यालय में एक सहायक निदेशक (राजभाषा), हिन्दी अनुवादक (1), आशुलिपिक (2), तकनीकी सहायक (2), अवर लिपिक (2), स्टाफ कार ड्राइवर (1) और मल्टी टास्किंग स्टाफ (4) हैं।

उप रेल संरक्षा आयुक्त सांविधिक प्राधिकारी नहीं हैं। वे रेलवे से प्रतिनियुक्ति के आधार पर आते हैं और प्रतिनियुक्ति अवधि पूरी करने के बाद रेलवे में वापस चले जाते हैं।

1.2.4 संगठनात्मक चार्ट नीचे दिया गया है:—



1.3 आयोग में रिक्तियाँ –

दिनाँक 31.03.2019 को आयुक्तों के 04 पद तथा उपायुक्त/मेट्रो उपायुक्त के 04 पद रिक्त थे।

1.4 संगठन में बदलाव –

उपायुक्त (तकनीकी) के समस्त पदों को दिनांक 14.06.2010 से चयन ग्रेड में अपग्रेड कर दिया गया था। चयन ग्रेड में उप.रे.सं.आ. (तकनीकी) के लिए भर्ती नियम जी एस आर सं. 136 दिनांक 29.5.2012 के अनुसार अधिसूचित कर दिया गया था।

1.5 अधिकारियों का पदधारण

1.5.1 मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त, लखनऊ

क.सं.	पदनाम	अवधि	नाम
(1)	मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त	01.04.18 से 08.07.18	रिक्त
		09.07.18 से 31.03.19	श्री एस.के. पाठक

1.5.2 रेल संरक्षा आयुक्त

क्र. सं.	परिमण्डल कार्यालय	अवधि	नाम
(1)	रे.सं.आ.–मध्य परिमण्डल	सम्पूर्ण अवधि	श्री ए.के. जैन
(2)	रे.सं.आ.–पूर्व परिमण्डल	01.04.18 से 31.07.18	श्री पी.के. आचार्य
		01.08.18 से 19.12.18	रिक्त
		19.12.18 से 31.03.19	मो. लतीफ खान
(3)	रे.सं.आ.–उत्तर परिमण्डल	01.04.18 से 08.07.18	श्री एस.के. पाठक
		09.07.18 से 31.03.19	रिक्त
(4)	रे.सं.आ.–पूर्वोत्तर परिमण्डल	01.04.18 से 06.06.18	श्री एस.के. पाण्डेय
		07.06.18 से 31.03.19	रिक्त
(5)	रे.सं.आ.–पूर्वोत्तर सीमान्त परिमण्डल	01.04.18 से 09.01.19	रिक्त
		10.01.19 से 31.03.19	श्री आर.के. शर्मा
(6)	रे.सं.आ.–दक्षिण परिमण्डल	सम्पूर्ण अवधि	श्री के.ए. मनोहरन
(7)	रे.सं.आ.–दक्षिण मध्य परिमण्डल	सम्पूर्ण अवधि	श्री राम कृपाल
(8)	रे.सं.आ.–दक्षिण पूर्व परिमण्डल	01.04.18 से 26.11.18	रिक्त
		27.11.18 से 31.03.19	श्री ए.के. राय
(9)	रे.सं.आ.–पश्चिम परिमण्डल	सम्पूर्ण अवधि	श्री सुशील चन्द्रा
(10)	मे.रे.सं.आ.–नई दिल्ली	सम्पूर्ण अवधि	रिक्त

1.5.3 मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त कार्यालय में उप रेल संरक्षा आयुक्त

क्र. सं.	उप रेल संरक्षा आयुक्त	अवधि	नाम
रेल संरक्षा विंग			
(1)	उप रेल संरक्षा आयुक्त (सामान्य)	सम्पूर्ण अवधि	श्री राजीव कुमार
तकनीकी विंग			
(1)	यांत्रिक	सम्पूर्ण अवधि	श्री उत्तम प्रकाश
(2)	परिचालन	सम्पूर्ण अवधि	श्रीमती इंदूरानी दुबे
(3)	विद्युतकर्षण	सम्पूर्ण अवधि	श्री शलभ त्यागी
(4)	सिगनल एवं दूरसंचार	सम्पूर्ण अवधि	श्री बी.एस.यादव

1.5.4 <u>परिमण्डल कार्यालयों में उपायुक्त</u>

उपायुक्त (सिगनल एवं दूरसंचार)			
क. सं.	**परिमण्डल का नाम**	**अवधि**	**नाम**
(1)	रे.सं.आ.–पूर्व परिमण्डल	सम्पूर्ण अवधि	श्री डी.बनर्जी
(2)	रे.सं.आ.–पश्चिम परिमण्डल	सम्पूर्ण अवधि	श्री अविनाश संगोले
(3)	रे.सं.आ.–पूर्वोत्तर सीमांत परिमण्डल	सम्पूर्ण अवधि	श्री एस. चट्टोपध्याय
(4)	रे.सं.आ.–उत्तर परिमण्डल	01.04.18 से 13.01.19	श्री राजमल खोईवाल
		14.01.19 से 31.03.19	रिक्त
(5)	रे.सं.आ.–दक्षिण परिमण्डल	सम्पूर्ण अवधि	श्री ई.श्रीनिवास
<u>उपायुक्त (सिविल इंजीनियरी)</u>			
(6)	रे.सं.आ.–दक्षिण पूर्व परिमण्डल	सम्पूर्ण अवधि	रिक्त
(7)	रे.सं.आ.–दक्षिण मध्य परिमण्डल	सम्पूर्ण अवधि	श्री रामा मेहर
(8)	रे.सं.आ.–पूर्वोत्तर परिमण्डल	सम्पूर्ण अवधि	रिक्त
<u>उपायुक्त (विद्युतकर्षण)</u>			
(9)	रे.सं.आ.–मध्य परिमण्डल	सम्पूर्ण अवधि	श्री जी.पी.गर्ग
(10)	मे.रे.सं.आ.–नई दिल्ली	सम्पूर्ण अवधि	रिक्त

1.6. <u>परिमण्डलों के क्षेत्राधिकार</u>

1.6.1 31 मार्च, 2019 को विभिन्न परिमण्डलों के अधिकार क्षेत्र में भारतीय रेलवे के कुल मार्ग कि.मी. (आर.के.एम.) इस प्रकार थी –

परिमण्डल का नाम	मुख्यालय	मार्ग कि.मी.	रेल प्रशासन
रे.सं.आ.–मध्य परिमण्डल	मुम्बई	8133.16	मध्य रेलवे, पश्चिम मध्य रेलवे एवं कोंकण रेलवे
रे.सं.आ.–पूर्व परिमण्डल	कोलकाता	6896.67	पूर्व रेलवे एवं पूर्व मध्य रेलवे
रे.सं.आ.–उत्तर परिमण्डल	नई दिल्ली	7327.59	उत्तर रेलवे
रे.सं.आ.–पूर्वोत्तर परिमण्डल	लखनऊ	6999.8	पूर्वोत्तर रेलवे एवं उत्तर मध्य रेलवे
रे.सं.आ.–पूर्वोत्तर सीमान्त परिमण्डल	कोलकाता	4192.82	पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे एवं मेट्रो रेलवे रेलवे कोलकाता
रे.सं.आ.–दक्षिण परिमण्डल	बंगलुरू	9441.2	दक्षिण रेलवे एवं दक्षिण पश्चिम रेलवे
रे.सं.आ.–दक्षिण मध्य परिमण्डल	सिंकदराबाद	6237.63	दक्षिण मध्य रेलवे
रे.सं.आ.–दक्षिण पूर्व परिमण्डल	कोलकाता	10410.93	दक्षिण पूर्व रेलवे, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे एवं पूर्व तट रेलवे
रे.सं.आ.–पश्चिम परिमण्डल	मुम्बई	12103.09	पश्चिम रेलवे एवं पश्चिम मध्य रेलवे
कुल मार्ग कि.मी.		71742.26	

1.6.2 31 मार्च, 2019 को विभिन्न परिमण्डलों के क्षेत्राधिकार में मेट्रो रेलवे की कुल मार्ग किलोमीटर इस प्रकार थी :–

परिमण्डल का नाम	**मुख्यालय**	**मार्ग कि. मी.**	**रेल प्रशासन**
मे.रे.सं.आ.–उत्तर परिमण्डल	नई दिल्ली	371.96	दिल्ली मेट्रो रेल निगम
		12.89	रेपिड मेट्रो रेल, गुडगांव
मे.रे.सं.आ.–दक्षिण परिमण्डल	बंगलुरू	42.00	बंगलुरू मेट्रो रेल निगम
	कोचि	18.22	कोचि मेट्रो रेल निगम
	चेन्नई	56.94	चेन्नई मेट्रो रेल लि.
मे.रे.सं.आ.–पश्चिम परिमण्डल	मुम्बई	11.230	मुम्बई मेट्रो रेल निगम
	जयपुर	9.630	जयपुर मेट्रो रेल निगम
मे.रे.सं.आ.–मध्य परिमण्डल	मुम्बई	17.988	मुम्बई मेट्रो रेल निगम
मे.रे.सं.आ.–दक्षिण मध्य परिमण्डल	हैदराबाद	35.576	हैदराबाद मेट्रो रेल लि.
मे.रे.सं.आ.–पूर्वोत्तर परिमण्डल	लखनऊ	23.684	लखनऊ मेट्रो रेल निगम
कुल मार्ग कि.मी.		600.12	

1.7. रेल सरंक्षा आयोग के कार्य –

1.7.1 रेल अधिनियम, 1989 के अध्याय तीन, धारा 6 में दिए गए रेल संरक्षा आयुक्त (रे.सं.आ.) के कर्त्तव्य निम्नलिखित हैं –

(क) नई रेलों का निरीक्षण यह निर्धारित करने के लिए करना कि क्या ये रेल लाइनें यात्रियों के सार्वजनिक परिवहन के लिए खोले जाने के उपयुक्त हैं तथा जैसा कि इस अधिनियम के द्वारा या अधीन अपेक्षित हैं, केन्द्र सरकार को इस विषय में रिपोर्ट देना;

(ख) केन्द्र सरकार के निर्देशानुसार किसी रेलवे अथवा उस पर प्रयोग होने वाले किसी चल स्टाक का आवधिक अथवा अन्य निरीक्षण करना;

(ग) रेलवे पर किसी भी दुर्घटना के कारणों की इस अधिनियम के अधीन जाँच करना;

(घ) इस अधिनियम के अधीन या उनको सौंपे गए अन्य कर्तव्यों का निष्पादन।

1.7.2 <u>रेल संरक्षा आयुक्त के कार्य–</u>

(क) नई लाइनों के खोलने का प्राधिकारः

रेल अधिनियम 1989, की धारा 6, मेट्रो अधिनियम, 2002 और खोलने के नियम, 2000 के अनुसार भारतीय रेलवे/मेट्रो नई रेलवे लाइन खोलने, वर्तमान लाइनों के दोहरीकरण, आमान परिवर्तन कार्यों, रेलवे लाइन के विद्युतीकरण के संबंध में संबंधित रेल संरक्षा आयुक्त से संस्वीकृति लेने के लिए आवेदन के साथ पहुंचते हैं।

खोलने के नियम में शर्तें हैं जब आयुक्त को रेल के निरीक्षण के संदर्भ में रेलवे लाइन या रेलवे लाइन के खण्ड को खोलने के लिए प्रस्तावित है तो उस तारीख से एक माह पूर्व के अंदर आयुक्त को सभी संगत दस्तावेज

प्रस्तुत करने होगें।

आवेदन प्राप्त होने पर रेल संरक्षा आ. आवेदन की जांच करेगा और यदि सब कुछ ठीक है तो निरीक्षण की तारीख निश्चित की जाती और रेलवे को सूचित की जाती है। निश्चित तारीख पर सम्बन्धित मंडल के मं.रे.प्र. द्वारा नेतृत्व के मंडल अधिकारी और क्षेत्रीय रेलवे मुख्यालय के साथ–साथ रेल संरक्षा आयुक्त अपनी टीम के साथ निरीक्षण करता है।

निरीक्षण के बाद, यदि आयुक्त नई रेलवे लाइन की यात्रियों की संरक्षा से संबंधित उपयुक्तता से संतुष्ट है तो नई रेलवे लाइन को खोलने की स्वीकृति देने के लिए उन्हें निश्चित और निरीक्षण रिपोर्टों को भी मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त के माध्यम से केन्द्र सरकार को भेजता है।

यदि रेल संरक्षा आयुक्त यात्रियों की संरक्षा से सतुंष्ट नहीं है, वह निरीक्षण रिपोर्ट के साथ कार्य में बहुत सी कमियों को बताते हुए यात्रियों की संरक्षा को सुनिश्चित करने के लिए भेजता है। यह रेल संरक्षा आयुक्त का विवेक है कि वह रेलवे द्वारा पाई गई कमियों के लिए यात्रियों को परिवहन हेतु खोलने से पहले खण्ड को दुबारा निरीक्षण करे या कमियों को दूर करने के बाद खोलने के लिए केन्द्र सरकार को प्राधिकृत करने के लिए भेजता है।

(ख) लघु कार्यों के निष्पादन की स्वीकृति;

चालू लाइन पर गाड़ियों की संरक्षा को प्रभावित करने वाले सरंचनीय कार्यों जैसे अतिरिक्त पुलों का प्रावधान, पुननिर्माण या वर्तमान पुलों की रिगर्डिग, स्टेशन यार्डो की रिमोडलिंग, सिगनलिंग की रूपान्तरण को रे.स.आ. से स्वीकृत लेने के बाद ही रेलवे द्वारा किया जा सकता है।

रेल मंत्रालय के नीति परिपत्र सं. 6 में विस्तृत प्रक्रिया दी गई है। यह प्रक्रिया निम्न के लिए है :

- नए डिजाइन के चल स्टाक की गति स्वीकृति हेतु
- ओसीलेशन परीक्षण का प्रबंध
- अनु.अभि.एवं मा. संगठन का गति प्रमाण पत्र
- नये डिजाइन के चल स्टाक का चलन
- वर्तमान चल स्टाक की गति वृद्वि
- चिन्हित मार्गों पर नामित गाड़ियों की गति वृद्वि के लिए संस्वीकृति
- नई गाड़ियों का प्रारंभ
- विशेष परीक्षण और परिचालन की स्थितियां
    - हैवी हाल और विशिष्ट मार्गों पर विशेष कनफीगुरेशन के साथ माल एवं यात्रीं गाड़ियों का चलन
    - संकटकालीन ब्रेकिंग दूरी (ईवीडी) परीक्षण,
    - कपलर फोर्स परीक्षण
    - रेटिग, परफारमेंस और एडेसन परीक्षण
    - सिगनल इन्टरफिरेन्स परीक्षण

उपरोक्त प्रावधानों के अनुसार, क्षेत्रीय रेलवे समस्त संलग्नकों जैसे **संयुक्त संरक्षा प्रमाण पत्र, रेलपथ प्रमाण पत्र, पुल प्रमाण पत्र, अनु.अभि. एवं मा. संगठन गति प्रमाण पत्र, रेलवे बोर्ड की प्रथम सस्वीकृति, आयामों की अनुसूची के अतिलघंनों के लिए बोर्ड की छूट इत्यादि** के साथ विभिन्न कार्यों के आवेदन देता है। ऐसे आवेदन के प्राप्त होने के बाद, रे.स.आ. परिपत्र सं0–6 के प्रावधानों के अनुसार उनकी जांच करता है और यदि सही होता है, तो उसके लिए संस्वीकृति देता है।

(ग) नए चल स्टाक के प्रांरभ और वर्तमान चल स्टाक की गति में वृद्वि;

पूर्व में, क्षेत्रीय रेलवे द्वारा ऐसे प्रस्ताव को रेल संरक्षा आयुक्त को प्रस्तुत किये गये थे जिसे जांच के पश्चात् ऐसे प्रस्ताव की रिपोर्ट सिफारिशों के साथ मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त को भेजते है।

रेल मंत्रालय ने राजपत्र अधिसूचना संख्या–698 दिनांक 01 अक्टूबर, 2018 के अनुसार यात्रियों के सार्वजनिक परिवहन हेतु रेलवे को खोलने के नियम, 2000 में संशोधन किया है और इस प्रक्रिया को संशोधित किया है। वर्तमान प्रक्रिया के अनुसार नये चल स्टाक के प्रारम्भ और मौजूदा चल स्टाक की गति में वृद्धि के लिए आर0डी0एस0ओ0, मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त को भेजता है। मु.रे.स.आ. प्रस्ताव की जांच करने के बाद यदि सही पाता है तो नये चल स्टाक को चलाने या मौजूदा चल स्टाक की गति को बढ़ाने की मंजूरी के लिए, रेल मंत्रालय के साथ या बिना किसी शर्त के उसकी सिफारिश करता है।

(घ) रेलवे बोर्ड ने अधिकतम, न्यूनतम एवं संस्तुति की गई आयामों की अनुसूची (संशोधित 2004) भारत के सभी रेलवे पर 1676 एम एम गेज का अनुपालन हेतु जारी किया है।

भारतीय रेलवे के आयामों की अनुसूची (आई आर एस ओ डी) (संशोधित 2004) की अनुसूची–1 में दिए गए इन आयामों को दो भागों में बांटा गया है; वर्तमान कार्यों और नए कार्यों के लिए। इन आयामों को भारतीय रेलवे पर सभी 1676 एमएम आमान पर लागू हो जब तक कि नए कार्यों में निष्पादन के आई आर एस ओ डी के द्वारा किए गए अतिलंघनों को रे.स.आ./मु.रे.स.आ. के माध्यम से रेलवे बोर्ड से संस्वीकृति प्राप्त नहीं होती।

इससे पहले, आयामों की अनुसूची में किसी अतिलंघन के लिए प्रस्ताव रे.स.आ. को प्रस्तुत किया जाता था। तब सुरक्षा के दृश्टिकोण से रे.सं.आ. द्वारा इसकी छानबीन की जाती थी। जांच करने के पश्चात्, रे.सं.आ. अतिलंघन के छूट के लिए प्रस्ताव मु.रे.सं.आ. को भेज रहा था। दोबारा मु.रे.स.आ. कार्यालय में प्रस्ताव की जांच की जाती और मु.रे.सं.आ. की सिफारिश के आधार पर रेलवे बोर्ड अतिलंघन की छूट पर संस्वीकृति देता है।

हालांकि, रेल मंत्रालय ने राजपत्र अधिसूचना संख्या–698 दिनांक 01 अक्टूबर, 2018 के अनुसार सार्वजनिक परिवहन हेतु रेलवे को खोलने के नियम, 2000 में संशोधन किया है और पैरा–22ए के अनुसार इस प्रक्रिया को संशोधित किया है। वर्तमान प्रक्रिया के अनुसार, अनूसूची के लिए किसी भी अतिलंघन के लिए प्रस्ताव रे.सं.आ. को प्रस्तुत किया जाता है जो तब सुरक्षा के दृश्टिकोण से रे.सं.आ. द्वारा जांच की जाती है। प्रस्ताव की जांच करने के पश्चात्, यदि रे.सं.आ. संतुश्ट है कि ट्रेन के संचालन के लिए अतिलंघन सुरक्षित है, तो वह शर्त के साथ या उसके बिना अतिलंघन के माफी देता है। यदि प्रस्तावित अतिलंघन आई आर एस ओ डी की अनुसूची–2 में परिभाशित सीमाओं से परे है तो पूर्ववर्ती पैरा में उल्लिखित नियमों के इस संशोधन से पहले की प्रक्रिया अर्थात दिनांक 01 अक्टूबर, 2018 से पहले का पालन किया जाता है।

(ड़) कोई परेषण आई आर एस ओ डी, 2004 के मानकों का अनुसरण नहीं करता उसे अत्याधिक आयाम परेषण (ओ डी सी) माना जाएगा। भारतीय रेलवे पर ओ डी सी के चलन हेतु सक्षम अधिकारी की अलग से स्वीकृति आवश्यक है। रेलवे ओ डी सी के चलन हेतु आवदेन संबंधित रे.स.आ. को देता है , यदि रे.सं.आ. की स्वीकृति आवश्यक है। इसे रे.स.आ. कार्यालय में जांचा जाता और यदि सही पाया जाता, तब रे.स.आ. द्वारा संबंधित क्षेत्रीय रेलवे में ओ डी सी के चलन हेतु स्वीकृति प्रदान की जाती है।

(च) रेलवे की कार्यप्रणाली से अवगत रहने के लिए चालू लाइनों का निरीक्षण करना, और

(छ) गंभीर रेल दुर्घटनाओं की जाँच और अन्य रेल दुर्घटनाओं की रेलवे द्वारा की गई जाँचों की रिपोर्टों की समीक्षा।

1.7.3 <u>मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त के कार्यः–</u>

मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त, रेल संरक्षा से सम्बन्धित सभी मामलों में, अधिकारियों की भर्ती, तैनाती एवं पदोन्नति, बजट एवं व्यय इत्यादि के बारे में केन्द्र सरकार को सलाह देता है। मुख्य आयुक्त निम्नलिखित कार्य करते हैं :–

(क) रेल संरक्षा आयुक्तों द्वारा नई लाइनों की निरीक्षण रिपोर्टों, वर्तमान लाइनों का दोहरीकरण, आमान परिवर्तन कार्य और रेलवे लाइन का विद्युतीकरण को मु.रे.स.आ. कार्यालय द्वारा केन्द्र सरकार की स्वीकृति प्राप्त करने हेतु रेलवे बोर्ड को अग्रसारित की जाती है।

(ख) दुर्घटनाओं की सांविधिक जांचों (प्रारम्भिक और अंतिम) की प्रथम तीन रिपोर्टों, जो नए नियुक्त हुए आयुक्तों द्वारा की गई, की रेलवे बोर्ड को अग्रसारित करने से पहले जांच के लिए मु.रे.स.आ. को भेजी जाती है।

