सत्यमेव जयते

रेल दुर्घटना जाँच रिपोर्टों का सारांश

सारांशः 2025-26

रेल संरक्षा आयोग

नागर विमानन मंत्रालय

भारत सरकार

भूमिका

इस प्रकाशन में रेलवे दुर्घटनाओं से संबंधित जांच प्रतिवेदनों के सारांश सम्मिलित हैं, जिन्हें रेल संरक्षा आयुक्तों द्वारा तैयार किया गया है तथा इसमें रेलवे बोर्ड की टिप्पणियाँ भी शामिल हैं। यद्यपि इस दस्तावेज़ की तैयारी में पूर्ण सावधानी बरती गई है ताकि इसकी शुद्धता सुनिश्चित की जा सके, तथापि आयोग इस प्रकाशन में दी गई जानकारी के उपयोग से उत्पन्न किसी भी असुविधा, व्यय अथवा हानि/क्षति के लिए उत्तरदायी नहीं होगा।

रेल संरक्षा आयोग
नागर विमानन मंत्रालय
तृतीय तल, ट्रैफिक अकाउंट भवन,
स्टेट एंट्री रोड, नई दिल्ली - 110055

संक्षिप्ताक्षर

एसीपी	:	अलार्म चेन खींचना
ए.सी.टी.एम	:	प्रत्यावर्ती धारा कर्षण नियमावली
एडीईएन	:	सहायक मंडल अभियंता
एआरएमई	:	दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण
एआरटी	:	दुर्घटना राहत गाड़ी
बीजी	:	ब्रॉड गेज
बीजीएमएल	:	ब्रॉड गेज संशोधित लोडिंग
बीपी	:	ब्रेक पाइप
बीपीसी	:	ब्रेक पावर सर्टिफिकेट
कैमटेक	:	उच्च अनुरक्षण प्रौद्योगिकी केंद्र
सीएओ	:	मुख्य प्रशासनिक अधिकारी
सीबीसी	:	केंद्र बफर कपलर
सीबीई	:	मुख्य पुल अभियंता
सीसीआरएस	:	मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त
सीई/पीसीई	:	मुख्य अभियंता/प्रधान मुख्य अभियंता
सीआरआईएस	:	रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र
सीआरपीएफ	:	केंद्रीय रिजर्व पुलिस बल
सीआरएस	:	रेल संरक्षा आयुक्त
सीएसओ	:	मुख्य संरक्षा अधिकारी
सीटीई	:	मुख्य ट्रैक इंजीनियर
सीयूजी	:	बंद उपयोगकर्ता समूह
डीईएमयू	:	डीजल इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट
डीईएन/सीनियर डीईएन	:	मंडल अभियंता/वरिष्ठ मंडल अभियंता
डीएफडब्ल्यूओ	:	दोषपूर्ण वेल्ड अवलोकन
डीएफडब्ल्यूआर	:	दोषपूर्ण वेल्ड निष्कासन
डीजीएसपी/आईजीएसपी	:	पुलिस महानिदेशक/पुलिस महानिरीक्षक

डीएमयू	:	डीजल मल्टीपल यूनिट
डीएन	:	डाउन
डीआरएम	:	मंडल रेल प्रबंधक
डीआरटी	:	डबल रेल परीक्षक
डीएससी	:	मंडल सुरक्षा आयुक्त
ईएमयू	:	इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट
जीएण्डएसआर	:	सामान्य और सहायक नियम
जीसी	:	गेज/रूपांतरण
जीएम	:	महाप्रबंधक
जीआरपी	:	सरकारी रेलवे पुलिस
आईसीएफ	:	इंटीग्रल कोच फैक्ट्री
आईजीबीटी	:	इंसुलेटेड गेट बाइपोलर ट्रांजिस्टर
आईएमआर	:	तत्काल प्रतिस्थापन
आईओएच	:	मध्यवर्त जीर्णोद्धार
आईआरबीएम	:	भारतीय रेलवे पुल नियमावली
आईआरसीए	:	भारतीय रेलवे सम्मेलन संघ
आईआरआईसीईएन	:	भारतीय रेलवे सिविल इंजीनियर्स संस्थान
आईआरपीडब्ल्यूएम	:	भारतीय रेलवे रेलपथ नियमावली
आईआरटीएमटीसी	:	भारतीय रेलवे ट्रैक मशीन प्रशिक्षण केंद्र
केआरसीएल	:	कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड
एलईडी	:	प्रकाश उत्सर्जक डायोड
एलएचबी	:	लिंक हॉफमैन बुश
एमबीजी	:	संशोधित ब्रॉड गेज
एमजी	:	मीटर गेज
एमएलआर	:	मिड-लाइफ पुनर्वास
एनडीआरएफ	:	राष्ट्रीय आपदा मोचन बल
एनजी	:	नैरो गेज

एनएमआई	:	नेटवर्क प्रबंधन इंटरफ़ेस
ओबीएस	:	ऑन बोर्ड सर्विस सुपरवाइजर
ओईएम	:	मौलिक उपस्कर निर्माता
ओईएम	:	मौलिक उपस्कर निर्माता
ओएचई	:	ओवर हेड उपकरण
पी.वे	:	स्थायी मार्ग
पीए सिस्टम	:	सार्वजनिक सूचना प्रणाली
पीसीसीएम	:	प्रधान मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक
पीसीओएम	:	प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक
पीसीएससी	:	प्रधान मुख्य सुरक्षा आयुक्त
पीसीएसओ	:	प्रधान मुख्य संरक्षा अधिकारी
पीओएच	:	आवधिक जीर्णोद्धार
पीएससी	:	पूर्व-तनावित कंक्रीट
आरसीएफ	:	रेल कोच फैक्ट्री
आरडीएसओ	:	अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन
आरपीसी-IV	:	कोचिंग ट्रेन का संशोधित रखरखाव पैटर्न
आरपीएफ	:	रेलवे सुरक्षा बल
सेल	:	स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड
एसईजे	:	विस्तारित स्विच जोड़
एसएम/एएसएम	:	स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर
एसपीएआरएमई	:	स्व-चालित दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण
एसआरटी	:	सिंगल रेल परीक्षक
एसएस	:	स्टेशन अधीक्षक
एसएसई	:	वरिष्ठ खंड अभियंता
टीएमएस	:	ट्रैक प्रबंधन प्रणाली
टीपी	:	टेलीग्राफ पोस्ट
टीपीडब्ल्यूएस	:	गाड़ी सुरक्षा चेतावनी प्रणाली

टीआरआर	:	व्यापक रेल नवीकरण
टीडब्ल्यूआर	:	संपूर्ण वेल्ड नवीनीकरण
यूएसएफडी	:	अल्ट्रासोनिक दोष पहचान
वीसीबी	:	वैक्यूम सर्किट ब्रेकर
वीएचएफ	:	अति उच्च आवृत्ति

विषयवस्तु

अध्याय

क्रमांक	रेलवे दुर्घटनाएं	पृष्ठ
1	दिनांक 02.06.2024 को 03:16 बजे, उत्तर रेलवे के अम्बाला मंडल के साधूगढ़-सरहिंद स्टेशन के बीच, ईडीएफसी के न्यू सरहिंद स्टेशन पर आरटीपीआर लोड के साथ गाड़ी सं. अप जीवीजीएन लोड की पीछे से टक्कर और इंजन सं. 60059, जीवीजीएन के 09 बॉक्स एनएल और आरटीपीआर लोड के 04 माल डिब्बों के पटरी से उतरने के परिणामस्वरूप भारतीय रेल की अप और डाउन दिशा की ओर मेन लाइन बाधित हो गयीं इसके अलावा, पटरी से उतरे हुए इंजन सं. 60059 के साथ यात्री गाड़ी सं. 04681 अप (कोलकाता-जम्मू तवी हॉलिडे स्पेशल) के इंजन से टक्कर हुई, जिससे अप जीवीजीएन के दोनों लोको पायलटों को गंभीर चोटें आईं और सवारी गाड़ी का इंजन पटरी से उतर गया और उसके 02 सवारी डिब्बे क्षतिग्रस्त होने की घटना	1-9
2	दिनांक 30.07.2024 को माल गाड़ी सं. एन/जेबीसीटी का पटरी से उतरना और पटरी से उतरी माल गाड़ी सं. एन/जेबीसीटी के साथ गाड़ी सं. 12810 (हावड़ा - सीएसएमटी मेल) की साइड से टक्कर	10-13
3	दिनांक 30.03.2025 को पूर्व तटीय रेलवे के खुर्दा रोड मंडल में 12551 (कामाख्या एक्सप्रेस) के 11 डिब्बों एवं 01 पैंट्री कार का अवपथन	14-20

