भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

05.08.2026 के

तारांकित प्रश्न सं. 258 का उत्तर

रेलगाड़ियों में आग लगने की घटनाएं और रेल संरक्षा संबंधी उपाय

***258. श्री वी. के. श्रीकंदन:**

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि विगत तीन वर्षों के दौरान देश में दु:खद रेल दुर्घटनाएं हुई हैं जिनके परिणामस्वरूप रेल संरक्षा के बारे में चिंताएं पैदा हुई हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी वर्ष-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या उक्त अवधि के दौरान हुई रेल दुर्घटनाओं में रेल के पटरी से उतरने की घटनाएं बड़ी संख्या में हुई हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या रेलगाड़ियों के डिब्बों में आग लगने की घटनाओं में वृद्धि हो रही है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या यह सच है कि हाल ही में मध्य प्रदेश के मुरैना जिले में रेलगाड़ी में आग लगने की अफवाह के कारण रेलगाड़ी से नीचे कूद गए चार यात्रियों को एक अन्य रेलगाड़ी ने कुचल दिया था और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) क्या सरकार द्वारा चलती रेलगाड़ियों के डिब्बों में आग लगने की घटनाओं को रोकने के लिए कोई कदम उठाए गए हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

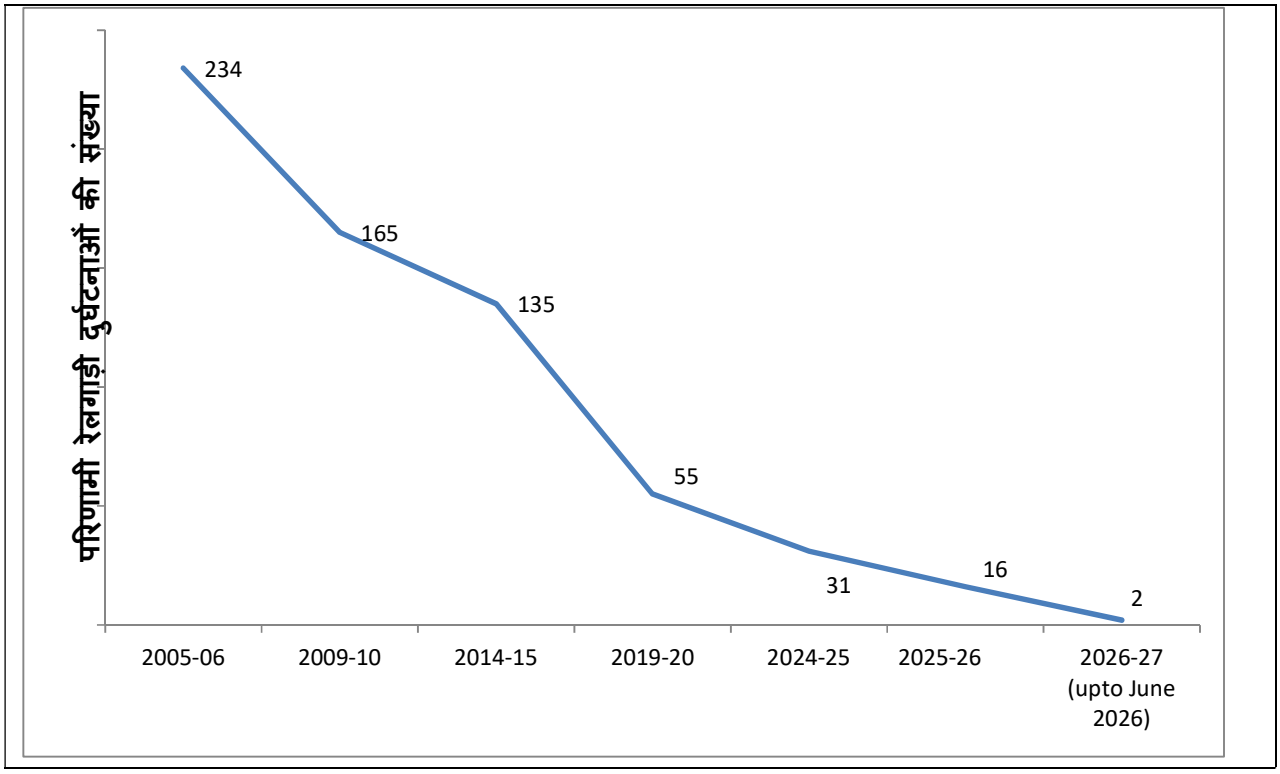
(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (ङ): विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

