



सत्यमेव जयते

भारत सरकार
नागर विमानन मंत्रालय
रेल संरक्षा आयोग



वर्ष 2019–2020 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 31.03.2020 को समाप्ति वित्तीय वर्ष की वार्षिक रिपोर्ट को संसद पटल पर रखे जाने हेतु केन्द्र सरकार के लिए मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त एतद्द्वारा प्रस्तुत करते हैं। इस रिपोर्ट में उपर्युक्त अवधि के दौरान रेल संरक्षा आयोग के कार्यकलापों जैसे नई रेल लाइनों को खोलना, वर्तमान लाइनों का दोहरीकरण, आमामान 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 हैं। 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।

स्थान: लखनऊ
दिनांक:

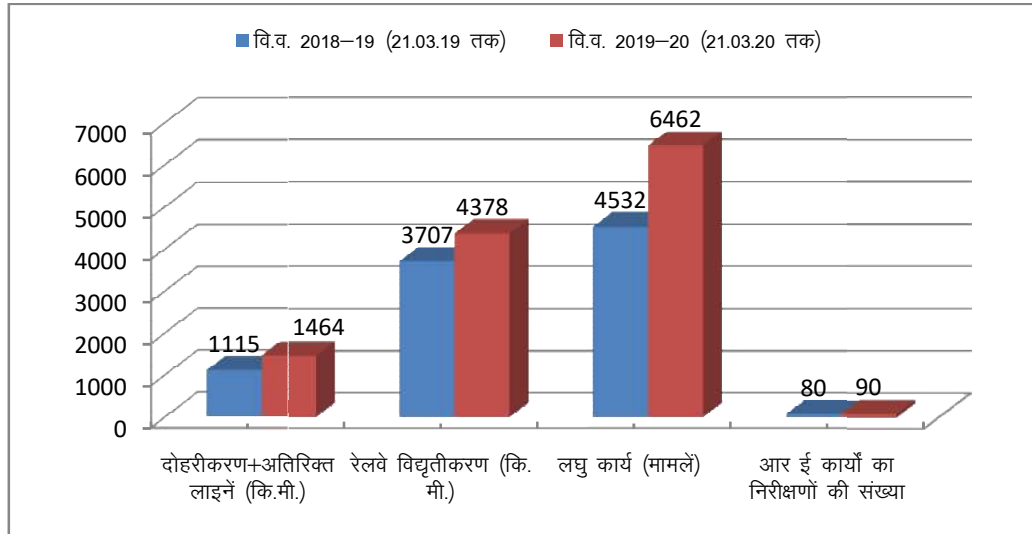
(शैलेश कुमार पाठक)
मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त

वर्ष 2019–20 के दौरान आयोग का तुलनात्मक निष्पादन:

कार्यकलाप	वित्तीय वर्ष 2018–19	वित्तीय वर्ष 2018–19 (21.03. 2019 तक)*	वित्तीय वर्ष 2019–20 (21.03. 2020 तक)*	वित्तीय वर्ष 2018–19 का विचलन का प्रतिशत (4)–(3) / (3) प्रतिशत में
1	2	3	4	5
दोहरीकरण+अतिरिक्त लाइनें (कि.मी.)	1286	1115	1464	31%
नई लाइनें (कि.मी.)	475	370	360	–2.7%
आमान परिवर्तन (कि.मी.)	597	478	408	–14.6%
योग (डी एल+जी सी+एन एल) (कि.मी.)	2358	1963	2232	13.7%
नेटवर्क एक्सपेंशन कार्यों का कुल निरीक्षण	229	182	215	18%
रेलवे विद्युतीकरण(कि.मी.)	5276	3707	4378	18%
आर ई कार्यों का निरीक्षणों की संख्या	101	80	99	23.7%
कुल आवधिक निरीक्षण (कि. मी.)	7660	5696	6637	16.5%
लघु कार्यों(कि.मी.)	4803	4532	6462	42.5%
चल स्टाक निरीक्षित एवं अग्रसारित (मामले)#	193	192	35	–81.1%

* वित्तीय वर्ष 2019–20 में, सम्पूर्ण भारत में कोविड-19 लाकडाउन के कारण दिनांक 21.03.2020 के बाद सांवाधिक निरीक्षण नहीं किये जा सके।

दिनांक 01.10.2018 से रेल मंत्रालय द्वारा प्रक्रिया में बदलाव के कारण निरीक्षित/अग्रसारित चल स्टाक मामलों की संख्या में कमी है।



रेल संरक्षा आयुक्तों के कियाकलापों का सारांश

रेल संरक्षा आयोग के कार्य				
क्र . स.	कार्यकलाप का नाम	कार्यकलाप का ब्यौरा	संख्या	संदर्भ (अध्याय सं०)
1.	आयुक्तों को सौंपी गई गम्भीर दुर्घटनाओं की सांविधिक जाँचे	(क) भारतीय रेलवे (ख) मेट्रो रेलवे (ग) उपर्युक्त (क) में की गई फाइनल जांच रिपोर्टों में सिफारिशों की संख्या (घ) उपर्युक्त (ख) में की गई फाइनल जांच रिपोर्टों में सिफारिशों की संख्या	09 01 84 06	अध्याय- तीन और परिशिष्ट एक
2.	आयुक्तों द्वारा यात्री सेवाओं के लिए प्राधिकृत करने से पूर्व लाइनों का सांविधिक निरीक्षण	भारतीय रेलवे (क) नई लाइनें (ख) अतिरिक्त लाइनें (ग) आमामान परिवर्तन (घ) विचलन लाइनें (ड.) रेलवे विद्युतीकरण मेट्रो रेलवे (क) हैदराबाद मेट्रो रेल कारपोरेशन की नई लाइन (ख) जयपुर मेट्रो रेल कारपोरेशन लि. की नई लाइन (ग) कोच्चि मेट्रो रेल कारपोरेशन लि० की नई लाइन	360 किमी 1464 किमी 408 किमी 29 किमी 4378 किमी 11 किमी 2 किमी 6 किमी	परिशिष्ट दो
3.	आयुक्तों द्वारा दी गई स्वीकृतियां/केन्द्र सरकार द्वारा स्वीकृतियों के लिए प्रस्ताव की सिफारिश की गई	(क) नये लघु कार्यों के निष्पादन हेतु (ख) नये प्रकार के चल स्टाकों को चलाने हेतु	6462सं० 35सं०	अध्याय दो पैरा-2.4 अध्याय दो पैरा-2.6
4.	सरकारी रेलों का निरीक्षण	आविधिक निरीक्षण	6637 किमी	अध्याय दो पैरा 2.8

विषय सूची

क्रम संख्या	अध्याय	पृष्ठ संख्या
एक	आयोग का संगठन तथा कार्य	1
दो	रेल संरक्षा आयुक्तों की गतिविधियां	11
तीन	दुर्घटनाओं की जाँच संबंधी गतिविधियां	15
चार	दुर्घटनाओं के रुझानों का विश्लेषण	19
पाँच	दुर्घटना जाँच रिपोर्टों पर रेलवे की प्रतिक्रिया	31
छः	भारतीय रेलवे में संरक्षा से संबंधित कुछ मुद्दे	35
परिशिष्ट		परिशिष्ट
एक	वर्ष 2019–20 के दौरान रेल संरक्षा आयुक्तों द्वारा जाँची गई गम्भीर रेल दुर्घटनाओं के ब्यौरे	45
दो	वर्ष 2019–20 के दौरान रेल संरक्षा आयोग के कार्यकलापों का ब्यौरा	51

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। संरक्षा 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। तदनुसार 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।

दिनांक 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 हैं।

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 (ना.वि.मं.) 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 (सी.आर.एस.) और 01 मेट्रो रेल संरक्षा आयुक्त (सी.एम.आर.एस.) का

परिमण्डल कार्यालय स्थित हैं। आयुक्तों के कार्यालय, परिमण्डल कार्यालय कहलाते हैं। प्रत्येक परिमण्डल कार्यालय में 9 से 11 कार्यालय स्टाफ होते हैं, जिसमें वरिष्ठ निजी सचिव (1), कार्यालय अधीक्षक (1), प्रवर लिपिक (2), अवर लिपिक (2) और मल्टी टास्किंग स्टाफ हैं।

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।
- उपरोक्त के अलावा मेट्रो रेल संरक्षा आयुक्त की सहायता के लिए एक पद उप मेट्रो रेल संरक्षा आयुक्त का है।

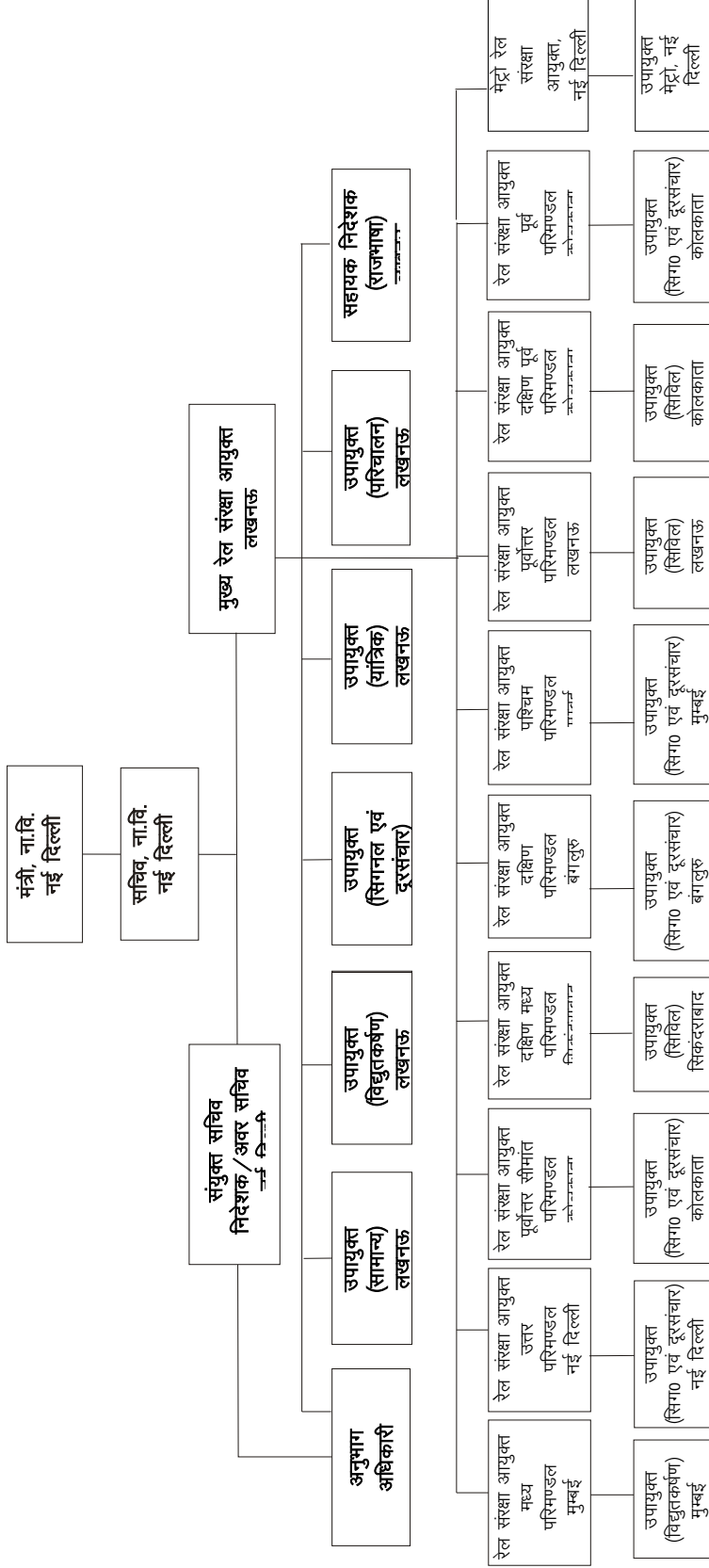
1.2.3 मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त कार्यालय में दो विंग हैं अर्थात् रेल संरक्षा विंग और तकनीकी विंग।

रेल संरक्षा विंग में मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त को दैनिक सरकारी कार्यों के साथ-साथ रेल मंत्रालय और नागर विमानन मंत्रालय से सम्पर्क बनाये रखने में 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 आवश्यकतानुसार सहायता करने के लिए लखनऊ मुख्यालय पर विभिन्न विभागों(यांत्रिक, सिगनल दूरसंचार, विद्युत, परिचालन) के 4 उप रेल संरक्षा आयुक्त हैं। यह रेल संरक्षा आयोग के लिए प्रबुद्ध मंडल तथा संस्थानीय यादगार/शक्ति के रूप में कार्य करता है। तकनीकी विंग में सहायता के लिए अपेक्षित स्टॉफ/अधिकारी नियुक्त है जैसे एक सहायक निदेशक (राजभाषा), कनिष्ठ 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—

दिनांक 31.03.2020 को आयुक्तों के 03 पद तथा उपायुक्त/मेट्रो उपायुक्त के 03 पद रिक्त थे।

1.4 संगठन में बदलाव—

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।

1.5 अधिकारियों का पदधारण

1.5.1 मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त, लखनऊ

क्र.सं.	पदनाम	अवधि	नाम
(1)	मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त	सम्पूर्ण अवधि	श्री एस.के. पाठक

1.5.2 रेल संरक्षा आयुक्त (सी आर एस)

क्र. सं.	परिमण्डल कार्यालय	अवधि	सी आर एस का नाम
(1)	रे.सं.आ.—मध्य परिमण्डल	सम्पूर्ण अवधि	श्री ए.के. जैन
(2)	रे.सं.आ.—पूर्व परिमण्डल	सम्पूर्ण अवधि	रिक्त
(3)	रे.सं.आ.—उत्तर परिमण्डल	सम्पूर्ण अवधि	रिक्त
(4)	रे.सं.आ.—पूर्वोत्तर परिमण्डल	सम्पूर्ण अवधि	मो. लतीफ खान
(5)	रे.सं.आ.—पूर्वोत्तर सीमान्त परिमण्डल	सम्पूर्ण अवधि	रिक्त
(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	01.04.19 से 31.03.20	श्री ए.के. राय
(9)	रे.सं.आ.—पश्चिम परिमण्डल	सम्पूर्ण अवधि	श्री आर.के. शर्मा
(10)	मे.रे.सं.आ.—नई दिल्ली	01.04.19 से 15.05.19	रिक्त
		16.05.19 से 31.03.20	श्री जनक कुमार गर्ग

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 परिमण्डल कार्यालयों में उपायुक्त

उपायुक्त (सिगनल एवं दूरसंचार)			
क्र. सं.	परिमण्डल का नाम	अवधि	नाम
(1)	रे.सं.आ.-पूर्व परिमण्डल	सम्पूर्ण अवधि	श्री सीताराम नंदी
(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	सम्पूर्ण अवधि	रिक्त
(5)	रे.सं.आ.-दक्षिण परिमण्डल	सम्पूर्ण अवधि	श्री ई.श्रीनिवास
उपायुक्त (सिविल इंजीनियरी)			
(6)	रे.सं.आ.-दक्षिण पूर्व परिमण्डल	01.04.19 से 24.04.19	रिक्त
		25.04.19 से 31.03.20	श्री बी एस के सुबुधी
(7)	रे.सं.आ.-दक्षिण मध्य परिमण्डल	01.04.19 से 31.05.19	रिक्त
		01.06.19 से 31.03.20	श्री जी श्रीनिवास राव
(8)	रे.सं.आ.-पूर्वोत्तर परिमण्डल	सम्पूर्ण अवधि	रिक्त
उपायुक्त (विद्युतकर्षण)			

(9)	रे.सं.आ.-मध्य परिमण्डल	सम्पूर्ण अवधि	श्री जी.पी.गर्ग
उप मेट्रो रेल संरक्षा आयुक्त			
(10)	मे.रे.सं.आ.-नई दिल्ली	सम्पूर्ण अवधि	रिक्त