(ग) आयुक्त की सिफारिशों के साथ प्राप्त आई आर एस ओ डी के लिए अतिलंघन की माफी से संबंधित रेलवे के प्रस्तावों की स्क्रूटनी की जाती और यदि सही पाया जाता है तब मु.रे.स.आ. की टिप्पणियों के साथ रेलवे बोर्ड को अग्रसारित की जाती है।

(घ) आर डी एस ओ से प्राप्त नए चल स्टाक की शुरूआत और मौजूदा चल स्टाक की गति में वृद्धि के सम्बन्ध में रेलवे के प्रस्तावों की जाँच की जाती और यदि यह सही पाया जाता है, तो उपयुक्त शर्तों के साथ रेलवे बोर्ड को भेज दिया जाता है।

(ङ) रेलवे बोर्ड के सामान्य नियमों के संशोधन के लिए, रेलवे को खोलने के लिए नियम, आयामों की अनुसूची इत्यादि के प्रस्तावों की जांच आयुक्तों के परामर्श में की जाती है और रेलवे बोर्ड को आयोग के विचारों को भेजा जाता है, जैसा कि संदर्भित है;और

(च) रेल संरक्षा आयुक्तों के क्रियाकलापों पर वार्षिक रिपोर्ट तैयार करना।

(छ) रेल संरक्षा से सम्बन्धित केन्द्र सरकार द्वारा सौपे गए कोई अन्य कार्य / कर्तव्य।

अध्याय दो

रेल संरक्षा आयुक्तों की गतिविधियां

2.1 रेल अधिनियम, 1989 की धारा 22 में विहित है कि केन्द्र सरकार किसी रेलवे को यात्रियों के सार्वजनिक परिवहन के लिए खोलने की मंजूरी देने से पूर्व आयुक्त से लाइन की उपयुक्तता पर रिपोर्ट प्राप्त करेगी।

मेट्रो रेल (ओ एवं एम) अधिनियम , 2002 की धारा 14 एवं 15 में निर्धारित है कि केंद्र सरकार के पूर्व अनुमोदन के सिवाय नेशनल कैपिटल रीजन, मेट्रो सिटी एवं मेट्रोपोलिटन एरिया में मेट्रो रेल यात्रियों के परिवहन के लिए नहीं खोली जाएगी। केन्द्र सरकार किसी रेलवे को यात्रियों के लिए सार्वजनिक परिवहन हेतु खोलने की मंजूरी देने से पूर्व आयुक्त से लाइन की उपयुक्तता पर रिपोर्ट प्राप्त करता है।

2.2 **<u>मेट्रो रेल संरक्षा आयुक्त की उपलब्धियांः–</u>**

वर्ष 2018–2019 में, मेट्रो रेल संरक्षा आयुक्तों द्वारा किए गए मेट्रो रेलवे निरीक्षणों के क्रियाकलापों का संक्षिप्त विवरण नीचे तालिका में इस प्रकार हैः–

क.सं.	मेट्रो रेलवे	कि.मी.
(क)	दिल्ली मेट्रो	120.983
(ख)	नागपुर मेट्रो	17.988
(ग)	लखनऊ मेट्रो	15.1
(घ)	हैदराबाद मेट्रो	25.66
(ङ.)	चेन्नई मेट्रो	19.941
	योग	199.68

2.3 केन्द्र सरकार द्वारा आयुक्तों को सौपी गई शक्तियों के अधीन सार्वजनिक परिवहन के लिए अधिकृत की जाने वाली लाइनों के ब्यौरे परिशिश्ट–दो में दिए गए हैं।

2.4 नये लघु कार्य

2.4.1 चालू लाइनों पर गाड़ियों की संरक्षा को प्रभावित करने वाले संरचनात्मक कार्यों जैसे अतिरिक्त पुलों का निर्माण, विद्यमान पुलों का पुनर्निर्माण या दुबारा गर्डर लगाना, स्टेशन यार्डों का आधुनिकीकरण, सिगनल प्रणाली में सुधार इत्यादि कार्यों का निष्पादन रेलवे द्वारा, रेल संरक्षा आयुक्तों की अनुमति के पश्चात ही किया जा सकता है। ऐसे कार्यों का निष्पादन, आयुक्त से स्वीकृति मिलने के बाद, रेलवे प्रशासन द्वारा किया जाता है। यदि रेल संरक्षा आयुक्त ने उन्हें चालू करने से पूर्व स्वयं निरीक्षण न करने का फैसला किया हो तो उन्हें सम्बन्धित रेलवे अधिकारी द्वारा जारी किए गए संरक्षा प्रमाण–पत्र के अधीन यातायात के लिए खोला जाता है।

वित्तीय वर्ष 2018–19 के दौरान रेल संरक्षा आयुक्तों द्वारा 8303 लघु कार्यों के निष्पादन हेतु रेल प्रशासन को स्वीकृति प्रदान की गई।

2.5 मानक आयामों के अतिलंघन के मामले

2.5.1 "आयामों की अनुसूची (एसओडी)" में रेलवे लाइन के निकट संरचनाओं की अवस्थिति के लिए निश्चित न्यूनतम एवं अधिकतम आयाम तथा चल स्टाक से सम्बन्धित अधिकतम एवं न्यूनतम आयाम निर्धारित किए गए हैं। क्षेत्रीय रेल प्रशासन द्वारा एसओडी को सुनिश्चित करते हुए समस्त कार्यों का निष्पादन अपेक्षित है। किसी भी कार्य/लाइन में इन मानक आयामों से विचलन के लिए क्षेत्रीय रेलवे को अपने स्तर या रेलवे बोर्ड के स्तर से इन अतिलंघनों/विचलन के लिए माफी हेतु संबंधित रेल संरक्षा आयुक्त को प्रस्ताव भेजना होता है। ऐसे माफी के मामले प्राप्त होने पर विस्तृत प्रस्ताव निर्धारित प्रपत्र में सम्बन्धित रेल संरक्षा आयुक्त कार्यालय को प्रस्तुत किए जाते है। प्रस्ताव की जांच के बाद, यदि सब कुछ सही पाया जाता है और रे.सं.आ. की क्षमता के अंदर है तो रे.सं.आ. द्वारा अनुमोदन दिया जाता है किन्तु यदि क्षमता रेलवे बोर्ड के पास है तो इसे रे.सं.आ. द्वारा मु.रे.सं. आ. कार्यालय को रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत करने के लिए भेज दिया जाता है। इस प्रस्ताव की मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त कार्यालय द्वारा संरक्षा की दृष्टि से जांच की जाती है और मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त के अनुमोदन के बाद; इसे रेलवे बोर्ड निश्चित शर्तों के साथ संस्वीकृति हेतु भेजा जाता है।

2.5.2 वर्ष 2018–2019 के दौरान आयामों की अनुसूची से संबंधित अतिलंघन की माफी के प्रस्तावित 26 मामलों की सिफारिश आयुक्तों ने केन्द्र सरकार की संस्वीकृति के लिए किया था।

2.5.3 65 प्रस्तावित माफी के मामले, जो रेल संरक्षा आयुक्तों की शक्तियों के अन्तर्गत थे, उनके द्वारा स्वीकृत किए गए।

2.6 मानक आयाम से बड़े परेषणों का संचलन

2.6.1 रेलवे को कभी कभी अत्याधिक बड़े सामान का परिवहन करना होता है। इन परेषणों को भारतीय रेलवे लाइन पर चलन हेतु विभिन्न श्रेणियों में बांटा गया है जिसके लिए सक्षम अधिकारी द्वारा अनुमोदन अपेक्षित है। परेषण की श्रेणी का चलन हेतु रेल संरक्षा आयुक्त की संस्वीकृति अपेक्षित है जिसे संबंधित रेल संरक्षा आयुक्त को भेजी जाती है, जहां जांच के बाद संस्वीकृति दी जाती है।

2.6.2 वर्ष 2018–2019 में रेल संरक्षा आयुक्तों को रेलवे से मानक आयाम से बड़े परेषणों के कोई भी प्रस्ताव/आवेदन प्राप्त नहीं हुए है।

2.7 नये प्रकार के इंजन तथा चल स्टाक

2.7.1 रेल अधिनियम, 1989 की धारा 27 के अनुसार केन्द्र सरकार की पूर्वानुमति लेने के बाद नए चल स्टाक का ही प्रयोग किया जा सकता है और संस्वीकृति देने से पहले, केन्द्र सरकार रेल संरक्षा आयुक्त से रिपोर्ट प्राप्त करेगी।

वर्ष 2018–19 के दौरान विभिन्न खण्डों पर नये प्रकार के चल स्टाक के लिए केन्द्र सरकार की संस्वीकृति हेतु आयुक्तों द्वारा सिफारिश की गई।

2.7.2 पूर्व के अनुसार रेलवे नियम 2000 (यात्रियों के लिए सार्वजनिक परिवहन हेतु खोलना) के अनुसार रेलवे के किसी एक खण्ड पर नये प्रकार के चल स्टाक के परिचालन की स्वीकृति केन्द्र सरकार द्वारा पूर्व में दी गई हो तो रेल संरक्षा आयुक्त रेल प्रणाली में अन्य लाइनों पर ऐसे चल स्टाक के परिचालन की स्वीकृति दे सकते हैं। हालांकि, संशोधित (यात्रियों के सार्वजनिक परिवहन हेतु

खोलने के लिए) रेलवे नियमों के अनुसार (पैरा 1.7.2 (ग) में उल्लिखित), अब इसे रे.सं.आ. के बजाय क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबन्धक द्वारा अनुमोदित किया जाता है।

वर्ष 2018–19 के दौरान आयुक्तों ने ऐसे मामलों को अपनी शक्तियों के अधीन संस्वीकृत किया।

2.8 रेल लाइनों का निरीक्षण

वर्ष 2018–19 के दौरान, आयुक्तों ने या तो स्वयं या महाप्रबन्धकों के साथ सरकारी रेलों के 12002.144 कि.मी. मार्गों का निरीक्षण किया। निरीक्षणों के दौरान पाए गए महत्वपूर्ण दोषों तथा कमियों के बारे में रेलवे अधिकारियों के साथ निरीक्षणों के दौरान विचार–विमर्श किया गया और इन निरीक्षणों की रिपोर्ट रेल महाप्रबंधकों को अनुपालन हेतु भेजी गई थी।

2.9 दुर्घटनाओं की जाँच से सम्बन्धित आयुक्तों की गतिविधियॉ अध्याय तीन में दी गई हैं।

<u>अध्याय – तीन</u>

<u>दुर्घटनाओं की जाँच से सम्बन्धित गतिविधियाँ</u>

3.1 रेल संरक्षा आयुक्त (सी.आर.एस.) गम्भीर रेल दुर्घटनाओं की जाँच करते हैं। अन्य रेल दुर्घटनाओं की जाँच रेल अधिकारियों की समिति द्वारा की जाती है। रेलवे द्वारा इन जाँचों की रिपोर्ट सम्बन्धित रेल संरक्षा आयुक्त को समीक्षा के लिए भेजी जाती है। फिर भी, यदि आयुक्त चाहता है, वह क्षेत्रीय रेलवे से जांच का दायरा बढ़ाने के लिए पूंछ सकता या समीक्षा के बाद पुनः जांच के लिए रेलवे को वापस भेज सकता है।

3.2 गाड़ी दुर्घटना एक दुर्घटना है जिसमें गाड़ी प्रभावित होती हैं

3.2.1 भारतीय रेलवे ने दुर्घटनाओं को निम्न प्रकार वर्गीकृत किया है।

(1) गाड़ी दुर्घटनाएं

(2) यार्ड दुर्घटनाएं

(3) सांकेतिक दुर्घटनाएं

(4) उपस्कर विफलता और

(5) असामान्य घटनाएं

3.2.2 गाड़ी दुर्घटनाओं को आगे निम्न क्षेणियों में वर्गीकृत किया हैः

(क) **<u>परिणामी गाड़ी दुर्घटना</u>**ः–

परिणामी गाड़ी दुर्घटना में मानव जीवन की क्षति होना, मानव घायल और रेलवे सम्पत्ति की हानि या रेल यातायात बाधित जैसे गम्भीर प्रतिघात शामिल है। निम्न वर्गीकरण के अधीन गाड़ी दुर्घटना को परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं कहा जाएगाः

- टक्कर
- आग
- समपार
- अवपथन
- विविध

(ख) **<u>अन्य गाड़ी दुर्घटनाएं</u>**ः–

वे सभी दुर्घटनाएं जो परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की परिभाशा के अन्तर्गत नहीं आते उन्हें अन्य गाड़ी दुर्घटनाओं में समझा जाएगा।

3.3 आयुक्तों (सी.आर.एस.) द्वारा जाँचों के लिए नियम :

रेल दुर्घटनाओं की जाँच करने के लिए नियम 'रेल दुर्घटनाओं की सांविधिक जाँच नियम 1998' में दिए गए हैं जो नागर विमानन मंत्रालय द्वारा गजट में जी.एस.आर. सं0 257 दिनाँक 26.12.98 एवं जी एस आर सं0 63 दिनाँक 06.03.99 द्वारा अधिसूचित हैं। सांविधिक जाँचों के कुछ नियमों एवं प्रक्रियाओं के सार निम्नलिखित हैंः–

3.3.1 <u>सांविधिक जाँच कब की जानी चाहिए</u> ?

यात्री गाड़ी की प्रत्येक ऐसी दुर्घटना, जिसमें मानव जीवन की क्षति हुई हो, या गाड़ी के किसी यात्री या यात्रियों को ऐसी गम्भीर चोटें आई हों, जिसकी परिभाषा भारतीय दण्ड संहिता में परिभाषित किया गया हो , अथवा रेलवे सम्पत्ति की दो करोड़ रुपये से अधिक मूल्य की क्षति हुई हो, की जाँच आयुक्त करेगा। कामगारों को ले जाने वाली 'वर्कमैन ट्रेनों' तथा 'बैलास्ट ट्रेनों' को भी यात्री गाड़ी समझा जाता है और ऐसी गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त होने के परिणामस्वरूप किसी भी कामगार के मारे जाने अथवा गम्भीर रूप से घायल होने की अवस्था में जाँच किया जाना अनिवार्य है।

<u>तथापि निम्न प्रकार की दुर्घटनाएं भाामिल नहीं होगीः–</u>

अनधिकार प्रवेश करने के मामले और घायल होना या अपनी लापरवाही के कारण मृत होना या यात्री का घायल होना और रेलवे कर्मचारियों के सम्मिलित होने के मामलों में या वैद्य पास/टिकट धारण किए हुए या तो वह मृत हुआ या गंभीर रूप से घायल जब वह यात्री गाड़ी के चल स्टाक के बाहर जैसे पायदान या छत या बफर पर यात्रा कर रहा किंतु डिब्बों के बीच बनी संरचना के अंदर को हटाते हुए, या समपार पार करते समय या रेलपथ पर कही भी और समपार दुर्घटना जहां कोई यात्री नहीं या रेलवे कर्मचारी मृत या गम्भीर रूप से घायल हो, जब तक **मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त या रेल संरक्षा आयुक्त की राय नहीं है कि रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा दुर्घटना की जांच की जानी है।**

इस पैरा के अनुसार किसी दुर्घटना में जीवन की क्षति हुई इसे गंभीर दुर्घटना माना जाएगा। इस पैरा में प्रावधान है जो निश्चित शर्तों के लिए है जिनमें आयुक्त द्वारा सांविधिक जांच अनिवार्य हो सकती यद्यपि इसके लिए साधारण तरीका उदाहरण के लिए, अनधिकार प्रवेश करना और अपनी लापरवाही के कारण घायल या मृत होना जो गम्भीर दुर्घटना की परिभाशा में नहीं आती जहां सांविधिक जांच अनिवार्य है। तथापि इस पैरा की साधारण व्याख्या है कि गम्भीर दुर्घटना को मानने से अनधिकार प्रवेश करने के सभी मामलें छोड़े नहीं जा सकते क्यों कि यदि यह ऐसा हो, सामान्य रूप से **''अनधिकार प्रवे□ा करना और घायल या मृत होना'' ''अपनी लापरवाही के कारण,''** को बिना लिखित रूप में नहीं होगा।

इस व्याख्या का तार्किक परिणाम होगा कि अनधिकार प्रवेश करने के मामले में या घायल होना या रेलवे कर्मचारी की लापरवाही में मृत होना इसे छोड़ा नहीं जा सकता और यह ''गम्भीर दुर्घटनाओं'' के वर्गीकरण के अन्तर्गत आता है। तथापि, यह केवल जांच के द्वारा ही सुनिश्चित होगा कि मानव मृत हुआ या रेलवे कर्मचारी की लापरवाही के कारण घायल हुआ या नहीं। इस प्रावधान के अन्तर्गत, यहां तक दुर्घटनाओं में मृत हुए जो प्रथम दृश्टया रेल संरक्षा आयुक्त की जांच के दृश्टिकोण से हटाया गया और इसलिए, ऐसी कई दुर्घटनाएं समय–समय पर आयुक्तों द्वारा जांच की गई।

3.3.2 <u>आयुक्त अपनी जाँच को कब रोकेगा अथवा बन्द करेगा</u> ?

जब कभी दुर्घटना की जाँच के लिए केन्द्र सरकार, जाँच आयोग अधिनियम के अधीन, जाँच आयोग नियुक्त करती है तो आयुक्त अपनी जाँच रोक देगा।

3.3.3 <u>यदि आयुक्त जाँच करने में असमर्थ है तो उस स्थिति में जाँच प्रकिया</u> :–

यदि कोई रे.सं. आयुक्त किसी दुर्घटना की जाँच करने में असमर्थ है तो वह उन कारणों, जिसकी वजह से वह यह जाँच नहीं कर सकता है, की सूचना मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त को देगा। ऐसे मामले में मुख्य आयुक्त किसी अन्य आयुक्त को दुर्घटना की जाँच के लिए निर्देश दे सकता है या रेलवे को ही जाँच कार्य सौंप सकता है और तत्पश्चात रेलवे दुर्घटना की जाँच के लिए रेल अधिकारियों की एक समिति को नियुक्त

करेगा। समिति की जाँच रिपोर्ट रेल संरक्षा आयुक्त को प्रस्तुत की जाती है जो इसकी स्क्रूटनी करता है और यदि वह निष्कर्षों से सहमत होता है तो वह निष्कर्षों के सम्बन्ध में अपने विचारों तथा अपनी सिफारिशों के साथ रिपोर्ट मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त को अग्रेषित करता है। ऐसे मामले में जिसमें रेल संरक्षा आयुक्त निश्कर्शों से सहमत नहीं है तो वह जांच रिपोर्ट को अपने प्रेक्षणों के साथ रेलवे को समीक्षा के लिए भेज देता है।

3.3.4 <u>सांविधिक जाँच करने की प्रक्रिया</u> :–

जब रेलवे से रेल संरक्षा आयुक्त को किसी गम्भीर दुर्घटना के होने की सूचना प्राप्त होती है, तो वह दुर्घटना की जाँच करने की अपनी मंशा के बारे में बताता है और साथ ही जाँच की तारीख, समय और जाँच स्थान को निश्चित करता है। वह औपचारिक सूचना सम्बन्धित रेलवे के साथ मु.रे.सं.आ. को प्राविधिक रेलवे बोर्ड अपने सचिव नागर विमानन को भेजता है। वह अपनी विजिट के लिए प्रबंध करने हेतु संबंधित रेलवे को भी सम्भावित समय से पहले दुर्घटना स्थल पहुंचने के लिए कहता है। जनसाधारण को जाँच के दौरान साक्ष्य के लिए स्वयं या आयुक्त को लिखित रूप से साक्ष्य देने के लिए आमंत्रित करने हेतु जाँच की सूचना समाचार पत्रों में प्रकाशित की जाती है। स्थानीय न्यायिक अधिकारियों और पुलिस को भी जाँच की तारीखों, समय और स्थान के बारे में सूचित किया जाता हैं। तद्नुसार, रे.स.आ. रेल अधिकारियों के साथ दुर्घटनास्थल का निरीक्षण करता है और इसके बाद सांविधिक जांच करता है।

3.3.5 <u>दायरा</u> :–

रे.सं. आयुक्त दुर्घटनाओं की जाँच उनके कारणों का पता लगाने की दृष्टि से करता है। इन बातों की भी जाँच की जाती है कि क्या रेल प्रशासन ने राहत कार्यों के लिए तुरन्त एवं पर्याप्त कदम उठाए थे जैसे प्राथमिक उपचार, डाक्टरी इलाज और यात्रियों को जलपान, घायल यात्रियों को निकालना एवं अन्य सुविधाएं जैसे दूसरी गाड़ी की व्यवस्था करने, गन्तव्य स्थान तक जाने के लिए उनकी यात्रा पूरी करवाना, दूसरी गाड़ी चलाना इत्यादि।

अपनी जाँच के परिणामस्वरूप रे.सं. आयुक्त सिफारिशें करता है

- ऐसी दुर्घटनाओं को पुनः होने से रोकने हेतु,
- वह नये नियम बनाने या सुरक्षित कार्य करने के लिए वर्तमान कार्य करने के नियमों को आशोधित करने हेतु,
- सुरक्षित गाड़ी परिचालन के लिए सिगनलिंग के मानको को सुधारने हेतु,
- सिगनल के रखरखाव, रेलपथ, पुलों, चल स्टाक, इत्यादि के मानको में सुधार हेतु,
- यातायात के तेजी से पुनःस्थापन हेतु,
- तत्काल बचाव उपायों और अन्य यात्रियों की सुख सुविधाओं के लिए।

वह अपनी जाँच के दौरान पाए गए ऐसे मामलों, जिनका जाँच की जाने वाली दुर्घटना के कारण से कोई सीधा सम्बन्ध न हो, परन्तु जो सामान्य तौर पर रेल के संरक्षित कार्य संचालन पर प्रभाव डालते हों तथा जिनसे दुर्घटनाएं हो सकती हैं, पर भी टिप्पणी दे सकता है।