****

दिनांक 05.08.2026 को लोक सभा में तारांकित प्रश्न सं. 258 के भाग (क) से (ङ) के उत्तर से संबंधित विवरण।

भारतीय रेल में संरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाती है। पिछले कुछ वर्षों में किए गए विभिन्न संरक्षा उपायों के परिणामस्वरूप, गाड़ी के पटरी से उतरने की घटनाओं सहित दुर्घटनाओं की संख्या में भारी गिरावट आई है।



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

वर्ष	परिणामी दुर्घटनाएं
2014-15	135
2025-26	16 (88% की कमी)
2026-27 (जून 2026 तक)	2

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

परिणामी दुर्घटना सूचकांक:-

वर्ष	दुर्घटना सूचकांक
2014-15	0.11
2025-26	0.01 (91% की कमी)

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

$$\text{दुर्घटना सूचकांक} = \frac{\text{परिणामी दुर्घटनाओं की संख्या}}{\text{रेलगाड़ियों की संख्या x मिलियन किलोमीटर चालन}}$$

रेलगाड़ी परिचालन में संरक्षा संवर्धन के लिए किए गए विभिन्न संरक्षा उपाय निम्नानुसार हैं:-

1. **भारतीय रेल में पिछले कुछ वर्षों में संरक्षा संबंधी कार्यकलापों पर व्यय बढ़ाया गया है, जो निम्नानुसार है:-**

वर्ष	संरक्षा संबंधी कार्यकलापों पर व्यय/बजट (करोड़ रु. में)
2013-14	39,200
2022-23	87,336
2023-24	1,01,662
2024-25	1,14,022
2025-26	1,17,693
2026-27	1,20,389

2. **मानवीय चूक के कारण होने वाली दुर्घटनाओं को कम करने के लिए, 30.06.2026 की स्थिति के अनुसार 6,671 रेलवे स्टेशनों पर कांटों एवं सिगनलों के केंद्रीकृत परिचालन के साथ विद्युत/इलेक्ट्रॉनिक अंतर्पाशन प्रणाली की व्यवस्था की गई है।**
3. **समपार रेलफाटकों पर संरक्षा का संवर्धन करने के लिए, 30.06.2026 की स्थिति के अनुसार 10,395 समपार रेलफाटकों पर अंतर्पाशन की व्यवस्था की गई है।**
4. **संरक्षा का संवर्धन करने के लिए 30.06.2026 की स्थिति के अनुसार 6,671 रेलवे स्टेशनों पर विद्युत साधनों द्वारा रेलपथ अधिभोग के सत्यापन द्वारा रेलवे स्टेशनों के पूर्ण रेलपथ परिपथन की व्यवस्था की गई है।**

5. सिगनल प्रणाली की संरक्षा से संबंधित मुद्दों जैसे अनिवार्य समरूपता जांच, परिवर्तन कार्य प्रोटोकॉल, समापन आरेखण तैयार करने आदि के संबंध में विस्तृत अनुदेश जारी किए गए हैं।

6. प्रोटोकॉल के अनुसार सिगनल एवं दूरसंचार उपस्करों के लिए डिस्कनेक्शन और रिकनेक्शन प्रणाली पर पुनः बल दिया गया है।

7. लोको पायलटों की सतर्कता में सुधार लाने के लिए सभी रेलइंजनों में सतर्कता नियंत्रण उपकरण (वीसीडी) लगाए गए हैं।

8. मास्ट पर रेट्रो-रिफ्लेक्टिव सिग्मा बोर्ड लगाए जाते हैं, जो विद्युतीकृत क्षेत्रों में सिगनलों से दो शिरोपरि उपस्कर मास्ट से पहले मौजूद होते हैं ताकि कोहरे के मौसम के कारण दृश्यता कम होने पर चालक दल को आगे मौजूद सिगनल के बारे में सचेत किया जा सके।