1.6. परिमण्डलों के क्षेत्राधिकार

1.6.1 31 मार्च, 2020 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	8169.80	मध्य रेलवे, पश्चिम मध्य रेलवे एवं कोकण रेलवे
रे.सं.आ.-पूर्व परिमण्डल	कोलकाता	6939.67	पूर्व रेलवे एवं पूर्व मध्य रेलवे
रे.सं.आ.-उत्तर परिमण्डल	नई दिल्ली	7359.31	उत्तर रेलवे
रे.सं.आ.-पूर्वोत्तर परिमण्डल	लखनऊ	7025.16	पूर्वोत्तर रेलवे एवं उत्तर मध्य रेलवे
रे.सं.आ.-पूर्वोत्तर सीमान्त परिमण्डल	कोलकाता	4153.62	पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे एवं मेट्रो रेलवे
रे.सं.आ.-दक्षिण परिमण्डल	बंगलुरु	9461.23	दक्षिण रेलवे एवं दक्षिण पश्चिम रेलवे
रे.सं.आ.-दक्षिण मध्य परिमण्डल	सिंकदराबाद	6268.13	दक्षिण मध्य रेलवे
रे.सं.आ.-दक्षिण पूर्व परिमण्डल	कोलकाता	10523.591	दक्षिण पूर्व रेलवे, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे एवं पूर्व तट रेलवे
रे.सं.आ.-पश्चिम परिमण्डल	मुम्बई	12136.04	पश्चिम रेलवे एवं उत्तर पश्चिमरेलवे
कुल मार्ग कि.मी.		72036.551	

1.6.2 31 मार्च, 2020 को विभिन्न परिमण्डलों के क्षेत्राधिकार में मेट्रो रेलवे की कुल मार्ग किलोमीटर इस प्रकार थी :-

परिमण्डल का नाम	मुख्यालय	मार्ग कि.मी.	मेट्रो रेल प्रशासन
मे.रे.सं.आ.—उत्तर परिमण्डल	नई दिल्ली	371.96	दिल्ली मेट्रो रेल निगम
		12.89	रेपिड मेट्रो जी.एल.
	नागपुर	17.988	नागपुर मेट्रो रेल निगम
	हैदराबाद	46.53	हैदराबाद मेट्रो रेल लि.
	लखनऊ	23.684	लखनऊ मेट्रो रेल निगम
रे.सं.आ./मे.रे.सं.आ.—दक्षिण परिमण्डल	बंगलुरु	42.00	बंगलुरु मेट्रो रेल निगम लि.
	कोचि	23.87	कोचि मेट्रो रेल निगम लि.
	चेन्नई	56.94	चेन्नई मेट्रो रेल लि.
रे.सं.आ./मे.रे.सं.आ.—पश्चिम परिमण्डल	मुम्बई	11.230	मुम्बई मेट्रो रेल निगम
	जयपुर	11.64	जयपुर मेट्रो रेल निगम
कुल मार्ग कि.मी.		618.73	

1.7. रेल संरक्षा आयोग के कार्य —

1.7.1 रेल अधिनियम, 1989 के अध्याय तीन, धारा 6 में दिए गए रेल संरक्षा आयुक्त (रे.सं.आ.) के कर्तव्य 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 अधीनया उनको सौंपे गए अन्य कर्तव्यों का निष्पादन।

1.7.2 रेल संरक्षा आयुक्त के कार्य—

(क) नई लाइनों के खोलने का प्राधिकार:

रेल अधिनियम 1989, की धारा 6, मेट्रो रेल अधिनियम, 2002 और खोलने के नियम, 2000 के अनुसार भारतीय रेलवे/मेट्रोरेलवे नई रेलवे लाइन खोलने, वर्तमान लाइनों के दोहरीकरण, आमामान परिवर्तन कार्य, 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 होंगे।

आवेदन प्राप्त होने पर रेल संरक्षा आयोग 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 संतुष्ट 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 रिगर्दिंग, स्टेशन यार्डों की रिमोडलिंग, सिगनलिंग की रूपान्तरण को रे.स.आ. से स्वीकृत लेने के बाद ही रेलवे द्वारा किया जा सकता है।

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

(ग) नए चल स्टाक के प्रारंभ और वर्तमान चल स्टाक की गति में वृद्धि;

आर.डी.एस.ओ. निम्न मदों के लिए मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त को भेजता है;

(क) नये चल स्टाक के प्रारम्भ और

(ख) मौजूदा चल स्टाक की गति में वृद्धि के लिए।

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 को शर्त 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.सं.आ./मु.रे.सं.आ. के माध्यम से रेलवे बोर्ड से संस्वीकृति प्राप्त नहीं होती।

आयामों की अनुसूची के लिए किसी भी अतिलंघन के लिए प्रस्ताव रे.सं.आ. को प्रस्तुत किया जाता है जो तब सुरक्षा के दृष्टिकोण से रे.सं.आ. द्वारा जांच की जाती है। प्रस्ताव की जांच करने के पश्चात्, यदि रे.सं.आ. संतुष्ट 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 परिभाषित सीमाओं से परे है तो पूर्ववर्ती पैरा में उल्लिखित नियमों के इस संशोधन से पहले की प्रक्रिया अर्थात् दिनांक 01 अक्टूबर, 2018 से पहले का पालन किया जाता है।

- (ड) 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 आवेदन संबंधित रे.सं.आ. को देता है, यदि रे.सं.आ. की स्वीकृति आवश्यक है। इसे रे.सं.आ. कार्यालय में जांचा जाता और यदि सही पाया जाता, तब रे.सं.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 मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त के कार्य:-

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, आमाम परिवर्तन कार्य और रेलवे लाइन का विद्युतीकरण को मु.रे.सं.आ. कार्यालय द्वारा केन्द्र सरकार की स्वीकृति प्राप्त करने हेतु रेलवे बोर्ड को अग्रसारित की जाती है।
- (ख) गंभीर 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.सं.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.सं.आ. की टिप्पणियों के साथ रेलवे बोर्ड को अग्रसारित की जाती है।
- (घ) आर.डी.एस.ओ. से प्राप्त नए चल स्टॉक की शुरुआत और मौजूदा चल स्टॉक 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/बिना रेलवे बोर्ड को भेज दिया जाता है।

- (ड.) चल स्टाक के मामलें में आई.आर.एस.ओ.डी. के लिए अतिलंघन के माफी के लिए अन्य कोई समान मामला भी मुख्य रेल संरक्षा आयुक्त के सिफारिश पर रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत किया जाता है।
- (च) 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
- (छ) रेल संरक्षा आयुक्तों के क्रियाकलापों पर वार्षिक रिपोर्ट तैयार करना।
- (ज) रेल संरक्षा से सम्बन्धित केन्द्र सरकार द्वारा सौंपे 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 करेगा।

2.2 मेट्रो रेल संरक्षा आयुक्त की उपलब्धियां:-

वर्ष 2019-2020 में, मेट्रो रेल संरक्षा आयुक्तों द्वारा किए गए मेट्रो रेलवे निरीक्षणों के क्रियाकलापों का संक्षिप्त विवरण नीचे तालिका में इस प्रकार है:-

क्र.सं.	मेट्रो रेलवे	कि.मी.
(क)	हैदराबाद मेट्रो	10.956
(ख)	जयपुर मेट्रो	2.01
(ग)	कोच्चि मेट्रो	5.65
	योग	18.616

2.3 केन्द्र सरकार द्वारा आयुक्तों को सौंपी गई शक्तियों के अधीन सार्वजनिक परिवहन के लिए अधिकृत की जाने वाली लाइनों के ब्यौरे परिशिष्ट-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 तथा 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 2019-20 के दौरान रेल संरक्षा आयुक्तों द्वारा 6462 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 संरचनाओंकी अवस्थिति के लिए निश्चित न्यूनतम एवं अधिकतम आयाम तथा चल स्टाक से सम्बन्धित निर्धारित किए गए हैं। क्षेत्रीय रेल प्रशासन द्वारा एस.ओ.डी. को सुनिश्चित करते हुए समस्त कार्यों का निष्पादन अपेक्षित है। किसी विचलन के मामलों में वर्तमान प्रक्रिया के अनुसार आयामों की अनुसूची के किसी अतिलंघन हेतु रे.सं.आ. को प्रस्ताव भेजना होता है जिसे रे.सं.आ. संरक्षा की दृष्टि से जांच करता है। प्रस्ताव की जांच के बाद, यदि रे.सं.आ. संतुष्ट है कि अतिलंघन गाड़ी परिचालन के लिए सुरक्षित है तब वह अतिलंघन की शर्त के साथ या बिना शर्त के माफी की संस्वीकृति देता है।

यदि प्रस्तावित अतिलंघन आई.आर.एस.ओ.डी. की अनुसूची-2 में परिभाषित सीमा के बाहर है तब खोलने के नियम के इस संशोधन के पूर्व प्रक्रिया अर्थात् 01 अक्टूबर, 2018, जैसा कि पूर्ववर्ती पैरा में उल्लिखित है, पालन किया जाता है।

2.5.2 वर्ष 2019-2020 के दौरान आयामों की अनुसूची से संबंधित अतिलंघन कीमाफी के 134 ऐसे प्रस्ताव/आवेदनों की सिफारिश आयुक्तों ने केन्द्र सरकार की संस्वीकृति के लिए किए थे या जो रेल संरक्षा आयुक्तों की शक्तियों के अन्तर्गत थे।

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 2019-2020 में रेल संरक्षा आयुक्तों को रेलवे सेमानक आयाम से बड़े परेषणों के कोई भी प्रस्ताव/आवेदन प्राप्त नहीं हुए थे।

2.7 नये प्रकार के इंजन तथा चल स्टाक

2.7.1 रेल अधिनियम, 1989 की धारा 27 के अनुसार केन्द्र सरकार (सी.जी.) 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 2019-20 के दौरान 35 नये प्रकार के चल स्टाक के लिए केन्द्र सरकार की संस्वीकृति हेतु आयुक्तों द्वारा सिफारिश की गई।

2.8 रेल लाइनों का निरीक्षण

वर्ष 2019–20 के दौरान, आयुक्तों ने या तो स्वयं या महाप्रबन्धकों के साथ सरकारी रेलों के 6637 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 महाप्रबन्धकों को अनुपालन हेतु भेजी गई थी।

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

—————

अध्याय – तीन

दुर्घटनाओं की जाँच से सम्बन्धित गतिविधियाँ

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 पूछ सकता और/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 है

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 क्षेत्रों में वर्गीकृत किया है:

(क) परिणामी गाड़ी दुर्घटना:-

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 जाएगा:

- टक्कर
- आग
- समपार
- अवपथन
- विविध

(ख) अन्य गाड़ी दुर्घटनाएं:-

वे सभी दुर्घटनाएं जो परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की परिभाषा 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. सं० 257 दिनांक 26.12.98 एवं जी एस आर सं० 63 दिनांक 06.03.99 द्वारा अधिसूचित हैं। सांविधिक जाँचों के कुछ नियमों एवं प्रक्रियाओं के सार निम्नलिखित हैं:-

3.3.1 सांविधिक जाँच कब की जानी चाहिए ?

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।

तथापि निम्न प्रकार की दुर्घटनाएं शामिल नहीं होगी:-

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 कहीं 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 परिभाषा 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 मामलों छोड़े नहीं जा सकते क्यों कि यदि यह ऐसा हो, सामान्य रूप से "अनधिकार प्रवेश करना और घायल या मृत होना" को "अपनी लापरवाही के कारण," 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 दृष्टया रेल संरक्षा आयुक्त की जांच के दृष्टिकोण से हटाया गया और इसलिए, ऐसी कई दुर्घटनाएं समय-समय पर आयुक्तों द्वारा जांच की गईं।

3.3.2 आयुक्त अपनी जाँच को कब रोकेगा अथवा बन्द करेगा ?

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 यदि आयुक्त जाँच करने में असमर्थ है तो उस स्थिति में जाँच प्रक्रिया:-

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 स्कूटनी 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 अग्रोषित करता है। ऐसे मामले में जिसमें रेल संरक्षा आयुक्त निष्कर्षों से सहमत नहीं है तो वह जांच रिपोर्ट को अपने प्रेक्षणों के साथ रेलवे को समीक्षा के लिए भेज देता है।

3.3.4 सांविधिक जाँच करने की प्रक्रिया :-

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 जांच की औपचारिक सूचना सम्बन्धित रेलवे के साथ मु.रे.सं.आ., रेलवे बोर्ड, 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 है। तदनुसार, रे.स.आ. रेल अधिकारियों के साथ दुर्घटनास्थल का निरीक्षण करता है और इसके बाद सांविधिक जांच करता है।

3.3.5 दायरा:-

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 वर्ष 2019–2020 में गम्भीर रेल दुर्घटनाओं की जाँच :-

3.4.1 वर्ष 2019–20 के दौरान, आयुक्तों द्वारा 09 गम्भीर दुर्घटनाओं की जाँच की गई। इन दुर्घटनाओं में से, 06 दुर्घटनाओं में यात्री (या चालक) हताहत हुए और जबकि 03 दुर्घटनाओं में यात्रियों को गम्भीर चोटें आईं। इस वर्ष कोई यात्री हताहत नहीं हुआ था। इनमें से 09 दुर्घटनाओं की जांच आयुक्तों द्वारा की गई, 04 गाड़ियों की टक्कर, 03 समपार की दुर्घटना, 01 अवपथन और 01 असामान्य घटनाएं थीं।

वर्ष 2019–20 में आयुक्त द्वारा 09 दुर्घटना की जाँच की गई जिनके संक्षिप्त ब्यौरे परिशिष्ट-1 में दिए गए हैं। वर्ष 2019–20 की 09 जांच रिपोर्टों में 84 सिफारिशों की गई थी।

3.4.2 निम्नलिखित भारतीय रेलवे की दो दुर्घटनाओं में काफी ध्यान आकर्षित हुआ :-

(क) परिशिष्ट-1 का पैरा 2— दिनांक 20.04.2019 को उत्तर मध्य रेलवे के इलाहाबाद मण्डल के रूमा स्टेशन पर 1004/13 कि.मी. पर गाड़ी संख्या-12303 अप पूर्वा एक्सप्रेस का अवपथन।

इस दुर्घटना के परिणामस्वरूप कोई व्यक्ति नहीं मारा गया, 02 गम्भीर रूप से घायल एवं 03 व्यक्ति सामान्य रूप से घायल हुए थे।

(ख) परिशिष्ट-1 का पैरा 7 :- दिनांक 11.11.2019 को दक्षिण मध्य रेलवे के हैदराबाद मण्डल के सिकन्दराबाद-धोने खण्ड के कचगुणा स्टेशन पर गाड़ी संख्या-17028 के साथ एम एम टी एस गाड़ी संख्या-47178 की टक्कर।

परिणामस्वरूप इस दुर्घटना में ई.एम.यू. (चालक दल) का मोटरमैन मारा गया, 08 यात्रीगम्भीर रूप से घायल एवं 12 यात्रीसाधारण रूप से घायल हुए थे।

3.5 मेट्रो रेलवे पर दुर्घटनाएं :-

3.5.1 वर्ष 2019–20 में, पहली बार मेट्रो रेलवे (हैदराबाद मेट्रो रेलवे) में एक दुर्घटना घटी।

3.5.2 दिनांक 22.09.2019 को सड़क लेविल पर खड़े एक व्यक्ति के सिर पर कंक्रीट का टुकड़ा गिरने के कारण कारिडोर-3 के अमीरपेट स्टेशन ए आर एम-बी पर हैदराबाद मेट्रो रेल प्रोजेक्ट में दुर्घटना घटी। दुर्घटना के परिणामस्वरूप एक व्यक्ति मारा गया। मेट्रो रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा दुर्घटना का कारण उपस्कर की विफलता (सिविल निर्माण) का कारण बताया और उनके द्वारा 06 सिफारिशों की गयी थी।



दिनांक 20-04-2019 को 1004/13 कि.मि. पर उत्तर मध्य रेलवे के इलाहाबाद मण्डल के रुमा स्टेशन पर गाड़ी संख्या 12303 अप पूर्वा एक्सप्रेस का अवपथन



दिनांक 11-11-2019 को दक्षिण मध्य रेलवे के कचगुड़ा स्टेशन पर गाड़ी संख्या-17028 के साथ एम.एम.टी.एस गाड़ी संख्या 47178 की टक्कर ।

अध्याय – चार

दुर्घटनाओं के रुझानों का विश्लेषण

4.1 दुर्घटनाएं :

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

होती है, दुर्घटना स्थल के सबसे पास वाले स्टेशन के स्टेशन मास्टर या जहाँ कोई स्टेशन 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 स्टेशन 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, तोड़फोड़, 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 है। यह धारा नीचे प्रस्तुत है –

