भारत सरकार

रेल मंत्रालय

लोक सभा

05.08.2026 के

अतारांकित प्रश्न सं. 2891 का उत्तर

गुजरात के रेलवे स्टेशनों पर आग से सुरक्षा की तैयारी

2891. श्री परषोत्तमभाई रुपाला:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का गुजरात के प्रत्येक रेलवे स्टेशन पर आवधिक सुरक्षा संपरीक्षा और विशेषीकृत कर्मचारियों के प्रशिक्षण सहित अग्निशमन प्रणालियों को आधुनिक बनाने हेतु उपाय करने का विचार है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार ने विशेषकर दूरदराज और दुर्गम क्षेत्रों में चलने वाली यात्री रेलगाड़ियों और मालगाड़ियों में आग की घटनाओं के संबंध में प्रभावी प्रतिक्रिया हेतु एक व्यापक और समयबद्ध कार्य-योजना तैयार की है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

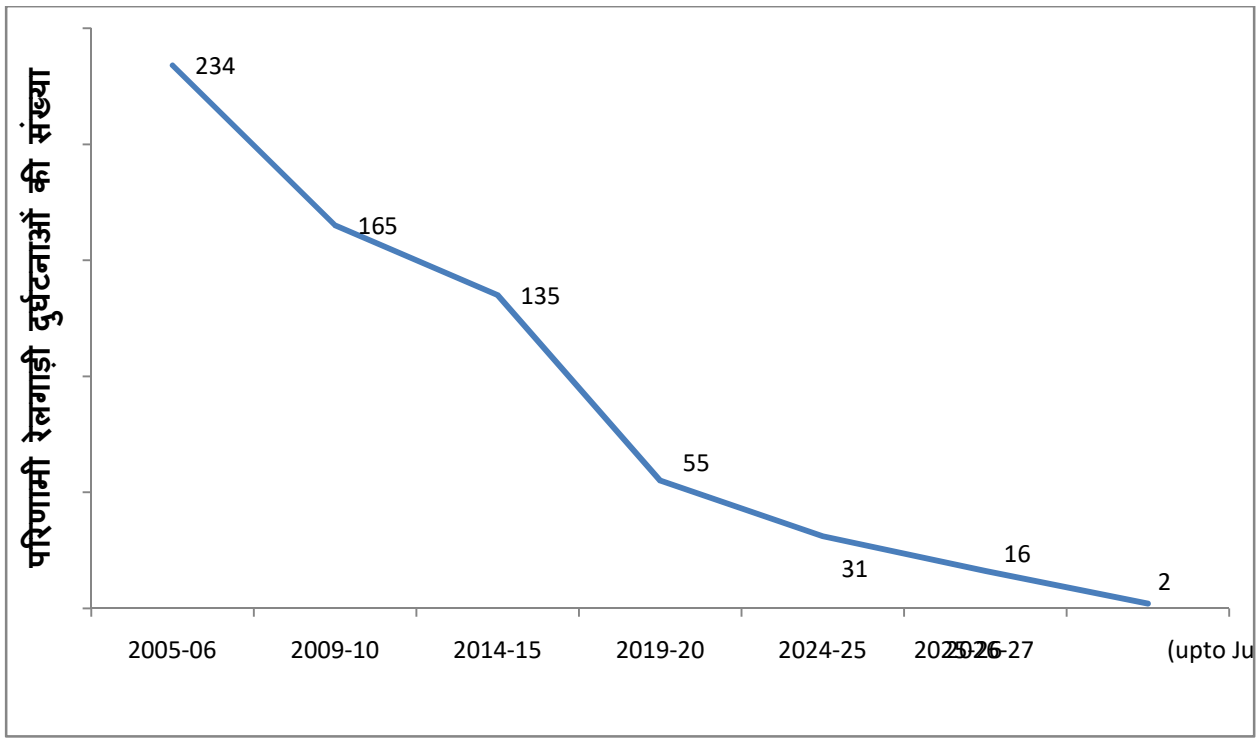
(ग) वाहन में रखे गए अग्निशमन उपकरण, आपातकालीन संचार प्रणाली, तत्काल प्रतिक्रिया के लिए मानक संचालन प्रक्रियाएं और स्थानीय अग्नि सेवाओं तथा जिला प्रशासन के साथ संयुक्त मॉक ड्रिल तथा त्वरित प्रतिक्रिया का ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रोनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (ग): भारतीय रेल में संरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाती है। पिछले कुछ वर्षों में किए गए विभिन्न संरक्षा उपायों के परिणामस्वरूप, दुर्घटनाओं की संख्या में भारी गिरावट आई है।