9. कोहरे से प्रभावित क्षेत्रों में लोको पायलटों के लिए जीपीएस आधारित फॉग सेफ्टी डिवाइस (एफएसडी) उपलब्ध कराया जाता है जो लोको पायलटों को अगले थलचिह्नों यथा सिगनलों, समपार रेलफाटकों आदि की दूरी जानने में समर्थ बनाते हैं।

10. प्राथमिक रेलपथ नवीकरण करते समय आधुनिक रेलपथ संरचना इस्तेमाल की जा रही है जिसमें 60 किलोग्राम, 90 चरम तन्य सामर्थ्य पटरियां, लचीले जुड़नारों के साथ प्रीस्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपर (पीएससी) सामान्य/चौड़ा आधार स्लीपर, पीएससी स्लीपरों पर पंखानुमा विन्यास के टर्नआउट, गर्डर पुलों पर स्टील चैनल/एच-बीम स्लीपर शामिल हैं।

11. मानवीय त्रुटियों का न्यूनीकरण करने के लिए पीक्यूआरएस, टीआरटी, टी-28 आदि जैसी रेलपथ मशीनों के उपयोग द्वारा रेलपथ बिछाने की गतिविधियों का यांत्रिकीकरण।

12. रेलपथ नवीकरण की प्रगति बढ़ाने और जोड़ों के वेल्डन से बचने के लिए 130 मीटर/260 मीटर लंबे पटरी पैनलों की आपूर्ति को अधिकतम करना, जिसके द्वारा संरक्षा में सुधार होता है।

13. दोष का पता लगाने और दोषपूर्ण पटरियों को समय पर हटाने के लिए पटरियों का पराश्रव्य दोष संसूचन परीक्षण (यूएसएफडी)।

14. लंबी पटरियां बिछाना, एल्यूमिनो थर्मिक वेल्डन के उपयोग को कम करना और पटरियों के लिए बेहतर वेल्डन तकनीक अर्थात फ्लैश बट वेल्डन को अपनाना।

15. ओएमएस (दोलन निगरानी प्रणाली) और टीआरसी (रेलपथ अभिलेखी यानों) द्वारा रेलपथ ज्यामिति की निगरानी।

16. वेल्डन/पटरियों की दरारों का पता लगाने के लिए रेल पटरियों पर गश्त लगाना।

17. टर्नआउट नवीकरण कार्यों में थिक वेब स्विच और वेल्डन योग्य सीएमएस पारणों का उपयोग।

18. संरक्षा पद्धतियों के अनुपालन हेतु कर्मचारियों की निगरानी और जागरूक करने के लिए नियमित अंतराल पर निरीक्षण किए जाते हैं।

19. रेलपथ परिसंपत्तियों की वेब आधारित ऑनलाइन निगरानी प्रणाली अर्थात युक्तिसंगत अनुरक्षण आवश्यकता का निर्णय लेने और साधन-सामग्री को इष्टतम बनाने के लिए रेलपथ डेटाबेस और निर्णय सहायता प्रणाली को अपनाया गया है।

20. रेलपथ की संरक्षा संबंधी मुद्दों अर्थात् एकीकृत ब्लॉक, कॉरिडोर ब्लॉक, कार्यस्थल संरक्षा, मानसून पूर्वोपाय आदि के संबंध में विस्तृत अनुदेश जारी किए गए हैं।

21. रेलगाड़ियों का संरक्षित परिचालन सुनिश्चित करने के लिए रेल परिसंपत्तियों (सवारी डिब्बों एवं माल डिब्बों) का निवारक अनुरक्षण किया जाता है।

22. पारंपरिक सडिका डिजाइन के रेल डिब्बों को एलएचबी डिजाइन के रेल डिब्बों से बदला जा रहा है।

23. जनवरी 2019 तक बड़ी लाइन मार्ग पर बिना चौकीदार वाले सभी समपारों को समाप्त कर दिया गया है।