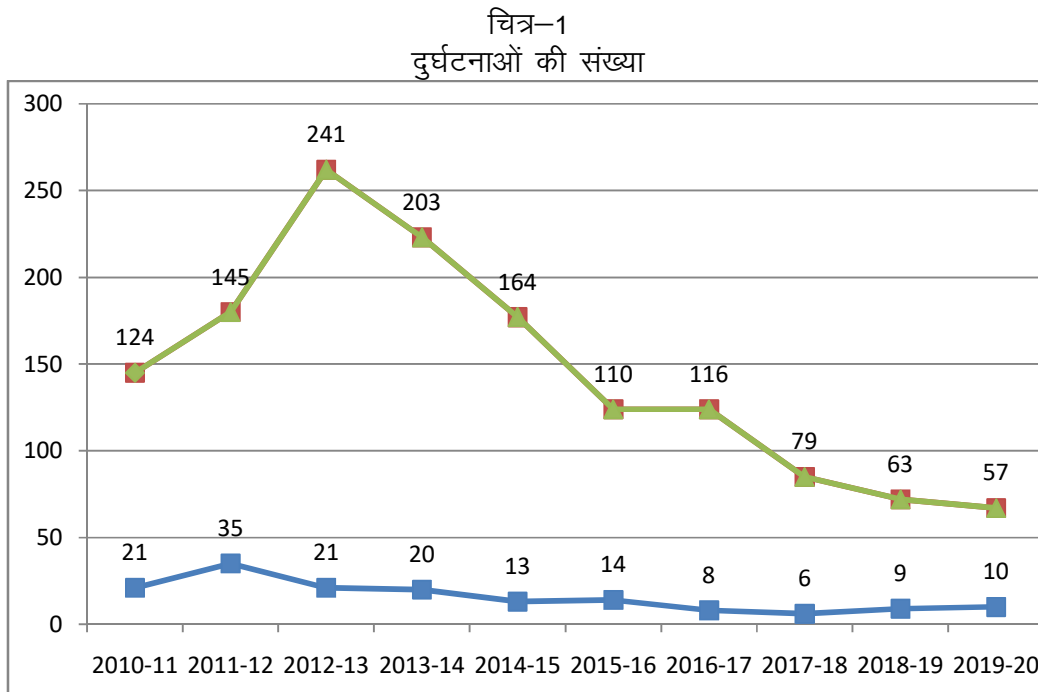
“(1) धारा 113 के अधीन सवारी गाड़ी की दुर्घटना होने की सूचना प्राप्त होने पर, जिसमें मानव जीवन की क्षति हुई हो या लोग गम्भीर रूप से घायल हुए हों जिसके फलस्वरूप यात्री स्थायी प्रकृति की आंशिक विकलांगता के शिकार हों या रेलवे सम्पत्ति को अत्यधिक नुकसान पहुँचा हो, आयुक्त, यथाशीघ्र रेल प्रशासन जिसके अधिकार 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 होगा।

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

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 है।



■ गंभीर रेल दुर्घटनाओं की संख्या ◆ दुर्घटनाओं की संख्या

उपरोक्त चित्र में प्रदर्शित आंकड़े दर्शाते हैं कि:-

- वर्ष 2018–2019 के दौरान 63 की तुलना में इस वर्ष 2019–20 में कम होकर 57 कुल गाड़ी दुर्घटनाएं हुई।
- वर्ष 2018–2019 और 2019–20 के दौरान गंभीर रेल दुर्घटनाओं की संख्या समान अर्थात् 09 रही।
- रे.स.आ. द्वारा जांची गई कुल दुर्घटनाओं की प्रतिशतता 12 प्रतिशत थी सिवाय वर्ष 2011–12 में जब यह कुल का 24 प्रतिशत बढ़ गई।
- वर्ष 2012–13 तक बढ़ोत्तरी के बाद वर्ष 2016–17 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 2019–20 के लिए धारा-113 के अन्तर्गत दुर्घटनाओं के आंकड़े संकलित किए गए और आंकड़ों के मिलान (समाधान) के लिए रेलवे बोर्ड को आयोग के पत्र संख्या एस. 13011/1/2020-आर.एस. दि.15.07.2020 के अनुसार भेजा गया था। भारतीय रेलवे द्वारा दिए गए दुर्घटनाओं के 55 आंकड़ों की आयोग ने तुलना की है और भिन्नता पायी जो दुर्घटनाओं की संख्या 57 है। यह महत्वपूर्ण है कि 02 दुर्घटनाओं की भिन्नता के लिए जिसमें 02 दुर्घटनाएं रेल संरक्षा आयुक्त द्वारा जांची गयी अर्थात्, एक पश्चिम रेलवे के स्लाइडिंग लाइन में है और एक पूर्व मध्य रेलवे के मानवयुक्त समपार की है। यद्यपि इन दुर्घटनाओं को धारा-113 की दुर्घटनाओं में नहीं दिखाया गया है किन्तु आयुक्तों द्वारा जांच के लिए महत्वपूर्ण माना था।

4.3.3 वर्ष 2018–2019 एवं 2019–2020 में हुई, सवारी और मालगाड़ियों की दुर्घटना का ब्यौरा सारणी-1 में दर्शाया गया है :-

सारणी-1

क्र.सं.	विवरण	2018–2019	2019–2020
1.	रेल दुर्घटनाओं की संख्या	63	57
2.	सवारी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या	55	50
3.	मालगाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या	22	07
4.	दुर्घटनाओं की संख्या प्रति मीलियन गाड़ी कि. मी. (गाड़ी-किमी रेल मंत्रालय की वार्षिक सांख्यिकीय रिपोर्ट 2019–20 के अनुसार)	0.01	0.01

4.4 रेलवे-वार दुर्घटनाओं का रुझान

(क) वर्ष 2018-2019 एवं 2019-2020 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					
		2018-2019			2019-2020		
		यात्री	माल	कुल	यात्री	माल	कुल
1.	मध्य	8	3	11	5	2	7
2.	पूर्व	0	0	0	4	1	5
3.	पूर्व मध्य	7	2	9	5	0	5
4.	पूर्व तट	2	0	2	2	0	2
5.	उत्तर	8	0	8	9	0	9
6.	उत्तर मध्य	2	1	3	7	0	7
7.	पूर्वोत्तर	5	0	5	0	0	0
8.	पूर्वोत्तर सीमान्त	4	2	6	1	1	2
9.	उत्तर पश्चिम	3	0	3	2	1	3
10.	दक्षिण	5	0	5	1	0	1
11.	दक्षिण मध्य	2	0	2	5	1	6
12.	दक्षिण पूर्व मध्य	0	0	0	0	0	0
13.	दक्षिण पूर्व	2	0	2	1	0	1
14.	दक्षिण पश्चिम	2	0	2	2	0	2
15.	पश्चिम	4	0	4	4	0	4
16.	पश्चिम मध्य	1	0	1	1	1	2
17.	कोंकण रेलवे	0	0	0	1	0	1
	योग	55	8	63	50	7	57

उपरोक्त आंकड़ों की संवीक्षा प्रदर्शित करती है कि:-

- मध्य, पूर्व मध्य, पूर्व तट, पूर्वोत्तर, पूर्वोत्तर सीमांत, उत्तर पश्चिम, दक्षिण और दक्षिण पूर्व मध्य, दक्षिण पूर्व, दक्षिण पश्चिम और पश्चिम रेलवे में दुर्घटनाओं की संख्या कम या समान रही।
- 06 रेलवे जोन नामित: पूर्व, उत्तर, उत्तर मध्य, दक्षिण मध्य, पश्चिम मध्य और कोंकण रेलवे में दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ी है।
- मालगाड़ी की तुलना में यात्री गाड़ी दुर्घटना में उच्च संख्या का स्पष्ट रुझान है।

- यात्री गाड़ी दुर्घटनाओं की विगत वर्ष अर्थात 2018-19 में 55 की तुलना में 2019-20 में घटकर 50 हो गई है। इसके समान माल गाड़ी दुर्घटनाएं भी 08 से घटकर 07 हो गई है।

4.5 रेल दुर्घटनाओं का विश्लेषण

वर्ष 2018-2019 और 2019-2020 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

■ यात्री ■ माल ■ योग



अवपथन संबंधी दुर्घटनाएं, जो वर्ष 2018-2019 में कुल दुर्घटना का 68.25 प्रतिशत की तुलना में वर्ष 2019-2020 के दौरान 70.17 प्रतिशत थी, जो रेल दुर्घटनाओं का सबसे बड़ा कारक है। आग की दुर्घटनाएं अभी भी दूसरा कारक बना हुआ है जो वर्ष 2018-2019 की तुलना में 9.52 के लिए कुल दुर्घटनाओं की तुलना की 14.03 प्रतिशत है। इस वर्ष 2018-19 में टक्कर की दुर्घटनाएं शून्य कुल दुर्घटनाओं की तुलना के लिए 8.77 प्रतिशत टक्कर है।

वर्ष 2018-2019 में गाड़ियों में समपार एवं अन्य दुर्घटनाएं (विविध दुर्घटनाएं) कुल दुर्घटना का क्रमशः 12.69 प्रतिशत और 9.52 प्रतिशत की तुलना में वर्ष 2019-2020 के लिए 5.26 एवं 1.75 प्रतिशत थी।

4.6 विभिन्न प्रकारों की रेल दुर्घटनाओं का कारणवार विश्लेषण

4.6.1 अवपथन

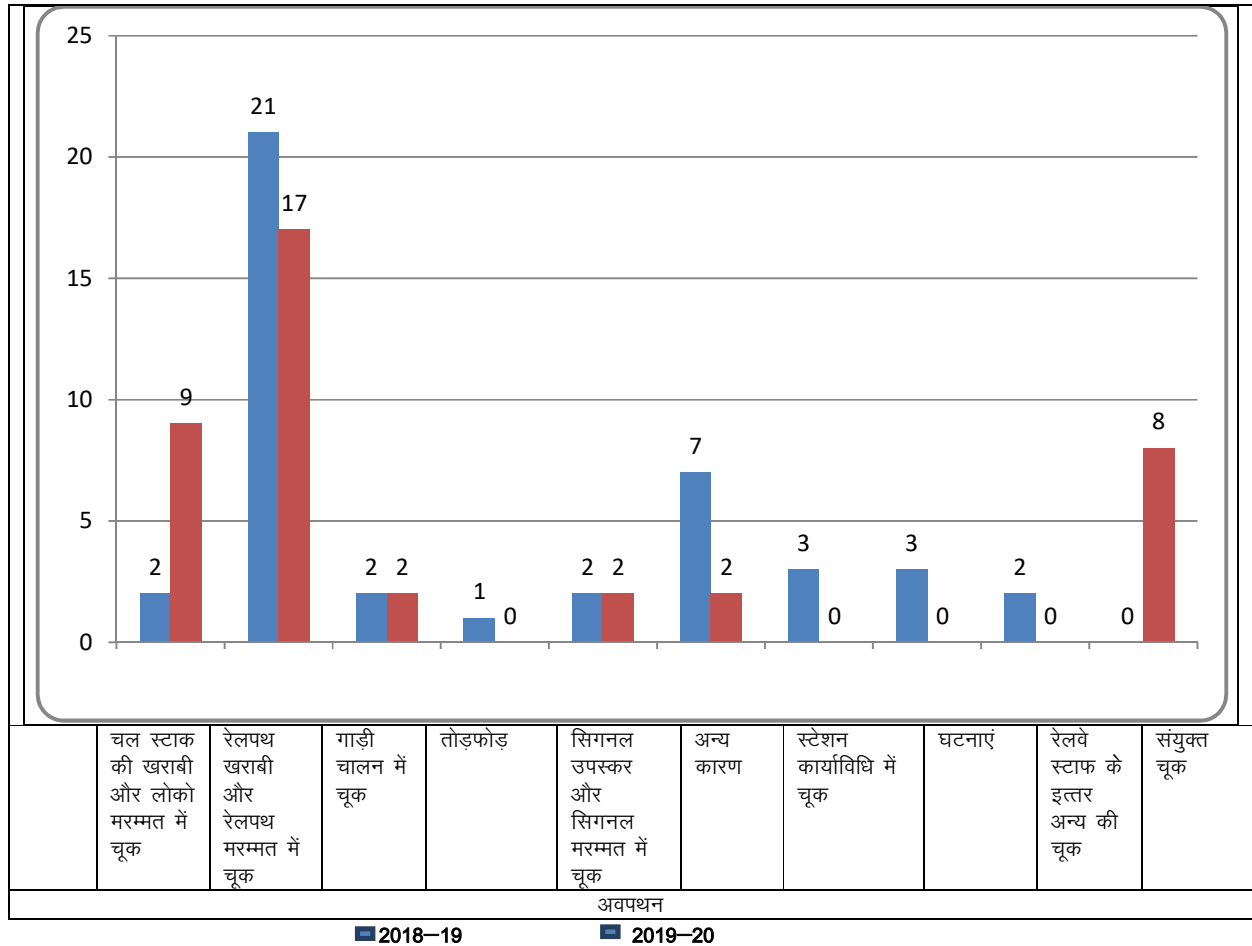
अवपथन की संख्याएं निम्न प्रकार थीं –

वर्ष 2019–2020 40 (यात्री–33, माल 07)

वर्ष 2018–2019 43 (यात्री–38, माल 05)

वर्ष 2018–2019 एवं 2019–2020 में अवपथन का कारणवार विश्लेषण चित्र-3 में दर्शाया गया है:-

चित्र-3



कुल अधिसूचित गाड़ी दुर्घटनाओं में से 40 अवपथन दुर्घटनाएँ हुई थी। अवपथन का कारणवार विश्लेषण/ब्यौरा इस प्रकार है।

- 17 अवपथन दुर्घटनायें रेलपथ की खराबी के कारण हुईं।
- 9 अवपथन चल स्टॉक की खराबी के कारण हुए थे।

- 8 संयुक्त चूक के कारण हुई थी।
- 2 अवपथन चालन की चूक के कारण हुई थी।
- 2 अवपथन सिगनल उपस्कर की विफलता के कारण हुई थी।
- 2 अवपथन अन्य (विविध) कारणों से हुए थे।

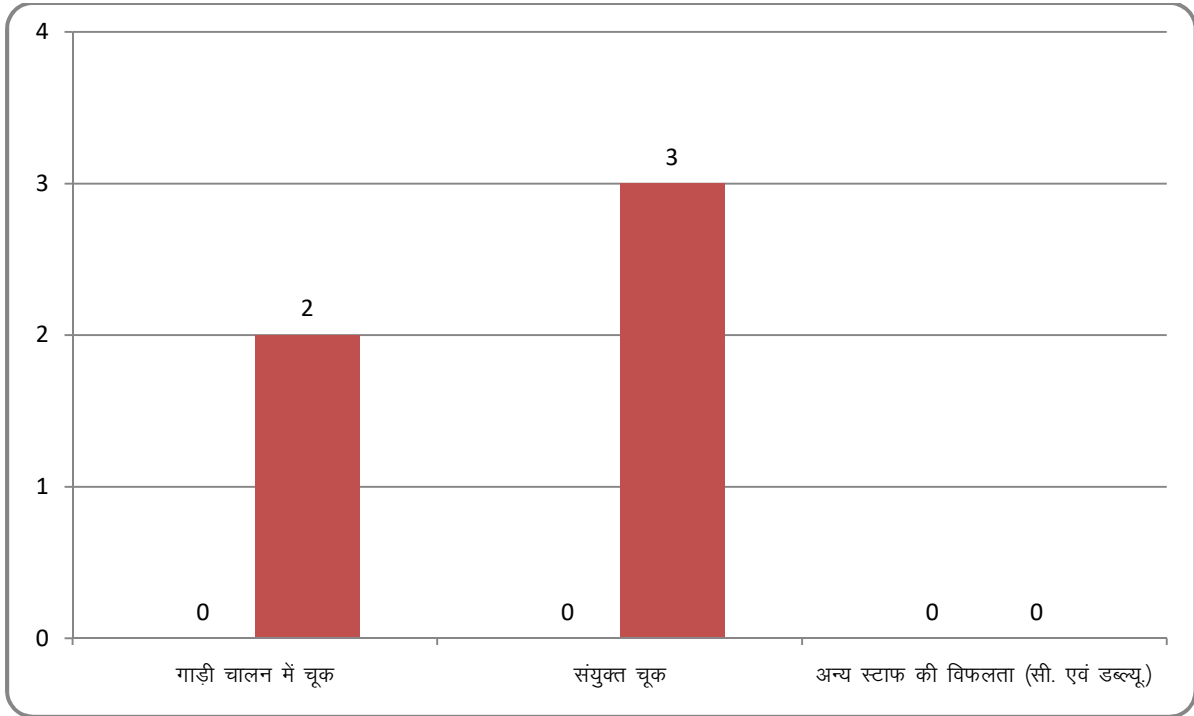
4.6.2 टक्कर

टक्करों की संख्या निम्न प्रकार थी:-

2019-2020	05	(यात्री-05, माल 00)
2018-2019	00	(शून्य)