3.4 <u>वर्ष 2018–2019 में गम्भीर रेल दुर्घटनाओं की जाँच</u> :–

3.4.1 वर्ष 2018–19 के दौरान, आयुक्तों द्वारा 09 गम्भीर दुर्घटनाओं की जाँच की गई। इन दुर्घटनाओं में से, 8 दुर्घटनाओं में यात्री (या चालक) हताहत हुए और 01 दुर्घटनाओं में यात्रियों को गम्भीर चोटें आई।

इनमें से 09 दुर्घटनाओं की जांच आयुक्तों द्वारा की गई, 02 गाड़ियों के अवपथन और 03 आग और 04 असामान्य घटनाएं थी ।

3.4.2 वर्श 2018–19 में आयुक्त द्वारा 09 दुर्घटना की जाँच की गई जिनके संक्षिप्त ब्यौरे परिशिष्ट–1 में दिए गए हैं। वर्श 2018–19 की पाँच जांच रिपोर्टों में 46 सिफारिशें की गई जो सम्बन्धित अब तक पूर्ण करके प्रस्तुत की गयी थी।

3.4.3 निम्नलिखित दो दुर्घटनाओं में यात्रियों के अधिक संख्या में मारे जाने या दुर्घटना की असाधारण प्रकृति के कारण काफी ध्यान आकर्षित हुआ :–

(क) **<u>परिशिष्ट का पैरा 6</u>** – दिनांक 19.10.2018 उत्तर रेलवे के फिरोजपुर मण्डल में जालंधर सिटी–अमृतसर बड़ी लाईन के पास समपार संख्या एस–27 पर माननवाला–अमृतसर के बीच ट्रेन संख्या–74643 जे.यू.सी.–अमृतसर डी.एम.यू. द्वारा मानवों के कुचलने की असामान्य घटना। इस दुर्घटना के परिणामस्वरूप 60 व्यक्ति मारे गये, 35 गम्भीर रूप से घायल एवं 31 व्यक्ति सामान्य रूप से घायल हुए थे।

(ख) **<u>परिशिष्ट–1 का पैरा 5</u>** :– दिनांक 10.10.2018 को उत्तर रेलवे के लखनऊ मण्डल के लखनऊ–रायबरेली खण्ड के हरचन्दपुर रेलवे स्टेशन के यार्ड में 1009/7–8 कि.मी. पर गाड़ी सं. 14003 अप मालदा टाउन–नई दिल्ली (न्यू फरक्का) एक्सप्रेस का अवपथन। परिणामस्वरूप इस दुर्घटना में 07 यात्री मारे गये, 04 यात्री गम्भीर रूप से घायल एवं 32 यात्री साधारण रूप से घायल हुए थे।

<u>अध्याय – चार</u>

<u>दुर्घटनाओं के रुझानों का विश्लेषण</u>

4.1 <u>दुर्घटनाएं</u> :

"दुर्घटना" का अर्थ, वह दुर्घटना है, जिसकी रेल अधिनियम, 1989 की धारा 113 के अंतर्गत रेलवे द्वारा सूचना देना आवश्यक है। धारा 113 के संगत भाग को नीचे प्रस्तुत किया गया है।

"(1) जहाँ, रेल संचालन के दौरान, –

(क) कोई दुर्घटना, जिसमें मानव जीवन की क्षति हुई हो, या कोई गम्भीर रूप से घायल हुआ हो, जैसा कि भारतीय दण्ड संहिता (1860 का 45) में परिभाषित है, या सम्पत्ति की ऐसी गम्भीर हानि हुई हो जैसा निर्धारित हो; या

(ख) गाड़ियों, जिसमें एक सवारी गाड़ी हो, के बीच कोई टक्कर हुई हो; या

(ग) किसी सवारी गाड़ी या ऐसी गाड़ी के किसी भाग का अवपथन; या

(घ) कोई भी ऐसी दुर्घटना, जिसमें मानव जीवन की क्षति हुई हो या ऐसी गम्भीर चोट पहुँची हो, जैसा कि पूर्व में वर्णित है, या सम्पत्ति को अत्यधिक नुकसान पहुँचा हो; या

(कृ) किसी भी अन्य प्रकार की दुर्घटना, जिसे केन्द्र सरकार सरकारी राजपत्र में अधिसूचित कर सकती है।

होती है, दुर्घटना स्थल के सबसे पास वाले स्टेषन के स्टेषन मास्टर या जहाँ कोई स्टेषन मास्टर नहीं है, दुर्घटना वाले रेलवे खण्ड के प्रभारी रेलवे कर्मचारी बिना किसी देरी के जिलाधिकारी और पुलिस अधीक्षक, जिनके क्षेत्राधिकार में दुर्घटना घटती है, जिसकी स्थानीय सीमा में दुर्घटना हुई, उस पुलिस स्टेषन के प्रभारी अधिकारी और ऐसे अन्य मजिस्ट्रेट या पुलिस अधिकारी, जिसे इसके लिए केन्द्र सरकार द्वारा नियुक्त किया गया हो, को दुर्घटना की सूचना देगा।"

(2) रेल प्रशासन जिसके अधिकार क्षेत्र में दुर्घटना घटती है तथा वह रेल प्रशासन, जिसकी गाड़ी दुर्घटना में प्रभावित हुई, दुर्घटना की सूचना राज्य सरकार और दुर्घटना स्थल के अधिकार क्षेत्र वाले आयुक्त को अविलम्ब देंगे।"

रेल अधिनियम की धारा 113 के अंतर्गत और रेलवे नियम, 1998 (नोटिसें और दुर्घटनाओं की जाँच) के नियम (3) में दिए स्पष्टीकरण के अनुसार रेल दुर्घटनाओं में वे रेल दुर्घटनाएं शामिल हैं जो रेल संचालन के दौरान घटती हैं और जिनमें सामान्यतया मानव जीवन की क्षति (जैसे कि यात्री गाड़ियों की टक्करें, अवपथन, तोडफोड़, या तोड़फोड़ की कोशिश, लाइन पर रखे अवरोधों पर गुजरना, गाड़ी के बाहर यात्रियों का गिरना या गाड़ियों में आग) या गम्भीर रूप से घायल होना, जैसा कि भारतीय दण्ड संहिता में परिभाषित है, या रेलवे सम्पत्ति की अत्यधिक क्षति, जिसका मूल्य दो करोड़ के ऊपर हो, जो वास्तव में नजर नहीं आता है किन्तु दुर्घटना की प्रकृति से जिसके होने की सम्भावना होती है तथा ऐसे मामले जिनमें, भूस्खलन, या बरसात या बाढ़ से कम से कम 24 घण्टे के लिए किसी महत्वपूर्ण थ्रू लाइन में रुकावट उत्पन्न हो जाए।

4.2 गंभीर रेल दुर्घटनाएं –

रेल अधिनियम 1989 की धारा 114 में संदर्भित दुर्घटनाओं की जाँच रेल संरक्षा आयुक्तों द्वारा की जाती हैं। यह धारा नीचे प्रस्तुत है –

''(1) धारा 113 के अधीन सवारी गाड़ी की दुर्घटना होने की सूचना प्राप्त होने पर, जिसमें मानव जीवन की क्षति हुई हो या लोग गम्भीर रूप से घायल हुए हों जिसके फलस्वरूप यात्री स्थायी प्रकृति की आंशिक विकलांगता के शिकार हों या रेलवे सम्पत्ति को अत्यधिक नुकसान पहुँचा हो, आयुक्त, यथाशीघ्र रेल प्रशासन जिसके अधिकार क्षेत्र में दुर्घटना हुई, को दुर्घटना के कारणों की जाँच करने के अपने मंतव्य के बारे में अधिसूचित करेगा और साथ ही जाँच की तारीख, समय और स्थान को भी तय करेगा। बशर्ते कि आयुक्त कोई अन्य रेल दुर्घटना जिसे वह जाँच के योग्य समझते हों, उसकी जाँच करने के लिए स्वतंत्र होंगे।

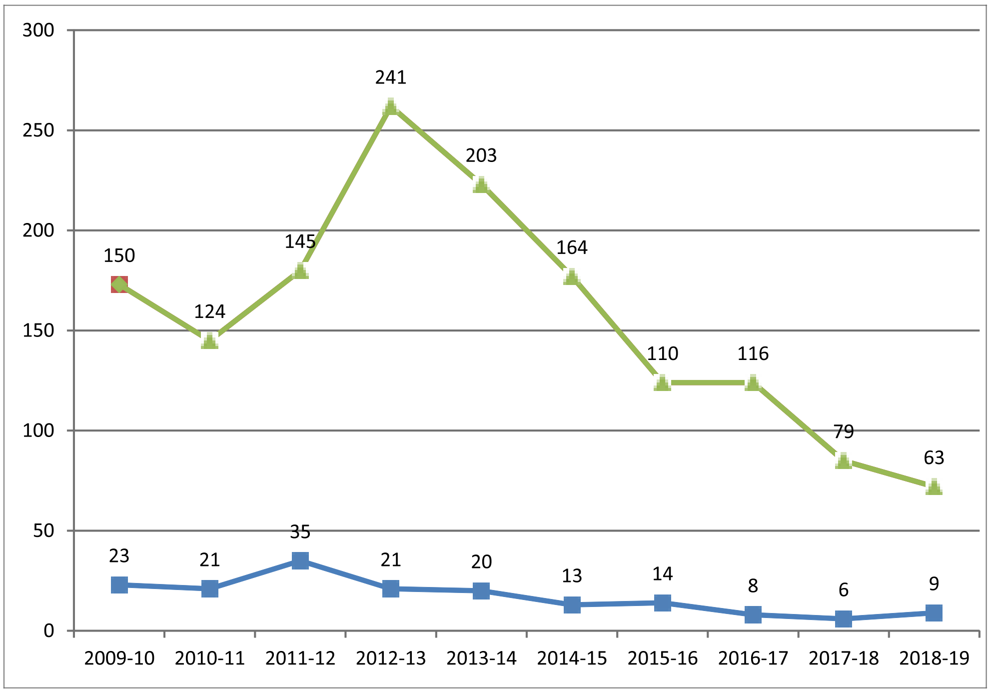
(2) यदि किसी कारण से, आयुक्त, दुर्घटना होने के तत्काल बाद, जाँच करने में समर्थ नहीं है, तो वह तद्नुसार रेल प्रशासन को अधिसूचित करेंगे।''

ऐसी स्थिति में रेल अधिनियम की धारा 115 के अधीन दिए गए प्रावधान के अनुसार जांच की जाएगी।

4.3 रेल दुर्घटनाओं का रुझान –

4.3.1 विगत 10 वर्षों की रे.स.आ. द्वारा जांची गई रेल दुर्घटनाओं और गम्भीर रेल दुर्घटनाओं की संख्या चित्र 1 में दिखाई गई हैं।

चित्र–1
दुर्घटनाओं की संख्या



गंभीर रेल दुर्घटनाओं की संख्या   दुर्घटनाओं की संख्या

उपरोक्त चित्र में प्रदर्शित आंकडे दर्शाते हैं किः—

- वर्ष 2017—2018 के दौरान 76 की तुलना में इस वर्ष 2018—19 में कम होकर 63 दुर्घटनाएं हुई।
- वर्ष 2017—2018 के दौरान 06 की तुलना में वर्ष 2018—19 में गंभीर प्रकृति की रेल दुर्घटनाओं की संख्या में वृद्धि होकर 09 रही है।
- रे.स.आ. द्वारा जांची गई कुल दुर्घटनाओं की प्रतिशतता 8.69 प्रतिशत थी सिवाय वर्ष 2011—12 में जब यह कुल का 24 प्रतिशत बढ़ गई।
- वर्ष 2010—11 तक दुर्घटनाओं की कुल संख्या घटती दिखाई दी किन्तु वर्ष 2011—12 से 2012—13 तक संख्या में तेजी से वृद्वि हुई थी।
- वर्ष 2012—13 के बाद दुबारा वर्ष 2016—17 के साथ 2018—19 तक दुर्घटनाओं की संख्या में तेजी से कमी आई है। जो सिवाय जब यह हल्की सी बढ़ोत्तरी हुई।

4.3.2 रेल संरक्षा आयोग द्वारा वर्ष 2018—19 के लिए धारा—113 के अन्तर्गत दुर्घटनाओं के आंकडे संकलित किए गए और आंकडों के मिलान (समाधान) के लिए रेलवे बोर्ड को आयोग के पत्र संख्या एस. 13011 / 1 / 2019—आर.एस. दि.15.07.2019 एवं 27.11.2019 के अनुसार भेजा गया था।

भारतीय रेलवे द्वारा दिए गए दुर्घटनाओं के आंकडों में भिन्नता है और उसे आयोग ने तुलना की है किन्तु आयुक्तों द्वारा उपलब्ध कराए गए आंकडों के आधार पर आयोग द्वारा संकलित किए गए दुर्घटनाओं के आंकडों को अंतिम माना गया है और इस अध्याय के उद्देश्य के लिए उक्त का विश्लेषण किया गया है।

4.3.3 वर्ष 2017—2018 एवं 2018—2019 में हुई, सवारी और मालगाड़ियों की दुर्घटना का ब्यौरा सारणी—1 में दर्शाया गया है :—

सारणी—1

क्र.सं.	विवरण	2017—2018	2018—2019
1.	रेल दुर्घटनाओं की संख्या	79	63
2.	सवारी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या	57	55
3.	मालगाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या	22	08
4.	दुर्घटनाओं की संख्या प्रति दस लाख गाड़ी कि.मी. (गाड़ी—किमी रेल मंत्रालय की वार्षिक सांख्यिकीय रिपोर्ट 2017—18 के अनुसार)	0.01	0.01

4.4 रेलवे—वार दुर्घटनाओं का रुझान

4.4.1 वर्ष 2017—2018 एवं 2018—2019 में प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे में घटित दुर्घटनाओं की संख्या सारणी 2 में नीचे दर्शायी गई है :—

सारणी–2

क्र.सं.	रेलवे	रेल दुर्घटनाओं की कुल संख्या					
		2017–2018			2018–2019		
		यात्री	माल	कुल	यात्री	माल	कुल
1.	मध्य	5	3	8	8	3	11
2.	पूर्व	2	0	2	0	0	0
3.	पूर्व मध्य	8	3	11	7	2	9
4.	पूर्व तट	0	4	4	2	0	2
5.	उत्तर	14	1	15	8	0	8
6.	उत्तर मध्य	6	0	6	2	1	3
7.	पूर्वोत्तर	2	3	5	5	0	5
8.	पूर्वोत्तर सीमान्त	0	2	2	4	2	6
9.	उत्तर पश्चिम	5	0	5	3	0	3
10.	दक्षिण	4	0	4	5	0	5
11.	दक्षिण मध्य	3	2	5	2	0	2
12.	दक्षिण पूर्व मध्य	1	0	1	0	0	0
13.	दक्षिण पूर्व	2	1	3	2	0	2
14.	दक्षिण पश्चिम	1	0	1	2	0	2
15.	पश्चिम	2	3	5	4	0	4
16.	पश्चिम मध्य	1	0	1	1	0	1
17.	कोंकण रेलवे	1	0	1	0	0	0
	योग	**57**	**22**	**79**	**55**	**8**	**63**

उपरोक्त आंकड़ों की संवीक्षा प्रदर्शित करती है कि:–

- पूर्व, पूर्व मध्य, पूर्व तट, उत्तर, पूर्वोत्तर, उत्तर मध्य, उत्तर पश्चिम, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व, दक्षिण पूर्व मध्य, पश्चिम, पश्चिम मध्य एवं कोंकण रेलवे में दुर्घटनाओं की संख्या कम हुई।

- मध्य, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण एवं दक्षिण पश्चिम रेलवे में दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ी है।

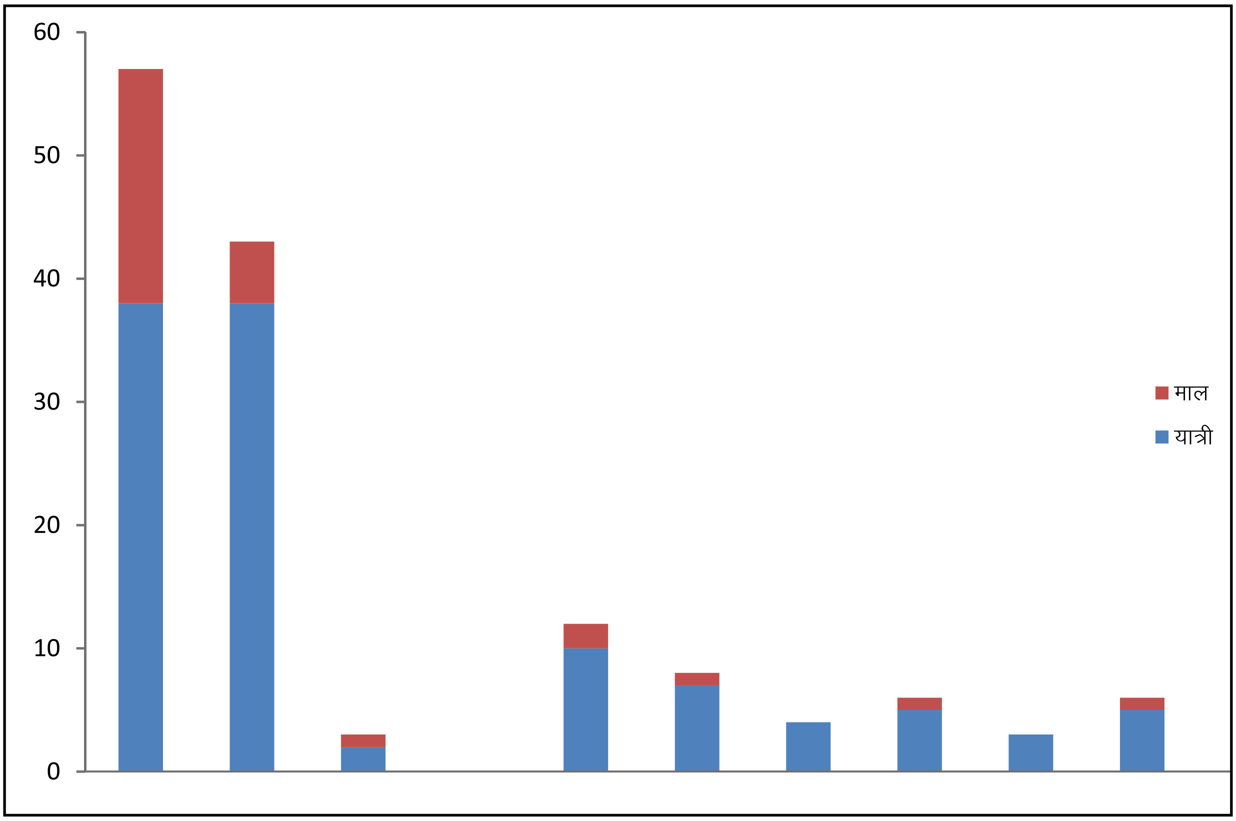
- मालगाड़ी की तुलना में यात्री गाड़ी दुर्घटना में उच्च संख्या का स्पष्ट रूझान है।

यात्री गाड़ी दुर्घटनाओं की विगत वर्ष अर्थात 2017–18 में 57 की तुलना में 2018–19 में घटकर 55 हो गई है। इसके समान माल गाड़ी दुर्घटनाएं वर्ष 2017–18 में 22 की तुलना में घटकर 8 हुई है।

4.5 रेल दुर्घटनाओं का विश्लेषण

वर्ष 2017–2018 और 2018–2019 में यात्री गाड़ी और माल गाड़ी के लिए दुर्घटनाओं के विभिन्न प्रकारों (अवपथन, समपार, टक्कर, आग, अन्य कारण) के ब्यौरे को बार चार्ट के रूप में चित्र–2 में दर्शाया गया है:–

चित्र–2



	2017 –18	2018–19		2017–18	2018 –19		2017–18	2018–19		2017 –18	2018–19		2017 –18	2018–19
माल	19	5		1	0		2	1		0	1		0	1
यात्री	38	38		2	0		12	7		4	5		3	5

अवपथन संबंधी दुर्घटनाएं, जो वर्ष 2017–2018 में कुल दुर्घटना का 72.15 प्रतिशत की तुलना में वर्ष 2018–2019 के दौरान 68.25 प्रतिशत थी, जो रेल दुर्घटनाओं का सबसे बड़ा कारक है। समपार दुर्घटनाएं अभी भी रेल दुर्घटनाओं का दूसरा कारक बना हुआ है। वर्ष 2017–2018 के दौरान कुल दुर्घटनाओं का 15. 19 प्रतिशत की तुलना में वर्ष 2018–2019 में कुल दुर्घटनाओं का 12.69 प्रतिशत समपार दुर्घटनाएं थी। इस वर्श टक्कर की कोई दुर्घटना नहीं हुई।

वर्ष 2017–2018 में गाड़ियों में आग एवं अन्य दुर्घटनाएं (विविध दुर्घटनाएं) कुल दुर्घटना का क्रमशः 5.06 प्रतिशत और 3.79 प्रतिशत की तुलना में वर्ष 2018–2019 में समान/बराबर अर्थात 9.52 प्रतिशत थी।

