भारत सरकार

रेल मंत्रालय

राज्य सभा

11.08.2023 के

अतारांकित प्रश्न सं. 2680 का उत्तर

रेल दुर्घटनाओं की जांच रिपोर्ट और सुधारात्मक उपाय

2680. श्री राम नाथ ठाकुरः

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) गत एक दशक में रेल दुर्घटनाओं का जोन-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) अब तक किन-किन रेल दुर्घटनाओं की जांच रिपोर्ट आ चुकी है;

(ग) जांच रिपोर्ट के आलोक में रेलवे द्वारा उठाए गए सुधारात्मक कदमों का ब्यौरा क्या है;

(घ) बालासोर रेल दुर्घटना का कारण क्या है और इसमें कितने लोगों की मृत्यु हुई थी; और

(ङ) दुर्घटना में मारे गए लोगों के आश्रितों को दी गई मदद का ब्यौरा क्या है?

उत्तर

रेल, संचार एवं इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री
(श्री अश्विनी वैष्णव)

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

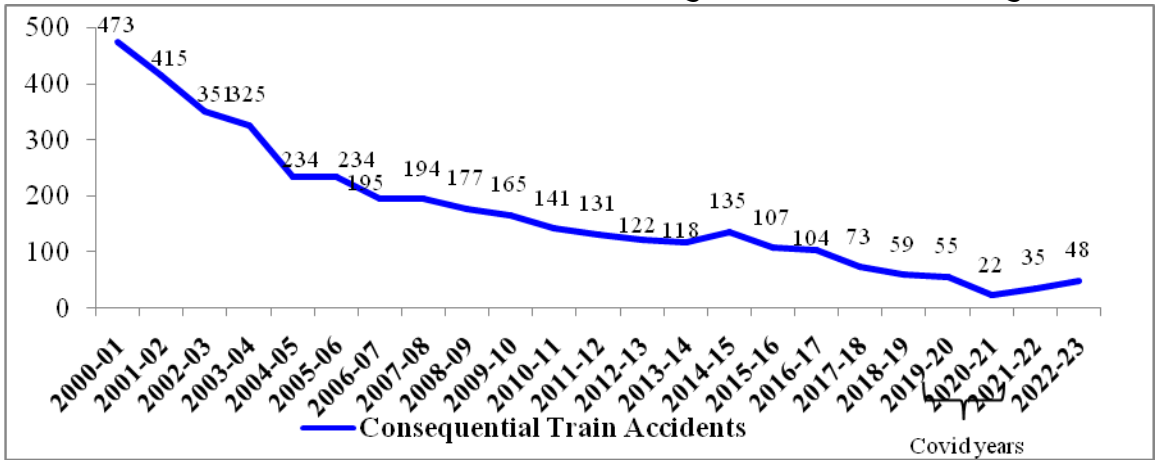
****

रेल दुर्घटनाओं की जांच रिपोर्ट और सुधारात्मक उपाय के संबंध में दिनांक 11 .08.2023 को राज्य सभा में श्री राम नाथ ठाकुर के अतारांकित प्रश्नध सं2680 के भाग (क) से (ङ) के उत्तर से संबंधित **विवरण**।

(क): पिछले 10 वर्षों अर्थात् 2013-14 से 2022-23 के दौरान परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या का क्षेत्र-वार ब्यौरा निम्नानुसार है:

क्षेत्रीय रेल	2013-14 से 2022-23 के दौरान परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या
मध्य रेलवे	68
पूर्व रेलवे	30
पूर्व मध्य रेलवे	91
पूर्व तट रेलवे	42
कोंकण रेलवे	11
उत्तर मध्य रेलवे	45
पूर्वोत्तर रेलवे	44
पूर्वोत्तर सीमा रेलवे	37
उत्तर पश्चिम रेलवे	57
उत्तर रेलवे	119
दक्षिण मध्य रेलवे	27
दक्षिण पूर्व रेलवे	35
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	24
दक्षिण पश्चिम रेलवे	35
दक्षिण रेलवे	30
पश्चिम मध्य रेलवे	14
पश्चिम रेलवे	46
मेट्रो कोलकाता	01
कुल	756