दुर्घटना – I

दिनांक 02.06.2024 को 03:16 बजे, उत्तर रेलवे के अम्बाला मंडल के साधूगढ़-सरहिंद स्टेशन के बीच, ईडीएफसी के न्यू सरहिंद स्टेशन पर आरटीपीआर लोड के साथ गाड़ी सं. अप जीवीजीएन लोड की पीछे से टक्कर और इंजन सं. 60059, जीवीजीएन के 09 बॉक्स एनएल और आरटीपीआर लोड के 04 माल डिब्बों के पटरी से उतरने के परिणामस्वरूप भारतीय रेल की अप और डाउन दिशा की ओर मेन लाइन बाधित हो गयीं इसके अलावा, पटरी से उतरे हुए इंजन सं. 60059 के साथ यात्री गाड़ी सं. 04681 अप (कोलकाता-जम्मू तवी हॉलिडे स्पेशल) के इंजन से टक्कर हुई, जिससे अप जीवीजीएन के दोनों लोको पायलटों को गंभीर चोटें आईं और सवारी गाड़ी का इंजन पटरी से उतर गया और उसके 02 सवारी डिब्बे क्षतिग्रस्त होने की घटना पर रेल संरक्षा आयुक्त की सांविधिक जांच रिपोर्ट का सार।

I. संक्षिप्त विवरण:

1.1 दुर्घटना

दिनांक 02.06.2024 को लगभग 02:57 बजे, गाड़ी संख्या अप जीवीजीएन लोड (इंजन संख्या 60059 डब्ल्यू.ए.जी.-12/एस.आर.ई.) ने एसबीजेएन अप एडवांस स्टार्टर सिगनल (एस-99) को पार किया तथा 03:11:50 बजे अप होम सिगनल (एस-1) को पीले आस्पेक्ट पर पार करते हुए लाइन संख्या 02 (कॉमन लूप लाइन) के लिए निर्धारित मार्ग से न्यू सरहिंद स्टेशन में प्रवेश किया। अप रियर स्टार्टर सिगनल संख्या एस-39 दिनांक 02.06.2024 को 01:06:54 बजे से लाल आस्पेक्ट में था।

लाइन संख्या 06 अर्थात सामान्य लूप लाइन पर गाड़ी संख्या आरटीपीआर (23379+23403) पहले से ही दिनांक 01.06.2024 को 00:40 बजे से खडी थी, जैसा कि न्यू सरहिंद स्टेशन के टीएसआर में दर्ज है। गाड़ी संख्या अप जी वी जी एन ने एस-39 सिगनल को खतरे की स्थिति में पार किया तथा पहले से खडी गाड़ी संख्या आर.टी.पी.आर. (23379+23403) से पीछे से टक्कर हो गई।

तत्पश्चात, गाड़ी संख्या अप जीवीजीएन का एक इंजन संख्या 60059 डब्ल्यू.ए.जी.-12, गाड़ी संख्या आरटीपीआर (23379+23403) के ब्रेक वैन पर चढ़ गया तथा अग्रिम इंजन पलट गया, जिसके परिणामस्वरूप सरहिंद- साधूगढ़ स्टेशनों के मध्य अंबाला-लुधियाना खंड, अंबाला मंडल, उत्तर रेलवे में डाउन एवं अप मुख्य लाइन तथा डी.एफ.सी.सी. मुख्य लाइन बाधित हो गई ।

दुर्घटना के तुरंत बाद, गाड़ी संख्या 04681 अप (कोलकाता-जम्मू तवी विशेष गाड़ी) 03:14 बजे साधूगढ़ स्टेशन से गुजरी। सरहिंद स्टेशन की ओर जाते समय होम सिगनल के

ऑन आस्पेक्ट में होने के दौरान, 03:17 बजे इंजन संख्या 33469 डब्ल्यू.ए.जी.-9/सी.एन.बी. की गाड़ी संख्या अप जी वी जी एन के इंजन संख्या 60059 डब्ल्यू.ए.जी.-12/एसआरई से पार्श्व(बगल से) टक्कर हो गई। गाड़ी संख्या 04681 के इंजन का एक बोगी के सभी पहियों सहित पटरी से उतरना हुआ तथा एक जीएसएलआरडी और एक डब्ल्यूजीएससीएन कोच, पलटे हुए इंजन संख्या 60059 के कारण उत्पन्न अवरोध से पार्श्व दिशा में क्षतिग्रस्त हुए।

II. दुर्घटना का कारण:

अब तक उपलब्ध तथ्यों, सामग्री और पारिस्थितिक साक्ष्यों पर सावधानीपूर्वक विचार करने के बाद, मैं इस निष्कर्ष पर पहुँचा हूँ कि दिनांक 02.06.2024 को लगभग 03:16 बजे ईडीएफसी के न्यू सरहिंद स्टेशन पर अप दिशा की ओर रेलगाड़ी सं. जीवीजीएन लोड और आरटीपीआर लोड के बीच पीछे से टक्कर होने और इंजन सं. 60059 और जीवीजीएन के 09 बीओएक्सएनएल तथा आरटीपीआर लोड के 04 माल डिब्बों के पटरी से उतरने के परिणामस्वरूप, भारतीय रेल की अप और डाउन दिशा की ओर मेन लाइन बाधित हो गयी और अम्बाला मंडल के साधूगढ़ और सरहिंद स्टेशनों के बीच यात्री गाड़ी सं. 04681 अप (कोलकाता-जम्मू तवी हॉलिडे स्पेशल) के इंजन से टक्कर हुई, क्योंकि लोको पायलट और सहायक लोको पायलट न्यू सरहिंद होम सिगनल के पास आते समय सो गए, जिसके परिणामस्वरूप लूप लाइन स्टार्टर सिगनल एस 39 ओवरशूट हो गया और वहां खड़ी हुई अप आरटीपीआर लोड के साथ टक्कर हो गई।

इस दुर्घटना को "रेल कर्मचारी की विफलता और प्रणालीगत विफलता" की श्रेणी में वर्गीकृत किया गया है।

III. टिप्पणियाँ एवं अनुशंसाएं :

3.0

रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा की गई टिप्पणियाँ एवं अनुशंसाएं तथा रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई निम्नानुसार प्रस्तुत हैं:

3.1

(क) अनुशंसा:

लोको पायलट को गाड़ी चलाते समय सतर्कता सुनिश्चित करने के लिए सतर्कता नियंत्रण उपकरण (वीसीडी) प्रौद्योगिकी सहायता के तौर पर प्रदान किया गया है। लेकिन वीसीडी के कार्य करने के बावजूद खतरे का सिगनल पार करने (स्पैड) की घटनाएँ हो रही हैं। ऐसा इसलिए होता है क्योंकि मौजूदा वीसीडी प्रौद्योगिकी लोको पायलट की वास्तविक सतर्कता या उनींदापन की स्थिति के संदर्भ में व्यवहारिक स्थिति की निगरानी नहीं कर रही है। रेलवे को वीसीडी की पुनर्रचना करनी चाहिए ताकि यह लोको पायलट के थकान, सूक्ष्म-नींद और उनींदापन के व्यवहारिक मापदंडों के अतिरिक्त इनपुट लेकर लोको पायलट की उनींदापन का पता लगा सके।

(ख) रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई :

वीसीडी को अधिक प्रभावी बनाने के लिए, वीसीडी एकनॉलेजमेंट स्विच के स्थान को पैर संचालित पेडल स्विच से बदलकर हाथ से संचालित पुश बटन में संशोधित किया गया है, जिसे सूक्ष्म-नींद की स्थिति में लयबद्ध परिचालन को रोकने के लिए लोको पायलट के हाथ के पास ड्राइविंग डेस्क पर लगाया गया है। यह संशोधन वांछित उद्देश्य को पूरा करता है। यह संशोधन भारतीय रेल के थ्री फेज़ 99.4% बिजली रेल इंजन में पहले ही पूरा हो चुका है (कुल 9627 रेल इंजनों में से 9566 में लगाया गया)। डब्ल्यूएजी12बी श्रेणी के रेल इंजनों (दुर्घटना में शामिल) में भी इसी तरह का संशोधन किया गया है, और अब तक कुल बेड़े का 77.5% में संशोधन किया गया है (कुल 498 रेल इंजन में से 386 में किए गए)। इसके अतिरिक्त, लोको पायलट के उनींदेपन/सतर्कता की कमी का पता लगाने और उसे तुरंत सचेत करने के लिए रेल चालक सहायता प्रणाली (आरडीएएस) को चल स्टॉक के लिए आईपी आधारित वीएसएस की नवीनतम विशिष्टियों में एक कार्यात्मक आवश्यकता के रूप में शामिल किया गया है।