4.6 <u>विभिन्न प्रकारों की रेल दुर्घटनाओं का कारणवार विश्लेषण</u>

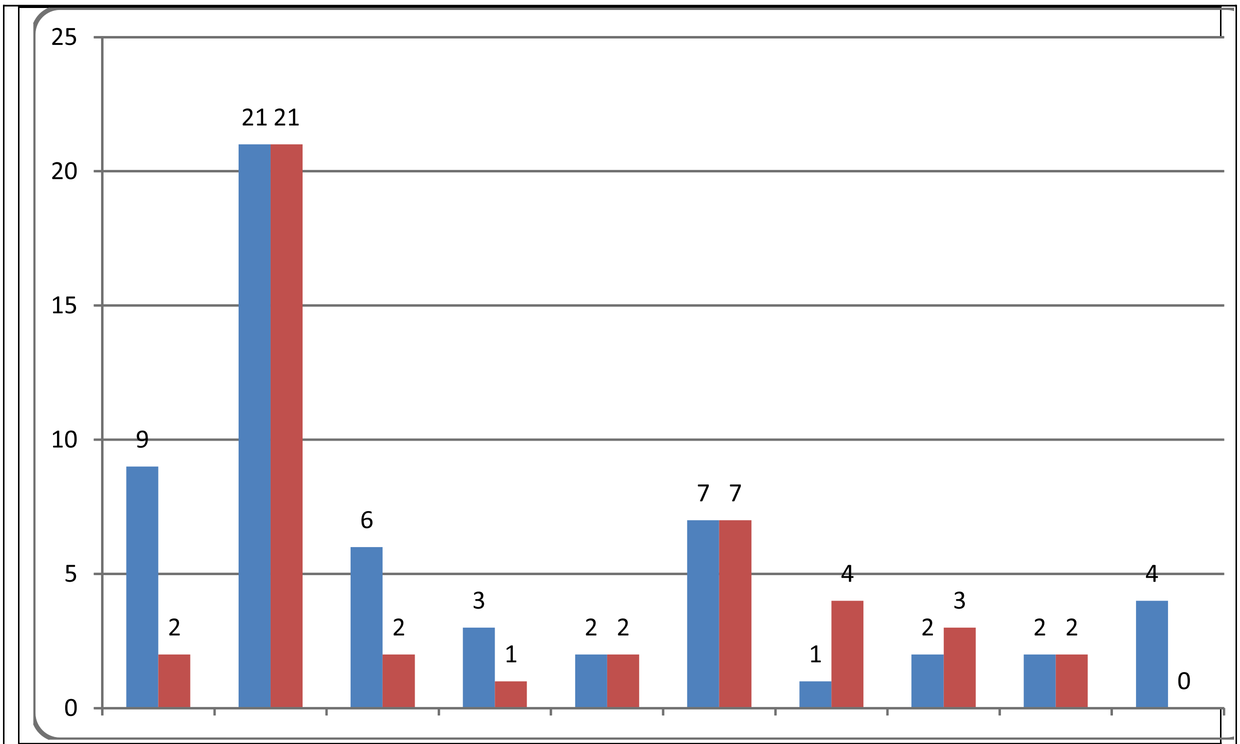
4.6.1 अवपथन

अवपथन की संख्याएं निम्न प्रकार थीं –

वर्ष 2017–2018	57	(यात्री–38, माल 19)
वर्ष 2018–2019	43	(यात्री–38, माल 05)

वर्ष 2017–2018 एवं 2018–2019 में अवपथन का कारणवार विश्लेषण चित्र–3 में दर्शाया गया है:–

चित्र–3



	चल स्टाक की खराबी और लोको मरम्मत में चूक	रेलपथ खराबी और रेलपथ मरम्मत में चूक	गाड़ी चालन में चूक	तोड़फोड़	सिगनल उपस्कर और सिगनल मरम्मत में चूक	अन्य कारण	स्टेशन कार्याविधि में चूक	घटनाएं	रेलवे स्टाफ के इत्तर अन्य की चूक	संयुक्त चूक
2017–18	9	21	6	3	2	7	1	2	2	4
2018–19	2	21	2	1	2	7	4	3	2	0

2017–18 **2018–19**

कुल अधिसूचित गाड़ी दुर्घटनाओं में से 13 अवपथन दुर्घटनाऐं हुई थी। अवपथन का कारणवार विश्लेषण/ब्यौरा इस प्रकार है।

- 21 अवपथन दुर्घटनायें रेलपथ की खराबी के कारण हुई।
- 2 अवपथन चल स्टाक की खराबी के कारण हुए।
- 2 अवपथन गाड़ी चालन में गलती के कारण हुए।

- 1 अवपथन तोड़फोड़ के कारण हुए।
- 2 अवपथन सिगनल उपस्कर और सिगनल रख–रखाव में चूक के कारण हुए।
- 2 अवपथन की असमान्य घटना।
- 7 अवपथन अन्य कारणों से हुए।

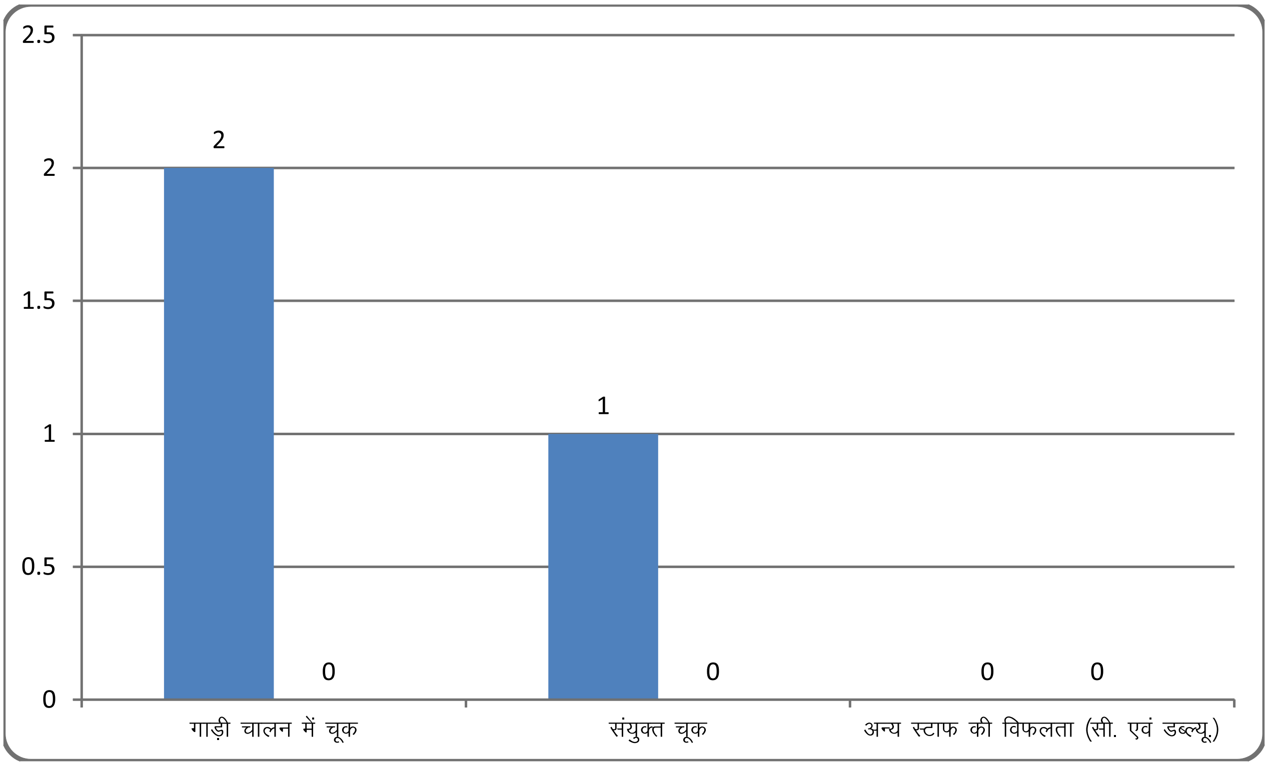
4.6.2 टक्कर

टक्करों की संख्या निम्न प्रकार थीः–

2017–2018	03	(यात्री–02, माल 01)
2018–2019	00	(शून्य)

इस वर्श के दौरान टक्कर के कारण कोई दुर्घटना नहीं हुई।

चित्र–4



2017–18 **2018–19**

चित्र–4 वर्श 2017–18 एवं वर्श 2018–19 के दौरान टक्करों का कारणवार विश्लेषण दर्शाता है।

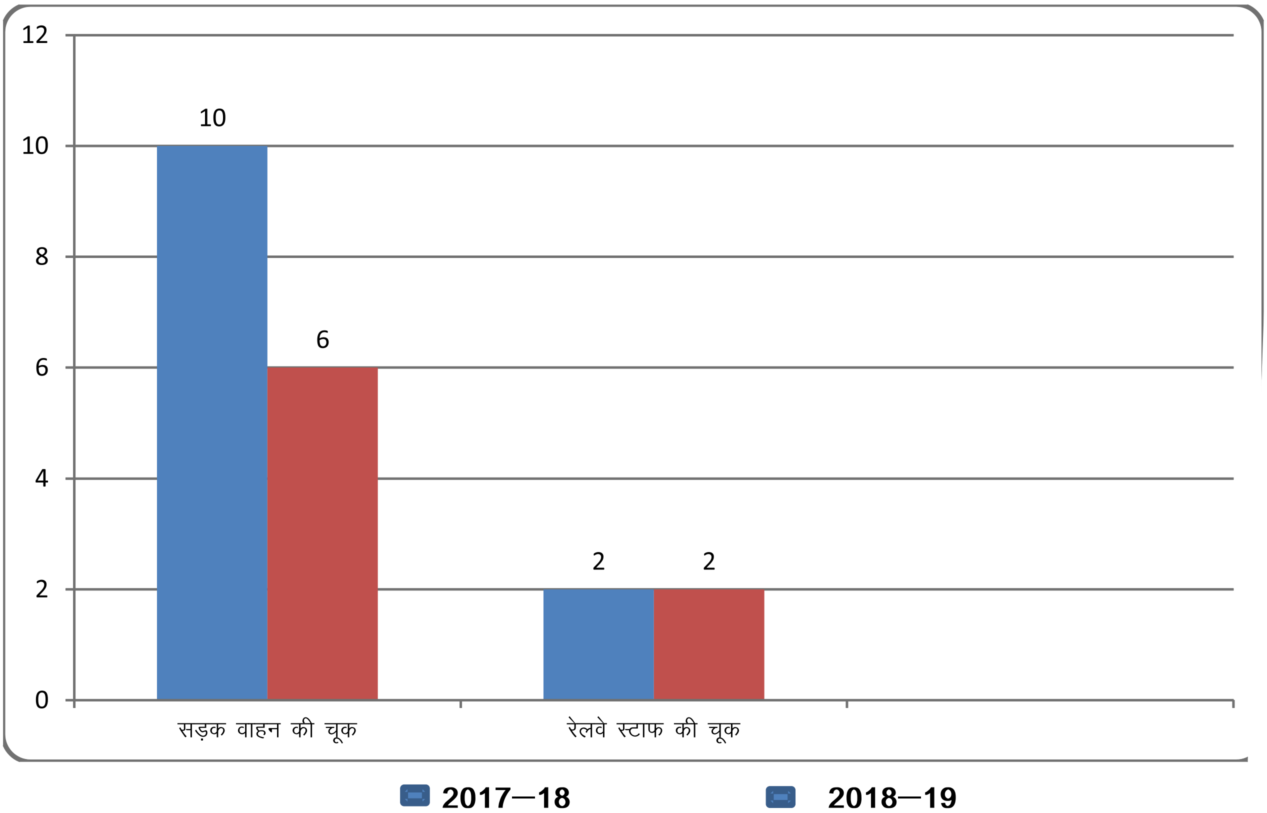
4.6.3 समपारों पर घटी दुर्घटनाएं

समपार दुर्घटनाओं की संख्या निम्न प्रकार थी:–

वर्ष 2017–2018	12	(यात्री–10, माल 02)
वर्ष 2018–2019	08	(यात्री–07, माल 01)

वर्ष 2017–2018 एवं 2018–2019 में समपारों पर रेल दुर्घटनाओं का कारणवार विश्लेषण नीचे दिखाया गया है:–

चित्र–5



वर्ष के दौरान 08 समपार दुर्घटनाएं अधिसूचित हुई थी। इनमें से 05 मानवरहित समपार की थी, जहाँ वाहन चालक को सावधानी एवं समझदारी का परिचय देना होता है और चलने का पहला अधिकार रेलगाड़ियों को होता है। ये दुर्घटनाएं सड़क वाहन के चालन में चूक के कारण हुई थी।

06 मामलों में सड़क उपयोगकर्ताओं की चूक के कारण दुर्घटनाएं हुई जबकि 02 मामलों में मानवयुक्त समपार फाटक पर रेलवे स्टाफ की चूक के कारण दुर्घटना हुई।

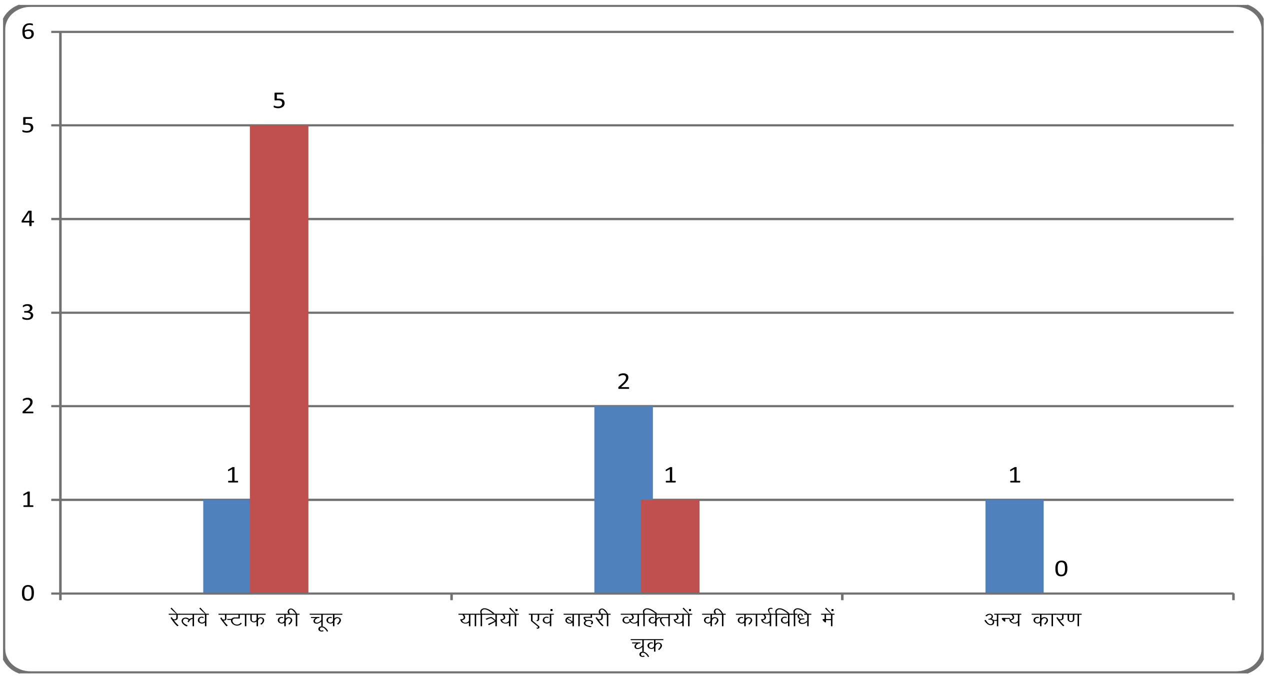
4.6.4 गाड़ियों में आग

आग के मामलों की संख्या निम्नप्रकार है:–

2017–2018	04	(यात्री–04, माल 00)
2018–2019	06	(यात्री–05, माल 01)

वर्ष 2017–2018 एवं 2018–2019 के दौरान, गाड़ियों में आग की दुर्घटनाओं का कारणवार विश्लेषण चित्र–6 में दर्शाया गया है।

चित्र–6



वर्ष 2018–2019 के दौरान गाड़ी में आग की 06 दुर्घटनाएं थी। ब्यौरा निम्न प्रकार हैः–

- 05 रेलवे स्टाफ की चूक का कारण था।
- 01 यात्री और बाहरी व्यक्ति की चूक का कारण था।

4.7 मानवीय चूक से रेल दुर्घटनाएं

4.7.1 वर्ष 2017–2018 एवं 2018–2019 में मानवीय चूक (रेलवे स्टाफ और दूसरे व्यक्तियों की चूक के कारण) के कारण हुई दुघटनाओं की संख्या सारणी–4 में दिखाई गई हैंः–

सारणी–4

क्र. सं.	मद	2017–2018	2018–2019
1.	कुल रेल दुर्घटनाएं	79	63
2.	रेलवे स्टाफ के कार्य में चूक के कारण हुई दुर्घटनाओं की संख्या	36	39
3.	रेलवे स्टाफ के सिवाय अन्य व्यक्तियों के कार्यों में चूक के कारण हुई दुर्घटनाओं की संख्या	19	17
4.	मानवीय चूक (2+3) के कारण हुई कुल दुर्घटनाएं	55	56
5.	रेल दुर्घटनाओं में रेलवे स्टाफ की चूक (2 ÷ 1) के कारण हुई दुर्घटनाओं का प्रतिशत	45.56	61.90
6.	रेल दुर्घटनाओं में मानवीय चूक, (रेलवे और रेलवे स्टाफ दोनों के इतर (4 ÷ 1), के कारण हुई दुर्घटनाओं का प्रतिशत	69.62	88.89

4.7.2 रेलवे स्टाफ की चूक से वर्ष 2017–2018 में 45.56 प्रतिशत की तुलना में, 2018–2019 में 61.90 प्रतिशत रेल दुर्घटनाएं हुई। मानवीय चूक में दोनो, रेल कर्मचारियों तथा रेल कर्मचारियों के इतर सड़क उपयोगकर्ता, यात्री, अवांछनीय तत्व, वर्ष 2017–2018 के दौरान 69.62 प्रतिशत की तुलना में, 2018–2019 में 88.89 प्रतिशत रेल दुर्घटनाओं के लिए जिम्मेदार थे।

4.8 गंभीर रेल दुर्घटनाओं का रुझान :

4.8.1 नीचे सारणी 5 में पिछले पाँच वर्षों के दौरान ट्रेन दुर्घटनाओं की कुल संख्या, गम्भीर रेल दुघर्टनाओं सहित वैसी रेल दुर्घटनाएं जिसमें यात्रियों (रेलवे स्टाफ सहित) की मृत्यु हुई हो (अन्य हताहत जैसे रेल पटरियों पर अनधिकार प्रवेश करना, समपारों पर सड़क प्रयोग करने वाले इत्यादि से अलग) का तुलनात्मक अध्ययन किया गया है :–

सारणी–5

क्र.सं.	वर्ष	दुर्घटनाओं की संख्या	गम्भीर रेल दुर्घटनाओं की संख्या	रेल दुर्घटनाएं जिनमें यात्रियों की मृत्यु हुई	मृत यात्रियों की संख्या जिसमें रेलवे कू भाामिल
1.	2014–15	164	13	08	123
2.	2015–16	110	14	08	44
3.	2016–17	116	08	05	246
4.	2017–18	79	06	03	26
5.	2018–19	63	09	08	84
5 वर्षों का औसत		106.4	10	6.4	104.6

4.8.2 इन पाँच वर्षों की अवधि में दुर्घटनाओं, जिनके परिणामस्वरूप यात्री हताहत हुए हो, की संख्या में हल्की कमी रही है। यद्यपि वर्ष 2016–17 में पर्याप्त हताहतों की संख्या में वृद्धि हुई है।

4.8.3 गम्भीर रेल दुर्घटनाओं की संख्या वर्ष 2017–2018 में 06 की तुलना में वर्ष 2018–2019 में संख्या 09 थी। गम्भीर रेल दुर्घटनाओं, जिनमें यात्रियों की मृत्यु हुई, की संख्या वर्ष 2017–2018 में 03 की तुलना में वर्ष 2018–2019 में 08 थी। दुर्घटनाओं में मारे गए यात्रियों की संख्या वर्ष 2017–2018 में 26 से बढ़कर वर्ष 2018–2019 में 84 हो गई।

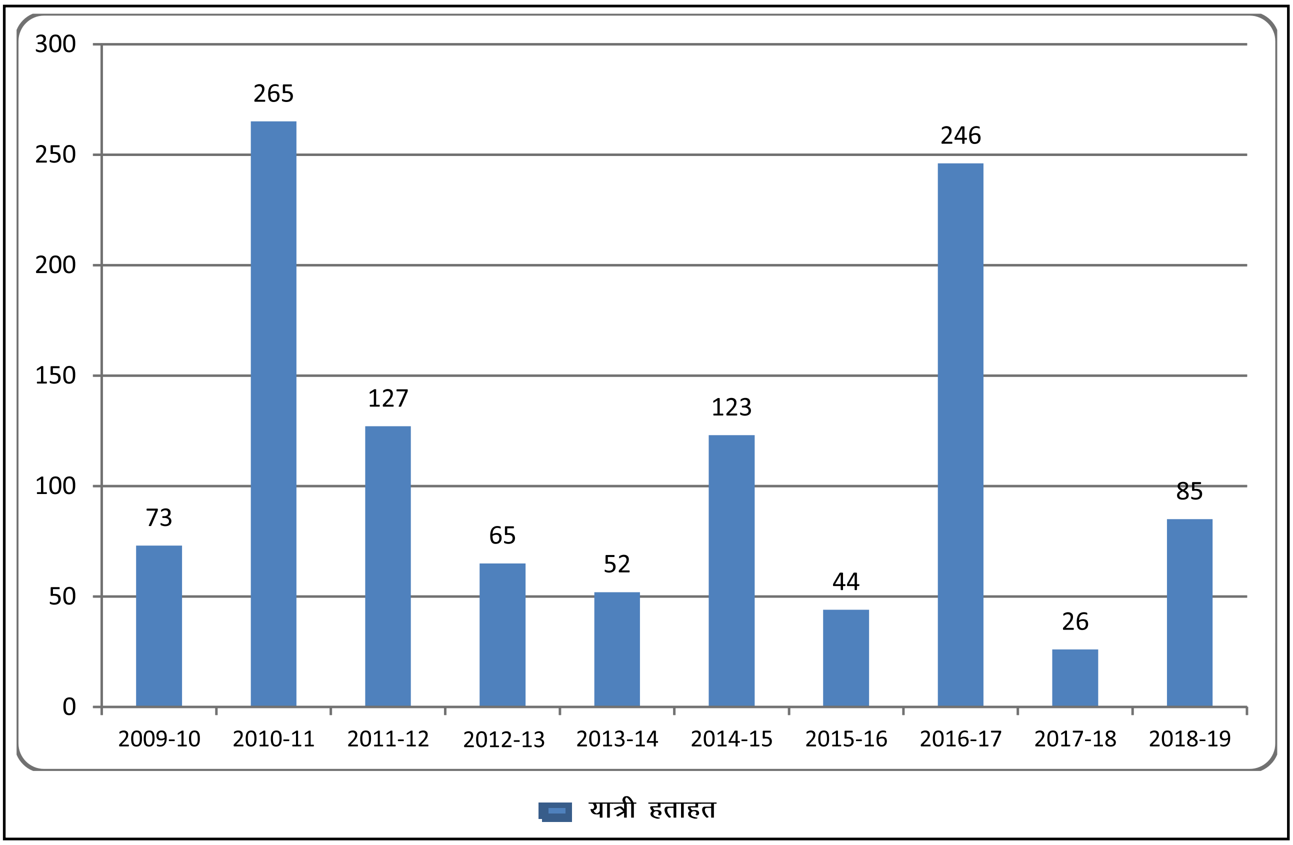
4.8.4 वर्ष 2017–2018 के दौरान 79 दुर्घटनाओं की तुलना में वर्ष 2018–2019 में दुर्घटनाओं की संख्या घटकर 63 हो गई। गंभीर रेल दुर्घटनाओं की संख्या विगत वर्ष हुई 06 की तुलना में इस वर्ष बढ़कर 09 हो गयी।