वर्ष 2000-01 से 2022-23 तक परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं का ट्रेंड निम्नानुसार है :-



उपर्युक्त ग्राफ से यह स्पष्ट है कि परिणामी रेल दुर्घटनाओं की संख्या में 2000-01 में 473 से 2022-23 में 48 की भारी कमी हुई है।

2004-14 की अवधि के दौरान परिणामी रेल दुर्घटनाओं की औसत संख्या 171 प्रति वर्ष थी, जबकि 2014-23 की अवधि के दौरान परिणामी रेल दुर्घटनाओं की औसत संख्या घटकर 71 प्रति वर्ष हो गई है।

(ख) और (ग): रेल दुर्घटनाओं की जांच विभागीय जांच समितियां और सांविधिक निकाय, नागर विमानन मंत्रालय के अधीन रेल संरक्षा आयुक्त (सीआरएस) , द्वारा की जाती हैं । पिछले दस वर्षों (अर्थात 2013-14 से 2022-23 तक) के दौरान, 690 दुर्घटना मामलों की जांच विभागीय जांच समितियों द्वारा की गई थी और 66 मामलों की जांच रेल संरक्षा आयोग द्वारा की गई है। रेल संरक्षा आयुक्त (सीआरएस) अथवा विभागीय जांच समितियों द्वारा दिए गए सिफारिशों/सुझावों की जांच की जाती है तथा क्षेत्रीय रेलों द्वारा तद्नुसार सुधारात्मक कदम उठाएं जाते हैं।

गाड़ी दुर्घटनाओं से बचने के लिए हाल के वर्षों में भारतीय रेल द्वारा संरक्षा के लिए किए गए उपायों में निम्नलिखित शामिल हैं:

1. राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके) को वर्ष 2017-18 में पांच वर्षों के लिए 1 लाख करोड़ रुपये की निधि के साथ महत्वपूर्ण संरक्षा परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन/नवीकरण/उन्नयन के लिए शुरू किया गया है। 2017-18 से 2021-22 तक, आरआरएसके कार्यों पर 1.08 लाख करोड़ रुपये का सकल व्यय किया गया।
2. मानवीय विफलता के कारण दुर्घटना रोकने के लिए 31.05.2023 तक 6427 स्टेशनों पर प्वाइंटों और सिगनलों के केंद्रीकृत परिचालन के साथ इलेक्ट्रिकल /इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग सिस्टम की व्यवस्था की गई है।
3. समपार फाटकों पर संरक्षा बढ़ाने के लिए 31.05.2023 तक 11093 समपार फाटकों पर समपार फाटक के इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की गई है।
4. 31.05.2023 तक संरक्षा बढ़ाने के लिए 6377 स्टेशनों पर विद्युत साधनों द्वारा रेलपथ अधिभोग के सत्यापन के लिए स्टेशनों की पूर्ण रेलपथ परिपथन की व्यवस्था की गई है।
5. सिगनलिंग की संरक्षा से संबंधित मामलों जैसे अनिवार्य कोरेसपोण्डेंस जांच, परिवर्तन कार्य संबंधी प्रोटोकॉल, पूर्ण रेखाचित्र तैयार करना आदि पर विस्तृत दिशानिर्देश जारी किए गए हैं।
6. प्रोटोकॉल के अनुसार एसएंडटी उपस्करों के लिए डिस्कनेक्शन और रिकनेक्शन प्रणाली पर पुनः जोर दिया गया है।
7. लोको पायलटों की सतर्कता सुनिश्चित करने के लिए सभी रेल इंजनों में सतर्कता नियंत्रण उपकरण (वीसीडी) लगाए गए हैं।

8. मास्ट पर रेट्रो-रिफ्लेक्टिव सिग्मा बोर्ड लगाए जाने की व्यवस्था है जो कोहरे के मौसम के कारण दृश्यता कम होने पर क्रू को आगे के संकेत के बारे में चेतावनी दे ने के लिए विद्युतीकृत क्षेत्रों में सिगनलों से दो ओएचई मास्ट के पहले स्थित होता है।