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

वर्ष	**परिणामी दुर्घटनाएं**
2014-15	**135**
2025-26	**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।

दुर्घटना सूचकांक = परिणामी दुर्घटनाओं की संख्या

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 उपलब्ध कराए जाते हैं, जो विद्युतीकृत क्षेत्रों में सिगनलों से दो शिरोपरि उपस्कर मास्ट से पहले मौजूद होता है 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 सिगनल, समपार रेलफाटकों आदि की दूरी जानने में समर्थ बनाते हैं।

10. प्राथमिक रेलपथ नवीकरण करते समय 60 कि.ग्रा. वाली आधुनिक रेलपथ संरचना, 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 का उपयोग किया जा रहा है।

11. मानवीय त्रुटियों को कम 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. अधिक 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 ने सभी सवारी डिब्बों में यात्रियों की व्यापक सूचना के लिए सांविधिक "अग्नि सूचनाएं" प्रदर्शित की हैं। प्रत्येक सवारी डिब्बे में आग संबंधी पोस्टर लगाए गए हैं ताकि यात्रियों को आग लगने की रोकथाम करने 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 शुरू 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 (रेलपथ किलोमीटर)	32,260 किलोमीटर	57,583 किलोमीटर	1.78 गुना
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)/	4,148 अदद	14,362 अदद	3 गुना से

	अंडरपास (आरयूबी) (अदद)			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 स्वदेशी रूप से 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 स्वतंत्र 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 संरक्षा प्रणाली विकसित की, इसका परीक्षण किया 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 - 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 - पंडित दीन दयाल उपाध्याय (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 के किनारे कवच कार्यान्वयन कार्य शुरू कर दिया गया 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	1,721अदद
iii	स्टेशन डेटा सेंटर	1009 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 पदधारियों 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 उपकरणों सहित ट्रैक साइड उपकरण लगाने की लागत लगभग 50 लाख रुपए/प्रति कि.मी. है और रेलइंजन पर कवच उपकरणों को लगाने की लागत लगभग 80 लाख रुपए 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 2066 करोड़ रुपए की निधि आबंटित की गई है। कार्यों की प्रगति के अनुसार अपेक्षित निधि उपलब्ध कराई जाती है।

अग्नि संरक्षा उपाय:-

भारतीय रेल लगातार सभी संभावित खतरों, जिनमें रेलवे स्टेशनों पर और रेलगाड़ियों में आग लगने की घटनाएं शामिल हैं, के शमन, तत्परता, प्रतिक्रिया और बहाली में निरंतर प्रयासरत

रहती है, जो गुजरात राज्य के साथ-साथ अन्य क्षेत्रों सहित संबंधित सभी जोनों में कारकों के कुछ संयोजन के कारण हो सकती है।

भारतीय रेलवे द्वारा अपने रेलवे स्टेशनों पर उठाए गए महत्वपूर्ण अग्नि संरक्षा उपाय निम्नलिखित हैं:

1. रेलवे स्टेशनों पर आग लगने की स्थिति में उपयोग के लिए पोर्टेबल अग्निशामक यंत्र उपलब्ध कराए जाते हैं।

2. रेलवे स्टेशनों पर आग लगने की स्थिति में उपयोग के लिए रेत और पानी से भरी बाल्टियाँ भी उपलब्ध कराई जाती हैं।

3. भारतीय रेल यह सुनिश्चित करता है कि उसके फ्रंटलाइन कर्मचारी आपात स्थितियों का सामना करने के लिए हमेशा तैयार रहें, इसके लिए उन्हें अग्निशमन, प्राथमिक चिकित्सा कौशल और आपदा प्रबंधन पर प्रशिक्षण दिया जाता है जिसे स्टेशन प्रबंधक, रेलगाड़ी प्रबंधक (गार्ड), वाणिज्यिक-सह-टिकट लिपिक, लोको पायलट, सहायक लोको पायलट आदि जैसे फ्रंटलाइन कर्मचारियों के लिए प्रशिक्षण मॉड्यूल में एकीकृत किया गया है।