4.9 रेल दुर्घटनाओं में हताहत यात्री

विगत दस वर्षों में रेल दुर्घटनाओं में यात्रियों के हताहत की संख्या चित्र–7 में दर्शायी गई है।

चित्र–7

यात्री हताहत



चित्र–7 गम्भीर रेल दुर्घटनाओं में यात्री हताहत, चालक दल को सम्मिलित करते हुए।

वर्ष 2017–2018 में रेल दुर्घटनाओं में मृत यात्रियों की संख्या वर्ष 2018–2019 के दौरान बढ़कर मृत यात्रियों की संख्या 85 हो गई थी।

यात्रियों के बड़ी संख्या में मारे जाने वाली दुर्घटनाएं नीचे दी गई है :–

(1) दिनाँक 19.10.2018 को उत्तर रेलवे के फिरोजपुर मण्डल में जालंधर सिटी–अमृतसर बड़ी लाईन के पास समपार संख्या–एस–27 पर माननवाला–अमृतसर के बीच गाड़ी संख्या–74643 जे.यू.सी.–अमृतसर डी.एम.यू. द्वारा मानव को कुलचने की असमान्य घटना। इसके परिणामस्वरूप इस दुर्घटना में 60 व्यक्ति मारे गए, 35 व्यक्ति गंभीर रूप से घायल हुए और 31 व्यक्ति साधारण रूप से घायल हुए थे।

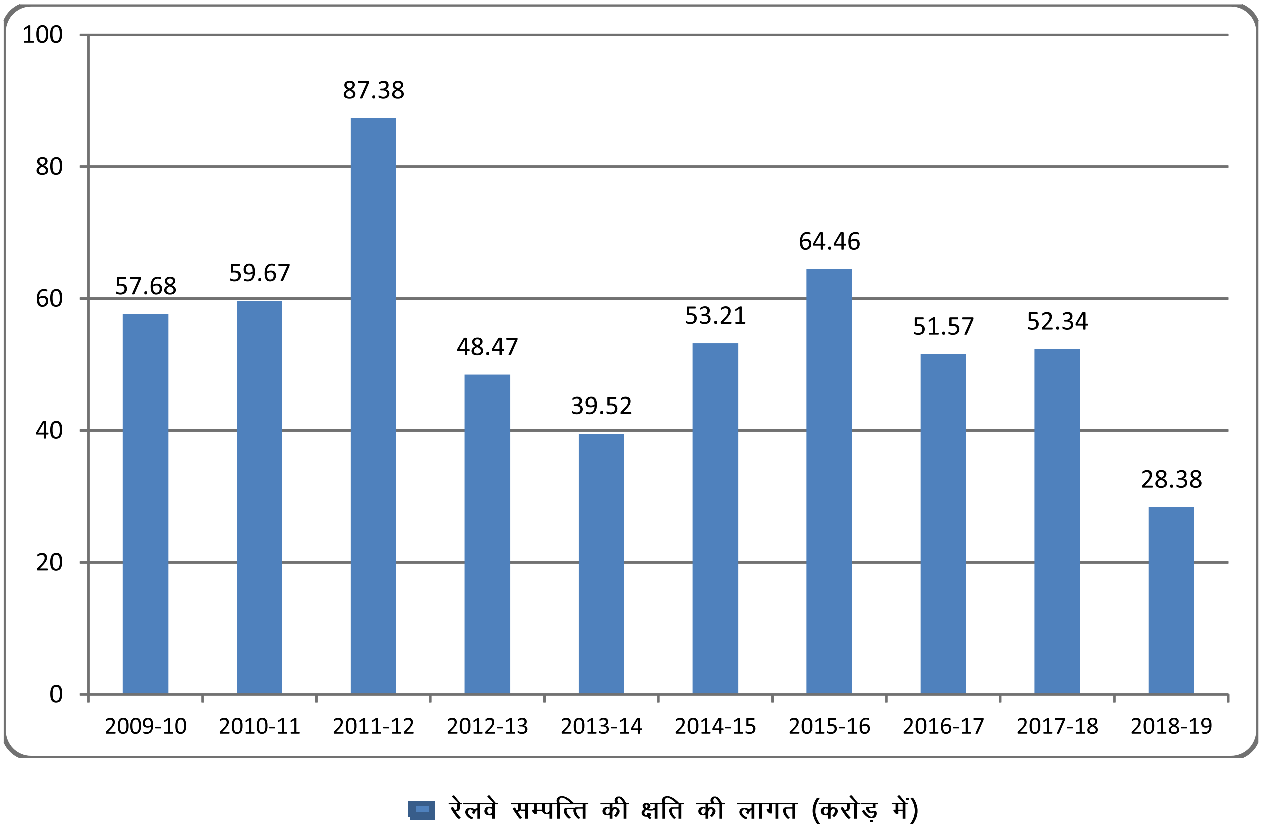
(2) दिनाँक 10.10.2018 को उत्तर रेलवे के लखनऊ मण्डल के लखनऊ–रायबरेली खण्ड के हरचन्दपुर रेलवे स्टेशन के यार्ड में 1009/7–8 कि.मी. पर गाड़ी संख्या–14003 अप मालदा टाउन–नई दिल्ली (न्यू फरक्का) एक्सप्रेस का अवपथन। परिणामस्वरूप इस दुर्घटना में 07 यात्री मारे गए और 04 यात्री गंभीर रूप से घायल हुए जबकिं 32 साधारण रूप से घायल हुए थे।

4.10 दुर्घटनाओं में रेलवे सम्पत्ति की क्षति

रेल दुर्घटनाओं के कारण रेल सम्पत्ति की विगत दस वर्षों के दौरान हुई क्षति चित्र–8 में दर्शाया गया है :–

चित्र–8

रेलवे सम्पत्ति की क्षति की लागत (करोड़ में)



विगत 10 वर्षों के दौरान रेल दुर्घटनाओं से रेलवे सम्पत्ति को हुई क्षति

अध्याय–पाँच

दुर्घटना जाँच रिपोर्टों पर रेलवे की प्रतिकिया की स्थिति

5.1 वर्श 2018–19 के अंत तक रेल मंत्रालय द्वारा दुर्घटना जांच रिपोर्टों पर ए टी आर प्राप्त नहीं हुआ और शेश सत्रह रिपोर्टों पर प्रतिक्रिया प्रतीक्षित थी। इन रिपोर्टों का ब्यौरा इस प्रकार है:

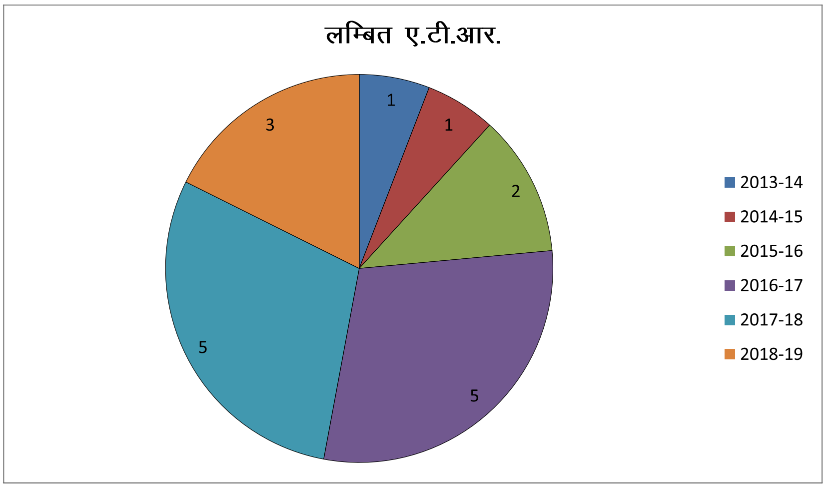
सारणी–6

वर्ष	रेलवे बोर्ड से प्राप्त की गई कार्रवाई की रिपोर्ट (ए.टी.आर.*)		लंबित (ए.टी.आर.) की संख्या
	प्राप्त	सिफारिशों की संख्या	
2013–14	शून्य	शून्य	1
2014–15	शून्य	शून्य	1
2015–16	शून्य	शून्य	2
2016–17	शून्य	शून्य	5
2017–18	शून्य	शून्य	5
2018–19	शून्य	शून्य	3
कुल	शून्य	शून्य	17

*रेल संरक्षा आयुक्तों द्वारा प्रस्तुत दुर्घटना जांच रिपोर्टों पर रेल मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई की रिपोर्ट।

उपरोक्त सारणी से यह स्पश्ट है कि आयुक्तों की दुर्घटना जांच रिपोर्टों पर रेल मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई की रिपोर्ट अपेक्षित से अधिक समय में सूचित की जाती है जैसा कि पुरानी वर्श 2013–14 की अभी भी लम्बित है।

चित्र–9



5.1.1 दुर्घटनाओं के विभिन्न पहलुओं में उनकी जांच के आधार पर रेल संरक्षा आयुक्तों ने अपनी अंतिम दुर्घटना जांच रिपोर्टों में की गई कुल 223 सिफारिशों को सूचित किया है।

5.2 वर्श 2018–19 के दौरान आयुक्तों को नौ (09) दुर्घटना जांच के लिए सौंपी गई जिनमें से तीन (03) उस वर्श के दौरान पूर्ण की गई।

वर्श 2018–19 के दौरान तीन (03) दुर्घटना जांचे आयुक्तों द्वारा पूर्ण की गई। जो रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत की गयी थी और इन सभी जांच रिपोर्टों पर एक्शन टेकन रिपोर्ट के लिए सूचित किया गया था। इन जांच रिपोर्टों में कुल इक्कीस (21) सिफारिशें की गई थी।

रेल मंत्रालय द्वारा 'की गई कार्रवाई' से संबंधित रिपोर्ट की प्राप्ति में हमेशा पिछला बकाया (बैकलाग) रहता है। पहले भी सिफारिशों के एटीआर/सिफारिशों की स्थिति की रिपोर्टिंग आयोग को नहीं करने का मुद्दा समन्वय बैठकों के दौरान उठाया जा चुका है। रेल मंत्रालय उल्लेख करता है कि ट्रेन परिचालन की संरक्षा से संबंधित प्रावधानों के प्रशासन/क्रियान्वयन में विभिन्न स्तरों पर विचार–विमर्श की जरूरत पड़ती है, अतः विलम्ब होता है।

5.3 वर्श 2018–19 के दौरान प्राप्त दुर्घटना जांच रिपोर्टों में कुछ महत्वपूर्ण सिफारिशें रेल मंत्रालय के लिए की गई जो नीचे दी गई हैः–

5.3.1 दिनांक 14.04.2018 को पूर्व मध्य रेलवे के दानापुर मण्डल के बांसीपुर–किउल स्टेशन के बीच गाड़ी संख्या–15027 अप हटिया–गोरखपुर एक्सप्रेस की दुर्घटना से सिफारिशें।

(क) रेल नवीनीकरण कार्य के बाद, जारी रेल को गिट्टी अनुभाग के बाहर रखा जायेगा और जल्द से जल्द जारी रेल को साइट से हटा दिया जाएगा।

5.3.2 दिनांक 06.05.2018 को 16:58 बजे मध्य रेलवे के नागपुर मण्डल के बर्धा–बडनेरा विद्युतीकृत दोहरी बड़ी लाइन खण्ड में 715/13–11 कि.मी. पर तलनी और धामनगांव रेलवे स्टेशन के बीच गाड़ी संख्या–12810 अप हावड़ा–सी एस एम टी मेल ट्रेन में आग की दुर्घटना से सिफारिशें।

(क) लोकोमोटिव के माइक्रोप्रोसेसर द्वारा प्रदर्शित और रिकार्ड किए जा रहे त्रुटि संदेश को शेड प्रशासन द्वारा उचित महत्व दिया जाना चाहिए। लॉग बुक में एल पी की बुकिंग के लिए उनका विश्लेशण किया जाना चाहिए और उन पर कार्रवाई की जानी चाहिए। एलपी जो लॉग पुस्तक में इस तरह के संदेश को दर्ज नहीं कर रहे हैं, उन्हें पहचाना और प्रशिक्षित किया जाना चाहिए।

(ख) एक से अधिक एलपी द्वारा विवरण लिखने के लिए लॉग बुक के एक पृश्ठ का उपयोग करने की प्रथा को तुरन्त रोक दिया जाना चाहिए। इस मामले में, चार लोको पायलट लोकोमोटिव के विभिन्न मापदंडों को लिखने के लिए केवल एक पृश्ठ का उपयोग किया जाता है जैसे ट्रांसफार्मर तेल का स्तर, एचओबीए स्विच की स्थिति आदि। इन वस्तुओं को प्रत्येक एलपी द्वारा दर्ज किया जाना था जो कि नहीं किया गया था।

(ग) ओ ई एम द्वारा निर्धारित 10,000 कि.मी. पी ओ एच के बाद जी आर तेल को बदल दिया जाना चाहिए, ई एल एस अजनी इस अच्छे अभ्यास का पालन कर रहा था।

(घ) मानव जीवन और रेलवे सम्पत्ति की सुरक्षा के लिए आग का समय पर पता लगाने के लिए सभी लोकोमोटिव में धुआं का पता लगाने और फायर अलार्म सिस्टम प्रदान किया जाना चाहिए।

(ङ.) लोकोमोटिव केबिन को वातानुकूलित किया जाना चाहिए ताकि लोको पायलट और सहायक लोको पायलट ट्रेन का काम करते समय अपने लोको कैब के मुख्य दरवाजे बंद रख सकें।

(च) रिकॉर्डिंग सुविधा के साथ सीसीटीवी को लोकोमोटिव में प्रदान किया जाना चाहिए।

(छ) रेलवे प्रशासन द्वारा आवश्यक आदेश दिया जाना चाहिए कि इसके आदेश के बाद 15/20 मिनट के निर्धारित समय के भीतर वर्धा में मेडिकल वैन को चालू करना सुनिश्चित करें। यात्री ले जाने वाली ट्रेन के दुर्घटना की सूचना मिलने पर ए आर एम ई को तुरन्त आदेश दिया जाना चाहिए।

(ज) गाड़ियों पर सवार सभी बोर्ड स्टाफ जिनमें ठेकेदार भी शामिल हैं, को आग बुझाने के काम सहित अग्निशमन के लिए प्रशिक्षित किया जाना चाहिए। उनके ज्ञान का समय–समय पर परीक्षण किया जाना चाहिए ताकि वे अपडेट रहें। इस मामले में टीटीई, एसी मैकेनिक, एसी अटेंडेंट (अनुबंध पर) ने आग बुझाने में भाग नहीं लिया।

5.3.3 दिनांक 03.07.2018 को पश्चिम रेलवे के मुम्बई सेंट्रल डिवीजन के चर्च गेट–अंधेरी बीजी मल्टीपल लाईन विद्युतीकृत खण्ड में 21/6–7 कि.मी. पर अंधेरी रेलवे स्टेशन के दक्षिण छोर पर आर ओ एन संख्या–3 के मार्ग के गिरने की दुर्घटना से सिफारिश।

(क) मुम्बई सेंट्रल डिवीजन के ब्रिज आर्गेनाइजेशन की समीक्षा रेलवे प्रशासन द्वारा ब्रिज मैनुअल के प्रावधानों पर विचार करके की जानी चाहिए। मुम्बई सेंट्रल डिवीजन में पुलों के निरीक्षण और रखरखाव के लिए विशेश रूप से जिम्मेदार एक जेए–ग्रेड अधिकारी होना चाहिए। या तो मुम्बई उपनगरीय खण्ड के पुल संगठन को मुम्बई सेंट्रल डिवीजन के उपनगरीय खण्ड में आरओबी/एफओबी के अनन्य प्रभार वाले डिप्टी सी ई (ब्रिज) डीडीआर या वरिश्ठ डीईएन (ब्रिज) को तैनात किया जाना चाहिए। मुम्बई सेंट्रल डिवीजन के सीनियर डीईएन (को–ऑर्डिनेशन) न्याय नहीं कर सकते हैं। आईआरबीएम में निर्धारित डिप्टी सीईं (ब्रिज) के रूप में काम कर सकते है।

(ख) आरओबी और एफओबी के रखरखाव संगठन को आरओबी/एफओबी के नए निर्माण के लिए उपयोग नहीं किया जाना चाहिए। नए निर्माणों के लिए रेलवे के कंस्ट्रक्शन संगठन का उपयोग किया जाना चाहिए। यदि विभाजन में नए निर्माण कार्यों को टाला नहीं जा सकता है, तो आरओबी/एफओबी के निर्माण के लिए एक अलग संगठन बनाया जाना चाहिए। मौजूदा पुलों के उचित रखरखाव और रखरखाव के लिए इन कार्यों को मिश्रित नहीं किया जाना चाहिए।

(ग) आरओबी और एफओबी सहित पुलों का निरीक्षण और रखरखाव कड़ाई से प्रासंगिक कोड के साथ कोड और मैनुअल में निर्धारित किए गए हैं, निरीक्षण के परिणाम, संबंधित माप/अवलोकन और मरम्मत के विवरण को दिखाने के लिए सुनिश्चित किया जाएगा। सीबीई को ब्रिज इंस्पेक्शन रजिस्टर के प्रारूप की समीक्षा करनी चाहिए ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि आईआरबीएम में निर्धारित सभी वस्तुएं पूरी तरह से कवर हैं और प्रत्येक वस्तु के लिए लिखी गई कार्रवाई के लिए विशिश्ट स्थान प्रदान किया गया है।

(घ) रेलवे प्रशासन को मुम्बई उपनगरीय प्रणाली के लिए मुख्यालय में एसएजी स्तर पर एक विशेश मुख्य अभियंता को तैनात करना चाहिए जो रेलवे पुलों और पटरियों के लिए जिम्मेदार हो सकता है। यह उच्च स्तर पर केंद्रित पर्यवेक्षण और विभिन्न परिसंपत्तियों की स्थिति की निगरानी प्रदान करेगा।

(कृ) पीसीई को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि ब्रिज संगठन में केवल सक्षम और प्रशिक्षित अधिकारी ही तैनात हों। पुल निरीक्षण और रखरखाव के लिए उन्हें शामिल करने से पहले कर्मचारियों का प्रशिक्षण सबसे आवश्यक है। उन एसएसई की योग्यता, जो ब्रिज कैडर से सम्बन्धित नहीं हैं और एसएसई (ब्रिज) के रूप में तैनात होने से पहले उन्हें सीबीई द्वारा एसएसई (ब्रिज) के रूप में आंका और प्रमाणित किया जाना चाहिए। जो लोग पहले से ही तैनात थे, अब सीबीई द्वारा जांच की जाएगी जो तय करेगा कि वे एसएसई (ब्रिज) के रूप में काम करने के लिए सक्षम थे या नहीं। यदि वे उपयुक्त नहीं पाए जाते हैं, तो उन्हें ज्ञान प्राप्त करने और ऐसे कार्यों के लिए सक्षम बनने तक पुलों के निरीक्षण और रखरखाव से तुरन्त हटा लिया जाना चाहिए।

(च) भविश्य के सभी आरओबी में निरीक्षण मंच प्रदान किए जाने चाहिए जैसे कि जल मार्ग गर्डर पुलों के लिए। जहां भी उप नगरीय सेक्शन में जगह की अनुमति होती है, वहां ऐसे प्लेटफार्मों को मौजूदा आरओबी पर विशेश सुरक्षा कार्य के रूप में चरणबद्ध तरीके से उपलब्ध कराया जाना चाहिए।

(छ) अस्थायी निरीक्षण जैसे कि वार्शिक निरीक्षण करने के लिए हैंगिंग डॉली की व्यवस्था जहां भी आवश्यक हो, किया जाना चाहिए। आरओबी के दुर्गम भागों के निरीक्षण के लिए वार्शिक निरीक्षण के लिए सीसीटीवी कैमरा उपलब्ध कराने की व्यवहार्यता का पता लगाया जा सकता है। पुलों पर काम करने वाले निरीक्षण और रखरखाव के कर्मचारियों को मॉडम उपकरण प्रदान किए जाने चाहिए।

(ज) पश्चिम रेलवे के मुख्य पुल अभियंता को व्यक्तिगत रूप से निरीक्षण करना चाहिए और 1.5 मीटर से अधिक के सभी कैंटिलीवर पुलों के डिजाइन की पर्याप्तता की जांच करनी चाहिए। मुम्बई रेलवे उपनगरीय प्रणाली में कैंटिलीवर पुलों के साथ शुरू होने वाले पश्चिमी रेलवे की सुरक्षा और उनकी सुरक्षा को प्रमाणित करता है। यदि किसी भी पुल को असुरक्षित पाया जाता है तो उसे तुरंत ठीक किया जाना चाहिए अन्यथा सड़क/रेल यातायात के लिए बंद होना चाहिए।