चित्र-4 वर्ष 2018-19 एवं वर्ष 2019-20 के दौरान टक्करों का कारणवार विश्लेषण दर्शाता है।

चित्र-4



टक्कर

■ 2018-19 ■ 2019-20

इस वर्ष के दौरान 05 टक्कर की दुर्घटनाएं हुई थी। ब्यौरा इस प्रकार है:-

- 02 मामलों में टक्कर चालक की चूक के कारण हुई थी।
- 03 मामलों में संयुक्त चूक के कारण हुई थी।

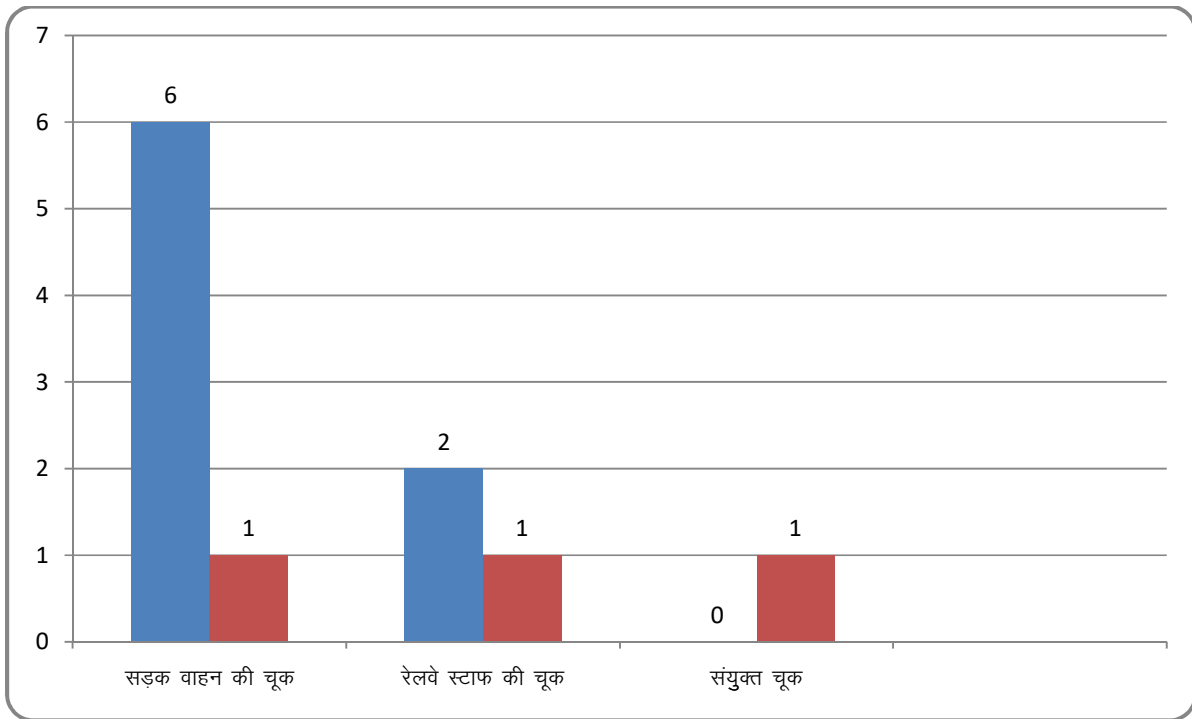
4.6.3 समपारों पर घटी दुर्घटनाएं

समपार दुर्घटनाओं की संख्या निम्न प्रकार थी:-

वर्ष 2019-2020	03	(यात्री-02, माल 01)
वर्ष 2018-2019	08	(यात्री-07, माल 01)

वर्ष 2018-2019 एवं 2019-2020 में समपारों पर रेल दुर्घटनाओं का कारणवार विश्लेषण नीचे दिखाया गया है:-

चित्र-5



समपार फाटक

■ 2018-19

■ 2019-20

वर्ष के दौरान 03 समपार दुर्घटनाएं अधिसूचित हुई थी। इनमें से 01 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। समपार की ऐसी दुर्घटनाओं को या तो फाटक या गार्ड या ग्रेड क्रासिंग को उपलब्ध कराकर कम किया जा सकता। यह और भी कम की जा सकती है यदि सड़क प्रयोगकर्ताओं को पहुंचने वाली गाड़ी के बारे में कुछ सक्रिय पद्धति द्वारा चेतावनी दी जाये।

01 मामलों में सड़क उपयोगकर्ताओं की चूक के कारण दुर्घटनाएं हुई जबकि 01 मामलों में रेलवे स्टाफ की चूक के कारण दुर्घटना हुई।

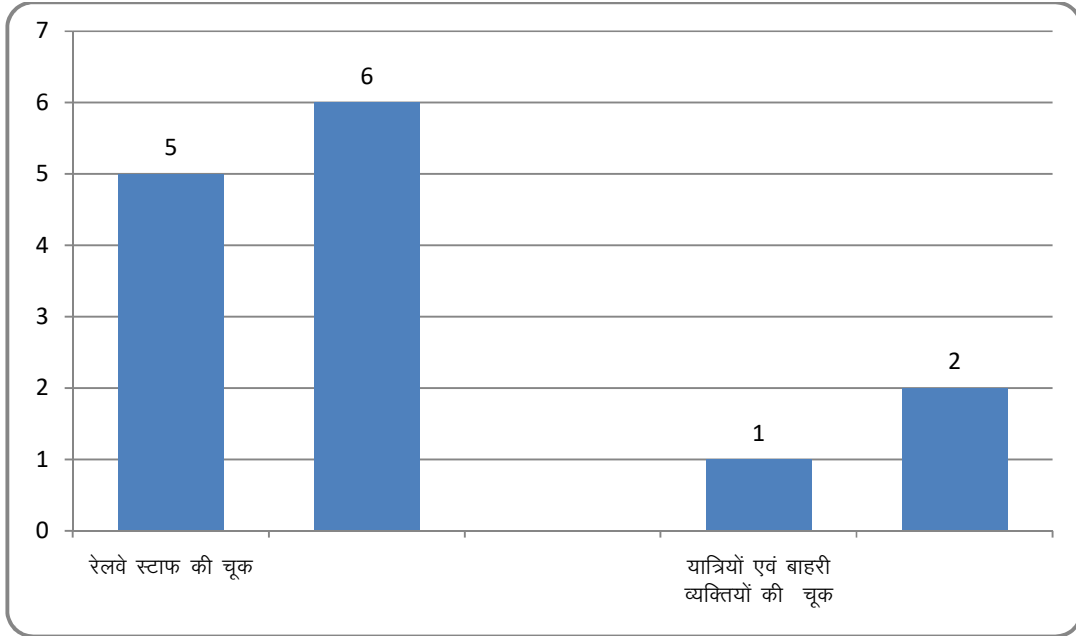
4.6.4 गाड़ियों में आग

आग के मामलों की संख्या निम्नप्रकार है:-

2019-2020	08	(यात्री-08, माल 00)
2018-2019	06	(यात्री-05, माल 01)

वर्ष 2018-2019 एवं 2019-2020 के दौरान, गाड़ियों में आग की दुर्घटनाओं का कारणवार विश्लेषण चित्र-6 में दर्शाया गया है।

चित्र-6



आग

■ 2018-19

■ 2019-20

इस वर्ष गाड़ी में आग की 08 दुर्घटनाएं जिनका ब्यौरा निम्न प्रकार है:-

- 06 रेलवे स्टाफ की चूक का कारण था।
- 02 यात्री और बाहरी व्यक्ति की चूक का कारण था।

4.7 मानवीय चूक से रेल दुर्घटनाएं

4.7.1 वर्ष 2018-2019 एवं 2019-2020 में मानवीय चूक (रेलवे स्टाफ और दूसरे व्यक्तियों की चूक के कारण) के कारण हुई दुर्घटनाओं की संख्या सारणी-4 में दिखाई गई हैं:-

सारणी-4

क्र.सं.	मद	2018-2019	2019-2020
1.	कुल रेल दुर्घटनाएं	63	57
2.	रेलवे स्टाफ के कार्य में चूक के कारण हुई दुर्घटनाओं की संख्या	39	37
3.	रेलवे स्टाफ के सिवाय अन्य व्यक्तियों के कार्यों में चूक के कारण हुई दुर्घटनाओं की संख्या	17	09
4.	व्यक्तियों की कार्यविधि की चूक (2+3) के कारण हुई कुल दुर्घटनाएं	56	46
5.	रेल दुर्घटनाओं में रेलवे स्टाफ की चूक (2 ÷ 1) के कारण हुई दुर्घटनाओं का प्रतिशत	61.90 प्रतिशत	64.91 प्रतिशत
6.	रेल दुर्घटनाओं में मानवीय चूक, रेलवे और रेलवे स्टाफ दोनों के इतर (4 ÷ 1), के कारण हुई दुर्घटनाओं का प्रतिशत	88.89 प्रतिशत	80.7 प्रतिशत

4.7.2 रेलवे स्टाफ की चूक से वर्ष 2018-2019 में 61.90 प्रतिशत की तुलना में, 2019-2020 में 64.91 प्रतिशत रेल दुर्घटनाएं हुईं। मानवीय चूक में दोनो, रेल कर्मचारियों तथा रेल कर्मचारियों के इतर सड़क उपयोगकर्ता, यात्री, अवांछनीय तत्व, वर्ष 2018-2019 के दौरान 88.89 प्रतिशत की तुलना में, 2019-2020 में 80.7 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, गंभीर रेल दुर्घटनाओं 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	गंभीर रेल दुर्घटनाओं की संख्या	रेल दुर्घटनाएं जिनमें यात्रियों की मृत्यु हुई	मृत यात्रियों की संख्या जिसमें रेलवे चालक दल शामिल
1.	2015-16	110	14	08	44
2.	2016-17	116	08	05	246
3.	2017-18	79	06	03	26
4.	2018-19	63	09	08	25
5.	2019-20	57	10	00	12
5 वर्षों का औसत		85	9.4	4.8	70.6

4.8.2 इन पाँच वर्षों की अवधि में दुर्घटनाओं, जिनके परिणामस्वरूप यात्री हताहत हुए हो, की संख्या में हल्की कमी रही है, सिवाय 2016-17 में यात्रियों की हताहत की संख्या हल्की सी बढ़ी हुई थी। वर्ष

2019–20 में यात्री हताहत की संख्या शून्य है। 12 व्यक्ति या तो रेलवे चालक दल/कर्मचारी या बाहरी व्यक्ति की मृत्यु हुई थी।

4.8.3 गम्भीर रेल दुर्घटनाओं की संख्या वर्ष 2018–2019 में 09 की तुलना में वर्ष 2019–2020 में संख्या 10 (09 भारतीय रेलवे पर और 01 मेट्रो रेलवे पर) थी। गम्भीर रेल दुर्घटनाओं, जिनमें यात्रियों की मृत्यु हुई, की संख्या वर्ष 2018–2019 में 08 की तुलना में वर्ष 2019–2020 में 03 थी। दुर्घटनाओं में मारे गए यात्रियों की संख्या वर्ष 2018–2019 में 25 से वर्ष 2019–2020 में लगातार घटकर 12 थी परन्तु वर्ष में यात्री हताहत संख्या शून्य थी। समस्त 12 की मृत्यु या तो चालक दल/कर्मचारी या बाहरी/सड़क प्रयोगकर्ता थे।

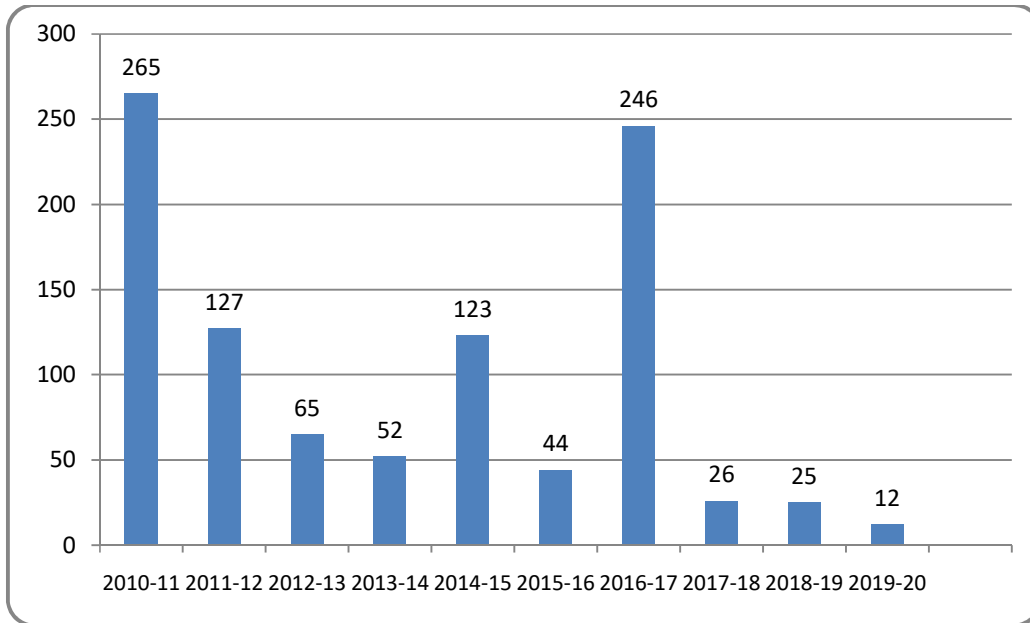
4.8.4 वर्ष 2018–2019 के दौरान 63 दुर्घटनाओं की तुलना में वर्ष 2019–2020 में दुर्घटनाओं की संख्या घटकर 57 हो गई। यद्यपि वर्ष 2019–20 में गम्भीर रेल दुर्घटनाओं की संख्या 01 से बढ़कर 10 हो गई।

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

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



■ यात्री हताहत

वर्ष 2019–2020 में, रेल दुर्घटनाओं में मृत यात्रियों की संख्या वर्ष 2018–2019 के दौरान आधे से भी कम मृत यात्रियों की संख्या थी।

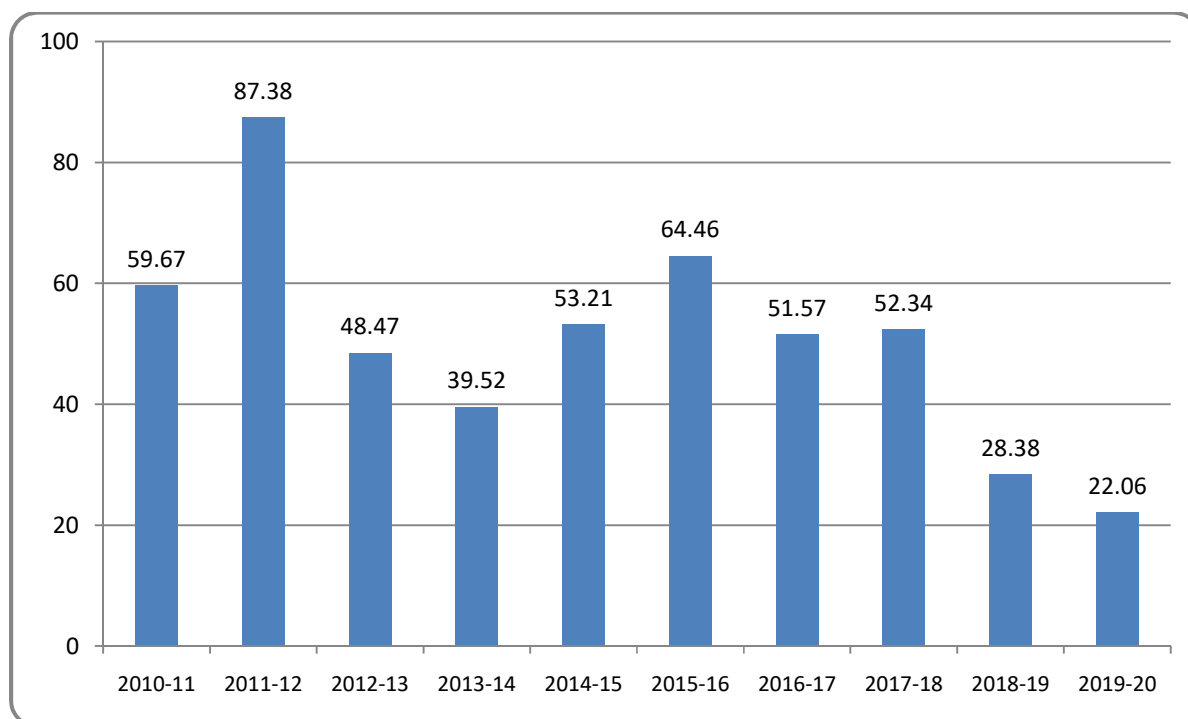
यात्रियों के बड़ी संख्या में मारे जाने वाली दुर्घटनाएं नीचे दी गई है :-