3.2

(क) अनुशंसा:

न्यू सरहिंद स्टेशन पर सिगनल अंतर्पाशन(इंटरलॉकिंग) ब्लॉक लाइन पर बिना किसी पृथक्करण के सिगनल आवागमन की अनुमति देता है, जो डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर सामान्य नियम पैरा 68 के प्रावधानों के विपरीत है।

i. न्यू सरहिंद स्टेशन और DFCCIL के अन्य सभी स्टेशनों के सिगनल अंतर्पाशन जहां एक जैसी स्थिति हो, को आशोधित किया जाना चाहिए ताकि पहली लूप लाइन के लिए सिगनल केवल तभी दिया जाए जब लूप लाइन जहां से गाड़ी आने वाली है, अधिक लंबी

लूप लाइन से पृथक हो और स्टेशन संचालन नियम में स्पष्ट रूप से निर्धारित किया जाना चाहिए।

ii. दीर्घकालिक उपाय के रूप में, डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (DFC) के स्टेशन यार्ड जिन्हें लंबे लूप के साथ बनाया गया है, उन्हें लंबे लूपों के लिए रेलवे बोर्ड के दिनांक 20.12.2016 के संख्या 2012/पीएल/9/2 के तहत परिपत्र मानक लेआउट के अनुसार वास्तविक पृथक्करण की व्यवस्था के साथ आशोधित किया जाए।

(ख) रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई :

डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर रेलवे (डीएफसीआर) समान्य नियम 68 (2) के प्रावधान स्टेशन संचालन नियम में शामिल किया गया है। योजनागत आवागमन के मामले में, डीएफसीआर सामान्य एवं सहायक नियम संख्या 70 (गाड़ी को सीधे लाइन पर लाने के लिए होम सिगनल को ऑफ करने/देने) के नियम के अनुपालन के अनुसार, लंबे लूप के पिछले भाग में गाड़ी के लाइन पर आने पर सिगनल ऑफ करने से पहले पर्याप्त दूरी सुनिश्चित की जा रही है। डीएफसीआर सामान्य नियम 76 और डीएफसी मुख्यालय के दिनांक 11.02.2021 के संरक्षा आदेश संख्या 01/2021 के अनुसार एक साथ आवागमन की अनुमति दी गई है। उपरोक्त के अलावा, रेलवे बोर्ड ने दिनांक 31/07/2023 के पत्र संख्या 2021/सेफ्टी(एएंडआर)/19/49-पार्ट.I.NDLS के तहत सामान्य नियम पैरा में संशोधन की राजपत्र अधिसूचना जारी की है, जहां सामान्य नियम के पैरा 3.47 में निम्नलिखित उप नियम जोड़ा गया है: "एक समय में एक से अधिक गाड़ियों के लिए सिगनल ऑफ करना, जब दो या दो से अधिक गाड़ियां एक साथ किसी भी दिशा से आ रही हों, तो गैर-पृथक लाइनों पर अनुमति दी जा सकती है; विशेष अनुदेशों के तहत जब नियम 3.40 के तहत पर्याप्त दूरी की आवश्यकताएं पूरी हो जाती हैं; और अनुमोदित विशेष अनुदेशों के तहत जब नियम 3.40 के तहत पर्याप्त दूरी की आवश्यकताएं पूरी नहीं होती हैं।" न्यू सरहिंद स्टेशन और अन्य सभी स्टेशनों पर अंतर्पाशन का वर्तमान डिजाइन डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (DFC) के सामान्य एवं सहायक नियम में निहित मौजूदा अनुदेशों और समय-समय पर जारी संरक्षा परिपत्रों के अनुसार है। पॉइंट डाले बिना अंतर्पाशन में बदलाव के लिए पूरे डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड में एसआईपी, आरसीटी, एसडब्ल्यूआरडी, एसडब्ल्यूआर, सेलेक्शन टेबल, वीडीयू लेआउट में बदलाव की आवश्यकता होगी। वास्तविक पृथक्करण के प्रावधान के लिए लंबे लूप में संशोधन विशेष रूप से चालक दल बदलने के प्वाइंट पर यार्ड लचीलेपन को 25% तक गंभीर रूप से प्रतिबंधित करेगा। साथ ही, लेआउट में अपेक्षित परिवर्तन करने में महत्वपूर्ण समय और संसाधन का उपभोग होगा। दीर्घकालिक रूप से, डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड पर स्वचालित रेल सुरक्षा प्रणाली का प्रावधान किया जा रहा है जो ऐसी सभी बाधाओं को दूर करेगा।

3.3

(क) अनुशंसा:

सभी लोको पायलटों और रेलगाड़ी प्रबंधकों के लिए वॉकी-टॉकी सेट की उपलब्धता, जो संरक्षा के लिए महत्वपूर्ण वस्तु है, हर समय सुनिश्चित की जानी चाहिए। रेल प्रशासन को लोको पायलटों और रेलगाड़ी प्रबंधकों के लिए वॉकी-टॉकी सेट की संख्या की कमी को तुरंत पूरा करना चाहिए।

(ख) रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई :

नोट कर लिया गया है। वॉकी-टॉकी के लिए डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड में मासिक निरीक्षण अभियान शुरू किया गया है।

3.4

(क) अनुशंसा:

पर्यवेक्षी अधिकारियों द्वारा लोको पायलटों की निगरानी अधिक गहन और प्रभावी होनी चाहिए। लोको पायलट गुड्स के व्यवहार का आकलन, उनकी काउंसलिंग और उनकी सतर्कता सुनिश्चित करने के उपाय शीघ्रातिशीघ्र किए जाने चाहिए। वर्तमान मामले में लोको पायलट गुड्स और सहायक लोको पायलट दोनों क्रमशः तीसरे और दूसरे दिन लगातार रात्रि ड्यूटी कर रहे थे, यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि लोको पायलटों में से एक को लगातार रात्रि ड्यूटी पर नहीं होना चाहिए।

(ख) रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई :

लोको पायलट की निगरानी और मूल्यांकन के लिए अनुदेश पहले से ही बोर्ड के दिनांक 29.03.2007 के पत्र सं.97/सेफ्टी-आई/23/15 के तहत लागू हैं। इन अनुदेशों के आधार पर, लोको पायलट को फुटप्लेट के दौरान परामर्श और निगरानी के विभिन्न स्तरों के लिए वर्गीकृत किया जाता है। फुट प्लेटिंग के माध्यम से निगरानी के लिए एमआईएस रिपोर्ट भी चालक दल प्रबंधन प्रणाली में उपलब्ध है। बहरहाल, इस मामले में, लोको पायलट और सहायक लोको पायलट निरंतर रात्रि ड्यूटी के मानदंडों के अंतर्गत थे, अर्थात "रनिंग स्टाफ के लिए निरंतर रात्रि ड्यूटी को मुख्यालय की ओर चौथी रात के साथ 4 रातों तक सीमित किया जाना चाहिए" जो बोर्ड के दिनांक 13.10.2016 के पत्र संख्या ई(एलएल)/2016/एचपीसी/7 के अनुसार निर्धारित है।

3.5

(क) अनुशंसा:

परिचालन कर्मचारियों को योग्यता प्रमाण पत्र जारी करने के संबंध में रेलवे के व्यापक अनुदेश हैं, परंतु डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर नेटवर्क पर इनका अनुसरण नहीं किया गया है। डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर पर तैनात स्टेशन मास्टर और सेक्शन कंट्रोलर की योग्यता की समीक्षा भारतीय रेल द्वारा उपयोग किए जाने वाले समान मानदंडों के आधार पर की जानी चाहिए और कर्मचारियों को उचित प्रशिक्षण दिया जाना चाहिए ताकि वे उन्हें सौंपे गए कर्तव्यों के निष्पादन में सक्षम हो सकें।

(ख) रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई :

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के कर्मचारियों को निर्धारित प्रशिक्षण मॉड्यूल के अनुसार डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर सुविधा केंद्र (हेवी हॉल इंस्टिट्यूट, नोएडा) में प्रशिक्षण दिया जाता है, जो भारतीय रेल के प्रशिक्षण मॉड्यूल के समान है।

3.6

(क) अनुशंसा:

आपदा प्रबंधन के लिए, क्षेत्रीय रेलवे की सलाह से डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड द्वारा व्यापक अनुदेश स्पष्ट रूप से जारी किए जाने चाहिए, जिसमें यह निर्दिष्ट किया जाए कि दुर्घटनाओं/आपात स्थितियों की घटना में स्टेशन मास्टर, कंट्रोलर, टीपीसी और अन्य गाड़ी परिचालन कर्मचारियों द्वारा कौन-कौन से कदम उठाए जाने हैं। इसके अलावा, डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (डी ऍफ़ सी) के नेटवर्क पर आवधिक मॉक ड्रिल आयोजित किए जाने चाहिए।

(ख) रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई :

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (डी ऍफ़ सी) पर वर्तमान में तैनात रनिंग स्टाफ जिसमें पर्यवेक्षक भी शामिल हैं, भारतीय रेल के कर्मचारी हैं और डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर क्षेत्र में कार्य करने हेतु संबंधित क्षेत्रीय रेलवे द्वारा सभी प्रासंगिक नियमों और विनियमों के लिए प्रशिक्षित किए गए हैं। उत्तर रेलवे ने जिसका चालक दल इस घटना में शामिल था, दिनांक 23.02.2026 के पत्र सं. ट्रेक्शन-40/आरएस/67/4/सीआरएस/रिकमंड/3016/पार्ट-। के तहत इसकी पुष्टि की है। रेलवे बोर्ड ने दिनांक 05.03.2022 को भारतीय रेल में रेलपथ पर गाड़ी के पटरी से उतरने या इसके विलोमतः डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड रेलपथ के अतिलंघन के संबंध में संबंधित क्षेत्रीय रेलों को अनुदेश जारी किए हैं। इसके अलावा, डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड ने प्रतिक्रिया समय अनुमानित आगमन समय के साथ निजी क्रेन ऑपरेटर/आपातकालीन मशीनरी के लिए अद्यतन निर्देशिका प्रस्तुत की है।

3.7

(क) अनुशंसा:

दुर्घटना स्थल की ओर जाने वाली मेल एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 12446, जो डाउन दिशा की ओर थी, सरहिंद स्टेशन से प्रस्थान के बाद शिरोपरि उपस्कर के ट्रिप हो जाने के कारण रोकी जा सकी, क्योंकि दुर्घटना में शिरोपरि उपस्कर को नुकसान पहुँचा था। रेलवे द्वारा उपयुक्त अनुदेश जारी किए जाने चाहिए ताकि किसी भी बड़ी दुर्घटना जैसे टक्कर/मध्य भाग पर गाड़ियों का पटरी से उतरना/स्टेशन यार्ड में चल रही गाड़ियों का पटरियों से उतरना और दोनों नेटवर्क पर आग आदि की स्थिति में आसन्न लाइनों (जहां भी लागू हो भारतीय रेल और डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर) के शिरोपरि उपस्कर को तुरंत बंद किया जाए, ताकि आसन्न लाइनों पर अतिलंघन के कारण संभावित दुर्घटना से बचा जा सके।

(ख) रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई :

जीजीएम/ईएल/टीएस/ईआईजी/सीओ ने दिनांक 25.07.24 के पत्र संख्या एचक्यू/ईएल/टीएस/टीआरडी के तहत दोहराया है कि ओसीसी में कार्यरत सीटीपीसी और टीपीसी द्वारा समीपवर्ती लाइन के शिरोपरि उपस्कर को बंद किया जाए। अनुदेश पहले ही डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर साधारण एवं सहायक नियम 269 और दुर्घटना नियमावली पैराग्राफ संख्या 702 में मौजूद हैं। दिनांक 30.10.24 को महाप्रबंधक यांत्रिक एवं संरक्षा द्वारा पीसीएसओ/उरे को भी पत्र भेजा गया है। दिनांक 30.10.24 को महाप्रबंधक यांत्रिक एवं संरक्षा द्वारा सभी सीजीएम/ डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड को पत्र भेजा गया।

3.8

(क) अनुशंसा:

जहां भारतीय रेल की चालू लाइनें डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर लाइनों के समीप हैं और एक-दूसरे के संरक्षा क्षेत्र का अतिलंघन कर रही हैं, वहां डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर और भारतीय रेल की पटरियों के बीच क्रैश बैरियर की तरह कठोर बाड़ लगानी चाहिए।

(ख) रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई:

इस मामले की विस्तार से जांच की गई है, और यह प्रतीत होता है कि क्रैश बैरियर/कठोर बाड़ दुर्घटनाओं/गाड़ी का पटरी से उतरने के दौरान गाड़ी के जोरदार टक्कर को सहन नहीं कर सकती। इसलिए, डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड पर इस प्रावधान की योजना नहीं बनाई गई है। इन स्थलों पर, की-मैन द्वारा दैनिक रूप से गश्त लगाई जाए क्योंकि यह फिटिंग में कमी आदि के अलावा कई सुरक्षा और संरक्षा पहलुओं को कवर करती है।

3.9

(क) अनुशंसा:

डेटा लॉगर, स्टेशन मास्टर क्लॉक, सेक्शन/टीपीसी नियंत्रण और लोकोमोटिव इवेंट रेकॉर्डर क्लॉक का समय समन्वित होना चाहिए।

(ख) रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई :

नोट कर लिया गया है। इसकी जांच दोनों गलियारों में सभी इकाइयों द्वारा की गई है। इस संबंध में, दिनांक 25.11.2024 को सीजीएम/डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड को एक पत्र जारी किया गया था।

3.10

(क) अनुशंसा:

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर प्रशासन को एक अभियान शुरू करना चाहिए ताकि स्टेशन मास्टर कमरे में ऑपरेटिंग टेबल पर 25-वाट वीएचएफ उपकरण की पहचान की और उसकी उपलब्धता सुनिश्चित की जा सके। वीएचएफ सेट को ऑपरेटिंग टेबल से दूर नहीं रखा जाना चाहिए।

(ख) रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई :

नोट कर लिया गया है। इसकी जांच दोनों गलियारों में सभी इकाइयों द्वारा की गई है। इस संबंध में, दिनांक 25.11.2024 को सीजीएम/डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड को एक पत्र जारी किया गया था।

3.11

(क) अनुशंसा:

दुर्घटना इतनी भीषण थी कि डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर स्टेशन यार्ड के सभी रेलपथ और साथ ही भारतीय रेल नेटवर्क की दोनों बड़ी लाइनें बाधित/प्रभावित हुईं और यहां तक कि एक माल डिब्बा लगभग नष्ट हो गया और दुर्घटना स्थल पर दर्ज प्रारंभिक संयुक्त टिप्पणियों में इसका कोई लेखा-जोखा नहीं था। यदि अप और डाउन दिशा की ओर जाने वाली दोनों यात्री गाड़ियां संयोग से बच नहीं पातीं तो इसके परिणाम बहुत गंभीर होते। चूंकि डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के स्टेशन यार्ड भारतीय रेल के मध्य-खंड में पड़ते हैं और डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के रेलपथ भारतीय रेल के रेलपथ के समानांतर हैं, इसलिए, डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर को केवल माल प्रणाली के रूप में नहीं माना जाना चाहिए, इसके निरीक्षण, अनुरक्षण और कार्य के मानक को बढ़ाकर भारतीय रेल की यात्री गाड़ी कार्यप्रणाली के समान करना चाहिए।

(ख) रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई :

रेलवे बोर्ड के दिनांक 26.03.24 के पत्र संख्या 2024/इन्फ्रा/17/4 में विभिन्न शाखाओं (विद्युत, यांत्रिक, सिगनल एवं दूरसंचार, परिचालन और व्यावसायिक) में प्रशिक्षण मॉड्यूल की समीक्षा का अनुदेश दिया गया था। इस आधार पर, डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड प्रशिक्षण मॉड्यूल को भारतीय रेल के साथ संरेखित करने के उद्देश्य से डीएफसीसी में महाप्रबंधक स्तर के अधिकारियों की एक समिति का गठन किया गया था। तत्पश्चात, सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से विभाग के प्रशिक्षण मॉड्यूल को संशोधित और जारी किया गया है। सिविल कर्मचारियों को भारतीय रेल सिविल इंजीनियरिंग संस्थान, पुणे और हेवी हॉल इंस्टिट्यूट में प्रशिक्षण दिया जाता है, जबकि अन्य विभागों को एचएचआई, नोएडा में प्रशिक्षण दिया जाता है। गाड़ी परिचालन डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर सामान्य नियम (दुर्घटना, परिचालन और ब्लॉक वर्किंग नियमावली के साथ 10 अगस्त, 2018 को अधिसूचित) का अनुपालन करता है। यांत्रिक, सिगनल एवं दूरसंचार और विद्युत विभागों के लिए निरीक्षण कार्यक्रम डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड में परिचालन के स्तर को ध्यान में रखते हुए बड़े पैमाने पर भारतीय रेल की कार्यप्रणाली के अनुरूप हैं। संरक्षा सुनिश्चित करने हेतु अनुरक्षण नियमावली और मूल उपकरण निर्माता (ओईएम) अनुदेश का पालन किया जा रहा है। एक समान संपत्तियों के लिए उपकरणों पर ध्यान देने की बारंबारता, और अनुरक्षण के दौरान की जाने वाली गतिविधियों का विवरण भारतीय रेल पर प्रचलित प्रथाओं के आधार पर अपनाया गया है। नए रेलपथ डिजाइन के कारण डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड में की-मैन द्वारा निरीक्षण हर दूसरे दिन होता है (भारतीय रेल इसे प्रतिदिन करती है) (डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर यार्ड में फिशप्लेट जोड़ मौजूद नहीं हैं, क्योंकि डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर केवल वेल्डिंग योग्य क्रॉसिंग का उपयोग कर रहा है)। इस कारण से, ढीले/भली-भांति फिटिंग न होने जैसे मामले बहुत कम हैं। इसलिए, की-मैन निरीक्षण बारंबारता को कम करके हर दूसरे दिन कर दिया गया है। लूप लाइन और साइडिंग में प्वाइंटों और क्रॉसिंग के लिए वर्तमान निरीक्षण कार्यसूची डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड में खंड के अनुसार रोटेशन में वर्ष में एक बार तथा भारतीय रेल में खंड के अनुसार 6 माह में एक बार है। सिगनल एवं दूरसंचार के साथ संयुक्त निरीक्षण एकीकृत अनुरक्षण उप-डिपो (आईएमएएसडी) में प्रभारी स्तर पर हर 3 माह में नियमित रूप से किया जाता है। इसलिए, वर्तमान निरीक्षण बारंबारता को पर्याप्त माना जाता है।

दुर्घटना – II

दिनांक 30.07.2024 को माल गाड़ी सं. एन/जेबीसीटी का पटरी से उतरना और पटरी से उतरी माल गाड़ी सं. एन/जेबीसीटी के साथ गाड़ी सं. 12810 (हावड़ा - सीएसएमटी मेल) की साइड से टक्कर पर रेल संरक्षा आयुक्त की सांविधिक जांच रिपोर्ट का सार |

I. संक्षिप्त विवरण:

1.1 दुर्घटना

(i) दिनांक 30.07.2024 को मालगाड़ी संख्या एन/जे.बी.सी.टी., इंजन संख्या 34056/074 (बीआईए), 57+1 लोड, क्लिंकर से लदी हुई, 03:33:22 बजे डाउन मुख्य लाइन से बीआरएम स्टेशन से रवाना हुई।

(ii) मालगाड़ी संख्या एन/जे.बी.सी.टी. के 20वें वैगन की पिछली ट्रॉली, किमी 300.767 (ओ.एच.ई. मास्ट संख्या 300/22-24) पर प्वाइंट संख्या 103ए (बीआरएम) के स्टॉक रेल जॉइंट के पास, ट्रेलिंग दिशा में गुजरते समय पटरी से उतर गई।

(iii) गाड़ी संख्या 12810 अप हावड़ा-सी.एस.एम.टी. मेल/एक्सप्रेस, इंजन संख्या 37077 (टाटा), लोड 22/44, लगभग 03:35 बजे अप मुख्य लाइन से राजखरसवां (आरकेएसएन) डब्ल्यू/आउटर स्टेशन से रवाना हुई।

(iv) राजखरसवां-बीआरएम स्टेशनों के मध्य अप मुख्य लाइन से गुजरते समय गाड़ी संख्या 12810 की पार्श्व टक्कर, डाउन मुख्य लाइन पर किमी 299.088 पर पड़े मालगाड़ी संख्या एन/जे.बी.सी.टी. के 20वें पटरी से उतरे वैगन से हुई, जो अप मुख्य लाइन के ट्रैक में अतिक्रमण कर रहा था।

(v) अप लाइन पर गाड़ी संख्या 12810 की डाउन लाइन पर मालगाड़ी संख्या एन/जे.बी.सी.टी. से हुई पार्श्व टक्कर के परिणामस्वरूप गाड़ी संख्या 12810 के 18 कोच, पावर कार तथा इंजन पटरी से उतर गए।घटना के दौरान मालगाड़ी संख्या एन/जे.बी.सी.टी. के कुल 8 वैगन पटरी से उतर गए। इस पटरी से उतरने के कारण बी.आर.एम. और राजखरसवां के मध्य अप लाइन, डाउन लाइन तथा तीसरी लाइन अवरुद्ध हो गई।

II. दुर्घटना का कारण:

वैगन नंबर एनसीआर 12130660344 /बॉक्सएनएचएसएम1 के तीसरे एक्सल के बाएं पहिये पर एडाप्टर का स्थान परिवर्तन हुआ तथा बेयरिंग के लिए लगे कैप स्क्रू सर्विस के दौरान टूट गए। बड़ाबम्बू स्टेशन पर प्वाइंट नंबर 103ए के स्टॉक रेल ज्वाइंट के आसपास ट्रैक पर स्लीपर और फिटिंग, ट्रेन संख्या एन/जेबीसीटी के गुजरने के दौरान ट्रैक को अपनी स्थिति में बनाए रखने और रेल के घूमने का विरोध करने में विफल रहीं। ट्रेन संख्या एन/जेबीसीटी का चालक दल न केवल समय पर ट्रेन में असामान्य घटना का पता लगाने में विफल रहा, बल्कि हेड लाइट बंद करने और आने वाली ट्रेन नंबर 12810 को लाल बत्ती दिखाने में भी विफल रहा

III. टिप्पणियाँ एवं अनुशंसाएं :

3.0

रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा की गई टिप्पणियाँ एवं अनुशंसाएं तथा रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई निम्नानुसार प्रस्तुत हैं:

3.1

(क) अनुशंसा:

महत्वपूर्ण अनुप्रयोगों में फास्टनरों का पुनः उपयोग उचित नहीं है। इसलिए, आरओएच के दौरान सीटीआरबी के कैप स्क्रू को अवश्य बदला जाना चाहिए।

(ख) रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई :

यदि माल डिब्बों के आरओएच के दौरान सीटीआरबी को हटाया जाता है तो माल डिब्बों के आरओएच के दौरान आवश्यक परिवर्तन मद सूची में शामिल करने के लिए एंड कैप स्क्रू की अनुशंसा की गई। इस संबंध में सभी क्षेत्रीय रेलों को दिनांक 10.04.2026 के बोर्ड के पत्र सं. 2003/एम(एन)/951/22 (ई-3322865) के माध्यम से दिशा-निर्देश जारी किए गए हैं।

3.2

(क) अनुशंसा:

एंड कैप स्क्रू की सामग्री के विशिष्टियों में स्वीकृति मानदंड में "इन्क्लूशन रेटिंग" शामिल होनी चाहिए क्योंकि मिश्र धातु की गुणवत्ता के लिए महत्वपूर्ण है।

(ख) रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई :

बोर्ड के दिनांक 20.11.2025 के पत्र सं. 2023/एम(सेफ्टी)/7/10/1 (ई-3448752) के माध्यम से आरडीएसओ को एंड कैप स्क्रू के विनिर्देशों में स्वीकृति मानदंडों में "इन्क्लूशन रेटिंग" की जांच करने के लिए कहा गया है।

3.3

(क) अनुशंसा:

ट्रैक नवीनीकरण कार्यों की मंजूरी के लिए प्रस्ताव पहले से शुरू किए जाने चाहिए ताकि ट्रैक के सभी घटक निर्धारित सेवा जीवन के भीतर हों और परिसंपत्तियों की विश्वसनीयता से समझौता न हो। इसके अलावा, देरी के कारणों की पहचान करने और उनका समाधान करने के लिए, स्वीकृत ट्रैक नवीनीकरण कार्यों की प्रगति की बारीकी से निगरानी की जानी चाहिए।

(ख) रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई :

दिनांक 18.10.2024 के रेलवे बोर्ड के पत्र सं. 2024/सीई-II/सीआरएस/12810 के माध्यम से समय पर कार्य की स्वीकृति के संबंध में दिशा-निर्देश जारी किए गए हैं। उक्त पत्र का पैरा 2 निम्नानुसार है: "क्षेत्रीय रेलों को ट्रैक नवीनीकरण कार्यों का प्रस्ताव बहुत पहले ही शुरू किए जाने चाहिए ताकि परिसंपत्ति का जीवन पूरा होने पर मंजूरी उपलब्ध हो। इससे अतिदेय स्थिति में परिसंपत्ति उपयोग को कम करने में सहायता प्राप्त होगी।" ट्रैक नवीनीकरण के लिए कार्य की मंजूरी के लिए भी यही सिद्धांत अपनाए जा रहे हैं।

3.4

(क) अनुशंसा:

वैगनों में ओवरलोडिंग 'वजन बिल-रसीद' में दिखाई देनी चाहिए और रेल और पुलों सहित आधारभूत संरचनाओं पर अत्यधिक दबाव से बचने के लिए ऐसे वैगनों की आवाजाही के निर्देशों का सख्ती से पालन किया जाना चाहिए।

(ख) रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई :

तौल का ब्यौरा वे-ब्रिज से मालभाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली को भेजा जाता है। तदनुसार, माल डिब्बों का वजन भार शीट में मापा जाता है, जिसमें ओवरलोडिंग का ब्यौरा, यदि कोई हो, भी शामिल है। ओवरलोड माल डिब्बों के भार समायोजन और दंडात्मक शुल्क लगाने के लिए वाणिज्यिक निदेशालय के दिशा-निर्देश भी निर्धारित किए गए हैं। इसके अलावा, दिनांक 30.01.2025 के पत्र सं. 2013/टीटी-वी/25/वे-ब्रिज के माध्यम से, सभी क्षेत्रीय रेलों के प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक को ओवरलोड माल डिब्बों के भार समायोजन और आवाजाही के संबंध में निर्देशों का सख्ती से अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए दोहराया गया है।

3.5

(क) अनुशंसा:

सभी लोकोमोटिव में स्पीडोमीटर के लिए समय निर्धारण को जीपीएस के साथ सिंक्रनाइज़ किया जाना चाहिए ताकि घटनाओं के अनुक्रम को अन्य स्थानों पर रखे गए इवेंट लॉग के साथ सहसंबद्ध किया जा सके।

(ख) रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई :

यह मई-2024 से जनवरी-2025 तक परीक्षण के आधार पर एक लोको पर लगाया गया है। रिकॉर्डिंग संतोषजनक पाई गई है। दिनांक 01.04.25 को आरडीएसओ द्वारा ईएल/2.2.9/10 के तहत मौजूदा स्पीडोमीटर में आशोधन के लिए मसौदा मोडीफिकेशन शीट और नए स्पीडोमीटर के प्रापण के लिए मसौदा विशिष्टि जारी की गए।

3.6

(क) अनुशंसा:

आईआरएसओडी के अध्याय-II, अनुसूची-I के आइटम-1 (i) के सभी उल्लंघनों की पहचान की जानी चाहिए और सुधार होने तक उपयुक्त गति प्रतिबंध लगाए जाने चाहिए।

(ख) रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई :

IRSOD के अनुसूची-I, अध्याय-II की मद (i) के सभी उल्लंघनों की पहचान कर उन्हें सुधार दिया गया है। अब, बड़ाबाम्बो-राजखरसावन खंड में ट्रैक सेंटर को कम से कम 4265 मि.मी. का बनाया गया है।

दुर्घटना-III

दिनांक 30.03.2025 को पूर्व तटीय रेलवे के खुर्दा रोड मंडल में 12551 (कामाख्या एक्सप्रेस) के 11 डिब्बों एवं 01 पैंट्री कार के अवपथन के संबंध में रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा की गई सांविधिक जांच रिपोर्ट का सार।

I. संक्षिप्त विवरण :

1.1 दुर्घटना

(i) गाड़ी संख्या 12551 ने दिनांक 29.03.2025 को दक्षिण पश्चिम रेलवे के एसएमवीटी बेंगलुरु स्टेशन से अपनी यात्रा प्रारंभ की तथा यह पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के कामाख्या स्टेशन के लिए जा रही थी। गाड़ी को दुव्वाडा होते हुए पूर्व तटीय रेलवे में प्राप्त किया गया तथा यह 11.01 बजे भुवनेश्वर पहुँची, जहाँ 11.13 बजे प्रस्थान करने से पूर्व नए चालक दल (क्रू) ने गाड़ी का कार्यभार ग्रहण किया।

(ii) गाड़ी पूर्णतः वातानुकूलित थी तथा इसका परिचालन डब्लूएजी -9एचसी लोकोमोटिव द्वारा किया जा रहा था और कुल लोड 23 एलएचबी कोचों का था। डब्लूएजी -9एचसी लोकोमोटिव की अधिकतम अनुमेय गति 100 किमी/घंटा होने के कारण, खंडीय अधिकतम गति 130 किमी/घंटा के विपरीत गाड़ी की गति 100 किमी/घंटा तक सीमित थी।

(iii) गाड़ी लगभग 11.52 बजे केएनपीआर स्टेशन से गुजरी तथा खुर्दा रोड मंडल के केएनपीआर-एनआरजी खंड में डाउन लाइन पर दुर्घटनाग्रस्त हो गई।

(iv) लगभग 11.54 बजे, जब गाड़ी 85 किमी/घंटा की गति से चल रही थी, तब किमी 401.321 पर गाड़ी के अवपथन की घटना हुई।

(v) लोकोमोटिव तथा उसके ठीक पीछे के छह कोच अप्रभावित रहे, जबकि दुर्घटना के दौरान 7वें कोच से आगे के गाड़ी के 12 कोच पटरी से उतर गए।

(vi) उक्त खंड की अप लाइन यातायात के लिए खुली थी तथा अवपथन की घटना से वह प्रभावित नहीं हुई।

II. **दुर्घटना का कारण :**

अब तक पूर्व तटीय रेलवे द्वारा प्रस्तुत किए गए सभी साक्ष्यों, अभिलेखों, स्थल निरीक्षण के दौरान किए गए अवलोकनों तथा प्रस्तुत किए गए अन्य परिस्थितिजन्य साक्ष्यों पर सावधानीपूर्वक विचार करने के उपरांत, मैं इस निष्कर्ष पर पहुँचा हूँ कि दिनांक 30.03.2025 को लगभग 11:54 बजे पूर्व तटीय रेलवे के खुर्दा मंडल में सीटीसी-बीएचसी खंड के केएनपीआर-एनआरजी के बीच बीजी, विद्युतीकृत डबल लाइन ऑटो सिग्नलिंग खंड में किमी 401/2-14 पर गाड़ी संख्या 12551 (एसएमवीबी-केवाईक्यू एसी सुपरफास्ट) एक्सप्रेस की दुर्घटना 'गाड़ी संचालन

में त्रुटि' के कारण हुई, अर्थात रेलवे के इंजीनियरिंग विभाग की ओर से निम्नलिखित विफलताओं के कारण हुईं:

(i) आईआरपीडब्ल्यूएम के पैरा 345 तथा परिशिष्ट 3/10 में पथ अनुरक्षण गतिविधियों के विनियमन एवं न्यूनतम स्तर के पर्यवेक्षण के संबंध में किए गए प्रावधानों का अनुपालन न किया जाना।

(ii) आईआरपीडब्ल्यूएम के पैरा 628(1) में निर्धारित ईआरसी के टो लोड के मापन संबंधी अनुसूची का पालन न किया जाना तथा ट्रैक अवयवों में कमियों और नवीनीकरण कार्यों के लंबित होने के बावजूद उक्त स्थान पर उपयुक्त गति प्रतिबंध लागू न किया जाना।