4. भारतीय रेल आपदा प्रबंधन संस्थान, एक विशेष प्रशिक्षण संस्थान, अग्निशमन, प्राथमिक चिकित्सा, आघात प्रबंधन आदि में नियमित पाठ्यक्रमों का संचालन करता है ताकि प्रथम प्रतिक्रियाकर्त्ताओं अर्थात् रेलगाड़ी चालक दल और ऑन-बोर्ड कर्मचारी, जैसे कि रेल टिकट परीक्षक, वातानुकूलन डिब्बा कर्मी और एस्कॉर्टिंग स्टाफ को प्रशिक्षित किया जा सके, जो आपात स्थिति 'गोल्डन आवर' में महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकें।

5. रेलवे स्टेशनों और नियंत्रण कक्षों के पदधारियों के लिए निकटतम अग्निशमन दल, पुलिस, चिकित्सा सुविधाओं, एम्बुलेंस, जिला प्रशासन, राष्ट्रीय आपदा मोचन बल, राज्य आपदा मोचन बल आदि से संपर्क करने के लिए समुचित संचार प्रोटोकॉल निर्धारित किए गए हैं। उनके फोन नंबर सभी संबंधित रेल प्राधिकारियों को उपलब्ध कराए गए हैं।

6. बड़े रेलवे स्टेशनों पर रिले कक्ष और इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग कक्ष में स्वचालित अग्नि अलार्म लगाए जा रहे हैं।

7. शिरोपरि उपस्कर से आग लगने की स्थिति में शिरोपरि उपस्कर (ओएचई) की बिजली आपूर्ति तुरंत बंद करने के लिए स्टेशन मास्टरों को रेलवे स्टेशनों पर नियंत्रण फोन दिए गए हैं।

8. आग लगने जैसी आपात स्थितियों में जनता को निकासी हेतु मार्गदर्शन प्रदान करने के लिए रेलवे स्टेशनों पर जन उद्घोषणा प्रणालियों का उपयोग किया जा सकता है।

9. यात्रियों/आम जन को ज्वलनशील वस्तुएं अपने साथ न ले जाने के महत्व के बारे में जागरूक करने के लिए नियमित रूप से घोषणाएं की जाती हैं।

10. बड़े रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों के सामान की स्कैनिंग की जाती है।

11. यात्रियों द्वारा ज्वलनशील सामग्री ले जाने से रोकने के लिए संवेदनशील अवधियों के दौरान अभियान चलाए जाते हैं।

12. विद्युत शॉर्ट-सर्किट के कारण आग लगने की किसी भी संभावना को रोकने के लिए स्टेशनों पर विद्युत प्रणालियों का नियमित रखरखाव किया जाता है। विद्युत पैनलों में मिनिएचर सर्किट ब्रेकर और मोल्डेड केस सर्किट ब्रेकर का उपयोग किया जाता है। स्टेशनों पर आपातकालीन लाइटें उपलब्ध कराई गई हैं।

13. आपात स्थिति के दौरान जनता की निकासी में सहायता के लिए स्टेशनों पर निकास द्वार बेहतर रूप से चिह्नित किए गए हैं।

14. आग लगने की आपात स्थिति के दौरान उपयोग के लिए सवारी डिब्बों में पानी भरने की सुविधा वाले बड़े रेलवे स्टेशनों पर पर्याप्त जल भंडारण उपलब्ध है।

15. रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्मों पर आग पर खाना पकाने की अनुमति नहीं है।

16. रेलवे स्टेशनों और कार्यालय भवनों के अंदर और आसपास सभी विद्युत प्रतिष्ठानों की नियमित लेखापरीक्षा/सुरक्षा अभियान चलाए जा रहे हैं।

भारतीय रेल में अग्नि सुरक्षा में रेलगाड़ियों के डिजाइन, विनिर्माण, अनुरक्षण और परिचालन के सभी चरण शामिल हैं। यह सुनिश्चित करने के लिए कि भारतीय रेलगाड़ियों में आग की घटनाएं न हों, बड़ी संख्या में कदम उठाए गए हैं, जिनमें से कुछ अधिक महत्वपूर्ण कदम निम्नानुसार हैं:

1. भारतीय रेल के सभी सवारी डिब्बों में कम से कम दो अग्निशामक यंत्रों का प्रावधान।

2. पावर कारों और पैंट्री कारों के आग लगने वाले संभावित क्षेत्रों में अग्नि संसूचन प्रणाली प्रदान की गई है, जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है।