- (1) दिनांक 16.01.2020 को पूर्व मध्य रेलवे के समस्तीपुर खण्ड में गाड़ी संख्या-63348 समस्तीपुर-सहरसा पैसेजर के पासिंग करते समय नयानगर-हसनपुर रोड के बीच समपार फाटक संख्या-2सी/ई पर दुर्घटना घटी। इसके परिणामस्वरूप इस दुर्घटना में 05व्यक्ति (चालक दल/बाहरी) मारे गए, 02 व्यक्ति गंभीर रूप से घायल हुए और कोई भी व्यक्ति साधारण रूप से घायल नहीं हुआ था।
- (2) दिनांक 25.06.2019 को पूर्व तट रेलवे के बालटियर मण्डल के सिंगापुर रोड ए केबिन-केयुतगुणा स्टेशनों के बीच 8-डब्ल्यू ओएचई टावर बैगन संख्या-ईकोर 190001 के साथ गाड़ी संख्या-18005 (हावड़ा-जगदलपुर समलेश्वरी एक्सप्रेस) की आमने-सामने टक्कर। परिणामस्वरूप इस दुर्घटना में 03 व्यक्ति मारे गए और 01 व्यक्ति गंभीर रूप से घायल और 03 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
विगत 10 वर्षों के दौरान रेल दुर्घटनाओं से रेलवे सम्पत्ति को हुई क्षति
रेलवे सम्पत्ति की क्षति की लागत (करोड़ में)



अध्याय-पाँच

दुर्घटना जाँच रिपोर्टों पर रेलवे की प्रतिक्रिया की स्थिति

- 5.1 वर्ष 2019-20 के अंत तक रेल मंत्रालय द्वारा दुर्घटना जांच रिपोर्टों पर ए.टी.आर. प्राप्त नहीं हुए थे और शेष अट्ठाइस रिपोर्टों पर प्रतिक्रिया प्रतीक्षित थी। दुर्घटना की सबसे पुरानी ऐसी जांच रिपोर्ट जो वर्ष 2013-14 में हुई। इन रिपोर्टों (वर्ष 2013-14 से आगे) का ब्यौरावार इस प्रकार है:

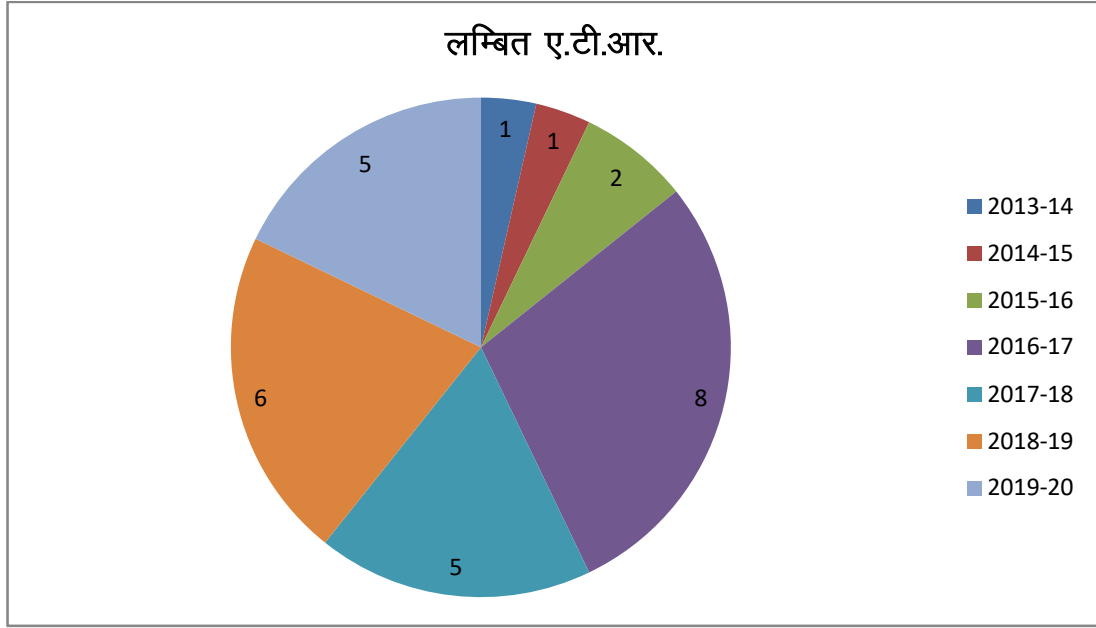
सारणी-6

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	8
2017-18	शून्य	शून्य	5
2018-19	शून्य	शून्य	6
2019-20	शून्य	शून्य	5
कुल	शून्य	शून्य	28

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

आयुक्तों की दुर्घटना जांच रिपोर्टों में की गई सिफारिशों पर रेल मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई की रिपोर्ट अपेक्षित से अधिक समय में सूचित की जाती है। जैसा कि पुरानी वर्ष 2013-14 की रिपोर्ट रेलवे बोर्ड को दिसम्बर, 2014 में प्रस्तुत की गई थी। हालांकि वह अभी भी लम्बित है। वर्ष 2018-19 और 2019-20 में रेलवे बोर्ड से कार्रवाई की रिपोर्ट प्राप्त नहीं हुई 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 कुल 307 सिफारिशों की गई जो अभी भी रेलवे बोर्ड में लम्बित है।

5.2 वर्ष 2019-20 के दौरान आयुक्तों को नौ (09) दुर्घटना जांच के लिए सौंपी गई जिनमें से पांच (05) उस वर्ष के दौरान पूर्ण की गई। वर्ष 2019-20 के दौरान पांच (05) 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 पैतालिस (45) सिफारिशों 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 ए.टी.आर./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 भारतीय रेलवे पर घटित 09 दुर्घटनाओं से अलग, वर्ष 2019-20 के दौरान आयुक्तों द्वारा मेट्रो रेलवे पर एक दुर्घटना की भी जांच की गई। इस दुर्घटना में 06 सिफारिशों की गई थी।

5.4 वर्ष 2019-20 के दौरान प्राप्त दुर्घटना जांच रिपोर्टों में कुछ महत्वपूर्ण सिफारिशें रेल मंत्रालय के लिए की गईं जो नीचे दी गई हैं:-

- 5.4.1 चल स्टॉक के दृश्य निरीक्षण पर निर्भरता को कम करने के लिए, बोगी और कोच और लोकोमोटिव के गियर सिस्टम के तहत बेहतर निरीक्षण पद्धति सुनिश्चित करने के लिए सॉफ्टवेयर समर्थित प्रौद्योगिकी विकसित की जानी चाहिए।
- 5.4.2 दुर्घटना की संभावना से बचने के लिए लोको पायलट को ब्रेक एक्सल की स्वचालित पहचान और संकेत प्रणाली और सुरक्षित गति के लिए ट्रेन की गति की तत्काल स्वचालित कमी।
- 5.4.3 होम सिग्नल और दूर के सिग्नल के बीच की दूरी जी आर 3.07 (5) और आई आर एस ई एम पार्ट-1 पैरा 7.30.4 के अनुसार 1 किमी से कम नहीं होनी चाहिए, जहाँ भी यह संभव नहीं है सिग्नल के पीले पहलू को दोहराया जाना चाहिए।
- 5.4.4 रेलवे को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि एस.ओ.डी. मद 8, अध्याय 1 अनुसूची 1 (नोट 2) के अनुसार उपनगरीय खंड में 2.36 मीटर की निकासी उपलब्ध है, जब तक कि माफी को ऐसा करने के लिए प्राधिकारी सक्षम नहीं किया गया है और यदि कोई शर्त रखी गई है तो स्वीकृतियों का अनुपालन किया जाता है।
- 5.4.5 दिनांक 25.06.2019 को पूर्व-तट रेलवे के वाल्टेयर मण्डलमें 8-व्हीलर ओ एच ई टॉवर वैगन नं. ई कोर 190001 के साथ ट्रेन नंबर 18005 (हावड़ा-जगदलपुर समलेश्वरी एक्सप्रेस) की आमने सामने की टक्कर,के.टी.जी.ए. स्टेशन वर्किंग रूल थाजिसमें एल.वी.सी.डी. (लास्ट व्हीकल चेकिंग डिवाइस) का प्रावधान था, जबकि साइट पर, एल.वी.सी.डी. नहीं था, इस प्रकार अनुमोदित एस डब्ल्यू आर में किए गए प्रावधानों और इस विशेष स्टेशन पर फील्ड में मौजूद प्रावधानों में गलत मिलान हो गया। रेलवे पर क्षेत्र की स्थितियों के साथ एस.डब्ल्यू.आर. का मिलान सुनिश्चित करने के लिए एक विशेष अभियान शुरू किया जाना चाहिए ताकि भविष्य में फिर से ऐसी सुरक्षा चूक की पुनरावृत्ति से बचा जा सके।
- 5.4.6 उपरोक्त के अलावा, कॉरिडोर-3 के अमीरपेट स्टेशन ए.आर.एम.-बी पर हैदराबाद मेट्रो रेल परियोजना में दुर्घटना में 06 सिफारिशों की गईं, जिसमें दिनांक **22.09.2019**को सड़क के स्तर पर उसके सिर पर कंक्रीट का टुकड़ा गिरने से उस व्यक्ति की मौत हो गई। कुछ सिफारिशें इस प्रकार हैं:-
- (क) प्रतिष्ठित संस्थान की देखरेख में अल्ट्रासोनिक सोनिक पल्स वेलोसिटी परीक्षण उन सभी स्थानों पर आयोजित किया जाना चाहिए, जहां वायडक्ट सेगमेंट और स्टेशन संरचनात्मक बीम कंक्रीट की ध्वनि की पहचान करने और ढीले कंक्रीट को हटाने के लिए तत्काल सुधारात्मक कार्रवाई करने के लिए छू रहे हैं।
- (ख) वायडक्ट पियर्स पर अतिरिक्त बाहरी जल निकासी पाइपों का प्रावधान जहां मौजूदा पाइपों को चोक किया गया है या पानी का प्रवाह अधिक है। क्षतिग्रस्त विस्तार जोड़ों और पानी के ठहराव के कारण स्टेशन रिसावों पर ध्यान दें।

अध्याय – छः

भारतीय रेलवे की संरक्षा से संबंधित कुछ मुद्दे

भारतीय रेलवे ने रेलवे के बुनियादी ढांचे में सुधार के लिए विशाल प्रेरणा दी है जैसे ट्रैक नवीकरण में पर्याप्त वृद्धि, आधुनिक कोचों की शुरुआत, गलियारे ब्लॉकों को सिग्नलिंग में सुधार के अलावा अनिवार्य बना दिया है। इन गतिविधियों के परिणामस्वरूप, पिछले पाँच वर्षों के दौरान दुर्घटनाओं में पर्याप्त कमी आई है। यह भारतीय रेल के इतिहास में पहली बार है, कि पूरे वर्ष में कोई भी यात्री हताहत नहीं हुआ था।

- 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, सिग्नलिंग 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 संरक्षामुद्दों 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 शुरुआत।
- 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 मामले उठाए गए।

टनल में संरक्षा और विश्वसनीयता के सुधार हेतु उपाय:—

रेलवे नेटवर्क के विस्तार के दौरान, लंबे टनल के लिए ट्रैक की आवश्यकता है। इस समय सभी लाइनें विद्युतीकृत रेलवे लाइन होंगी, विद्युत कर्षण के लिए ओ.एच.ई. (ओवर हेड इन्फ्रस्ट्रक्चर) के प्रावधान के कारण टनल का साइज बड़ा होना अपेक्षित है। आयोग ने सुझाव दिया है कि डी.एम. आर.सी. के टनलों में जैसा कि रिजिड ओवर हेड कैटनरी सिस्टम (आर.ओ.सी.एस.) उपलब्ध कराये गये हैं और अन्य भूमिगत मेट्रो में अध्ययन किया जा सकता है। कन्वेन्शनल फ्लैस्कविल ओ.एच.ई. के ऊपर आर.ओ.सी.एस. का लाभ जो प्रकार है:—

- कम परिधि वाले टनल में अलग से कैटनरी नहीं है और इसके लिए इनकम्बनेंस की आवश्यकता नहीं है।
 - अनुरक्षण के लिए कम मानव शक्ति की आवश्यकता है जैसा कि ज्यादातर मेटनेंस फ्री सिस्टम है।
 - कन्टैक्ट लाइन में यात्री तनाव के लिए अधिक कन्टैक्ट वायर की अनुमति देना, टूटने का कोई खतरा शून्य के समान है।
 - उच्च करंट ले जाने की क्षमता।
 - अधिक उच्च विश्वसनीयता।
 - शुरू करने में कम समय।
 - यात्री, इवैकुशन और अनुरक्षण स्टॉफ के लिए किनारे का रास्ता।
 - 140 कि०मी० प्रति घंटा की गति के लिए डिजाईन उपलब्ध है।
- आर.ओ.सी.एस. के लिए कुछ फोटोग्राफ नीचे दर्शाये गये हैं।



यद्यपि आर.ओ.सी.एस. की प्रारम्भिक कीमत कन्वेन्शनल ओ.एच.ई. की अपेक्षा अधिक है, किन्तु टनल के निर्माण में बचत और अनुरक्षण के लिए प्रारम्भिक कीमत से अधिक है।

ट्रैक और पुलों पर संरक्षा सुधार के लिए अन्य उपाय:-

(क) वितरित वास्तुकला ई.आई. :

वितरित वास्तुकला के साथ इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग मार्गों की संख्या के बावजूद स्टेशनों पर प्रदान की जानी चाहिए। इसके कई फायदे हैं

- तांबे की केबल की बचत,
- अतिरेक के कारण प्रणाली की उपलब्धता,
- ओएफसी केबल के कारण विद्युत चुम्बकीय हस्तक्षेप (ईएमआई) कम हो गया और
- मेटेनेंस के प्रयास, केबल केबलिंग और कॉपर केबल की चोरीमें कमी।

(ख) क्लैप प्रकार की व्यवस्था के साथ एक्सल काउंटरस:

रेल के साथ क्लैप की व्यवस्था वाले एक्सल काउंटर उपलब्ध कराए जाने चाहिए, जिनमें कई फायदे हैं:

- रेल में ड्रिलिंग छेद की कोई आवश्यकता नहीं है।
- व्हील सेंसर का आकार बहुत कॉम्पैक्ट है
- ट्रांस और रिसीव के लिए अलग केबल की आवश्यकता नहीं है।
- दोनों कार्यों के लिए एक ही क्वाड।
- 5 मीटर/15 मीटर माउलडेट केबल
- साइट पर कोई अर्थिंग की आवश्यकता नहीं है
- रेल हेड के सम्बन्ध में ऊंचाई समायोज्य है।
- साइट पर कोई इलेक्ट्रॉनिक्स नहीं के रूप में विश्वसनीय है।

संरक्षा में पूरी तरह सुधार लाने के लिए भारतीय रेलवे ने कुछ उपाय किए हैं जो इस प्रकार हैं:

राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आर.आर.एस.के.)

“राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आर.आर.एस.के.)” को वर्ष 2017-18 में प्रारम्भ किया गया है, जो महत्वपूर्ण सुरक्षा परिसम्पत्तियों के [प्रतिस्थापना / नवीनीकरण / उन्नयन](#) के लिए है, पांच साल के लिए एक लाख करोड़ रुपये वार्षिक व्यय के साथ इसका वार्षिक परिव्यय 20,000 करोड़ रुपये है। अपने प्रारम्भ से, सुरक्षा कार्यों के लिए कोष से वर्ष 2017-18 में 16091 करोड़ रुपये, वर्ष 2018-19 में ₹0 18015 करोड़ और वर्ष 2019-20 (प्रोवि.) में ₹0 15024 करोड़ का व्यय किया गया था। वर्ष 2020-21 में भी आर.आर.एस.के. के अन्तर्गत 20,000 करोड़ रुपये का प्रावधान किया जा चुका है।

आर.आर.एस.के. के अन्तर्गत आने वाले फण्ड का उपयोग ट्रैफिक सुविधाओं, चल स्टॉक, समपार 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 निर्दिष्ट कार्य किया जाता है।

वित्त मंत्रालय ने 'राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आर.आर.एस.के.) के संचालन के लिए दिशानिर्देश' जारी किए हैं, जो कि अंतर्राज्तीय हैं। यह भी निर्धारित किया जाता है कि माननीय प्रधानमंत्री की अध्यक्षता में आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति द्वारा सालाना प्रगति की समीक्षा की जाएगी।

संरक्षा में सुधार के लिए उपाय

- **संरक्षा फोकस**— मानवीय त्रुटियों के कारण होने वाली दुर्घटनाओं को कम करने के लिए, नई तकनीकों की शुरुआत, रखरखाव का मशीनीकरण, खामियों का जल्द पता लगाने आदि पर ध्यान केंद्रित करने के साथ एक बहु-आयामी दृष्टिकोण, 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।
- **आवधिक संरक्षा ऑडिट**— आंचलिक रेलवे की बहु-विषयक टीमों के साथ-साथ अंतर-रेलवे संरक्षा निरीक्षणों द्वारा विभिन्न प्रभागों के आवधिक संरक्षा ऑडिट नियमित आधार पर किए गए। वर्ष 2019-20 के दौरान, 85 आंतरिक संरक्षा ऑडिट और 31 अंतर-रेलवे संरक्षा निरीक्षण किए गए।
- **प्रशिक्षण सुविधाएं**— 2019-20 के दौरान 169061 गैर-राजपत्रित कर्मचारियों को रिफ्रेशर प्रशिक्षण दी गई।
- ट्रेन परिचालन में दक्षता बढ़ाने और सुरक्षा बढ़ाने के लिए, मल्टी एसपेक्ट कलर लाइट सिग्नल के साथ पैनल इंटरलॉकिंग/रूट रिले इंटरलॉकिंग/इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (पी.आई./आर.आर.आई./ई.आई.) के साथ **आधुनिक सिग्नलिंग सिस्टम** उत्तरोत्तर प्रदान किये गये हैं। इस प्रकार भारतीय रेलवे पर 6018 स्टेशनों (इण्टरलाकड बॉडगेज स्टेशनों का लगभग 96 प्रतिशत) ऐसी प्रणाली, एब्सोल्यूट मल्टी केबिन मैकेनिकल सिग्नलिंग प्रणाली को हटाते हुए, इसके परिचालन में लागत को ओपटीमाइज के साथ-साथ मानव हस्तक्षेप को कम करते हुए संरक्षा को बढ़ाना है। वर्ष 2019-20 के दौरान 12 मुख्य स्टेशन नामित: पर **रूट रिले इण्टरलाकड (आर.आर.आई.)/इलेक्ट्रॉनिक इण्टरलाकिंग (ई.आई.)** उपलब्ध कराये गये हैं। वित्तीय वर्ष 2019-20 के दौरान 55 स्टेशनों पर **पैनल इंटरलाकिंग** और 350 स्टेशनों पर **इलेक्ट्रॉनिक इण्टरलाकिंग** उपलब्ध कराये गये हैं।

टकरावों से बचने के लिए उपाय:-

- **पूर्ण ट्रेक सर्कुलेटिंग:-** ट्रेक ऑक्यूपेशन सत्यापन सुनिश्चित के लिए 'ए', 'बी', 'सी', 'डी स्पेशल' और 'ई स्पेशल' मार्गों पर दिनांक 31.03.2020 तक 34597 स्थानों में ट्रेक सर्कुलेटिंग पूरा कर लिया गया है। कुल 6147 स्टेशनों को पूर्ण ट्रेक सर्कुलेटिंग के साथ प्रदान किया गया है।
- **ब्लॉक प्रोविंग एक्सल काउंटर (बी.पी.ए.सी.):-** सुरक्षा बढ़ाने के लिए, एक स्टेशन पर ट्रेन के पूर्ण आगमन का स्वतः सत्यापन, एक्सल काउंटर (बी.पी.ए.सी.) द्वारा ब्लॉक प्रोविंग को स्टेशनों और

संकेतों के केंद्रीकृत संचालन वाले स्टेशनों पर प्रदान किया जा रहा है। दिनांक 31.03.2020 को, 5663 ब्लॉक खंडों पर एक्सल काउंटर (बी.पी.ए.सी.) द्वारा ब्लॉक प्रोविंग प्रदान की गई है।

- **इण्टरमीडिएट ब्लॉक सिगनलिंग:**— इण्टरमीडिएट ब्लॉक सिगनलिंग (आई.बी.एस.) का प्रावधान लाइन क्षमता को बढ़ाने में सिद्ध करता है जिसमें 1 ब्लॉक स्टेशन के विकास और परिचालन में अपेक्षित परिचालन मानव शक्ति और सुख साधन के रूप में बिना किसी अतिरिक्त राजस्व खर्च के होगा। दिनांक 31.03.2020 तक भारतीय रेलवे के 602 ब्लॉक खण्डों पर इण्टरमीडिएट ब्लॉक सिगनलिंग उपलब्ध कराई जा चुकी है।
- **स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग:**— भारतीय रेलवे पर वर्तमान उच्च घनत्व मार्गों पर हेडवे को कम करने और लाइन क्षमता की वृद्धि के लिए स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग का प्रावधान द्वारा कम कीमत में सिगनलिंग उपलब्ध कराता है। दिनांक 31.03.2020 तक 3309 मार्ग कि.मी. पर स्वचालित ब्लॉक सिगनलिंग उपलब्ध कराई जा चुकी है।
- **ट्रेन टकराव से बचाव प्रणाली (टीसीएएस):**—आर.डी.एस.ओ. और तीन भारतीय निर्माताओं द्वारा स्वदेशी विकसित किया गया। 250 मार्ग कि.मी. पर सफलतापूर्वक परीक्षण हो चुका है। दक्षिण मध्य रेलवे पर 1200 मार्ग कि.मी. खण्डों में कार्य प्रगति पर है। भारतीय रेलवे पर टी.सी.ए.एस. को राष्ट्रीय ए.टी.पी. के रूप में कार्यान्वयन के लिए लागू करने के लिए निर्णय लिया गया है। अगले 4-5 वर्षों में प्राथमिकता पर उच्च घनत्व नेटवर्क (एच.डी.एन.) एवं भारी माल उच्च यूटीलाइज्ड नेटवर्क (एच.यू.एन.) मार्गों पर उपलब्ध कराया जायेगा। टी.सी.ए.एस. 160 कि.मी. प्रतिघंटा के लिए अनुमोदित हो चुका है। टी.सी.ए.एस. , स्वचालित सिगनलिंग और सेट्रल ट्रैफिक कंट्रोल (सी.टी.सी.) प्रणाली के साथ काम करने के लिए भी उन्नयन किया जा रहा है, इस प्रकार लाइन क्षमता की बढ़ोत्तरी का उद्देश्य भी होगा।

मानवयुक्त समपार फाटकों पर संरक्षा सुधार के उपाय:-

समपार, विशिष्ट नियमों और शर्तों द्वारा नियंत्रित विनियमित तरीके से यातायात के सुचारु रूप से चलने की सुविधा के लिए हैं, दिनांक 01-04-2020 को भारतीय रेलवे पर समपार की स्थिति निम्नानुसार है:

समपारों की कुल संख्या (सभी मानवयुक्त) : 21323

भारतीय रेलवे ने सड़क उपयोगकर्ताओं और रेल यात्रियों की सुरक्षा के लिए उत्तरोत्तर समपारों को समाप्त करने का निर्णय लिया है। वर्ष 2019-20 के दौरान मानवयुक्त समपारों के 1273 समाप्त किए गए। दिनांक 31.01.2019 तक ब्रॉड गेज पर सभी मानव रहित समपारों को समाप्त कर दिया गया है।

भारतीय रेलवे ने समपारों पर दुर्घटनाओं को रोकने के लिए बहुत से उपाय किये हैं। जो इस प्रकार हैं:-

- **समपार फाटकों की इंटरलॉकिंग:**— भारतीय रेलवे ने समपार पर संरक्षा बढ़ाने के लिए, दिनांक 31.03.2020 को 11639 समपार फाटकों पर सिग्नल के साथ इंटरलॉकिंग प्रदान की है।

- **समपार फाटक पर फिसलने वाला बूम:**— इंटरलॉकड स्लाइडिंग बूम का प्रावधान ट्रेन सेवाओं में व्यवधान को कम करने के लिए बहुत प्रभावी हो गया है जब विशेष रूप से उपनगरीय क्षेत्रों में सड़क वाहनों द्वारा समपार फाटक 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 31.03.2020 तक व्यस्त इंटरलॉक वाले फाटकों के 5092 लिफ्टिंग बैरियर के अतिरिक्त स्लाइडिंग बूम प्रदान किए गए हैं और आगे व्यस्त फाटकों को भी उत्तरोत्तर कवर किया जा रहा है।
- **समपार फाटकों को रोड ओवर/अंडर ब्रिज द्वारा हटाना:**
ट्रेन परिचालन की संरक्षा में सुधार और सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए असुविधा को कम करने के लिए, ट्रैफिक की मात्रा के आधार पर चरणबद्ध तरीके से रोड ओवर/अंडर ब्रिज/सबवे (आरओबी/आरयूबी) को चरणबद्ध तरीके से प्रतिस्थापित किया जा रहा है।
वर्ष 2019-20 के दौरान भारतीय रेलवे में एन.एच.ए.आई. द्वारा 145 आरओबी और 1170 आरयूबी/सबवे का निर्माण लागत साझाकरण, रेलवे लागत/आवास कार्यों, जमा/बी.ओ.टी. अवधि के तहत किया गया है।

ब्रिज—निरीक्षण और प्रबंधन प्रणाली:—

आधुनिक ब्रिज निरीक्षण प्रौद्योगिकी अपनाई गई है, जिसमें नान डिस्ट्रेक्टिव परीक्षण, उपस्कर पानी के अंदर निरीक्षण, वाटर लेवल प्रणाली इत्यादि की सहायता के साथ पानी का स्तर की मानीटरिंग करता है।

दिनांक 01.04.2020 को भारतीय रेलवे पर कुल 150390 पुल हैं, जिसमें 702 पुल महत्वपूर्ण, 12256 मुख्य और 137432 लघु पुल हैं।

वर्ष 2019-20 के दौरान 1367 पुलों का सशक्तीकरण/पुर्नस्थापन/पुर्ननिर्माण किये गये हैं।

अवपथनों को कम करने के लिए उपाय:—

- 60 किलोग्राम, 90 अल्टीमेट टेन्सिल स्ट्रेंथ (यू.टी.एस.) रेल्स, प्रेस्ट्रेसड कंक्रीट स्लीपर (पी.एस.सी.) नॉर्मल/वाइड बेस स्लीपर्स के साथ इलास्टिक बन्धन के साथ मॉडर्न ट्रैक स्ट्रक्चर, पी.एस.सी. स्लीपर्स, स्टील चैनल/एच बीम स्लीपर्स ऑन गर्डर पुलों पर फैनशेड लगाये गये हैं। इसका प्राथमिक ट्रैक नवीकरण करते समय उपयोग किया जाता है।
- ट्रैक में एलुमिनो थर्मिट जोड़ों की संख्या को कम करने के लिए स्टील प्लांट में 260 मी./130 मीटर लंबाई के लंबे रेल पैनल बनाए जा रहे हैं।
- भारतीय रेलवे के सभी महत्वपूर्ण मार्गों के लिए मोटी वेब स्विच (टी.डब्ल्यू.एस.) का प्रावधान किया गया है। टी.डब्ल्यू.एस. के प्रावधान में तेजी लाने के लिए, जोनल रेलवे में मोटे वेब स्विच की खरीद विकेंद्रीकृत की गई है।

- दोषों का पता लगाने और दोषपूर्ण रेल को समय पर हटाने के लिए अल्ट्रासोनिक फ्लैव डिटेक्शन (यू.एस.एफ.डी.) का परीक्षण। वेहीकुलर यू.एस.एफ.डी. प्रणाली को उत्तर रेलवे, उत्तर मध्य रेलवे, पश्चिम मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे में प्रारम्भ किया गया है।
- जी.पी.एस. ट्रैकर उनके चलन की निगरानी करने के लिए और उनके द्वारा देखे गए किसी भी असुरक्षित स्थिति की तत्काल रिपोर्ट करने के लिए कीमैन और पैट्रोलमैन को प्रदान किए जा रहे हैं।
- डेटाबेस और निर्णय समर्थन प्रणाली के विकास के लिए भारतीय रेलवे पर ट्रैक प्रबंधन प्रणाली शुरू की गई है और रखरखाव की आवश्यकता और आशावादी इनपुट को तर्कसंगत बनाने का निर्णय लिया गया है।

कोचों की संरक्षा सुधार के उपाय:-

भारतीय रेलवे, रेलडिब्बों की संरक्षा और विश्वस्नीयता को मजबूत करने के लिए निम्नलिखित कदम उठा रहा है।

- ए.सी. कोचों में स्वचालित आग और धुआँ जांच प्रणाली का परिचय:-

चलती गाड़ियों में अग्नि संरक्षा में सुधार के लिए, एसी कोचों में ऑटोमैटिक फायर एंड स्मोक डिटेक्शन सिस्टम दिया जा रहा है। कोचों में एयर ब्रेक सिस्टम को आग और धुएं की पहचान प्रणाली के साथ एकीकृत करके विनिर्देशों को उन्नत किया गया है। वर्तमान में लगभग 2063 ए.सी. डिब्बों में, इस प्रणाली को फिट किया गया है।

- पेंट्री कारों और पावर कारों में फायर डिटेक्शन सप्रेसन सिस्टम: -

पावर कारों और पेंट्री कारों में ऑटोमैटिक फायर डिटेक्शन एंड सप्रेसन सिस्टम दिया जा रहा है। वर्तमान में 1128 पावर कार और 278 पेंट्री कार इस प्रणाली से सुसज्जित हैं। रेट्रोफिटमेंट का काम उत्तरोत्तर किया जा रहा है। आगे, निर्देश जारी किए गए हैं कि उत्पादन इकाइयों (पीयू) द्वारा सभी नव निर्मित एल.एच.बी. पावर कारों और एल.एच.बी. पेंट्री कारों में सिस्टम प्रदान किया जाए।

- कोचों में अग्नि मंदता में सुधार: -

कोच अग्निरोधी फर्निशिंग सामग्री जैसे कि अग्निरोधी पर्दे, विभाजन पैनेलिंग, छत, फर्श, सीट और बर्थ के साथ-साथ कुशनिंग सामग्री और सीट कवर, विंडोज और यू.आई.सी. वेस्टिब्यूल आदि प्रदान किए जा रहे हैं। इन वस्तुओं के विनिर्देशों को समय-समय पर सुधार के एक भाग के रूप में अपग्रेड किया जा रहा है। प्रमुख प्रस्तुत वस्तुओं के विनिर्देशन में, अब अग्निरोधी से संबंधित एक नया पैरामीटर (अर्थात् हीट रिलीज रेट) का अन्तर्राष्ट्रीय मानदण्डों के अनुसार प्रारम्भ किया जा चुका है।

- अग्निशामक यंत्रों का प्रावधान:-

सूखा रासायनिक पाउडर टाइप फायर एक्सटिंगुइशर सभी वातानुकूलित डिब्बों, द्वितीय श्रेणी-सह-गार्ड और लगेज वैन और पेंट्री कारों में दिए जाते हैं। उत्पादन इकाइयों को निर्देश दिए गए हैं कि वे सभी नए निर्मित गैर-ए.सी. डिब्बों में भी आग बुझाने के उपकरण उपलब्ध कराएँ। मौजूदा डिब्बों में प्रावधान भी जोनल रेलवे द्वारा किया जा रहा है।

- एल.एच.बी. कोचों का बड़े पैमाने पर प्रसार:-

रेल मंत्रालय ने एल.एच.बी. कोचों के बड़े पैमाने पर प्रसार के लिए निर्णय लिया है, जो तकनीकी रूप से बेहतर हैं एंटी-क्लाइम्बिंग व्यवस्था, असफलता संकेत प्रणाली और कम संक्षारक कवच के साथ एयर सस्पेंशन (द्वितीयक) जैसी सुविधाएँ। इन कोचों में पारंपरिक आई.सी.एफ. कोचों की तुलना में बेहतर सवारी और सौंदर्यशास्त्र है। भारतीय रेलवे की उत्पादन इकाइयाँ अब अप्रैल 2018 से केवल एल.एच.बी. कोच का उत्पादन कर रही हैं। एल.एच.बी. कोचों का उत्पादन लगातार वर्षों के दौरान बढ़ा है। 2016-17 में 1469 कोच, 2017-18 में 2480 कोच, 2018-19 में 4429 कोच और 2019-20 में 6277 कोच हैं।