9. कोहरे से प्रभावित क्षेत्रों में लोको पायलटों के लिए जीपीएस आधारित फॉग सेफ्टी डिवाइस (एफएसडी) की व्यवस्था की गई है जिससे लोको पायलट आने वाले स्थान चिह्नों जैसे सिगनल, समपार फाटकों आदि की सटीक दूरी का पता लगा सकते हैं।

10. प्राथमिक रेलपथ नवीकरण करते समय 60 किग्रा की आधुनिक रेलपथ संरचना , 90 अल्टीमेट टेंसाइल स्ट्रेंथ पटरी (यूटीएस), प्रीस्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपर (पीएससी) लोचदार फास्टनिंग वाले सामान्य/चौड़ी सतह के स्लीपर , पीएससी स्लीपरों पर फैनशेप्ड लेआउट टर्नआउट, गर्डर पुलों पर स्टील चैनल/एच-बीम स्लीपर्स का उपयोग।

11. मानव त्रुटियों को कम करने के लिए पीक्यूआरएस , टीआरटी, टी-28 जैसी रेलपथ मशीनों के प्रयोग के माध्यम से रेलपथ बिछाने की गतिविधियों का यांत्रीकरण।

12. संरक्षा सुनिश्चित करने के उद्देश्य से, पटरी नवीकरण की प्रगति बढ़ाने और ज्वाइंटों की वैल्डिंग से बचने के लिए 130 मीटर/260 मीटर लंबे रेल पैनलों की आपूर्ति को अधिकतम करना ।

13. लंबे पटरी बिछाना, एल्यूमिनो थर्मिक वेल्डिंग के प्रयोग को कम करना और पटरियों के लिए बेहतर वेल्डिंग तकनीक अर्थात फ्लैश बट वेल्डिंग अपनाना।

14. ओएमएस (दोलन निगरानी प्रणाली) और टीआरसी (रेलपथ रिकॉर्डिंग कारों) द्वारा रेलपथ भूमिति की निगरानी।

15. वेल्ड/रेल फ्रैक्चर का पता लगाने के लिए रेल पथों पर पेट्रोलिंग।

16. टर्नआउट नवीनीकरण कार्यों में मोटे वेब स्विच और वेल्ड करने योग्य सीएमएस क्रॉसिंग का उपयोग।

17. सुरक्षित पद्धतियों के पालन हेतु कर्मचारियों की निगरानी और उन्हें शिक्षित करने के लिए नियमित अंतराल पर निरीक्षण।

18. युक्तिसंगत अनुरक्षण संबंधी आवश्यकता और इनपुट के इष्टतमीकरण से संबंधित निर्णय लेने के लिए रेलपथ परिसंपत्तियों की वेब आधारित ऑनलाइन निगरानी प्रणाली अर्थात ट्रैक डाटाबेस और डिसीजन सपोर्ट सिस्टम को अपनाया गया है।

19. रेलपथ की संरक्षा से संबंधित मामलों अर्थात् एकीकृत ब्लॉक , कॉरिडोर ब्लॉक, स्थल पर सुरक्षा, मानसून संबंधी सावधानियों आदि पर विस्तृत दिशानिर्देश जारी किए गए हैं।

20. देशभर में गाड़ियों का सुरक्षित परिचालन सुनिश्चित करने और रेल दुर्घटनाओं पर रोक लगाने के लिए रेल परिसंपत्तियों (सवारी डिब्बों एवं मालडिब्बों) का निवारक अनुरक्षण।

21. पारंपरिक आईसीएफ डिजाइन रेल डिब्बों के स्थान पर एलएचबी डिजाइन के रेल डिब्बे लगाना।

22. जनवरी 2019 तक बड़ी लाइन (बीजी) मार्ग पर सभी मानवरहित समपारों (यूएमएलसी) को समाप्त कर दिया गया है।

23. रेल पुलों की संरक्षा सुनिश्चित पुलों का नियमित निरीक्षण करके की जाती है। इन निरीक्षणों के दौरान स्थितियों के आकलन के आधार पर पुलों की मरम्मत/पुनरूद्धार की जाती है।