24. पुलों का नियमित निरीक्षण करके रेल पुलों की संरक्षा सुनिश्चित की जाती है। इन निरीक्षणों के दौरान आंकी गई स्थिति के आधार पर पुलों की मरम्मत/पुनर्स्थापन कार्य किया जाता है।

25. भारतीय रेल में सभी सवारी डिब्बों में यात्रियों की व्यापक सूचना के लिए सांविधिक "आग संबंधी चेतावनियां" प्रदर्शित की गई हैं। प्रत्येक सवारी डिब्बे में आग संबंधी पोस्टर लगाए गए हैं ताकि यात्रियों को आग लगने पर रोकथाम के लिए 'क्या करें' और 'क्या न करें' के बारे में

शिक्षित और सचेत किया जा सके। इसमें सवारी डिब्बों के भीतर ज्वलनशील वस्तुएँ, विस्फोटकों को नहीं ले जाने, धूम्रपान नहीं करने, जुर्माना आदि से संबंधित संदेश शामिल हैं।

26. उत्पादन इकाइयां नवनिर्मित पावर कारों और रसोई यानों में आग संसूचन एवं शमन प्रणाली तथा नवनिर्मित सवारी डिब्बों में आग एवं धूम्र संसूचन प्रणाली उपलब्ध करा रही हैं। क्षेत्रीय रेलों द्वारा मौजूदा सवारी डिब्बों में चरणबद्ध विधि से उत्तरोत्तर फिटमेंट किया रहा है।

27. कर्मचारियों को नियमित परामर्श और प्रशिक्षण दिया जा रहा है।

28. दिनांक 30.11.2023 की राजपत्र अधिसूचना के तहत भारतीय रेल (चालित लाइन) साधारण नियम में चलायमान ब्लॉक प्रत्यय की शुरूआत की गई थी, जिसमें चलायमान आधार पर अग्रिम में 52 सप्ताह तक परिसंपत्तियों के एकीकृत अनुरक्षण/मरम्मत/प्रतिस्थापन के कार्य की योजना बनाई जाती है और योजना के अनुसार निष्पादित किया जाता है।

रेलवे द्वारा किए गए बेहतर अनुरक्षण पद्धतियों, प्रौद्योगिकीय सुधारों, बेहतर अवसंरचना और चल स्टॉक आदि के संबंध में संरक्षा संबंधी कार्यों का ब्यौरा निम्नानुसार सारणीबद्ध है:

क्र. सं.	मद	2004-05 से 2013-14	2014-15 से 2025-26	2004-14 की तुलना में 2014-26
प्रौद्योगिकीय सुधार				
1.	उच्च-गुणवत्ता वाली पटरियों का उपयोग (60 कि.ग्रा.) (किलोमीटर)	57,450 किलोमीटर	1.63 लाख किलोमीटर	2.8 गुना से अधिक
2.	लंबे रेल पैनल (260 मीटर) (किलोमीटर)	9,917 किलोमीटर	87,219 किलोमीटर	लगभग 9 गुना
3.	इलेक्ट्रॉनिक अंतर्पाशन (स्टेशन)	837 स्टेशन	3,691 स्टेशन	4 गुना से अधिक
4.	कोहरा पास संरक्षा उपकरण (अदद)	31.03.14 तक 90 अदद	31.03.26 तक 31,693 अदद	352 गुना
5.	थिक वेब स्विच (अदद)	शून्य	35,971 अदद	
बेहतर अनुरक्षण पद्धतियां				
1.	प्राथमिक रेल नवीकरण	32,260	57,583 किलोमीटर	1.78 गुना