(झ) अनधिकृत केबल्स और आरओबी/एफओबी सहित अन्य पुलों पर अन्य उपयोगिताओं की पहचान की जानी चाहिए और उन्हें हटा दिया जाना चाहिए। पश्चिम रेलवे के सभी पुलों का सर्वेक्षण किया जाना चाहिए। यह सिफारिश एक एसएजी स्तर की समिति (सीबीई सहित) ने अक्टूबर, 2015 में अहमदाबाद में एक समान दुर्घटना से हुई थी, लेकिन इसे लागू नहीं किया गया था। एनल कार्यान्वयन की निगरानी के लिए सीबीई को प्रतिश्ठित किया जाना चाहिए।

(ट) एम सी जी एम को किसी भी प्रकार की केबल बिछाने से पहले, टाइल ब्लॉक प्रदान करने और सड़क की सतह पर किसी भी मरम्मत को करने से पहले संबंधित रेलवे प्रशासन से आवश्यक अनुमति/अनुमोदन प्राप्त करना चाहिए। अपनी ओर से रेलवे को इसे पश्चिम रेलवे को कवर करने वाली सभी राज्य सरकारों/स्थानीय निकायों को लिखना चाहिए। एन सी जी एम को रेलवे द्वारा दी गई सलाह के अनुसार डिज़ाइन किए गए भार के ऊपर और ऊपर दिए गए अतिरिक्त मृत ऋणों को तुरन्त हटा देना चाहिए।

(ठ) राज्य सरकारों/स्थानीय निकायों के साथ प्रत्येक आरओबी और एफओबी का एक समझौता होना चाहिए, जिनका स्वामित्व रेलवे के पास नहीं है, लेकिन वे रेलवे लाइनों को पार कर रहे हैं।

(ड) पश्चिम रेलवे के मुम्बई सेंट्रल डिवीजन के डिवीजनल एडमिनिस्ट्रेशन को एआरएमई और एसपीएआरटी का समयबद्ध ऑर्डर सुनिश्चित करना चाहिए। दुर्घटना की सूचना मुख्य चिकित्सा अधीक्षक (सीएमएस) को सर्वोच्च प्राथमिकता पर दी जानी चाहिए।

अध्याय – छः

भारतीय रेलवे की संरक्षा से संबंधित कुछ मुद्दे :–

6.1 संरक्षा को भारतीय रेलवे द्वारा सर्वोच्च प्राथमिकता प्रदान की जाती है और सभी संभव कदम एक नियमित आधार पर किए जाते हैं जिसमें ट्रेनों को सुरक्षित चलाने में सहायता करने के लिए प्रौद्योगिकी का उन्नयन शामिल है। एक अच्छी तरह से स्थापित संरक्षा प्रबंधन प्रणाली मौजूद है जो रेलवे परिचालन में संरक्षा खतरों और असुरक्षित प्रथाओं की पहचान करती है, ताकि आपदा की घटना से पहले सुधारात्मक कार्रवाई शुरू की जा सके। सभी रेलवे कर्मचारियों के बीच संरक्षा की आदतों को विकसित करने के लिए समय–समय पर निर्देश दिए गए हैं।

भारतीय रेलवे पर दुर्घटनाओं की प्रवृत्ति गिरावट दिखाता है किन्तु सवारी ले जाने वाली गाड़ियों के अवपथन का बढ़ता ग्राफ संबंधित वृद्धि का कारण है। रेल संरक्षा आयोग ने विभिन्न क्षेत्रों पर जोर डालने के लिए रेल मंत्रालय को सूचित किया, रेल संरक्षा के पूर्ण सुधार के लिए जिन पर तत्काल ध्यान देना अपेक्षित है। प्राथमिकता पर जोर देने वाले क्षेत्र जैसे अवधि से ऊपर वाली परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन, मानवरहित समपारों को समाप्त करना, रेलपथ के उन्नयन एवं रखरखाव के लिए उचित प्रौद्योगिकी को अपनाया, चल स्टाक, सिगनैलिंग एवं अंतर्पाशन प्रणाली, संरक्षा ड्राइव, अधिकारियों के प्रशिक्षण पर अधिक जोर देना और निगरानी के लिए नियमित अंतराल पर निरीक्षण तथा सुरक्षित व्यवसाय के अनुपालन हेतु स्टाफ प्रशिक्षित करना है।

इन मुद्दों को रेल मंत्रालय को बताया गया था।

क. गंभीर दुर्घटनाओं की जांच के आधार पर रेल संरक्षा आयोग की सिफारिशें। कुछ महत्वपूर्ण सिफारिशें अध्याय–चार में शामिल हैं।

ख. विभिन्न निरीक्षणों के दौरान की गई टिप्पणियों के आधार पर महत्वपूर्ण संरक्षा मुद्‌दों के संबंध में सुझाव समय–समय पर दिए जाते हैं।

ग. नई खोली गई रेलवे लाइनों की निरीक्षण रिपोर्ट, मौजूदा रेलवे लाइन का विद्युतीकरण और नए चल स्टाक की शुरूआत।

घ. रेलवे बोर्ड के साथ समन्वय बैठकें।

कुछ संरक्षा मुद्दों पर बाद के पैराग्राफ में विस्तार से चर्चा की गई है।

6.2 **रेलवे के साथ विभिन्न इंटरैक्शन के दौरान संरक्षा संबंधी मामलें उठाए गए।**

भारतीय रेलवे ने रेलवे के बुनियादी ढांचे में सुधार के लिए अशिष्टता दी है जैसे ट्रैक नवीकरण में पर्याप्त वृद्धि, आधुनिक कोचों की शुरूआत, गलियारे ब्लॉकों को सिग्नलिंग में सुधार के अलावा अनिवार्य बना दिया है। इन गतिविधियों के परिणामस्वरूप, पिछले पाँच वर्षों के दौरान अर्थात वर्श 2013–14 में 203 से 2017–18 में 73 दुर्घटनाओं में 66 प्रतिशत की पर्याप्त कमी आई है। यह भारतीय रेल के इतिहास में पहली बार है, रिपोर्ट की गई दुर्घटनाओं की संख्या दो अंकों तक कम हो गई है। इसी तरह, समपार पर दुर्घटनाओं में कमी 80 प्रतिशत और गंभीर दुर्घटनाओं में 69 प्रतिशत है।

राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोश (आर आर एस के)

''राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोश (आर आर एस के)'' को वर्श 2017–18 में प्रारम्भ किया गया है, जो महत्वपूर्ण सुरक्षा परिसम्पत्तियों के izfrLFkkiuk@uohuhdj.k@mUu;u के लिए है, पांच साल के लिए एक लाख करोड़ रूपये

वार्शिक व्यय के साथ इसका वार्शिक परिव्यय 20,000 करोड़ रूपये है। अपनी स्थापना के पहले वर्श में, सुरक्षा कार्यों के लिए कोश से 16091 करोड़ रूपये का व्यय किया गया था। वर्श 2018–19 में भी 20,000 करोड़ रूपये का प्रावधान किया गया था, जिसके विरूद्ध लगभग 18,000 करोड़ रूपये का व्यय हुआ।

आर आर एस के अन्तर्गत आने वाले फण्ड का उपयोग ट्रैफिक सुविधाओं, रोलिंग स्टॉक, लेवल क्रासिंग रोड ओवर/अंडर ब्रिज, ट्रैक रिन्यूवल, ब्रिज वर्क्स, सिग्नल और टेलीकम्युनिकेशन वर्क्स, अन्य इलेक्ट्रिकल वर्क्स, टीआरडी, वर्क्स, मशीनरी और प्लांट, वर्कशॉप, प्रशिक्षण/एच आर डी से सम्बन्धित सुरक्षा कार्यों के लिए, यात्री सुविधाएं और अन्य निर्दिश्ट कार्य किया जाता है।

वित्त मंत्रालय ने राश्ट्रीय रेल संरक्षा कोश (आर आर एस के) के संचालन के लिए दिशानिर्देश जारी किए हैं, जो कि अंतर्राज्जीय हैं, जिसमें आर आर एस के, के लिए निगरानी ढांचा शामिल है। यह प्रदर्शन की जांच करने के लिए सी ई ओ/नीति आयोग की अध्यक्षता में निगरानी समिति की स्थापना करता है। यह भी निर्धारित किया जाता है कि माननीय प्रधानमंत्री की अध्यक्षता में आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति द्वारा सालाना प्रगति की समीक्षा की जाएगी।

<u>संरक्षा में सुधार के लिए उपाय</u>

- **<u>संरक्षा फोकस</u>**– मानवीय त्रुटियों के कारण होने वाली दुर्घटनाओं को कम करने के लिए, नई तकनीकों की शुरूआत, रखरखाव का मशीनीकरण, खामियों का जल्द पता लगाने आदि पर ध्यान केंद्रित करने के साथ एक बहु–आयामी दृश्टिकोण, पहली जगह में मानवीय निर्भरता को कम करने के लिए, कौशल के उन्नयन के साथ मानव संसाधन दुर्घटना की रोकथाम के लिए प्रमुख कारक थे।

- **<u>आवधिक संरक्षा ऑडिट</u>**– आंचलिक रेलवे की बहु–विशयक टीमों के साथ–साथ अंतर–रेलवे संरक्षा निरीक्षणों द्वारा विभिन्न प्रभागों के आवधिक संरक्षा ऑडिट नियमित आधार पर किए गए। वर्श 2018 के दौरान, 83 आंतरिक संरक्षा ऑडिट और 29 अंतर–रेलवे संरक्षा निरीक्षण किए गए।

- **<u>प्रशिक्षण सुविधाएं</u>**– 2018–19 के दौरान गैर–राजपत्रित कर्मचारियों को प्रदान की गई रिफ्रेशर प्रशिक्षण 1,55,337 (अनंतिम) है।

<u>टक्कर रोकने के लिए उपायः</u>–– ट्रेन परिचालन में दक्षता बढ़ाने और सुरक्षा बढ़ाने के लिए, मल्टी एसपेक्ट कलर लाइट सिग्नल के साथ पैनल इंटरलॉकिंग/रूट रिले इंटरलॉकिंग/इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (पीआई/आरआरआई/ईआई) के साथ एडवांस्ड सिग्नलिंग सिस्टम 5886 स्टेशनों को उत्तरोत्तर प्रदान किया गया है, जो लगभग 94 प्रतिशत है। भारतीय रेलवे पर इंटरलाक्ड ब्रॉड गेज स्टेशन, अप्रचलित मल्टी केबिन मैकेनिकल सिग्नलिंग सिस्टम की जगह, जिसमें बड़ी मात्रा में मानव हस्तक्षेप शामिल था। रूट रिले इंटरलॉकिंग (आरआरआई) 20 प्रमुख स्टेशनों पर स्थित हैं, भुसावल जीवाईसी, इगतपुरी, जमालपुर, सीतारामपुर, अमृतसर, मंडुआडीह, कासगंज, अरककोनम, नीमपुरा डिपार्चर यार्ड, बोंडामुंडा ई केबिन, बंडामुंडा जे केबिन, खानुडीह, मोहुदा, भवचंडी, सोनारगढ़, देहरी–ऑन सोन, तोरी, पनकी (यूपी), लालगढ़ और कोटा में 96 स्टेशनों पर पैनल इंटरलॉकिंग और 277 स्टेशनों पर इलेक्ट्रॉनिक इंटरलाकिंग, वित्तीय वर्श 2018–19 के दौरान प्रदान किए गए हैं।

<u>टकरावों से बचने के लिए तकनीकी सहायता संक्षप में नीचे बताई गई हैः–</u>

- **<u>पूर्ण ट्रैक सर्कुलेटिंगः</u>**– 'ए', 'बी', 'सी', 'डी स्पेशल' और 'ई स्पेशल' मार्गों पर ट्रैक सर्कुलेटिंग, जहां यात्री लाइनों पर अनुमेय गति 75 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक है, के बारे में दिनांक 31.03.2019 तक 33845 स्थान में पूरा कर लिया गया है। कुल 6060 स्टेशनों को पूर्ण ट्रैक सर्कुलेटिंग के साथ प्रदान किया गया है।

- **<u>ब्लॉक प्रोविंग एक्सल काउंटर (बीपीएसी):–</u>** सुरक्षा बढ़ाने के लिए, एक स्टेशन पर ट्रेन के पूर्ण आगमन का स्वतः सत्यापन, एक्सल काउंटर (बीपीएसी) द्वारा ब्लॉक प्रोविंग को स्टेशनों और संकेतों के केंद्रीकृत संचालन वाले स्टेशनों पर प्रदान किया जा रहा है। दिनांक 31.03.2019 को, 5363 ब्लॉक खंडों पर एक्सल काउंटर (बीपीएसी) द्वारा ब्लॉक की गई प्रक्रिया प्रदान की गई है।

<u>स्वचालित ट्रेन संरक्षण (एटीपी) प्रणाली:–</u>

<u>ऑटोमैटिक ट्रेन प्रोटेक्शन (एटीपी) सिस्टम:–</u> ट्रेन परिचालन में सुरक्षा बढ़ाने के लिए भारतीय रेलवे ने प्रोवेन यूरोपीय ट्रेन कंट्रोल सिस्टम ईटीसीएस स्तर 2 और स्वदेशी रूप से विकसित ट्रेन टक्कर का मिश्रण का उपयोग करके स्वचालित ट्रेन सुरक्षा (एटीपी) प्रणाली प्रदान करने का निर्णय लिया है। प्रणाली लोको पायलट के लिए एक सहायता होगी, जो खतरे (एसपीएडी) पर सिग्नल पासिंग और अधिक गति के कारण दुर्घटनाओं को खत्म करना, बढ़ती लाइन क्षमता के अलावा धुंधले मौसम में संकेतों की दृश्यता सुनिश्चित करने में मदद करेगीं।

- उच्च घनत्व नेटवर्क पर सीमित लंबाई के ईटीसीएस स्तर 2 की चार परियोजनाओं को बड़े पैमाने पर कार्यान्वयन के लिए किए जाने से पहले व्यापक परीक्षणों के लिए लिया गया है।

- **ट्रेन टकराव से बचाव प्रणाली (टीसीएएस):–** स्वदेशी टीसीएएस परीक्षण के तहत है और एक बार विकसित होने के बाद, इसे कम घनत्व वाले मार्गों पर प्रदान किया जाएगा। आरडीएसओ ने दक्षिण मध्य रेलवे पर एक पायलट सेक्शन लिंगमपल्ली–विकाराबाद–वादी–बीदर पायलट सेक्शन (250 आरकेएम) पर डीसीएएस के विस्तारित क्षेत्र परीक्षण किए हैं। 110 कि.मी.प्र.घं. तक की गति के लिए पूर्ण ब्लाक खंड के लिए 3 निर्माताओं के उत्पादों को अनुमोदित और सुरक्षा प्रमाणित किया गया है।

भारतीय रेलवे में सेंट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल (सीटीसी):–

सेंट्रलाइज्ड ट्रैफिक कंट्रोल एक कम्प्यूटर आधारित प्रणाली है जो एक ही स्थान से विभिन्न स्टेशनों पर कई सिग्नलिंग प्रतिश्ठानों के नियंत्रण और प्रबंधन की सुविधा प्रदान करती है। यह किसी एकल स्थान पर एक खंड में रेलवे यातायात का वास्तविक समय सिमुलेशन भी प्रदान करता है। उत्तर मध्य रेलवे के गाजियाबाद–कानपुर खंड को भारतीय रेलवे के पहले सीटीसी के प्रावधान के लिए चुना गया है। गाजियाबाद–कानपुर सेक्शन (47 स्टेशनों वाले 413 कि.मी. डबल लाइन सेक्शन) में सभी सिग्नलिंग एसेट्स को एक ही स्थान यानी सीटीसी टूंडला, उत्तर मध्य रेलवे से नियंत्रित किया जा सकता है। यह कार्य पहली बार भारतीय रेलवे पर किया जा रहा है, जिसके केन्द्र बिंदु पर केन्द्रीकृत परिचालन हो और केन्द्रीयकृत स्थान यानी टूंडला से सम्बन्धित सिग्नलिंग गियर हों।

सीटीसी सिस्टम में ट्रैफिक मैनेजमेंट सब–सिस्टम होता है जो सीटीसी क्षेत्र में स्टेशन इंटरलॉकिंग और ट्रैफिक के प्रवाह को नियंत्रित करता है। सीटीसी स्थानीय ऑपरेटरों/स्टेशन मास्टर्स को दरकिनार और लिखित ट्रेन के आदेशों को समाप्त करते हुए सीधे ट्रेन आंदोलनों को नियंत्रित करने में सक्षम बनाता है।

सीटीसी ऑपरेटर सीधे इलेक्ट्रॉनिक डिस्प्ले पैनल पर ट्रेन के स्थानों को देख सकता है और केन्द्रीय रूप से ऑपरेटिंग और पॉइंट द्वारा ट्रेन की गतिविधियों को कुशलता से नियंत्रित कर सकता है।

ट्रेन प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस):– ट्रेन प्रबंधन प्रणाली, चर्चगेट–विरार और छत्रपति शिवाजी पर आधारित–क्रमशः मुम्बई और उपनगरीय खंड की कल्याण और हार्बर लाइन खंड, 2003 और 2013 में, नियंत्रण केन्द्र में लाइव ट्रेन आंदोलनों को प्रदान करती है। पूर्वी रेलवे ने हावड़ा–मंडल उपनगरीय खंडों के प्रबंधन के लिए हावड़ा मंडल नियंत्रण कार्यालय में टीएमएस भी शुरू किया है। यह ट्रेन आंदोलनों को नियंत्रित करने के लिए एक कुशल उपकरण है।

रेलवे मेट्रो शहरों के उपनगरीय खंडों में ट्रेन प्रबंधन प्रणाली प्रदान करने की योजना बना रहा है। यह कार्य ईसीओआर, चेन्नई के उपनगरीय खंड, दक्षिणी रेलवे, हावड़ा–खड़गपुर खंड, एसईआर और सियालदह डिवीजन, पूर्वी रेलवे पर टीएमएस के प्रावधान के लिए स्वीकृत है।

<u>मानवयुक्त समपार फाटकों पर संरक्षा सुधार के उपायः–</u>

- **समपार गेट्स की इंटरलॉकिंगः–** भारतीय रेलवे ने समपार पर सुरक्षा बढ़ाने के लिए, दिनांक 31.03.2019 को 11375 समपार गेट्स पर सिग्नल के साथ इंटरलॉकिंग प्रदान की है।
- **समपार गेट पर फिसलने वाला बूमः–** इंटरलाकेड स्लाइडिंग बूम का प्रावधान ट्रेन सेवाओं में व्यवधान को कम करने के लिए बहुत प्रभावी हो गया है जब विशेश रूप से उपनगरीय क्षेत्रों में सड़क वाहनों द्वारा लेवल क्रॉसिंग गेट क्षतिग्रस्त हो जाते हैं। बूम इंटरलॉकिंग के प्रावधान के साथ, सिग्नलिंग सिस्टम ट्रेन संचालन पर न्यूनतम प्रभाव के साथ सामान्य रूप से कार्य करना जारी रखता है। दिनांक 31.03.2019 तक व्यस्त इंटरलॉक वाले फाटकों के 4293 लिफिंटग बैरियर के अतिरिक्त स्लाइडिंग बूम प्रदान किए गए है और आगे व्यस्त फाटकों को भी उत्तरोत्तर कवर किया जा रहा है।

<u>अवपथनों को कम करने के लिए उपाय</u>:–

- सुरक्षा में सुधार करने के लिए, भारतीय रेलवे (आईआर) प्री–स्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपरों का उपयोग कर रहा है जो आर्थिक और कार्यात्मक रूप से उच्च गति और भारी घनत्व वाले यातायात के लिए सबसे उपयुक्त हैं। आईआर और पीएससी स्लीपरों की वर्तमान आवश्यकता को पूरा करने के लिए कंक्रीट स्लीपरों के उत्पादन के लिए पर्याप्त क्षमता विकसित की गई है, सभी नवीकरण, नई लाइनों, दोहरीकरण, आमान रूपांतरण आदि के लिए उपयोग किया जा रहा है।
- वाइडर स्लीपर का एक नया डिजाइन विकसित और अपनाया गया है। नई डिजाइन को वर्तमान डिजाइन की तुलना में कार्यात्मक रूप से बेहतर माना जाता है। व्यापक और भारी स्लीपर उच्च फ्रेम प्रतिरोध, गिट्टी और रेल पैड पर कम तनाव, विश्वसनीयता में सुधार और ट्रैक की स्थिरता को प्रदान करता है।
- पी स्ट्रेस्ड कंक्रीट (पीएससी) स्लीपरों, 52 किलोग्राम/60 किलोग्राम उच्च शक्ति (90 अल्टीमेट टेनसाइल स्ट्रेंथ) से युक्त ट्रैक संरचना का उन्नयन, कंक्रीट स्लीपर्स पर रेल, पीएससी स्लीपरों पर फैनशेप्ड, गर्डर पुलों पर स्टील स्लीपर्स को अधिकांश मार्ग पर अपनाया गया है।
- 60 किलोग्राम रेल और पीएससी स्लीपरों के साथ ट्रैक संरचना का मानकीकरणः सभी ब्रॉड गेज मार्गों पर, विशेश रूप से उच्च धुरी–भार यातायात के तहत रेल की थकान को कम करने के लिए सभी ब्रॉड गेज मार्गों पर 60 किलोग्राम रेल और पीएससी स्लीपर्स के साथ ट्रैक संरचना का मानकीकरण किया जा रहा है। ओवरसीज ट्रैक का नया ट्रैक निर्माण और प्रतिस्थापन केवल पीएससी स्लीपरों द्वारा किया जा रहा है।
- **<u>लंबी वेल्डेड रेल</u>**:– रखरखाव और बेहतर परिसम्पत्ति विश्वसनीयता में सुधार के लिए, रेलवे लगातार सभी वेल्डेड रेल को लंबी वेल्डेड रेल में परिवर्तित करने के लिए जोड़ों को वेल्डिंग करके पटरियों पर फिश मढ़वाया जोड़ों को समाप्त कर रहा है। नई लाइनों/गेज रूपांतरण के fjys@fuekZ.k के दौरान, कंक्रीट स्लीपरों पर संभव हद तक लंबी वेल्डेड रेल बिछाई जाती है। निर्माण परियोजनाओं में प्राथमिकता पर मोबाइल फ्लैश बट वेल्डिंग किया जा रहा है। प्रगतिशील रूप से, फ्लैश बट वेल्ड्स का उपयोग बढ़ाया जा रहा है और एटी वेल्डिंग को न्यूनतम रखा जा रहा है। व्यवस्थित रूप से टरनाउट्स में सुधार किया जा रहा है। अब, सम्पत्ति की विश्वसनीयता में सुधार और उच्च धुरी भार और यातायात की बढ़ी हुई मात्रा से