टिप्पणियाँ एवं अनुशंसाएं :

3.0

रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा की गई टिप्पणियाँ एवं अनुशंसाएं तथा रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई निम्नानुसार प्रस्तुत हैं ।

3.1

(क) अनुशंसा:

विभिन्न खंडों में ग्रीष्मकालीन गश्त के लिए अनिवार्य अवधि (जिसमें वर्ष में गश्त किए जाने की अवधि तथा गश्त के घंटे भी शामिल हैं) रेलवे के मुख्य ट्रैक इंजीनियर (सी टी ई) द्वारा निर्धारित व जारी की जानी चाहिए। यह निर्धारण पूर्ववर्ती वर्षों के तापमान अभिलेखों, ट्रैक अवयवों की स्थिति, गिट्टी की कमी तथा ईआरसी के टो लोड सहित सभी प्रासंगिक कारकों को ध्यान में रखते हुए किया जाना चाहिए।

(ख) रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई:

पूर्व तटीय रेलवे के मुख्य ट्रैक इंजीनियर द्वारा पत्र संख्या डब्लू7/637/टीएमएस/पीटी-VIII/स्पेशल दिनांक 16.06.2025 के माध्यम से ग्रीष्मकालीन गश्त की अवधि निर्धारित की गई है।

3.2

(क) अनुशंसा:

रेलवे में विद्यमान सभी एलडब्ल्यूआर की समीक्षा की जानी चाहिए तथा आईआरपीडब्ल्यूएम में निर्धारित प्रावधानों के उल्लंघन में स्वीकृत/बिछाए गए एलडब्ल्यूआर को सुधारात्मक कार्रवाई द्वारा नियमित किया जाना चाहिए।

(ख) रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई:

इस रेलवे में विद्यमान सभी एलडब्ल्यूआर की समीक्षा की गई है तथा आईआरपीडब्ल्यूएम-2024 के प्रावधानों के उल्लंघन में स्वीकृत/बिछाए गए एलडब्ल्यूआर को सुधारात्मक कार्रवाई द्वारा नियमित किया जा रहा है। गिट्टीयुक्त गर्डर पुलों पर एलडब्ल्यूआर की निरंतरता की जांच करने हेतु पुलों का आरएसआई विश्लेषण कराने के लिए कार्रवाई की जा रही है। ऐसे सभी एलडब्ल्यूआर का विवरण तथा उनके सुधारात्मक कार्य हेतु कार्य-योजना संलग्न है।

3.3

(क) अनुशंसा:

रेलवे द्वारा ऐसे सभी एलडब्ल्यूआर की पहचान करने के लिए विस्तृत सर्वेक्षण किया जाना चाहिए, जिनमें असामान्य व्यवहार पाया जाता है तथा जिनमें गैप के समायोजन हेतु एसईजे के निकट कट रेल लगाई गई हैं। ऐसे सभी एलडब्ल्यूआर पर दोषों के सुधार होने तक उपयुक्त गति प्रतिबंध लगाया जाना चाहिए।

(ख) रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई:

एलडब्ल्यूआर में फ्री जॉइंट की पहचान करने के लिए विस्तृत सर्वेक्षण किया गया है तथा रेलवे द्वारा आवश्यक कार्रवाई की गई है। पूर्व तटीयरेलवे में एलडब्ल्यूआर के अंतर्गत गति प्रतिबंध के बिना कोई भी कट रेल विद्यमान नहीं है। सभी फील्ड अधिकारियों को एलडब्ल्यूआर में फ्री जॉइंट से बचने के निर्देश दिए गए हैं तथा यदि इससे बचना अपरिहार्य हो, तो आईआरपीडब्ल्यूएम के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त गति प्रतिबंध लगाया जाना सुनिश्चित किया जाए।

3.4

(क) अनुशंसा :

आईआरपीडब्ल्यूएम के पैरा 628 में यह प्रावधान है कि यदि नमूना आकार के 20% या उससे अधिक अभिलेखों में टो लोड 400 किलोग्राम से कम पाया जाता है, जिसकी पुष्टि 5% नमूना आकार द्वारा की जानी है, तो संपूर्ण फास्टनिंग नवीनीकरण का प्रस्ताव आरंभ किया जाना चाहिए। वर्तमान मामले में, स्वीकृति प्रदान किए जाने के 4 वर्ष से अधिक समय बीत जाने के बाद भी स्वीकृत नवीनीकरण कार्य पूरा नहीं किया गया है। आईआरपीडब्ल्यूएम के परिशिष्ट-3/19 में 4 डिग्री से अधिक तीव्र वक्रों पर एलडब्ल्यूआर के लिए ईआरसी का न्यूनतम टो लोड 600 किलोग्राम निर्धारित किया गया है। 4 डिग्री तक के सीधे तथा वक्राकार ट्रैक के लिए न्यूनतम अनुमेय टो लोड भी खंडीय/अनुमेय गति के साथ संबद्ध करते हुए आईआरपीडब्ल्यूएम में निर्धारित किया जाना चाहिए।

(ख) रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई :

4° तक के सीधे एवं वक्राकार ट्रैक के लिए न्यूनतम टो लोड निर्धारित करने की अनुशंसा से

सहमति नहीं है। ईआरसी के टो लोड के संबंध में आईआरपीडब्ल्यूएम के पैरा 628 में दिए गए प्रावधान पर्याप्त हैं।

1. खुर्दा रोड मंडल में पिछले 05 वर्षों के दौरान कुल 938.96 किमी टीएसआर (पी) स्वीकृत किया गया है, अर्थात् 2021-22 में 196.93 किमी, 2022-23 में 192.27 किमी, 2023-24 में 166.30 किमी, 2024-25 में 190.68 किमी तथा 2025-26 में 192.78 किमी।
2. खुर्दा रोड मंडल में कुल 674.4 किमी टीएसआर (पी) का कार्य किया गया है, अर्थात् 2021-22 में 101.2 किमी, 2022-23 में 134.9 किमी, 2023-24 में 159.6 किमी, 2024-25 में 167.3 किमी तथा 2025-26 में (अक्टूबर 2025 तक) 111.4 किमी, जबकि 2025-26 में 192.78 किमी की स्वीकृति केवल इसी वर्ष प्रदान की गई है।
3. वर्ष 2021-22 में स्वीकृत कुल 196.93 किमी टीएसआर (पी) में से अक्टूबर 2025 तक 158.5 किमी का कार्य पूरा किया जा चुका है। वर्ष 2021-22 के शेष 38.43 किमी टीएसआर (पी) का कार्य प्रगति पर है। कार्य पूर्ण करने की लक्षित तिथि 31.03.2026 है।
4. टीएसआर (पी) में डिफॉल्ट रूप से टीएफआर शामिल है। स्लीपर नवीनीकरण के साथ-साथ टीएफआर का कार्य भी किया जा रहा है तथा लंबित कार्य को तदनुसार पूरा किया जाएगा।
5. आईआरपीडब्ल्यूएम के प्रावधानों के अनुसार ईआरसी के टो लोड का मापन सुनिश्चित किया जा रहा है।
6. खुर्दा रोड मंडल में 400 किलोग्राम ईआरसी टो लोड वाले कुल 68 किमी की पहचान की गई थी। इनमें से उचित टो लोड सुनिश्चित करने के लिए 50.6 किमी में एमके-V द्वारा नवीनीकरण किया जा चुका है। शेष कार्य की लक्षित तिथि 31.03.2026 है।
7. 4 डिग्री तक के सीधे तथा वक्राकार ट्रैक के लिए न्यूनतम अनुमेय टो लोड के संबंध में नीतिगत दिशा-निर्देश प्राप्त करने हेतु पत्र संख्या डब्लू 7/664/सीआरएस अनुशंसा/पीटी.टीआई/4033 दिनांक 10.06.2025 के माध्यम से आरडीएसओ को रेफर किया गया है।

3.5

(क) अनुशंसा:

महाप्रबंधकों द्वारा 130 किमी/घंटा तक खंडीय गति बढ़ाने हेतु रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा प्रदान की गई स्वीकृतियों में निर्धारित प्रावधानों के अनुपालन तथा ट्रैक अनुरक्षण/नवीनीकरण से संबंधित कार्यों के लिए आवश्यक अवधि के यातायात ब्लॉक/गति प्रतिबंध की उपलब्धता की निगरानी की जानी चाहिए।