	(रेलपथ किलोमीटर)	किलोमीटर		
2.	यूएसएफडी (पराश्रव्य दोष संसूचन) वेल्डन परीक्षण (अदद)	79.43 लाख	2.25 करोड़	2.8 गुना से अधिक
3.	वेल्डन की खराबियां (अदद)	2013-14 में: 3699 अदद	2025-26 में: 272 अदद	93% की कमी
4.	पटरियों में दरारें (अदद)	2013-14 में: 2548 अदद	2025-26 में: 208 अदद	92% की कमी
बेहतर अवसंचना और चल स्टॉक				
1.	जोड़े गए नए रेलपथ किलोमीटर (रेलपथ किलोमीटर)	14,985 किलोमीटर	36,429 किलोमीटर	लगभग 2.5 गुना
2.	फ्लाईओवर (आरओबी)/ अंडरपास (आरयूबी) (अदद)	4,148 अदद	14,362 अदद	3 गुना से अधिक
3.	बड़ी लाइन पर बिना चौकीदार वाले समपार (अदद)	31.03.14 तक: 8948	31.03.26 तक: शून्य (31.01.19 तक सभी समाप्त कर दिए गए)	समाप्त कर दिए गए
4.	एलएचबी सवारी डिब्बों का विनिर्माण (अदद)	2,337 अदद	49,366	21 गुना से अधिक

कवच का कार्यान्वयन:

1. **कवच स्वदेश विकसित स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षा प्रणाली (एटीपी) है। कवच अत्यधिक प्रौद्योगिकी प्रधान प्रणाली है, जिसके लिए सर्वोच्च स्तर के संरक्षा प्रमाणन (एसआईएल-4) की आवश्यकता होती है।**
2. **यदि लोको पायलट ब्रेक लगाने में विफल रहता है तो कवच स्वचालित ब्रेक लगाकर लोको पायलट को निर्दिष्ट गति सीमा के भीतर रेलगाड़ी चलाने में सहायता करता है और यह खराब मौसम के दौरान रेलगाड़ी को संरक्षित ढंग से चलाने में भी सहायता करता है।**
3. **यात्री गाड़ियों पर पहला फील्ड परीक्षण फरवरी 2016 में शुरू किया गया था। इस प्रकार प्राप्त अनुभव और निष्पक्ष संरक्षा मूल्यांकनकर्ता (आईएसए) द्वारा प्रणाली के निष्पक्ष संरक्षा मूल्यांकन के आधार पर, कवच संस्करण 3.2 की आपूर्ति के लिए 2018-19 में तीन फर्मों को अनुमोदित किया गया था।**

4. कवच को जुलाई, 2020 में राष्ट्रीय एटीपी प्रणाली के रूप में अपनाया गया।

5. कवच प्रणाली के कार्यान्वयन में निम्नलिखित मुख्य कार्यकलाप शामिल हैं:

   क. प्रत्येक स्टेशन, ब्लॉक खण्ड पर स्टेशन कवच का संस्थापन।
   ख. पूरे रेलपथ की लंबाई में आरएफआईडी टैग का संस्थापन।
   ग. समग्र खंड में दूरसंचार टावरों का संस्थापन।
   घ. रेलपथ के साथ-साथ ऑप्टिकल फाइबर केबल बिछाना।
   ङ भारतीय रेल पर चल रहे प्रत्येक रेल इंजन पर लोको कवच का प्रावधान।

6. दक्षिण मध्य रेल के 1465 मार्ग किलोमीटर पर कवच संस्करण 3.2 के संस्थापन और प्राप्त अनुभव के आधार पर आगे और सुधार किए गए। अंततः आरडीएसओ द्वारा दिनांक 16.07.2024 को कवच विशिष्टि संस्करण 4.0 को अनुमोदित किया गया।

7. कवच 4.0 संस्करण में विविध रेल नेटवर्क के लिए आवश्यक सभी प्रमुख विशेषताएं शामिल हैं। यह भारतीय रेल की संरक्षा में एक महत्वपूर्ण उपलब्धि है। अल्प अवधि के भीतर, भारतीय रेल ने स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षण प्रणाली विकसित की है, का परीक्षण किया गया और उसे संस्थापित करना शुरू कर दिया है।

8. कवच संस्करण 4.0 में किए गए प्रमुख सुधारों में अवस्थिति सटीकता में वृद्धि, बड़े यार्डों में सिगनल संबंधी पहलुओं की बेहतर जानकारी, ओएफसी पर स्टेशन-से-स्टेशन कवच इंटरफ़ेस और मौजूदा इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली से सीधा इंटरफ़ेस शामिल है। इन सुधारों के साथ, कवच संस्करण 4.0 को भारतीय रेल में बड़े पैमाने पर लागू करने की योजना है।