निपटने के लिए थिक वेब स्विच का उपयोग किया जा रहा है। अब वेल्डेड कास्ट मैंगनीज स्टील क्रॉसिंग को परिसम्पत्ति विश्वसनीयता में सुधार करने और उच्च धुरी भार और यातायात की मात्रा में वृद्धि के साथ सामना करने के लिए चरणबद्ध तरीके से पहचान किए गए मार्गों पर प्रदान करने की योजना बनाई गई है।

- **<u>फ्लैश बट वेल्डिंग</u>ः–**

  - आईआर पर रेल के फ्लैश बट वेल्डिंग स्टेशनरी संयंत्रों और मोबाइल मशीनों का उपयोग करके किया जाता है।
  - एचईएटी एफबीडब्ल्यू विद्युत प्रवाह का उपयोग करके किया जाता है और रेल के प्रतिरोध का उपयोग करके पर्याप्त गर्मी उत्पन्न की जाती है। किसी भी बाहरी सामग्री का उपयोग नहीं किया जाता है और वेल्डिंग मूल रेल धातु के संलयन द्वारा होती है।
  - गुणवत्ता आश्वासन योजना और वेल्डिंग पैरामीटर्स की स्वीकृति कार्य के निश्पादन से पहले दोनों स्टेशनरी और मोबाइल संयंत्रों के लिए आरडीएसओ द्वारा मानकीकृत है।
  - रेलों के फ्लैश बट वेल्डिंग, 2012 (एफबीडब्ल्यूएम) के लिए भारतीय रेलवे मैनुअल के अनुसार एफबी वेल्डिंग की जाती है।

<u>कोचों की सुरक्षा सुधार के उपाय</u>ः–

- **एलएचबी कोचों का उत्पादन बढ़ाना**

तकनीकी रूप से बेहतर लिंके हॉफमैन बुस (एलएचबी) कोचों का बड़े पैमाने पर प्रसार है, जिनमें पारंपरिक इंटीग्रल कोच फैक्टरी (आईसीएफ) कोचों की तुलना में बेहतर सवारी, सौंदर्यशास्त्र और सुरक्षा विशेशताएं हैं।

उत्पादन इकाइयों में एलएचबी कोचों का उत्पादन वर्श में लगातार बढ़ा हैः

वर्श 2016–17 में 1469 एलएचबी कोच, वर्श 2017–18 में 2480 एचबीएच कोच और वर्श 2018–19 में 4429 एचएचबी कोच शामिल हैं।

भारतीय रेलवे की उत्पादन इकाइयों ने वित्तीय वर्श 2018–19 में केवल एचएचबी कोचों का निर्माण शुरू किया है।

<u>गाड़ियों में आग रोकने के लिए किए गए उपाय</u>ः–

- **<u>नए निर्माण कोचों में सुरक्षा में सुधार पर ध्यान</u>**

  इन कोचों की सुरक्षा विशेशताओं में सुधार के लिए उत्पादन इकाइयों में विनिर्माण के दौरान कोचों में निम्नलिखित मदों के प्रावधान के लिए निर्देश जारी किए गए हैः

- सभी नव निर्मित पावर कार और पेंट्री कारों में आग का पता लगाने और दमन प्रणाली।
- सभी नव निर्मित एसी कोचों में फायर एंड स्मोक डिटेक्शन सिस्टम।
- सभी नए निर्मित एसी डिब्बों में डबल एक्टिंग एसी डिब्बे के दरवाजे।
- सभी नव निर्मित गैर–एसी डिब्बों में अग्निशामक यंत्र।
- सभी नवनिर्मित हमसफर और उदय ट्रेन के डिब्बों में स्वचालित प्लग प्रकार के दरवाजे।

<u>मानवरहित समपारों पर दुर्घटना सुधार के लिए उपाय</u>

भारतीय रेलवे द्वारा समपार क्रॉसिंग पर दुर्घटनाओं को रोकने के लिए विभिन्न उपाय निम्नानुसार हैः

(क) **<u>समपार</u>**ः

स्तर क्रॉसिंग, विशिश्ट नियमों और शर्तों द्वारा नियंत्रित विनियमित तरीके से यातायात के सुचारू रूप से चलने की सुविधा के लिए हैं, दिनांक 01–04–2019 को आईआर पर समपार की स्थिति निम्नानुसार हैः

समपारों की कुल संख्याः	22388
मानवयुक्त समपारों की संख्याः	21340 (95 प्रतिशत)
मानव रहित समपारों की संख्याः	1048 (5 प्रतिशत)

भारतीय रेलवे ने सड़क उपयोगकर्ताओं और रेल यात्रियों की सुरक्षा के लिए उत्तरोत्तर समपारों को समाप्त करने का निर्णय लिया है। वर्श 2018–19 के दौरान मानव रहित समपारों के 3479 और मानवयुक्त समपारों के 631 समाप्त किए गए। ब्रॉड गेज पर सभी मानव रहित समपारों को समाप्त कर दिया गया है।

(ख) **<u>रोड ओवर / अंडर ब्रिज</u>**ः

ट्रेन परिचालन की सुरक्षा में सुधार और सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए असुविधा को कम करने के लिए, टैफिक की मात्रा के आधार पर चरणबद्ध तरीके से रोड ओवर / अंडर ब्रिज / सबवे (आरओबी / आरयूबी) को चरणबद्ध तरीके से प्रतिस्थापित किया जा रहा है।

पिंक बुक 2019–20 में प्रदर्शित होने वाले आरओबी / आरयूबी के स्वीकृत कार्यों में से 1997 हैं जिसमें 1581 आरओबी और 5751 आरयूबी / सबवे शामिल हैं। ये योजना, अनुमान और निश्पादन के विभिन्न चरणों में हैं।

वर्श 2018–19 के दौरान भारतीय रेलवे में एनएचएआई द्वारा 172 आरओबी और 1305 आरयूबी / सबवे का निर्माण लागत साझाकरण, रेलवे लागत / आवास कार्यों, जमा / बीओटी अवधि के तहत किया गया है।

<u>ट्रैक और पुलों पर सुरक्षा सुधार के लिए अन्य उपाय</u>ः–

(क) **<u>पुल निरीक्षण और प्रबंधन प्रणाली</u>**ः–

आधुनिक ब्रिज निरीक्षण तकनीक को अपनाया गया है, जिसमें गैर–विनाशकारी परीक्षण उपकरणों द्वारा परीक्षण, जल निरीक्षण के तहत, जल स्तर प्रणाली की मदद से जल स्तर की निगरानी करना आदि शामिल हैं।

दिनांक 01.04.2019 तक, भारतीय रेलवे के पास 150746 पुल हैं, जिनमें से 700 महत्वपूर्ण हैं, 12402 प्रमुख हैं और 137644 लघु पुल हैं। वर्श 2018–19 में, ट्रेन परिचालन की सुरक्षा बढ़ाने के लिए 1013 पुलों का सुदृढ़ीकरण / पुनर्वास / पुननिर्माण किया गया।

(ख) **<u>रेलवे ट्रैकों की गशत</u>**ः– प्रतिकूल मौसम की स्थिति के दौरान, नियमित रूप से कमजोर स्थानों पर रात की गशत सहित रेलवे पटरियों की गशत की जाती है।

<u>अन्य प्रशासनिक उपाय</u>ः–

<u>बोर्ड के शीर्ष स्तर पर सुरक्षा प्रदर्शन की लगातार समीक्षाः–</u>

शीर्ष स्तर पर बोर्ड मीटिंग के एजेंडा में पहले आइटम के रूप में सुरक्षा प्रदर्शन की हमेशा समीक्षा की जाती है। सभी दुर्घटनाओं का विस्तार से विश्लेशण किया जाता है ताकि उपचारात्मक उपायों को शुरू किया जा सके।

<u>जोनल रेलवे के साथ सुरक्षा की समीक्षा बैठक</u>:— अध्यक्ष और बोर्ड के सदस्यों ने अपनी यात्रा के दौरान और साथ ही वीडियो कॉन्फ्रेंस के दौरान जोनल रेलवे के महाप्रबंधकों और पीएचओडी के साथ सुरक्षा समीक्षा बैठकें की हैं।

<u>गहन फुटप्लेट नाइट निरीक्षण</u>:— क्षेत्र में एसएजी, शाखा अधिकारियों और पर्यवेक्षकों के स्तर पर रात के निरीक्षण सहित गहन फुटप्लेट निरीक्षण आयोजित किए गए हैं।

<u>नियमित सुरक्षा अभियान और जागरूकता अभियान</u>:— हाल ही में हुए रेल दुर्घटनाओं से सीखे गए पाठों को कवर करते हुए सुरक्षा अभियान और जागरूकता अभियान समय—समय पर शुरू किए गए हैं ताकि भविष्य में इसी तरह की दुर्घटनाओं को रोका जा सके।

<u>परिशिष्ट – एक</u>

<u>वर्ष 2018–19 के दौरान रेल संरक्षा आयुक्तों द्वारा जांची गई गंभीर रेल दुर्घटनाओं के ब्यौरे</u>–

1. दिनांक 14.04.2018 को पूर्व मध्य रेलवे के दानापुर मण्डल के बांसीपुर–किउल स्टेशन के बीच गाड़ी संख्या–15027 अप हटिया–गोरखपुर एक्सप्रेस की दुर्घटना।

(क)	कारण	:	अज्ञात व्यक्ति द्वारा अराजक गतिविधि
(ख)	हताहत		
	मृत	:	01
	गंभीर रूप से घायल	:	01
	साधारण रूप से घायल	:	01
(ग)	क्षतिग्रस्त रेलवे सम्पत्ति की लागत		रू0 10,000/–
(घ)	आयुक्त द्वारा की गई सिफारिशों की संख्या	:	01

2. दिनांक 16.05.2018 को 16:58 बजे मध्य रेलवे के नागपुर मण्डल के वर्धा–बड़नेरा विद्युतीकृत बड़ी डबल लाइन खण्ड में 715/13–11 कि.मी. पर तलनी और धामनगांव रेलवे स्टेशनों के बीच गाड़ी संख्या–12810 अप हावड़ा–सीएसएमटी मेल ट्रेन में आग की दुर्घटना।

(क)	कारण	:	रेलवे स्टाफ की विफलता।
(ख)	हताहत		
	मृत	:	01
	गंभीर रूप से घायल	:	00
	साधारण रूप से घायल	:	01
(ग)	क्षतिग्रस्त रेलवे सम्पत्ति की लागत	:	रू. 66.86/– लाख
(घ)	आयुक्त द्वारा की गई सिफारिशों की संख्या	:	08

3. दिनांक 03.07.2018 को पश्चिम रेलवे के मुम्बई मध्य मण्डल के चर्च गेट–अंधेरी बीजी मल्टीपल लाइन विद्युतीकृत खण्ड में 21/6–7 कि.मी. पर अंधेरी रेलवे स्टेशन के दक्षिण छोर पर आरओएन नं0 3 के पथवे के गिरने की दुर्घटना।

(क)	कारण	:	रेलवे स्टाफ और अन्य की विफलता
(ख)	हताहत		
	मृत	:	02
	गंभीर रूप से घायल	:	03
	साधारण रूप से घायल	:	00
(ग)	क्षतिग्रस्त रेलवे सम्पत्ति की लागत	:	रू0 88,54,551/–
(घ)	आयुक्त द्वारा की गई सिफारिशों की संख्या	:	12

4. दिनांक 24.07.2018 को 08:25 बजे दक्षिण रेलवे के चेन्नई मण्डल में कोणमबक्कम–सेंट थामस माउण्ट बी.जी. विद्युतीकृत खण्ड में सेंट थामस माउण्ट स्टेशन के मुख्य लाइन प्लेट फार्म नं0 4 पर गाड़ी संख्या–40701 चेन्नई बीच–तिरूमलपुर ईएमयू लोकल से यात्रियों के गिरने की असमान्य घटना।

(क)	कारण	:	कोच आयामों के बाहर यात्रियों के लटकने एवं झांकने के कारण।
(ख)	हताहत		
	मृत	:	05
	गंभीर रूप से घायल	:	04
	साधारण रूप से घायल	:	00
(ग)	क्षतिग्रस्त रेलवे सम्पत्ति की लागत	:	रू 294/–
(घ)	आयुक्त द्वारा की गई सिफारिशों की संख्या	:	14

5. दिनांक 10.10.2018 को उत्तर रेलवे के लखनऊ मण्डल के लखनऊ–रायबरेली खण्ड के हरचन्दपुर रेलवे स्टेशन के यार्ड में 1009/7–8 कि.मी. पर गाड़ी संख्या–14003 अप मालदा टाउन–नई दिल्ली (न्यू फरक्का) एक्सप्रेस का अवपथन।

(क)	कारण	:	रेलवे स्टाफ की विफलता।
(ख)	हताहत		
	मृत	:	07
	गंभीर रूप से घायल	:	04
	साधारण रूप से घायल	:	32
(ग)	क्षतिग्रस्त रेलवे सम्पत्ति की लागत	:	73150048/–
(घ)	आयुक्त द्वारा की गई सिफारिशों की संख्या	:	15

6. दिनांक 19.10.2018 को उत्तर रेलवे के फिरोजपुर मण्डल में जालंधर सिटी–अमृतसर बी.जी. लाइन के पास समपार संख्या एस–27 पर माननवाला–अमृतसर के बीच गाड़ी संख्या–74643 जे.यू.सी. –अमृतसर डीएमयू द्वारा मानव को कुचलने की असमान्य घटना।

(क) में	कारण	:	रेलवे लाइन के पास जनता द्वारा कार्य चूक।
(ख)	हताहत		
	मृत	:	60
	गंभीर रूप से घायल	:	35
	साधारण रूप से घायल	:	31
(ग)	क्षतिग्रस्त रेलवे सम्पत्ति की लागत*	:	53,540/–
(घ)	आयुक्त द्वारा की गई सिफारिशों की संख्या	:	4

7. दिनांक 27.12.2018 को लगभग 17:02 बजे मेट्रो रेलवे कोलकाता के भूमिगत खण्ड में अप लाइन पर रविन्द्र सदन एवं मैदान स्टेशन के बीच 10/11–10/10 कि.मी. पर अप नं0 केडी–191 (एसी–1) में आग की दुर्घटना।

(क) कारण : उपस्कर की विफलता–चल स्टाक।

(ख) हताहत

मृत : 00

गंभीर रूप से घायल : 06

साधारण रूप से घायल : 07

(ग) क्षतिग्रस्त रेलवे सम्पत्ति की लागत* : 422816/–

(घ) आयुक्त द्वारा की गई सिफारिशों की संख्या : 17

8. दिनांक 03.02.2019 को 03:56 बजे पूर्व मध्य रेलवे के सोनपुर मण्डल में बरौनी–सोनपुर खण्ड के बीच सहदई बुजुर्ग स्टेशन पर गाड़ी संख्या–12487 (सीमांचल एक्सप्रेस) का अवपथन।

(क) कारण : खराब निर्माण एवं अनुरक्षण के कारण रेलवे उपस्कर की विफलता।

(ख) हताहत

मृत : 06

गंभीर रूप से घायल : 10

साधारण रूप से घायल : 20

(ग) क्षतिग्रस्त रेलवे सम्पत्ति की लागत* : 19205271/–

(घ) आयुक्त द्वारा की गई सिफारिशों की संख्या : 11

9. दिनांक 22.03.2019 को पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के कटिहार मण्डल में छतरहट–निजबारी स्टेशनों के बीच गाड़ी संख्या–15904 अप चण्डीगढ़–डिबूगढ़ के इंजन में आग की दुर्घटना।

(क) कारण : लोको अनुरक्षण एवं अन्य की चूक।

(ख) हताहत

मृत : 02

गंभीर रूप से घायल : 00

साधारण रूप से घायल : 00

(ग) क्षतिग्रस्त रेलवे सम्पत्ति की लागत* : 6,00,62,500/–

(घ) आयुक्त द्वारा की गई सिफारिशों की संख्या : 11

परिशिष्ट–दो

वर्ष 2018–19 के दौरान रेल संरक्षा आयोग के कार्यकलापों का ब्यौरा

क – नई लाइनें

क्रम संख्या	प्राधिकृत करने की तारीख/निरीक्षण	खोली गई खण्ड/लाइन	रेलवे	किमी
1.	20.04.18	अंब अंदौरा–दौलतपुर चौक	उ.रे.	15.425
2.	30.07.18	नैहाटी लिंक केबिन–हलिसाहार	पू.रे.	2.926
3.	25.07.18	बिरौल–हरनगर	पू.म.रे.	8.6
4.	16.07.18	महाराजगंज–मसरख	पूर्वो.रे.	35.754
5.	01.08.18	कोरूकूपेट–त्रिवोतीयुर	द.रे.	3.968
6.	19.08.18	केआरएसएल–एसकेटीएन	पू.म.रे.	3.696
7.	15.09.18	नगनसुर और बरौटी स्टेशन	म.रे.	8.98
8.	09.11.18	नेरल/बेलापुर–खरकोपर	म.रे.	11.718
9.	25.10.18	तेलिया–कमालजरी	पू.सी.रे.	10.153
10.	25.10.18	धामलगांव से तनगनी	पू.सी.रे.	18.114
11.	30.10.18	भैंसापल्ली–बेलांगिर	पू.त.रे.	14.58
12.	22.11.18	निचितपुर–कटरासगढ़	पू.म.रे.	3.286
13.	03.12.18	संतिरबाजार–बेलोनिया अगरतला–सबरूम	पू.सी.रे.	9.975
14.	25.01.19	टक्कोलम–अरक्कोनम	द.रे.	9.44
15.	17.11.19	केलोड़–इतवारी	द.पू.रे.	48.18
16.	08.03.19	नरायनदोह और सोलापुरवाड़ी स्टेशन	म.रे.	23.265
17.	20.02.19	अन्नीगेरी–बिन्कादाकट्टी	द.प.रे.	17.959
18.	27.02.19	जुमनल–मिंचीनल	द.प.रे.	29.635
19.	28.022.19	चिक्काबेंकल से गंगावथी	द.प.रे.	12.41
20.	27.03.19	झलवार सिटी और झालरपाटन	प.म.रे.	7.12
21.	30.03.19	आलमगंज से बिलासीपारा	पू.सी.रे.	26.146
22.	21.03.19	कुरूपपन्तारा–इत्तमानुर	द.रे.	5.98
23.	02.04.19	तुमकुर–गुब्बी	द.प.रे.	17.66
24.	02.03.19	नंदयाल जं. और नंदयाल जं. केबिन	द.म.रे.	2.324
25.	11.03.19	तालापुर और रामचन्द्रपुरम	द.म.रे.	5.337
26.	30.03.19	भानूप्रतापुर–किओटी	द.पू.म.रे.	8.20
27.	03.04.19	पाटन–भिलडी	प.रे.	50.98
28.	20.12.18	मोतीसादली–अलिराजपुर	प.रे.	26.24
			योग–	**475.36**

ख – <u>अतिरिक्त लाइनें (दोहरी और बहुल लाइनें)</u>

क्रम संख्या	प्राधिकृत करने की तारीख/निरीक्षण	खोली गई खण्ड/लाइन	रेलवे	किमी
1.	23.04.18	अकलकोट रोड से नागनसुर	म.रे.	5.12
2.	03.05.18	हिजली से नरायनगढ़	द.पू.रे.	19.128
3.	16.04.18	हरीपुर–गुरिया	उ.प.रे.	9.52
4.	16.04.18	मंगलियावास–बैंगुरग्राम	उ.प.रे.	23.25
5.	17.05.18	नंदुरवर–धौंदैचा	प.रे.	34.27
6.	22.06.18	निशातपुरा और भोपाल	प.रे.	2.12
7.	09.06.18	सुरियावन से जंघाई	उ.रे.	15.160
8.	21.06.18	झांसी–परीछा	उ.म.रे.	24.08
9.	22.06.18	निशातपुरा–भोपाल	प.म.रे.	2.12
10.	18.07.18	गदधरपुर–सैथिया	पू.रे.	7.12
11.	29.07.18	मनीग्राम–जंगीपुर	पू.रे.	14.608
12.	26.07.18	कवार–महेशमुंडा	पू.म.रे.	24.22
13.	26.07.18	सेवापुरी से परसीपुर खण्ड	उ.रे.	13.48
14.	11.07.18	राजखसरवान–दंगोपोसी	द.पू.रे.	16.521
15.	28.07.18	मनोहरपुर–जरैकेला	द.पू.रे.	12.173
16.	24.08.18	खदरपेट एवं गुलपलयामू	द.म.रे.	23.63
17.	05.10.18	खरदी और अर्सीकेरे	द.प.रे.	36.352
18.	21/24.09.18	ब्लाक हट ए–डालीगंज	पूर्वो.रे.	6.78
19.	26.09.18	लिंबागांव और मलटेकड़ी	द.म.रे.	15.786
20.	26.09.18	मुगत और मुडखेड़	द.प.रे.	10.332
21.	02.08.18	रैराखोल–वामुर स्टेशन	पू.त.रे.	16.65
22.	03.08.18	कोट्टावलसा–मल्लीविदु	पू.त.रे.	8.93
23.	21.08.18	करजोडा–पालनपुर	उ.प.रे.	2.58
24.	21.08.18	करजोडा–पालनपुर	प.रे.	3.35
25.	26.09.18	लिंबगांव और मलटेकड़ी	द.म.रे.	15.786
26.	26.09.18	मुगत और मुडखेड़ स्टेशन	द.प.रे.	10.332
27.	26.10.18	चिकजाजुर जं. तोलाहुनसे	द.प.रे.	36.956
28.	03.10.18	अरंड–कोमाखान	पू.त.रे.	32.763
29.	31.10.18	सिलकझोरी–कुमहरसोदरा	पू.त.रे.	9.224