24. भारतीय रेल ने सभी डिब्बों में यात्रियों की व्यापक सूचना के लिए सांविधिक "आग संबंधी सूचनाएं" लगाई है। सभी डिब्बों में आग संबंधी पोस्टर लगाए गए हैं ताकि आग लगने से बचाने के लिए यात्रियों को 'क्या करें' और 'क्या न करें' के बारे में सूचित और सतर्क किया जा सके। इसमें डिब्बों के भीतर ज्वलनशील वस्तुएँ, विस्फोटकों को साथ न ले जाने, धूम्रपान न करने, जुर्माना आदि से संबंधित सूचनाएं शामिल हैं।
25. उत्पादन इकाइयां नवनिर्मित पावर कारों और पैन्ट्री कारों में आग संसूचक एवं अवरोधन प्रणाली तथा नवनिर्मित सवारी डिब्बों में आग एवं धुआ संसूचक प्रणाली की व्यवस्था कर रही है। क्षेत्रीय रेलों द्वारा मौजूदा डिब्बों में चरणबद्ध तरीकों से प्रोग्रेसिव फिट्मेन्ट का कार्य भी चालू है।
26. कर्मचारियों की नियमित काउन्सलिंग की जाती है और प्रशिक्षण दिया जाता है।
27. रोलिंग ब्लॉक की अवधारणा उस स्थिति के लिए शुरु की गई जिसमें अनुरक्षण/मरम्मत/प्रतिस्थापन के कार्य की रोलिंग आधार पर 2 सप्ताह पहले योजना बनाई जाती है और योजना के अनुसार निष्पादित किया जाता है।

(घ): बालासोर गाड़ी दुर्घटना के मामले में, रेल संरक्षा आयुक्त (सीआरएस) ने अपनी अंतिम जांच रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है। रेल संरक्षा आयुक्त (सीआरएस) की रिपोर्ट के अनुसार दुर्घटना के निम्नलिखित कारण हैं:

विगत में, नॉर्थ सिगनल गूम्टी (स्टेशन के) में किए गए सिगनल-सर्किट-परिवर्तन और स्टेशन पर समपार सं. 94 हेतु इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर के प्रतिस्थापन से संबंधित सिगनल कार्य के निष्पादन के दौरान, चूक के कारण पीछे से टक्कर हुई। इन खामियों के परिणामस्वरूप गाड़ी सं. 12841 को गलत सिगनल मिला, जिसमें अप होम सिगनल ने स्टेशन की अप मुख्य लाइन पर बिना रुके गुजरने के लिए ग्रीन संकेत दिया, लेकिन अप मुख्य लाइन को अप लूप लाइन से जोड़ने वाले क्रॉसओवर (क्रॉसओवर 17 ए/बी) को अप लूप लाइन पर सेट किया गया था; गलत सिगनलिंग के परिणामस्वरूप गाड़ी सं. 12841 अप लूप लाइन पर चली गई और अंततः वहां खड़ी मालगाड़ी (सं. एन/डीडीआईपी) के पीछे टकरा गई।

दुर्भाग्यपूर्ण बालासोर गाड़ी दुर्घटना में, कुल 296 व्यक्ति हताहत हुए थे।

(ङ): दुर्भाग्यपूर्ण बालासोर गाड़ी दुर्घटना में, प्रत्येक हताहतों के परिजनों को 10 लाख रुपए की बढ़ी हुई अनुग्रह राशि का भुगतान किए जाने की घोषणा की गई है। 03 अगस्त, 2023 तक अनुग्रह राशि के रूप में 25.20 करोड़ रुपये की राशि का भुगतान किया जा चुका है। रेलवे हताहतों या पीड़ितों के परिजनों को चोट की प्रकृति और प्रकार के आधार पर भी मुआवजा देता है। पीड़ितों या उनके आश्रितों द्वारा दायर मुआवजे संबंधी दावे के आवेदन पर रेल दावा न्यायाधिकरण (आरसीटी) द्वारा पारित डिक्री के अनुसार रेलवे द्वारा मुआवजे का भुगतान किया जाता है। दिनांक 04 अगस्त, 2023 तक की स्थिति के अनुसार, 2.49 करोड़ रूपये की राशि का भुगतान किया जा चुका है।

*****