9. 31.07.2026 की स्थिति के अनुसार, व्यापक और विस्तृत परीक्षणों के उपरांत, कवच संस्करण 4.0 को उच्च घनत्व वाले दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा मार्गों को कवर करते हुए 2,633 मार्ग किलोमीटर पर सफलतापूर्वक कमीशन किया गया है:

क्र. सं.	रेलखंड	प्रगति (मार्ग कि.मी.)
(1)	दिल्ली - मुंबई मार्ग: 1,423 मार्ग किलोमीटर	
i	तिलक ब्रिज - जंक्शन केबिन - पलवल - मथुरा - कोटा - नागदा रतलाम- वडोदरा - विरार खंड	1,327
ii	वडोदरा - अहमदाबाद खंड	96

(2)	दिल्ली - हावड़ा मार्ग: 1,210 मार्ग किलोमीटर	
i	चिपियाना-टूण्डला-कानपुर-सूबेदारगंज खंड	563
ii	कानपुर - लखनऊ खंड	71
iii	मिर्जापुर - डीडीयू (को छोड़कर) खंड	64
iv	पंडित दीन दयाल उपाध्याय (एफओसी) - भभुआ रोड खंड	50
v	सासाराम - फेसर खंड	43
vi	गया - सरमाटांड़ - निमियाघाट खंड	159
vii	छोटा अमबोना - बर्द्धमान - हावड़ा खंड	260

10. इसके अतिरिक्त, भारतीय रेल के सभी स्वर्णिम चतुर्भुज, स्वर्णिम विकर्ण, उच्च घनत्व नेटवर्क और चिह्नित रेलखंडों को कवर करते हुए 21,794 मार्ग कि.मी. पर रेलपथ साइड कवच कार्यान्वयन कार्य शुरू किया जा रहा है।

11. भारतीय रेल के खंडों पर कवच प्रणाली की प्रमुख मदों के कार्यों की कुल प्रगति निम्नानुसार है:

क्र. सं.	मदें	प्रगति
i	ऑप्टिकल फाइबर केबल बिछाना	11,547 कि.मी.
ii	दूरसंचार टावरों का संस्थापन	1,721 अदद
iii	स्टेशन डेटा सेंटर	1,009 स्टेशन
iv	ट्रैक साइड उपकरणों का संस्थापन	7,726 मार्ग कि.मी.
v	रेल इंजनों में कवच का प्रावधान	6,290 अदद

12. इसके अलावा, 7,190 रेल इंजनों और 1200 ईएमयू/एमईएमयू में कवच प्रणाली के संस्थापना के कार्य शुरू किए गए हैं।

13. सभी संबंधित अधिकारियों को प्रशिक्षण देने के लिए भारतीय रेल के केंद्रीकृत प्रशिक्षण संस्थानों में कवच पर विशेष प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए जा रहे हैं। अब तक 94,000 से अधिक तकनीशियनों, ऑपरेटरों और इंजीनियरों को कवच प्रौद्योगिकी के विषय पर प्रशिक्षित किया जा चुका है। इसमें लगभग 57,000 लोको पायलट एवं सहायक लोको पायलट सम्मिलित हैं। यह पाठ्यक्रम इरिसेट के सहयोग से तैयार किया गया है।

14. कवच के स्टेशन उपकरण सहित रेलपथ साइड के प्रावधान की लागत लगभग 50 लाख रु. प्रति कि.मी. है और रेलइंजनों पर कवच प्रणाली के उपकरणों की व्यवस्था की लागत लगभग 80 लाख रु. प्रति रेलइंजन है।
15. जून 2026 तक कवच संबंधी कार्यों पर 3,875 करोड़ रुपए की निधि का उपयोग किया गया है। वर्ष 2026-27 के दौरान 2,066 करोड़ रुपए की निधि आबंटित की गई है। देशभर में कवच प्रणाली से संबंधित कार्य तेज गति से किए जा रहे हैं। कार्यों की प्रगति के अनुसार अपेक्षित निधि उपलब्ध कराई जाती है।