क्रम संख्या	प्राधिकृत करने की तारीख/निरीक्षण	खोली गई खण्ड/लाइन	रेलवे	किमी
30.	23.10.18	एमएसजी–पीयूएन	प.रे.	2.28
31.	31.10.18	बीरमगम–समख्याली	प.रे.	23.45
32.	26.11.18	सोन नगर–देहरी–सोने	पू.म.रे.	5.76
33.	23.11.18	वाराणसी सिटी–वाराणसी कैंट	पूर्वो.रे.	2.286
34.	26.11.18	कोपल स्टेशन और होसपेटी	द.प.रे.	27.732
35.	30.11.18	सीकेपी–आरओयू खण्ड	द.पू.रे.	17.374
36.	29.11.18	कपिलास रोड जं.–सालेगांव	पू.त.रे.	4.296
37.	30.11.18	चक्रधरपुर–गोइलकेरा	द.पू.रे.	12.978
38.	21.12.18	बारन से सलपुरा स्टेशन	प.रे.	41.9
39.	17.12.18	लैलाख मामलखा–भागलपुर	पू.रे.	14.167
40.	10.12.18	परसीपुर–भदोई	उ.रे.	8.47
41.	11.12.18	चिंगावनम स्टेशन और	द.रे.	9.945
42.	21.12.18	बालानगीर–डिओगांव	पू.त.रे.	17.354
43.	24.12.18	चम्पा–सरगांव देवरी	द.पू.रे.	8.073
44.	30.11.18	झरली–मनहेरू	उ.प.रे.	28.03
45.	25.01.19	वाराणसी जं.–मंडुवाडीह	पूर्वो.रे.	3.40
46.	07.01.19	सलकारोड–खोंगसारा और	द.पू.म.रे.	11.50
47.	22.01.19	राजखर्सवान पश्चिम–चक्रधरपुर	द.पू.रे.	17.60
48.	04.01.19	भिनवलिया–रानी	उ.प.रे.	28.70
49.	14.01.19	सुरेन्द्रनगर–चमराज	प.रे.	7.04
50.	04.02.19	अलवर–धिगवारा	उ.प.रे.	29.53
51.	07.02.19	भाड़ी और भुसावल	म.रे.	12.62
52.	25.02.19	सलार–तेनिया	पू.रे.	13.289
53.	04.02.19	होजई से हबईपुर खण्ड	पू.सी.रे.	19.87
54.	08.02.19	डुगरीपली और खलियापली	पू.त.रे.	12.773
55.	13.02.19	तबयुन्ड से मलूका	द.पू.रे.	11.102
56.	01.02.19	अलवर– धिगवारा	उ.प.रे.	29.53
57.	28.03.19	तुर्की रोड और रीवा	प.म.रे.	12.003
58.	19.03.19	तेनिया–सलार गंगटीकुरी	पू.रे.	15
59.	23.03.19	जोगेशपुर बिहार–कर्माहट	पू.म.रे.	10.59

क्रम संख्या	प्राधिकृत करने की तारीख/निरीक्षण	खोली गई खण्ड/लाइन	रेलवे	किमी
60.	26.03.19	कहलगांव–लैलख ममल्खां	पू.रे.	16.203
61.	03.04.19	लालबाग कोर्ट–अजीमगंज जं.	पू.रे.	8.035
62.	31.03.19	मोहियुद्दीन नगर–बछवारा	पू.म.रे.	20.476
63.	17.12.18	लैलख ममल्खां–भागलपुर	पू.म.रे.	14.167
64.	22.03.19	केबिन 'सी' से भटिंडा	उ.रे.	1.862
65.	31.03.19	न्यू मैनागुरी से बटगर	पू.सी.रे.	10.713
66.	17.03.19	मकीदुर्गा–देवरापल्ली	द.प.रे.	36.122
67.	04.04.19	वनडाई–मुलवड	द.प.रे.	26.77
68.	16.03.19	तेनाली और गुनतुर	द.म.रे.	25.47
69.	18.03.19	मेड़चल और बोलारम	द.म.रे.	13.882
70.	25.03.19	गुंटकल और गुलपलयामू	द.म.रे.	10.851
71.	28.03.19	मोटरू और अकीवुडू	द.म.रे.	40.334
72.	07.03.19	अम्बागांव और अमगुरा	पू.त.रे.	10.019
73.	07.03.19	बसंतपुर और सीताबिंज	पू.त.रे.	12.332
74.	07.03.19	कुलसेकड़ा से जोकट्टी	द.म.रे.	8.17
75.	11.03.19	बसुलया सुतहटा से	द.पू.रे.	5.248
76.	18.03.19	चम्पाझरण से पटसाही	द.पू.रे.	13.095
77.	30.03.19	ब्रजराजनगर से बेलपहर	द.पू.म.रे.	9.218
78.	30.03.19	चारूमलकुसमी–कोटपार रोड अम्बागांव	पू.त.रे.	19.32
79.	30.03.19	ब्रजराजनगर से बेलपहर	द.पू.म.रे.	18.436
80.	24.12.18	चम्पा–सरगांव देवली	द.पू.म.रे.	16.146
81.	20.03.19	चित्तौरगढ़–शम्भूपुरा	प.रे.	13.34
			योग–	**1285.89**

ग – <u>आमान परिवर्तन कार्यः–</u>

क्रम संख्या	प्राधिकृत करने की तारीख/निरीक्षण	खोली गई खण्ड/लाइन	रेलवे	किमी
1.	18.06.18	गोण्डा–बहराइच	पूर्वो.रे.	60.34
2.	24.07.18	रक्सौल–नरकटियागंज	पू.म.रे.	40.63
3.	21/24.09.18	ब्लाक हट ए–डालीगंज	पूर्वो.रे.	6.78
4.	29.10.18	रिगांस–पलसना	उ.प.रे.	23.1
5.	30.11.18	डालीगंज–सीतापुर	पूर्वो.रे.	81.806
6.	02.03.19	बनमाननखी–बरहरकोठी	पू.म.रे.	15.835
7.	25.02.19	मनधाना–ब्रहमवर्ट	पूर्वो.रे.	7.585
8.	04.02.19	मवल–जेठी	उ.प.रे.	27.2
9.	05.03.19	असरवा–रखियाल	प.रे.	41.86
10.	23.03.19	सकरी–मंदन मिश्रा	पू.म.रे.	10.84
11.	20.03.19	सीतापुर–लखीमपुर	पूर्वो. रे.	45.634
12.	02.04.19	थिरूवरूर–तिरूतुराईपुंडी	द.रे.	25.774
13.	02.04.19	तिरूतुराईपुंडी–पट्टूकोट्टाई	द.रे.	49.183
14.	18.03.19	भीमलगोंडी–केलिड	द.पू.म.रे.	45.231
15.	30.03.19	भानुप्रतापपुर–केलोड	द.पू.म.रे.	8.2
16.	17.01.19	केलोड–इतवारी	द.पू.म.रे.	48.18
17.	04.04.19	रखियाल–हिम्मतनगर	उ.प.रे.	46.33
			योग–	**597.23**

घ – <u>विचलनः–</u>

क्रम संख्या	प्राधिकृत करने की तारीख/निरीक्षण	खोली गई खण्ड/लाइन	रेलवे	किमी
1.	18.05.18	भूपदेवपुर–राबर्टसन	द.पू.रे.	2.805
2.	09.06.18	चुदंगा गढ़–बरंग	पू.त.रे.	2.943
3.	अण्डर इशू	आबू रोड–मावल	उ.प.रे.	2.264
			योग	**8.012**

क्. – <u>रेल लाईनों का विद्युतीकरणः–</u>

क्रम संख्या	प्राधिकृत करने की तारीख/निरीक्षण	खोली गई खण्ड/लाइन	रेलवे	किमी
1.	04.06.18	शंकरगढ़–मानिकपुर	उ.म.रे.	53.12
2.	18.06.18	सारनाथ–वाराणसी	पूर्वो.रे.	7.69
3.	29.07.18	कटवा–आजिमगंज	पू.रे.	73.216
4.	25.07.18	वरसालीगंज–कियुल	पू.म.रे.	49.325
5.	30.08.18	जबलपुर और कटनी खण्ड	प.म.रे.	90.91
6.	24.08.18	मथुरा–अछनेरा	उ.म.रे.	35.97
7.	09.08.19	श्रीपुरम–तुम्बलचूरूव	द.म.रे.	60.72
8.	10.09.18	गौडिया–समनपुर	द.पू.म.रे.	67.00
9.	30.11.18	हिसार–सिरसा	उ.प.रे.	82.5
10.	19.09.18	कप्तानगंज–बाल्मीकिनगर	पूर्वो.रे.	62.24
11.	21/24.09.18	ब्लाक हट ए–डालीगंज	पूर्वो.रे.	6.78
12.	30.09.19	लोहरदगा–टोटी	द.पू.रे.	41.69
13.	30.09.19	पाकुर–मालदा टाउन	पू.रे.	70.72
14.	15.10.18	कटिहार–कुमेदपुर	पू.सी.रे.	57.07
15.	22.10.18	पनवल से पेन	म.रे.	36.599
16.	25.10.18	खेतसराय से टांडा खण्ड	उ.रे.	71.854
17.	28.10.18	संबलपुर रोड–बामुर	पू.त.रे.	35.512
18.	29.10.18	संबलपुर सिटी–सरला	पू.त.रे.	48.151
19.	09.11.18	रेवाड़ी से रोहतक	उ.रे.	73
20.	26.11.18	हरपालपुर–खैरार हमीरपुर	उ.म.रे.	162
21.	29.11.18	कल्लूरू–गुंतकल	द.म.रे.	37.772
22.	30.06.19	सिरसा–भटिंडा	प.रे.	89
23.	08.12.18	सगौली–रक्सौल	पू.म.रे.	30.213
24.	09.12.18	फथुआ–इसलामपुर	पू.म.रे.	43.358
25.	10.12.18	कोडरमा–खुर्जागोड़ा	पू.म.रे.	40.461
26.	31.12.18	जहघई–गौरीगंज	उ.रे.	99.13
27.	13.12.18	छपरा–बलिया	पूर्वो.रे.	77.59
28.	22.12.18	पगड़ीपल्ली–नालगोंडा	द.म.रे.	74.3
29.	08.03.19	कोसली–मनहेरू	प.रे.	94.207

क्रम संख्या	प्राधिकृत करने की तारीख/निरीक्षण	खोली गई खण्ड/लाइन	रेलवे	किमी
30.	31.12.18	सलेम–करूर	द.रे.	83.27
31.	08.01.19	पेन से रोहा	म.रे.	38.86
32.	28.01.19	दनियावन–बिहार शरीफ	पू.म.रे.	36.88
33.	30.01.19	कुरहागड़–हजारीबाग टाउन	पू.म.रे.	44.24
34.	12.01.19	दिल्ली सराय रोहिला–रेवारी खंड	उ.रे.	78.00
35.	12.01.19	नरवाना–कुरूक्षेत्र खंड	उ.रे.	83.72
36.	24.01.19	हरदतपुर–इलाहाबाद	पूर्वो.रे.	113.60
37.	24.01.19	हरदतपुर–वाराणसी	पूर्वो.रे.	9.03
38.	23.01.19	शोलका–रनधी	उ.म.रे.	11.38
39.	25.01.19	टक्कोलम–अरक्कोनम वाया मेलनक्कम	द.रे.	9.44
40.	15.01.19	शिलकारा–नैनपुर	द.पू.म.रे.	56.49
41.	10.01.19	काकिरीगूमा–सिलकरपाई	पू.त.रे.	90.78
42.	30.01.19	डेट–उदयपुर	उ.प.रे.	96.00
43	28.01.19	विराच–उदयपुर	उ.प.रे.	96.86
44	28.02.19	गजरौला से मुजफ्फपुर नरायन	उ.रे.	93.95
45	03.12.18	गुन्तकल और अद्दीनागुन्डू	द.म.रे.	45.1
46	12.02.19	दुगरीपली–खालियापली	पू.त.रे.	12.773
47	12.02.19	खरियार रोड–तुरकेला	पू.त.रे.	52.785
48	08.02.19	लक्करापुकोटा और श्रृंगावरपुकोटा	पू.त.रे.	9.609
49	30.06.19	रतलाम–फतेहाबाद	प.रे.	90.36
50	30.06.19	चंदलोडिया–गोरगुमा	प.रे.	11.85
51	12.03.19	दौंद–बारामती	म.रे.	44.00
52	20.03.19	चलिसगांव–धूले	म.रे.	56.47
53	15.03.19	विजयपुर–पचोर रोड	प.म.रे.	39.386
54	25.03.19	गुना जं. और शिवपुरी	प.म.रे.	48.834
55	27.03.19	न्यू कटनी जं.–बियोहारी	प.म.रे.	107.29
56	20.03.19	सतना से मानिकपुर	प.म.रे.	71.00
57	13.03.19	आजिमगंज–मनीग्राम	पू.रे.	20.192
58	19.03.19	तेनिया–सलार–गंगटीकुरी	पू.रे.	19.97
59	20.03.19	कियूल–भागलपुर	पू.रे.	98.474
60	28.03.19	हजारीबाग टाउन–बरकाकाना	पू.म.रे.	91.992

क्रम संख्या	प्राधिकृत करने की तारीख/निरीक्षण	खोली गई खण्ड/लाइन	रेलवे	किमी
61	29.03.19	बेतिया–बालमीकिनगर	पू.म.रे.	93.221
62	30.03.19	कथकुरियन–जलालपुर	पूर्वो.रे.	40.64
63	22.03.19	लुधाना से धुरी खण्ड	उ.रे.	59.4
64	22.03.19	जिंद से पानीपत	उ.रे.	70.16
65	08.04.19	रोहतक से पानीपत	उ.रे.	63.66
66	08.04.19	राजपुरा से पटियाला	उ.रे.	23.1
67	08.04.19	गौरीगंज से सिराजनगर	उ.रे.	83.827
68	08.04.19	आरा से सासाराम	पू.म.रे.	95.59
69	31.03.19	चित्रकूट से खैरार	उ.म.रे.	79.817
70	20.03.19	कप्तानगंज–कचकुरियान	पूर्वो.रे.	39.117
71	11.03.19	मुकरिया–गंजारिया	पूर्वो.सी.रे.	82.002
72	30.03.19	बौनीदंगा लिंक केविन से तिनपजार और बौंददरबा से बरहरवा	पू.रे.	25.99
73	21.03.19	कुरूपपनटारा–इतमानुर	द.रे.	5.98
74	25.03.19	बिल्लूपुरम–कुड्डालोरे पोर्ट	द.रे.	47.228
75	25.03.19	त्रिचुरापल्ली जं.–थनजावुर	द.रे.	47.23
76	30.03.19	बल्लारी–तोरानंगल्लू	द.प.रे.	34.62
77	02.03.19	नाडियाल जं. और नाडियाल इन केविन	द.म.रे.	2.324
78	07.03.19	तुमलाचेरूवु एवं विष्णुपुरम	द.म.रे.	29.6
79	11.03.19	तलपुर और रामचन्द्रपुरम्	द.म.रे.	5.337
80	26.03.19	पेड्डाली और गंगाधर	द.म.रे.	55.7
81	27.03.19	नालगोंडा और कुक्काडैम	द.म.रे.	28.00
82	28.03.19	बेलरी–तोरंगगल्लू	द.प.रे.	34.62
83	29.03.19	रायवाला–ऋषिकेष	उ.रे.	12.00
84	30.03.19	नजीबाबाद–कोटद्वार	उ.रे.	24.00
85	30.03.19	चन्दौसी–मुरादाबाद	उ.रे.	40.2
86	31.03.19	अमृतसर–छिना	उ.रे.	49.265
87	05.03.19	जरपाड़ा–रायरखोल	पू.त.रे.	62.00
88	18.03.19	नैनपुर और चिरयडोंगरी	द.पू.म.रे.	18.75
89	18.03.19	इतवारी और केलोड	द.पू.म.रे.	48.02

क्रम संख्या	प्राधिकृत करने की तारीख/निरीक्षण	खोली गई खण्ड/लाइन	रेलवे	किमी
90	30.03.19	खरियार रोड–लखौली	पू.त.रे.	74.326
91	31.03.19	कोडरमा–महेशपुर	पू.म.रे.	20.94
92	05.03.19	भडिंटा–हनुमानगढ़	प.रे.	92.00
93	20.03.19	चित्तौरगढ़–चंदेरिया	प.रे.	12.24
94	25.03.19	फुलेरा–मदार	प.रे.	68.859
95	26.03.19	हरिपुर–भिनवलिया	प.रे.	67.99
96	26.03.19	मवाल–पालनपुर	उ.प.रे.	39.08
97	26.03.19	पालनपुर यार्ड	प.रे.	5.6
98	27.03.19	हनुमानगढ़–सूरतगढ़	उ.प.रे.	51.04
99	01.04.19	रतलाम–जौरा	प.रे.	32.97
			योग–	**5276.00**

मेट्रो परियोजनाः–

च – दिल्ली मेट्रो रेल कॉरपोरेशन लि. (डी.एम.आर.सी.एल.)

क्रम संख्या	प्राधिकृत करने की तारीख/निरीक्षण	खण्ड	मेट्रो रेलवे	किमी
1.	15.05.2018	जनकपुरी पश्चिम से कालकाजी मंदिर	डी.एम.आर.सी.	24.820
2.	30.05.2018	मुंकडा से सिटी पार्क	डी.एम.आर.सी.	11.183
3.	26.07.2018	दुर्गाबाई देशमुख साउथ कैम्पस से लाजपत नगर	डी.एम.आर.सी.	8.534
4.	24.10.2018	त्रिलोकपुरी संजय लेक से शिव विहार	डी.एम.आर.सी.	17.864
5.	17.11.2018	एस्कोर्ट मुजेसर से राजा नाहर सिंह	डी.एम.आर.सी.	3.350
6.	17.12.2018	नोयडा खंड 51 से नोखा के डिपो स्टेशन तक	डी.एम.आर.सी.	29.168
7.	27.12.2018	लाजपत नगर–मयूर विहार पॉकेट–1	डी.एम.आर.सी.	9.63
8.	06.02.2019	दिलशाद गार्डेन से बस अड्डा	डी.एम.आर.सी.	9.635
9.	05.03.2019	नोयडा सिटी सेंटर से नोयडा इलेक्ट्रॉनिक सिटी	डी.एम.आर.सी.	6.799
			योग–	**120.983**

छ– <u>हैदराबाद मेट्रो रेल लि0 (एच.एम.आर.एल.):–</u>

क्रम संख्या	प्राधिकृत करने की तारीख/निरीक्षण	खण्ड	मेट्रो रेलवे	किमी
1.	10.09.2018	अमीरपेट और एल.बी. नगर	एच.एम.आर.एल.	17.015
2.	25.02.2019	अमीरपेट और हाईटेक सिटी	एच.एम.आर.एल.	8.645
			योग–	**25.66**

ज – <u>चेन्नै मेट्रो रेल लि0 (सी.एम.आर.एल.):–</u>

क्रम संख्या	प्राधिकृत करने की तारीख/निरीक्षण	खण्ड	मेट्रो रेलवे	किमी
1.	22.05.2018	शिनोय नगर से चेन्नई सेंट्रल और नेहरू पार्क से चेन्नई सेंट्रल	सी.एम.आर.एल.	5.622
2.	23.05.2018	लिटिल माउण्ट से ए.जी.–डी.एम.एस.	सी.एम.आर.एल.	4.348
3.	28.01.2019	वासरमनपेट–ए.जी.–डी.एम.एस.	सी.एम.आर.एल.	9.97
			योग–	**19.94**

झ – <u>नागपुर मेट्रो रेल प्रोजेक्ट (एन.एम.आर.पी.)</u>:–

क्रम संख्या	प्राधिकृत करने की तारीख/निरीक्षण	खण्ड	मेट्रो रेलवे	किमी
1.	16.04.2018	एयरपोर्ट साउथ और खपरी खण्ड	नागपुर मेट्रो	5.05
2.	05.03.2019	खपरी से सीताबुल्डी	नागपुर मेट्रो	12.938
			योग–	**17.988**

ट – <u>लखनऊ मेट्रो रेल कारपोरेशन (एल.एम.आर.सी.):–</u>

क्रम संख्या	प्राधिकृत करने की तारीख/निरीक्षण	खण्ड	मेट्रो रेलवे	कि.मी.
1.	25.02.2019	एयरपोर्ट से ट्रांसपोर्ट नगर और चारबाग से मुंशीपुलिया	एल.एम.आर.सी.	15.1

ठ– <u>कोचि मेट्रो रेल कारपोरेशन (के.एम.आर.सी.)</u>:–शून्य

ड– <u>जयपुर मेट्रो रेल कारपोरेशन लि. (जे.एम.आर.सी.एल.):–</u>शून्य

ढ– <u>मुम्बई मेट्रो रेल कारपोरेशन लि. (एम.एम.आर.सी.एल.):–</u>शून्य