- एयर सिप्रिंग्स का प्रगतिशील उपयोग:-

यात्री डिब्बों की संरक्षा और विश्वसनीयता बढ़ाने के लिए, सस्पेंशन सिस्टम को द्वितीयक स्तर पर वायु सिप्रिंग्स के साथ फिर से डिजाइन किया जा रहा है, जो विभिन्न भार पर निरंतर ऊंचाई बनाए रखने में सक्षम है। एयर सिप्रिंग्स को विकसित किया गया है और उप-शहरी ट्रेनों के लिए सभी नवनिर्मित ई.एम.यू. और डी.एम.यू. कोचों पर फिट किया जा रहा है। एयर सिप्रिंग्स को अब मेनलाइन कोचों के लिए भी विकसित किया गया है और नए निर्मित कोचों में बड़े पैमाने पर फिट किया गया है। उत्पादन इकाइयों को सभी नए निर्माण एल.एच.बी. कोचों में एयर सिप्रिंग्स का उपयोग करने की सलाह दी गई है।

- डिब्बों में स्वचालित द्वार बंद करने की व्यवस्था का प्रावधान:-

चलती गाड़ियों में यात्रियों के आकस्मिक गिरने से रोकने के लिए डिब्बों पर ऑटोमैटिक डोर क्लोजर मैकेनिज्म की व्यवस्था की गई है।

- डिब्बों में दोहरे कार्य द्वार का प्रावधान:-

कोचों में डबल कार्य द्वार यात्रियों की आसान निकासी के लिए दो तरह से स्विंग ए.सी. डिब्बे के दरवाजे हैं। इस तरह के दरवाजे ए.सी. कोचों में प्रदान किए जाने की आवश्यकता है ताकि आग की गुणता में सुधार हो सके और यात्रियों को आग लगने की स्थिति में कोच से जल्दी से बाहर निकाला जा सके।

चल स्टॉक प्रोग्राम (आर.एस.पी.) के तहत मंजूरी 6500 कोचों में डबल एक्टिंग दरवाजों के प्रावधान के लिए मौजूद है और चरणबद्ध तरीके से काम 3124 कोचों में यह प्रदान की गई है।

इसके अलावा प्रोडक्शन यूनिट्स को निर्देश जारी किए गए हैं कि सभी नए निर्मित ए.सी. कोचों को डबल एक्विटिंग दरवाजे प्रदान किए जाएंगे

अन्य प्रशासनिक उपायः—

- **बोर्ड के शीर्ष स्तर पर संरक्षा प्रदर्शन की लगातार समीक्षाः—**शीर्ष स्तर पर बोर्ड मीटिंग की कार्यसूची में पहले मद के रूप में संरक्षा प्रदर्शन की हमेशा समीक्षा की जाती है। सभी दुर्घटनाओं का विस्तार से विश्लेषण किया जाता है ताकि उपचारात्मक उपायों को शुरू किया जा सके।
- **क्षेत्रीय रेलवे के साथ संरक्षा की समीक्षा बैठकः—** अध्यक्ष और बोर्ड के सदस्यों ने अपनी यात्रा के दौरान और साथ ही वीडियो कॉन्फ्रेंस के दौरान जोनल रेलवे के महाप्रबंधकों और पी.एच.ओ.डी. के साथ संरक्षा समीक्षा बैठकें की हैं।
- **गहन फुटप्लेट रात्रि निरीक्षणः—** क्षेत्र में एस.ए.जी., शाखा अधिकारियों और पर्यवेक्षकों के स्तर पर रात के निरीक्षण सहित गहन फुटप्लेट निरीक्षण आयोजित किए गए हैं।
- **नियमित संरक्षा अभियान और जागरूकता अभियानः—** हाल ही में हुए रेल दुर्घटनाओं से सीखे गए पाठों को कवर करते हुए संरक्षा अभियान और जागरूकता अभियान समय-समय पर शुरू किए गए हैं ताकि भविष्य में इसी तरह की दुर्घटनाओं को रोका जा सके।

परिशिष्ट- एक

वर्ष 2019-20 के दौरान रेल संरक्षा आयुक्तों द्वारा जांची गई गंभीर रेल दुर्घटनाओं के ब्यौरे-

1. दिनांक 06.04.2019 को पूर्व रेलवे के हावड़ा मण्डल के हावड़ा-बैंडिड खण्ड में श्रीरामपुर स्टेशन पर ओ.एच.ई. टावर कार ई.आर. 861 (चार पहिया) के साथ ई.एम.यू. गाड़ी संख्या-37057 अप की टक्कर।

(क) कारण : ऑन पहलू पर सिगनल संख्या एस-14 को गाड़ी संख्या 37057 ने पार किया।

(ख) हताहत
मृत : 00
गंभीर रूप से घायल : 04
साधारण रूप से घायल : 03

(ग) क्षतिग्रस्त रेलवे सम्पत्ति की लागत रू0 2208000/-

(घ) आयुक्त द्वारा की गई : 07
सिफारिशों की संख्या

2. दिनांक 20.04.2019 को 1004/13 कि.मी. पर उत्तर मध्य रेलवे के इलाहाबाद मण्डल के रूमा स्टेशन पर गाड़ी संख्या 12303 अप पूर्वा एक्सप्रेस का अवपथन।

(क) कारण : इंजन से 11वां कोच सं0 ई आर 15276 (एस-8) की ट्रेलिंग ट्राली के लीडिंग एक्सल में 4.5 मिमी के झुकाव के कारण।

(ख) हताहत
मृत : 00
गंभीर रूप से घायल : 02
साधारण रूप से घायल : 03

(ग) क्षतिग्रस्त रेलवे सम्पत्ति की लागत : रू. 108100000/-

(घ) आयुक्त द्वारा की गई : 05
सिफारिशों की संख्या

3. दिनांक 25.06.2019 को पूर्व तट रेलवे के बाल्टेयर मण्डल के सिंगापुर रोड ए केबिन-केउटगुणा स्टेशनों के बीच 8-डब्ल्यू ओ एच ई टावर वैगन नं0 ई कोर 190001 के साथ गाड़ी संख्या 18005 (हावड़ा-जगदलपुर समलेश्वरी एक्सप्रेस) की आमने-सामने टक्कर।

(क) कारण : मल्टीपल रेलवे स्टाफ की विफलता के कारण ट्रेन परिचालन में चूक।

(ख) हताहत

मृत : 03(सड़क उपयोगकर्ता/रेलवे चालक दल)

गंभीर रूप से घायल : 01

साधारण रूप से घायल : 03

(ग) क्षतिग्रस्त रेलवे सम्पत्ति की लागत :रु0 50949778.60

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

4. दिनांक 13.07.2019 को मेट्रो रेलवे, कोलकाता पर पार्क स्ट्रीट और मैदान स्टेशन के बीच गाड़ी संख्या डी के 184 में बाहरी दरवाजे पर एक यात्री के लटकने के कारण टनल के अन्दर गिरा, जिसकी गिरने से मृत्यु होने की असमान्य घटना।

(क) कारण : यात्री के लापरवाही के कारण।

(ख) हताहत

मृत : 01

गंभीर रूप से घायल : 00

साधारण रूप से घायल : 00

(ग) क्षतिग्रस्त रेलवे सम्पत्ति की लागत :रु 00

(घ) आयुक्त द्वारा की गई सिफारिशों की संख्या : 16

5. दिनांक 22.09.2019 को हैदराबाद मेट्रो रेल प्रोजेक्ट के अमीरपेट स्टेशन ए आर एम-बी के कारिडोर-3 में एक व्यक्ति के ऊपर सड़क स्तर पर कंकीट का टुकड़ा सिर पर गिरने के कारण मृत्यु होने की दुर्घटना।

- (क) कारण : उपस्कर की विफलता (सिविल निर्माण)
- (ख) हताहत
 मृत : 01
 गंभीर रूप से घायल : 00
 साधारण रूप से घायल : 00
- (ग) क्षतिग्रस्त रेलवे सम्पत्ति की लागत : 00/—
- (घ) आयुक्त द्वारा की गई
 सिफारिशों की संख्या : 06
6. दिनांक 01.10.2019 को उत्तर मध्य रेलवे के झांसी मण्डल के झांसी-धौलपुर खण्ड के बिरला नगर-रायेरू स्टेशन के बीच खाली ट्रक संख्या ए पी 07 टी एच 7569 के साथ गाड़ी संख्या-22181 डाउन (जबलपुर-हजरत निजामुद्दीन एक्सप्रेस) की टक्कर।
- (क) कारण : आर.वी.एन.एल. द्वारा निर्माणाधीन तीसरी लाइन संरचना पर ट्रक संख्या ए पी 07 टी एच 7569 द्वारा ट्रेस।
- (ख) हताहत
 मृत : 00
 गंभीर रूप से घायल : 06
 साधारण रूप से घायल : 01
- (ग) क्षतिग्रस्त रेलवे सम्पत्ति की लागत* : 12000/—
- (घ) आयुक्त द्वारा की गई
 सिफारिशों की संख्या : 09
7. दिनांक 11.11.2019 को दक्षिण मध्य रेलवे के हैदराबाद मण्डल के सिकन्दराबाद-धोने खण्ड के कचगुड़ा स्टेशन पर गाड़ी संख्या-17028 के साथ एम.एम.टी.एस. गाड़ी संख्या 47178 की टक्कर।

(क) कारण : खतरे पर एम.एम.टी.एस. गाड़ी संख्या 47178 द्वारा अकेले पार करना। गार्ड द्वारा बेल कोड देना।

(ख) हताहत
मृत : 01(सड़क उपयोगकर्ता/रेलवे चालक दल)
गंभीर रूप से घायल : 08
साधारण रूप से घायल : 12

(ग) क्षतिग्रस्त रेलवे सम्पत्ति की लागत* : 74697000/—

(घ) आयुक्त द्वारा की गई : 12
सिफारिशों की संख्या

8. दिनांक 16.01.2020 को पूर्व मध्य रेलवे के समस्तीपुर खण्ड में नया नगर-हसनपुर रोड के बीच समपार फाटक संख्या-2सी/ई पर गाड़ी संख्या-63348 के गुजरते समय दुर्घटना घटी।

(क) कारण :
(ख) हताहत
मृत : 05(सड़क उपयोगकर्ता/रेलवे चालक दल)
गंभीर रूप से घायल : 02
साधारण रूप से घायल : 00

(ग) क्षतिग्रस्त रेलवे सम्पत्ति की लागत* :

(घ) आयुक्त द्वारा की गई :
सिफारिशों की संख्या

9. दिनांक 16.01.2020 को एस.क्यू.क्यू. और बी.आर.जी. स्टेशन के बीच माल गाड़ी संख्या ई/एन टी ई सी एल-28 के ब्रेकयान के साथ गाड़ी संख्या-12879 एक्सप्रेस (एल.टी. टी. -ओ.बी.बी.एस. एक्सप्रेस) के पीछे से टक्कर।

- (क) कारण :
- (ख) हताहत
 मृत : 00
 गंभीर रूप से घायल : 00
 साधारण रूप से घायल : 41
- (ग) क्षतिग्रस्त रेलवे सम्पत्ति की लागत* : 1364730/—
- (घ) आयुक्त द्वारा की गई
 सिफारिशों की संख्या : 14

10. दिनांक 19.01.2020 को 12:38 बजे पश्चिम रेलवे के राजकोट मण्डल के एम.डी.पी.आर. से एन.ई.एल.एम./प्राइवेट साइडिंग से इकहरी लाइन बी जी खण्ड में मानव रहित समपार संख्या-11 (किमी 8/7-8) पर बी.टी.पी.एन.ई./एन.ई.एल.एम. मालगाड़ी के इंजन के साथ सड़क वाहन की टक्कर।

- (क) कारण : रेलवे कासिंग पर रेलवे लाइन के समीप कार्यविधि में चूक।
- (ख) हताहत
 मृत : 01(सड़क उपयोगकर्ता/रेलवे चालक दल)
 गंभीर रूप से घायल : 01
 साधारण रूप से घायल : 01
- (ग) क्षतिग्रस्त रेलवे सम्पत्ति की लागत* : 00/—
- (घ) आयुक्त द्वारा की गई
 सिफारिशों की संख्या : 10

परिशिष्ट-दो

वर्ष 2019-20 के दौरान रेल संरक्षा आयोग के कार्यकलापों का ब्यौरा

क -नई लाइनें

क्रम संख्या	प्राधिकृत करने की तारीख / निरीक्षण	खोली गई खण्ड / लाइन	परिमण्डल / रेलवे	किमी
1.	20.04.19	सोलका-होडल	पूर्वो. परि. / उ.रे.	10.452
2.	30.03.19	आलमगंज-विलासीपारा	पू.सी.	26.146
3.	09.07.19	हवाईपुर-लुमडिंग	पू.सी. / पू.सी.	25.5
4.	25.07.19	नयागढ़ टाउन-माहीपुर	द.पू.परि. / पू.त.रे.	11.925
5.	27.08.19	हंसडिया-पोरैयाहट	पू.परि. / पू.रे.	15.32
6.	31.08.19	शेखपुरा-सहरसा-जमालपुर	पू.परि. / पू.रे.	12.5
7.	27.08.19	बेलोनिया-सबरुम खण्ड	पू.सी. / पू.सी.रे.	39.12
8.	23.10.19	भगवानपुर-घोसवर	पू.म.रे.	14.45
9.	28.10.19	अलनावर-अम्बेवाड़ी	उ.म.रे.	25.5
10.	26.11.19	सवलजी-कालाबुरगी	म.परि.	13
11.	29.12.19	तलचर-चरमल	द.पू.म.रे.	17.63
12.	06.03.20	झंझरपुर-तमुरिया	पू.म.रे.	8.36
13.	07.03.20	बिल्ली-चोपन	पू.म.रे.	6.27
14.	30.03.20	शाहपुर पेटोरी-मोहिद्दीन नगर	पू.म.रे.	12.94
15.	10.04.20	घोसपर-वैशाली	पू.म.रे.	30.22
16.	20.03.20	न्यू पिडूगुरला-सवलयापुरम	द.म.रे.	45.85
			योग-	359.953

ख -अतिरिक्त लाइनें (दोहरी और बहुल लाइनें)

क्रम संख्या	प्राधिकृत करने की तारीख / निरीक्षण	खोली गई खण्ड / लाइन	रेलवे	किमी
1.	26.04.19	मेझौली-गोण्डावल	प.म.	13.785
2.	18.04.19	इटारसी और बूंदी	प.म.	24.91
3.	31.03.19	न्यू मान्यागुणी से बेतागढ़ खण्ड	पू.सी.	10.713
4.	06.05.19	चितौड़ा-सोनगांव स्टेशन	मध्य	13.11
5.	27.05.19	खटौली से मुजफ्फरनगर	उ.रे.	22.462
6.	29.05.19	नरियौली-सागौर खण्ड	प.रे.	18.483
7.	29.05.19	चेन्नई बीच-कोरुकूपेट	द.रे.	4.18
8.	14.05.19	देवराई-अलनावर	द.प.रे.	20.729
9.	27.06.19	सिनौली-टकन स्टेशन	म.रे.	13.68
10.		सुजनीपारा-धुनियनगंगा	पू.रे.	18.059
11.	01.07.19	कमौटी-बरहा	पू.म.रे. / म.रे.	17.733
12.		समस्तीपुर-किशनपुर	पू.म.रे. / म.रे.	10.555