मुरेना रेल दुर्घटना:-

रेलगाड़ियों में कई प्रकार की संरक्षा सुविधाएँ प्रदान की जाती हैं। इन संरक्षा संबंधी विशेषताओं में से एक यात्री आपातकालीन अलार्म चेन है। यह अलार्म चेन खींचने से गाड़ी में ब्रेक लग जाते हैं और इससे लोको पायलट और गाड़ी प्रबंधक संभावित आपात स्थिति के विषय में भी सतर्क हो जाते हैं, जिसके विषय में उन रेलकर्मियों द्वारा जांच की जाती है और उस स्थिति को संभाला जाता है। यात्रियों द्वारा आपातकालीन अलार्म चेन का उपयोग केवल वास्तविक आपात स्थिति में ही किया जाना चाहिए तथा व्यक्तिगत सुविधा जैसे गाड़ी से उतरने के लिए किसी सुविधाजनक स्थान पर गाड़ी रोकने के लिए इसका दुरुपयोग नहीं किया जाना चाहिए। उचित और पर्याप्त कारण के बिना आपातकालीन अलार्म चेन खींचना भारतीय रेल अधिनियम, 1989 की धारा 141 के तहत दंडनीय अपराध है और इसके लिए कारावास/जुर्माना हो सकता है।

दिनांक 14.06.2026 को, उत्तर मध्य रेलवे के झाँसी मंडल में गाड़ी संख्या 19665 (खजुराहो-उदयपुर) एक्सप्रेस के हेतमपुर स्टेशन से गुजरने के पश्चात, गाड़ी के इंजन से दूसरे सामान्य सवारी डिब्बा संख्या 235816/सी में अलार्म चेन खींचने का मामला सामने आया, जिसके कारण गाड़ी लगभग 16.22 बजे कि.मी. 1279/28-14 पर मध्य-खंड (हेतमपुर-धौलपुर) में रुक गई। जब गाड़ी रुकी, तो कुछ यात्री इस सवारी डिब्बे से उतर गए और दूसरी चालू लाइनों के पार जाने लगे। उस लाइन पर आने वाली गाड़ी संख्या 20424 (फिरोजपुर कैंट जं.-सिवनी) पातालकोट एक्सप्रेस के लोको पायलट ने

पटरियों को पार करने वाले यात्रियों को देखकर तुरंत लगातार चेतावनी हॉर्न बजाया और खतरे को भांपते हुए आपातकालीन ब्रेक लगा दिए।

हालांकि चालू लाइनों को पार करने वाले अधिकांश यात्री तितर-बितर हो गए, फिर भी उनमें से 4 यात्री समय पर पटरियों को पार करने में विफल रहे और गाड़ी संख्या 20424 (फिरोजपुर कैंट जं.-सिवनी) पातालकोट एक्सप्रेस गाड़ी के रुकने से पहले गाड़ी से कुचले गए।

सवारी डिब्बा सं. 235816/सी और निकटवर्ती सवारी डिब्बों की विस्तृत जांच की गई। इनमें से किसी भी सवारी डिब्बे में आग, धुएं अथवा बिजली की खराबी का कोई साक्ष्य नहीं मिला, न ही ऐसी कोई अन्य आपातकालीन स्थिति थी जिसके लिए आपातकालीन अलार्म चेन को खींचा गया।

आगे की विस्तृत जांच में इन सवारी डिब्बों में किसी भी प्रकार के जलने के चिह्न, फ्लैश चिह्न, अधिक तापन, इन्सुलेशन संबंधी क्षति, धुंआ, बिजली के शॉर्ट सर्किट, उपकरण विफलता अथवा आग से संबंधित किसी अन्य सुराग के कोई साक्ष्य नहीं मिले। इलेक्ट्रिकल फिटिंग, स्विचों और सहायक उपकरण सामान्य रूप से अक्षुण्ण पाए गए।
इस मामले में, चेन खींचने का कारण किसी वास्तविक आपातकालीन स्थिति को छोड़कर कोई अन्य कारण था।