3. मौजूदा दिशा-निर्देशों के अनुसार, सवारी डिब्बों में अग्नि और धुआं संसूचन प्रणाली प्रदान की गई है, जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है।

4. पैंट्री कारों और पावर कारों में चरणबद्ध तरीके से वॉटर मिस्ट प्रकार के अग्निशामक प्रदान किए जा रहे हैं।

5. सवारी डिब्बों में आग लगने की स्थिति में निकासी के लिए आपातकालीन खिड़कियों का प्रावधान।

6. बेहतर अग्नि संरक्षा के लिए सवारी डिब्बों में सीटों/बर्थ, पैनलों, फर्श, इन्सुलेशन, शौचालय आदि के लिए वैश्विक अग्निरोधी मानदंडों के अनुसार अग्निरोधी सामग्री का उपयोग।

7. सवारी डिब्बों में अग्निरोधी ई-बीम केबल का उपयोग।

8. विद्युत सर्किटों में विद्युतीय खामियों/सर्ज से होने वाले नुकसान को रोकने के लिए फ़्यूज़, मिनिएचर सर्किट ब्रेकर और मोटर सुरक्षा सर्किट ब्रेकर के रूप में सुरक्षा के विभिन्न साधनों का उपयोग।

9. विद्युतीय कैबिनेट में एरोसोल आधारित अग्नि शमन प्रणाली का प्रावधान।

10. इसके अलावा, अमृत भारत और वंदे भारत स्लीपर रेलगाड़ियों में नई पीढ़ी की सामग्री संस्थापित करने के साथ वैश्विक मानकों के अनुरूप सामग्री का उन्नयन नियमित रूप से किया जा रहा है।

11. आग से बचाव के लिए "क्या करें" और "क्या न करें" के बारे में यात्रियों को सूचित और सतर्क करने के लिए सभी सवारी डिब्बों में व्यापक जानकारी के लिए "अग्नि सूचना" प्रदर्शित करना। इनमें कोई भी ज्वलनशील पदार्थ, विस्फोटक न ले जाने, रेलगाड़ी के अंदर धूम्रपान पर प्रतिबंध और दंड आदि के बारे में संदेश शामिल होते हैं।

12. सवारी डिब्बों में आग पर खाना पकाने पर प्रतिबंध।

13. वंदे भारत के प्रत्येक डिब्बे में 4 आपातकालीन टॉक बैक यूनिट का प्रावधान है। इससे आवश्यकता पड़ने पर यात्री का रेलगाड़ी मैनेजर/लोको पायलट के साथ संप्रेषण सुविधाजनक होता है। वंदे भारत रेलगाड़ी में यात्री आपातकालीन अलार्म बटन प्रदान

किए गए हैं। प्रत्येक डिब्बे में आपातकालीन उपयोग के लिए ऐसे 4 पुश बटन दिए गए हैं।

14. रेल मदद नामक एक एकीकृत सहायता लाइन है, जिसे आपात स्थिति के दौरान सहायता प्राप्त करने के लिए उपयोगकर्ताओं द्वारा 139 नंबर के माध्यम से एक्सेस किया जा सकता है।

बहरहाल उपरोक्त उपायों ने भारतीय रेल को आग की घटनाओं को रोकने में मदद की है, भारतीय रेल हमेशा आग जैसी आपात स्थितियों का प्रभावी रूप से निपटान करने के लिए तैयार है जो संभवतः कारकों के संयोग से हो सकती है।

भारतीय रेल आग लगने की घटना सहित किसी भी असामान्य दुर्घटना के मामले में त्वरित और प्रभावी रूप से कार्रवाई के लिए सदैव तत्पर रहती है। इस प्रकार के आपातकालीन मामले में सबसे पहले कार्रवाई करने वाले गाड़ी में मौजूद रेल कर्मचारी होते हैं। जिन्हें ऐसी आपात स्थितियों से प्रभावी रूप से निपटने के लिए प्रशिक्षित किया जाता है। ऐसी दुर्घटना के बारे में सूचना प्राप्त होने के तुरंत बाद, भारतीय रेल द्वारा तुरंत अपनी व्यवस्थाओं, उपकरणों, डॉक्टरों और कर्मचारियों का उपयोग करते हुए प्रतिक्रिया दी जाती है। साथ ही बचाव और राहत कार्य शुरू करने के लिए राज्य सरकार और जिला प्रशासन के साथ समन्वय भी किया जाता है।