(ख) रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई:

नोट किया गया। इसकी नियमित रूप से गहन निगरानी की गई है तथा दिनांक 23.02.2023 के स्वीकृति पत्र में रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा निर्धारित प्रावधानों के अनुपालन की स्थिति संलग्न है।

3.6

(क) अनुशंसा :

लोकोमोटिव में स्पीडोमीटर तथा कोचों/लोकोमोटिव में लगे निगरानी उपकरणों में समय की सेटिंग को GPS के साथ समकालिक किया जाना चाहिए, ताकि विभिन्न स्थानों पर दर्ज लॉग के साथ घटनाओं के क्रम का समन्वय किया जा सके।

(ख) रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई:

स्पीडोमीटर: आरडीएसओ द्वारा दिनांक 07.08.2025 के पत्र संख्या ई एल/2.2.9/10 के माध्यम से जीपीएस द्वारा स्पीडोमीटर में समय की सेटिंग एवं अद्यतन करने के संबंध में संशोधित विनिर्देश जारी किया गया है।

वी सी डी: इसे पहले ही परंपरागत लोकोमोटिवों के माइक्रोप्रोसेसर में शामिल किया जा चुका है, जिनमें अंतर्निर्मित जीपीएस के साथ समय का समकालिकीकरण उपलब्ध है। यही व्यवस्था 3-फेज लोकोमोटिवों पर भी लागू है।

वी सी यू: जीपीएस के माध्यम से घड़ी के समकालिकीकरण को प्रणोदन प्रणाली के नवीनतम विनिर्देश, अर्थात् Rev-6, में भविष्य में की जाने वाली खरीद के लिए शामिल किया गया है। मौजूदा 3-फेज लोकोमोटिवों के लिए वी सी यू तथा स्पीडोमीटर के समय का जीपीएस के साथ समकालिकीकरण करने की योजना आरडीएसओ द्वारा विकसित की जा रही है।

लोकोमोटिवों के स्पीडोमीटर तथा ट्रैक्शन कंट्रोल यूनिट /वी सी यू की सिस्टम घड़ियों को मानक समय के साथ समकालिक करने से संबंधित विषय को बोर्ड के पत्र संख्या 2003/इलेक्ट्रिक(टी आर एस)/113/सेफ्टी(मिस्लेनी.) दिनांक 30.10.2023 के माध्यम से आरडीएसओ को संदर्भित किया गया था तथा तत्पश्चात दिनांक 19.01.2024 के पत्र द्वारा अनुस्मारक भी भेजा गया। उक्त विषय में बोर्ड के पत्र संख्या 2024/इलेक्ट्रिक (टीआरएस)/113/5(13174-जीएॅफ़सीजे) दिनांक 12.08.2024 के माध्यम से पुनः अवगत कराया गया।

इसके अतिरिक्त, एल एच बी कोचों में डब्लू एस पी प्रणाली में समय सेटिंग की व्यवस्था है, जिसे कोच की सेवा में शामिल करने के समय किया जाना है। इस संबंध में जोनल रेलवे को आर डी एस ओ के पत्र संख्या एमसी/एलएचबी/ब्रेक दिनांक 26.09.2025 के माध्यम से D2

(मासिक) अनुरक्षण के दौरान डब्लूएसपी प्रणाली का वर्तमान समय सुनिश्चित एवं सेट करने के लिए निर्देशित किया गया है

3.7

(क) अनुशंसा :

गाड़ी संख्या 12551 एस एम वी बी -कामाख्या एक्सप्रेस के रेक का प्राथमिक अनुरक्षण किया गया था तथा दिनांक 26.03.2025 को कामाख्या/एनऍफ़आर में उसका बीपीसी जारी किया गया था। चूंकि गाड़ी में सम्मिलित कोचों के पैरामीटर, जिनमें अप्रभावित कोच भी शामिल हैं, निर्धारित सीमाओं से बाहर पाए गए हैं, अतः पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे को एलएचबी कोचों की जांच एवं अनुरक्षण की प्रणाली की समीक्षा करने की आवश्यकता है।

ख) रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई:

एक ही एक्सल पर पहियों के ट्रेड व्यास में अनुमत अंतर 0.5 मिमी है तथा यह केवल पहिया बदलने/टायर टर्निंग के समय लागू होता है। इस अंतर के लिए सेवा में कोई निर्धारित सीमा नहीं है। सेवा के दौरान अस्वीकृति का निर्धारण टायर डिफेक्ट गेज के आधार पर किया जाता है।

कोचों में पहियों के व्यास के लिए सेवा-अवस्था की अनुमेय सीमाओं के निर्धारण के विषय की जांच हेतु एक समिति गठित की गई है तथा समिति की रिपोर्ट बोर्ड के विचाराधीन है।

आरडीएसओ द्वारा दिनांक 17.01.2025 के पत्र संख्या एमसी/एलएचबी/ब्रेक के माध्यम से कोचों में एयर-ब्रेक प्रणाली के अनुरक्षण हेतु व्यापक दिशा-निर्देश जारी किए गए हैं। ब्रेक पैड एवं डिस्क के बीच क्लियरेंस के संबंध में निम्नलिखित प्रावधान निर्धारित किए गए हैं:

1. D1 (ट्रिप शेड्यूल): आवश्यक ब्रेक पोजीशन के अनुसार ब्रेक कैलिपर्स को हाथ से हिलाकर वायवीय ब्रेक प्रणाली की कार्यक्षमता की जांच की जाए।
2. D2 (मासिक शेड्यूल): प्रत्येक ब्रेक पैड एवं ब्रेक डिस्क के बीच के क्लियरेंस की जांच की जाए।

स्प्रिंग बेलो की ऊंचाई के मापन के दौरान दर्ज किए गए विचलन निम्नलिखित कारकों के संचयी परिणाम हैं:

(a) इन सभी कोचों को बेलो के डिफ्लेटेड (वायुरहित) अवस्था में 30 किमी से अधिक दूरी तक शंट किया गया था, जिसके कारण रबर के अवयवों में विकृति उत्पन्न हुई होगी। ये रबर अवयव कोच की संपूर्ण संरचना का भौतिक भार वहन करने के लिए डिजाइन नहीं किए गए हैं।

(b) पटरी से उतरे हुए दो कोच, B4 एवं B5, भी मापन में शामिल किए गए थे। इन कोचों में क्षैतिज लीवर को लगाने वाले ब्रैकेट मुड़े हुए पाए गए तथा अवपथन के कारण सेकेंडरी सस्पेंशन डैम्पर भी क्षतिग्रस्त था। अतः इन कोचों के मापन को अमान्य माना जाता है तथा इसे नजरअंदाज किया जाना चाहिए।

(c) बेलो की ऊंचाई का मापन समतल ट्रैक पर किया जाना आवश्यक है, जो दुर्घटना के बाद की स्थिति में उपलब्ध नहीं था।

(d) बेलो की ऊंचाई का मापन उचित गो- नो गो गेज का उपयोग करके नहीं किया गया था, जिसके कारण मानक मूल्यों की तुलना में मापन में विचलन हो सकता है।

उपरोक्त के दृष्टिगत, यह माना गया है कि मापन में पाए गए उक्त विचलन मानक अनुरक्षण प्रक्रियाओं में किसी कमी अथवा विचलन को प्रदर्शित नहीं करते हैं। तथापि, रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा की गई टिप्पणी को ध्यान में रखते हुए, संबंधित कार्यों में संलग्न सभी डिपो कर्मचारियों को पुनः निर्देशित/परामर्शित किया गया है कि यह सुनिश्चित किया जाए कि मापन निर्धारित आवृत्ति पर तथा निर्धारित गो- नो गो गेज का उपयोग करके किया जाए और किसी भी प्रकार के विचलन को स्वीकार न किया जाए।

B4 कोच की बफर ऊंचाई 1142 मिमी पाई गई, जबकि निर्धारित अधिकतम ऊंचाई 1105 मिमी है। निर्धारित ऊंचाई से इस विचलन का कारण एयर बेलो की अधिक ऊंचाई थी, जो क्षैतिज लीवर के मुड़े हुए ब्रैकेट तथा सेकेंडरी डैम्पर के क्षतिग्रस्त होने के कारण उत्पन्न हुई थी। अतः इस ऊंचाई के विचलन को दोष के रूप में नहीं माना जा रहा है।