चलती गाड़ी के सवारी डिब्बों में आग लगने की घटनाओं को रोकने के उपाय:-
रेलगाड़ियों में अग्नि संरक्षा के अंतर्गत गाड़ियों के डिजाइन, विनिर्माण, अनुरक्षण और परिचालन के सभी चरण शामिल हैं। यह सुनिश्चित करने के लिए कि रेलगाड़ियों में आग लगने की घटनाएं न हों, बड़े पैमाने पर उपाय किए गए हैं, जिनमें से अधिक महत्वपूर्ण उपाय निम्नानुसार हैं:

1. भारतीय रेल के सभी सवारी डिब्बों में कम से कम दो अग्निशामकों का प्रावधान।
2. बिजली यानों और रसोई यानों में आग लगने की संभावना वाले स्थानों में अग्नि संसूचन और शमन प्रणाली लगाई गई है।
3. मौजूदा दिशानिर्देशों के अनुसार सवारी डिब्बों में आग और धुएं की संसूचन प्रणाली लगाई गई है।

4. रसोई यानों और बिजली यानों में चरणबद्ध रूप से वाटर मिस्ट प्रकार के अग्निशामक लगाए जा रहे हैं।
5. आग लगने की स्थिति में निकासी के लिए सवारी डिब्बों में आपातकालीन खिड़कियों का प्रावधान।
6. बेहतर अग्नि संरक्षा के लिए सीटों/बर्थ, पैनल, फर्श, तापावरोधन, शौचालयों आदि के लिए वैश्विक अग्निशमन मानदंडों के अनुसार सवारी डिब्बों में अग्निशमन सामग्री का उपयोग।
7. सवारी डिब्बों में अग्निशमन ई-बीम केबल का उपयोग।
8. बिजली संबंधी खराबियों/सर्ज से होने वाली हानि की रोकथाम के लिए विद्युत सर्किट में फ्यूज, मिनिएचर सर्किट ब्रेकर (एमसीबी) और मोटर प्रोटेक्शन सर्किट ब्रेकर (एमपीसीबी) के रूप में विभिन्न स्तरों की सुरक्षा का उपयोग।
9. विद्युत कैबिनेटों में एरोसोल आधारित अग्निशमन प्रणाली का प्रावधान।
10. इसके अलावा, अमृत भारत और वंदे भारत स्लीपर गाड़ियों में आधुनिक सामग्री के फिटमेंट के साथ वैश्विक मानकों के अनुरूप सामग्री का उन्नयन नियमित रूप से किया जा रहा है।
11. सभी सवारी डिब्बों में आग की सूचना संबंधी पोस्टर लगाए गए हैं ताकि यात्रियों को आग की रोकथाम के लिए विभिन्न 'क्या करें' और 'क्या न करें' के बारे में सूचित और सतर्क किया जा सके। इनमें सवारी डिब्बों के भीतर ज्वलनशील वस्तुएँ, विस्फोटकों को साथ न ले जाने, धूम्रपान न करने, जुर्माना आदि से संबंधित सूचनाएं शामिल हैं।
12. सवारी डिब्बों में आग से खाना पकाने का निषेध।
13. वंदे भारत के प्रत्येक सवारी डिब्बों में 4 इमरजेंसी टॉक बैक यूनिट की व्यवस्था है। इससे आपात स्थिति में यात्री को गाड़ी प्रबंधक/लोको पायलट के साथ संपर्क करने की सुविधा होती है। वंदे भारत गाड़ी में यात्री आपातकालीन अलार्म बटन लगाए गए हैं। प्रत्येक सवारी डिब्बे में आपातकालीन स्थिति के लिए ऐसे 4 पुश बटन लगाए गए हैं।
14. रेल मदद एक एकीकृत हेल्पलाइन है, जिसे आपात स्थिति के दौरान सहायता प्राप्त करने के लिए उपयोगकर्ताओं द्वारा 139 नंबर के माध्यम से उपयोग किया जा सकता है।

*****