प्रारंभिक रूप से यात्रियों का जीवन बचाने, घायलों की देखभाल करने और फंसे हुए यात्रियों को सहायता प्रदान करने पर ध्यान केंद्रित किया जाता है।

भारतीय रेल के पास 177 दुर्घटना राहत रेलगाड़ियां (एआरटी), 100 उच्च क्षमता वाली 140 टन ब्रेकडाउन डीजल-हाइड्रोलिक क्रेनों और 170 दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण (एआरएमई) स्केल-I का एक नेटवर्क मौजूद है, जो पूरे रेल नेटवर्क को कवर करने वाले चिन्हित स्थानों पर तैनात हैं। इसके अतिरिक्त, तत्काल चिकित्सा सहायता मुहैया कराने के लिए चिन्हित स्थानों पर दुर्घटनाओं

के लिए एआरएमई स्केल-II पोर्टेबल चिकित्सा किटें भी मुहैया कराई गई हैं। दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण (एआरएमई), पहियों पर अस्पताल के समान हैं जिन्हें दुर्घटना स्थल पर ले जाया जाता है और यह पूर्ण रूप से चिकित्सा उपकरण सामग्री और कर्मियों से सज्जित होते हैं।

ऐसी दुर्घटनाओं पर त्वरित कार्रवाई करने के लिए सड़क वाहनों, अर्थमूवर मशीनों, एंबुलेंसों आदि जैसे अतिरिक्त उपकरणों को भी मंगवाया जाता है। किसी दुर्घटना के मामले में प्रत्येक अधिकारी और कर्मचारी की भूमिकाएं निर्धारित की गई हैं और उन्हें अपनी ड्यूटी का निर्वहन करने के लिए उचित रूप से प्रशिक्षित और सशक्त बनाया गया है।

साथ ही, आग सहित किसी भी बड़ी असामान्य घटना की रिपोर्ट पर, भारतीय रेल तुरंत जिला अधिकारियों, अग्निशमन दल, चिकित्सा सुविधाओं, पुलिस बलों आदि जैसे स्थानीय नागरिक प्रशासन को आवश्यकतानुसार सूचित करता है, ताकि स्थिति का त्वरित और प्रभावी ढंग से निपटान करने में सहायता की जा सके। रेलवे के साथ-साथ इन अन्य एजेंसियों द्वारा समन्वित प्रतिक्रिया के लिए पूरे भारतीय रेल में प्रणालियाँ और प्रोटोकॉल स्थापित किए गए हैं।

आग जैसी आपातकालीन स्थितियों से निपटने के लिए प्रक्रियाओं और दिशानिर्देशों को क्षेत्रीय रेलों और मंडलों की आपदा प्रबंधन योजनाओं, सामान्य और सहायक नियमों, दुर्घटना नियमावली और परिचालन नियमावली में निर्धारित किया गया है। रेलवे स्टेशन, आस-पास के सभी रेलवे और गैर-रेलवे चिकित्सा संस्थानों, निजी चिकित्सकों और तत्काल आपातकालीन प्रतिक्रिया के लिए पास में उपलब्ध प्रथम-सहायकों के साथ-साथ निकटतम अग्निशमन केंद्रों की उनके टेलीफोन नम्बर की सूची को बनाता है और प्रदर्शित करता है।

भारतीय रेल के पास यह सुनिश्चित करने के लिए कि इसकी प्रणालियां किसी भी आपात स्थिति से निपटने के लिए पूरी तरह से तैयार हैं, नियमित मॉक ड्रिल करने की एक अच्छी तरह से विकसित प्रणाली उपलब्ध है। भारतीय रेल के भीतर सभी बचाव एजेंसियों के साथ-साथ अग्निशमन दल, पुलिस, जिला अधिकारियों, चिकित्सा प्रणालियों और सुविधाओं और आपदा प्रतिक्रिया बलों को शामिल करते हुए मंडलों द्वारा पूर्ण पैमाने पर मॉक ड्रिल आयोजित की जाती हैं। वर्ष 2025-26 के दौरान अहमदाबाद, वडोदरा, राजकोट और भावनगर मंडलों में इस तरह के चार अभ्यासों सहित कुल 71 पूर्ण पैमाने वाली मॉक ड्रिल आयोजित की गई थीं।

****