13.	21.06.19	खरियार रोड और लखना स्टेशन	पू.त.रे.	26.939
14.	21.06.19	कोट्टावसला और किरनदुल स्टेशन	पू.त.रे.	7.42
15.	19.07.19	देवीपुर-रसूलपुर	पू.रे.	13.961
16.	25.07.19	दुधीनगर-झरोखास	पू.म.रे.	6.85
17.	22.08.19	वादसिंगे-भलवानी स्टेशन	म.रे.	34.72
18.	07.08.19	इलाहाबाद से प्रयाग तक	उ.रे.	3.735
19.	20.08.19	नई दिल्ली से तिलक ब्रिज	उ.रे.	5.724
20.	24.09.19	कटंगी खुर्द-सल्हना	प.म.	17.493
21.	13.09.19	हरदारपुर -कछवार्द	पूर्वो.रे.	21.928
22.	20.09.19	मालटेकड़ी-मुगत खंड	द.म.परि.	10.508
23.	30.09.19	कल्लूरु-खादेरपेट	द.म.परि.	7.59
24.	30.09.19	खरलादिने-कल्लूरु	द.म.परि.	12.65
25.	28.09.19	किरोड़ीमल नगर- बिलासपुर	द.पू.म.रे.	18.199
26.	29.09.19	खलीपाली- संबलपुर - टिटलागढ़	पू.त.रे.	11.151
27.	30.09.19	पालिबा - सुकु	पू.त.रे.	7.589
28.	15.10.19	कोपरगाँव-येओला स्टेशन	म.रे.	13.613
29.	11.10.19	गोमिया-डुमरी बिहार	पू.म.रे.	6.835
30.	25.10.19	लक्सर से इकार	उ.रे.	16.679
31.	22.10.19	मूलवेद स्टेशन-जुमनल स्टेशन	द.प.रे.	11.955
32.	22.10.19	घाटप्रभा-चिक्कोडी स्टेशन	द.प.रे.	15.141
33.	15.10.19	जसली-देवदर	प.रे.	17.32
34.	18.11.19	मेरलग्राम-रमना	पू.म.रे.	11.62
35.	28.11.19	दौरल-मंगलियावास	प.रे.	18.55
36.	03.12.19	अशोक नगर-पीलीघाट खण्ड	प.म.	25.676
37.	24.12.19	सिंधी-बुटीबोरी खण्ड	म.रे.	19.322
38.	22.12.19	वजीरगंज-मानपुर	पू.रे.	20.38
39.	26.12.19	खरियाघाट रोड-लालबाग कोट रोड	पू.रे.	7.55
40.	31.12.19	दमकुनी जं.-बरुवापारा	पू.रे.	11.27
41.	06.12.19	हरदत्तपुर-मडुवाडीह	पूर्वो.रे.	6.145
42.	अण्डर प्रोसेस	अंदुल-खरगपुर मण्डल का बलटीकुरी	द.पू.म.रे.	1.33
43.	23.01.20	भुरकुण्डा-पटराटू	पू.रे.	8.3

44.	29.01.20	श्री राजनगर-बछरावन-कुदंनगंज	पू.रे.	15.243
45.	13.01.20	परीक्षा-ननखास	उ.म.रे.	19.079
46.	21.01.20	न्यू भोगई गांव-गोलपारा-कामाख्या	पू.सी.रे.	8.529
47.	20.01.20	बिकडकटी-हरलापुर	द.प.रे.	23.166
48.	27.01.20	भिमना-मावल	उ.प.रे.	26.28
49.	30.01.20	जसली-भिलडी	प.रे.	11.1
50.	03.02.20	पूने-अलंडी	म.रे.	20.72
51.	20.02.20	सोनातलाली-बंगरातवां	प.रे.	6.785
52.	19.02.20	सगोरिया-भोनरा	प.रे.	28.287
53.	25.02.20	बरोटी-कुलाली	म.रे.	23.49
54.	15.02.20	नैहाटी-कनकीनारा	पू.रे.	2.6
55.	23.02.20	बनसंडरा-करडी	प.म.रे.	10.41
56.	अण्डर प्रोसेस	हरीपाद-अम्बालपुज्हा	द.रे.	16.694
57.	02.02.20	अकीविडु-भीमावरम	द.म.रे.	16.841
58.	04.02.20	पेरीचेरला-सतलुर	द.म.रे.	24.04
59.	14.02.20	मिरखल-लिंबगांव	द.म.रे.	30.754
60.	25.02.20	देवगांव रोड-बडमल	पू.त.रे.	26.114
61.	04.02.20	भिलडी-जसली	प.रे.	11.1
62.	20.02.20	चमराज-दिगसर	प.रे.	7.86
63.	25.02.20	बंगरुग्राम-सेन्द्रा	उ.प.रे.	19.2
64.	27.02.20	बांदीकुई-भिगवारा	उ.प.रे.	32.7
65.	29.02.20	शंभुपुरा-निबांहेरा	प.रे.	14.68
66.	08.03.20	मझौली-मयदेया	प.रे.	7.81
67.	_	गौरीगंज-अमेठी	उ.रे.	15
68.	_	मुजपफरनगर-देवबंद	उ.रे.	25
69.	_	टीकेडी-बल्लभगढ	उ.रे.	13
70.	_	वीरभद्रा-ऋषिकेश	उ.रे.	5
71.	05.03.20	सरसोपी-ऊसरगांव	पूर्वो.रे.	17.85
72.	14.03.20	वाची मनियाची-कदमपुर	द.रे.	44.38
73.	09.03.20	धोने-पेडाकल्लू	द.म.रे.	27.44
74.	11.03.20	सी केबिन-घाटकेसर	द.म.रे.	23.86
75.	06.03.20	जमगा-बेलपहाड	द.पू.म.रे.	32.65
76.	17.03.20	केसिंगा-रूपरा रोड	पू.त.रे.	16.17
77.	20.03.20	कोमखान-खरियार रोड	पू.त.रे.	9.28
78.	23.03.20	कररा-गोविन्दपुर रोड	द.पू.रे.	14.15
79.	23.03.20	चक्रधरपुर-सनुवा	द.पू.रे.	19.2
80.	02.03.20	लखडिया-समख्याली	प.रे.	10.44
			योग-	1463.444

ग-आमान परिवर्तन :-

क्रम संख्या	प्राधिकृत करने की तारीख / निरीक्षण	खोली गई खण्ड / लाइन	रेलवे	किमी
1.	30.04.19	जयपुर-रिंगस	उ.प.रे.	56.5
2.	30.05.19	रायगढ़-हिमन्तनगर	उ.प.रे.	23.7
3.	28.06.19	मेहसाना-वादनगर	प.रे.	34.43
4.	23.06.19	नीमखेरी-मथेला	प.रे.	45.61
5.	25.08.19	जयपुर यार्ड	उ.प.रे.	1.75
6.	25.09.19	हासपेटी-कोटूरू	द.प.रे.	70.93
7.	23.11.19	लखीमपुर-मैलानी	पूर्वो.रे.	60.46
8.	26.10.19	कलोल-सवामती	प.रे.	19.26
9.	25.11.19	गढ़वरुवारी-सुपौल	पू.म.रे.	11.49
10.	25.11.19	मदन मिश्रा हल्ट-झाझापुर	पू.म.रे.	8.9
11.	20.12.19	लमता-नागपुर मण्डल में नैनपुर	द.पू.म.रे.	35.47
12.	24.01.19	मदुरई जं.-उसलमपट्टी	द.प.रे.	36.756
13.	17.01.20	उदयपुर सिटी-खरवा चंदा	उ.प.रे.	25.35
14.	23.02.20	सुपौल-सरायगढ़	पू.रे.	24.47
15.	11.02.20	पीलीभीत-फरुखाबाद	पूर्वो.रे.	37.181
			योग-	408.257

घ-विचलन:-

क्रम संख्या	प्राधिकृत करने की तारीख / निरीक्षण	खोली गई खण्ड / लाइन	रेलवे	किमी
1.	23.04.19	जरापढ़ा	पू.त.रे.	3.861
2.	23.06.19	ऊंझा-कमली	प.रे.	2.944
3.	22.11.19	बलिया-बसंडी	पूर्वो.रे.	3.257
4.	11.12.19	हरदत्तपुर-लोहिता	पूर्वो.रे.	1.336
5.	11.12.19	छपरा ग्रामीण-खैरा	पूर्वो.रे.	8.29
6.	30.12.19	जुजौमुरा-चरमल	द.पू.म.रे.	4.32

7.	16.01.20	देवगांव रोड-सैनतला	पू.त.रे.	5.05
			योग	29.058

ड.-रेल लाईनों का विद्युतीकरण:-

क्रम संख्या	प्राधिकृत करने की तारीख/निरीक्षण	खोली गई खण्ड/लाइन	रेलवे	किमी
1.	11.03.19	मुकुरिया - गुंजरिया	पू.सी	82.002
2.	30.03.19	तिनपहाड़ और बोंदनगा	पू.रे.	25.99
3.	-	लखोली से रायपुर और आरएसडी से आरवीएच	पू.त.रे.	28.655
4.	27.05.19	चचौरा बीनागंज से पचोर रोड तक	प.म.	60.03
5.	28.05.19	विजयपुर से चचौरा बीनागंज	प.म.	39.386
6.	30.05.19	सगमा-सतना	प.म.	7.48
7.	29.05.19	खन्ना बंजारी से बिहारी खंड	प.म.	61.98
8.	31.05.19	कोडरमा-रेमा	उ.म.रे.	55.781
9.	16.05.19	राजा का सहसपुर से चंदौसी	उ.रे.	18.75
10.	31.05.19	श्री राजनगर से उत्तरटिया	उ.रे.	29.89
11.	20.05.19	मेडू-दरियावगंज	पूर्वो.रे.	109
12.	20.05.19	मंडावर महुआ रोड-बांदीकुई	उ.म.रे.	28.84
13.		कुक्कदम से विष्णुपुरम	द.म.रे.	28.6
14.	07.06.19	दयागंज-फरुखाबाद खण्ड	पूर्वो.रे.	51
15.	07.06.19	खैरार -बदौसा खंड	उ.म.रे.	52.7
16.	29.05.19	रतलाम-जावरा	आरटीएम/प.रे.	27.65
17.	29.05.19	चंडीयोडिया- सनद	एडीआई/प.रे.	7.02
18.	29.05.19	सनद-विरामगाम	एडीआई/प.रे.	37.38
19.	31.05.19	सूरतगढ़ - बिरधवाल	बीकेएन/प.रे.	22

20.	14.06.19	बदरवास और शिवपुरी	प.म.रे.	52.596
21.	18.06.19	जलालपुर- थावे	पूर्वो.रे.	19.1
22.	07.06.19	दरियागंज - फरुखाबाद	पूर्वो.रे.	51
23.	07.06.19	बदौसा-खैरार	पू.म.रे.	52.7
24.	20.05.19	मेडू-कासगंज	पूर्वो.रे.	109
25.	07.06.19	कासगंज-दरयावगंज	पूर्वो.रे.	51
26.	08.07.19	मेडचल से बोलाराम	द.म.रे.	13.95
27.	25.07.19	गंगाधारा से लिंगमपेट जगतीयाल	द.म.रे.	26.3
28.	29.07.19	फतेहाबाद से लक्ष्मीबाईनगर	आरटीएम/प.रे.	33.24
29.	23.08.19	पुणे - शिंदावन खंड	म.रे.	30
30.	30.08.19	समस्तीपुर - खगड़िया	पू.रे.	84.84
31.		हंसडीहा - पोरैयाहाट	पू.रे.	15.325
32.	30.08.19	मनकापुर से अयोध्या	पूर्वो.रे.	36.133
33.	30.08.19	कल्याणपुर से कन्नोज	पूर्वो.रे.	68
34.	07.08.19	अलवर - बांदीकुई	जेपी/उ.प.रे.	62.25
35.	08.08.19	रानी - भिनवलिया	एआईआई/ उ.प.रे.	30.567
36.	20.08.19	जखवाड़ा - वीरमगाम	एडीआई/प.रे.	17.76
37.	20.08.19	पालनपुर यार्ड	एडीआई/प.रे.	5.6
38.	27.09.19	बेहोन-जोबा	प.रे.	38.16
39.	13.09.19	रेमा -महेशमेंडा	पू.रे.	51.53
40.	09.09.19	तिनपहार-साहेबगंज	पू.रे.	38.315
41.	11.09.19	धूरी से पटियाला	उ.रे.	53.77
42.	26.09.19	अमृतसर से भरोली	उ.रे.	103.91

43	13.09.19	चुर्क - चुनार	पूर्वो.रे.	80.758
44	30.09.19	बदौसा-मानिकपुर	उ.रे.	61.366
45	26.09.19	बल्लारी (शामिल) - तोरणागल्लू	द.प.रे.	34.62
46	05.09.19	नदीकुड़े-मचेरला	द.म.परि.	34.3
47	04.09.19	रानी-जवाई नंद	एआईआई / उ.प.रे.	31.4
48	07.09.19	एसडब्ल्यूएम - चौथाकबर वार	जेपी / उ.प.रे.	23.3
49	09.09.19	जोरा - मन्दसौर	आरटीएम / प.रे.	51.24
50	24.10.19	चंदौसी से अनिया	उ.रे.	45
51	26.10.19	कलोल-साबरमती	प.रे.	19.26
52	17.11.19	जमालपुर-मुंगेर	पू.रे.	9.9
53	17.11.19	तिनपहार-राजमहल	पू.म.रे.	13.55
54	03.11.19	रतलाम-जावरा	प.रे.	32.97
55	03.11.19	मंदसौर-नीमच	प.रे.	49.241
56	06.11.19	रेवाड़ी-महेंद्रगढ़	प.रे.	50.09
57	27.11.19	कनकपुरा-फुलेरा	प.रे.	48.622
58	27.11.19	फुलेरा-मदार	प.रे.	68.859
59	27.11.19	मावल-जेठी और करजोडा- पालनपुर	प.रे.	30.524
60	29.11.19	चौथ का बरवाड़ा एसपी-श्योडसपुरा	प.रे.	83.241
61	11.12.19	मिराज से कोल्हापुर खंड	म.रे.	50
62	24.12.19	सतना-रीवा खंड	प.रे.	48.93
63	11.11.12	सालीबनवा-कराला रोड	पू.रे.	44.61
64	24.12.19	थावे-राजापट्टी	बीएसबी	54.115
65	-	चोपन-चुर्क	उ.म.रे.	18.7
66	26.12.19	गुंजुरिया-न्यू जलपाईगुड़ी	पू.सी.रे.	67.15

67	31.12.19	बे-आर डी जीखण्ड	द.प.रे.	52.64
68		मंगलौर-जोकटे खंड	द.म.रे.	23.42
69	16.12.19	केलोड से भीमलगाँदी	द.पू.म.रे.	44.86
70	06.01.20	मेराज-ढालगाँव सेक्शन	म.रे.	61.8
71		साहेबपुर कमाल-सबदलपुर-मुंगेर-उमेशनगर	पू.रे.	14.55
72	06.01.20	उन्नाव से ऊंचाहार खंड	उ.रे.	109.8
73	31.01.20	अमृतसर-तरनतारन-ब्यास	उ.रे.	72
74	22.01.20	जीटीएल-जीपीएल और केडीटी-केएलआर, जीटीएल	द.म.रे.	18.038
75	10.01.20	कोमाखान-बेलसोडा	पू.त.रे.	50.586
76	09.01.20	खैरियार रोड-लखना	पू.त.रे.	27.05
77	11.01.20	मेहसाना-विरामगाम	प.रे.	66.81
78	27.01.20	मदार-आदर्श नगर	उ.प.रे.	12.81
79	11.02.20	वाणी-पिमपलखुटी	म.रे.	66
80	18.02.20	जोबा-सरायग्राम	प.रे.	52.952
81	27.02.20	सनकी-तातीसिलवाय	पू.रे.	29.696
82	27.02.20	कराला रोड-महदेया	पू.रे.	18.587
83	06.03.20	के.जे.एन.-एफ.बी.डी.	पूर्वो.रे.	60
84	29.02.20	डालीगंज-सीतापुर	पूर्वो.रे.	82.159
85	13.02.20	कुडुलोर पोर्ट-मथिलादुतुरई-थिरुवर	द.रे.	113.04
86	23.02.20	होसापेटे-तोरनागल्लू	द.प.रे.	32.06
87		बैयापनहल्ली-अनेकाल	द.प.रे.	34.05
88	04.02.20	मेहसाना-वडनगर	प.रे.	34.25

89	19.02.20	सुरेंद्रनगर—ध्रांगधरा	प.रे.	31
90	19.02.20	सुरेंद्रनगर—ढोला	प.रे.	118.95
91	22.02.20	स्वरूपगंज—जवाईबाण	प.रे.	54.42
92	17.03.20	सरायग्राम—मझौली	प.रे.	29
93	18.03.20	बिजूर—थोकूर	केआरसीएल	108.858
94	18.03.20	शेबपुर कमाल—मुंगेर	पू.रे.	14.55
95	10.03.20	साहिबगंज—शिवनरायणपुर	पू.म.रे.	35.41
96	26.05.20	समस्तीपुर—दरभंगा—सकरी जयनगर	पू.म.रे.	107.12
97	10.04.20	अहमदपुर—कटवा	पू.म.रे.	51.31
98	08.03.20	राजापट्टी—छपरा कचहरी	पूर्वो.रे.	60.64
99	17.03.20	लांजीगढ़ रोड—जूनागढ़ रोड	पू.त.रे.	52.37
100	17.03.20	नौपाड़ा—गुनुपुर	पू.त.रे.	89.63
101	06.03.20	महेंद्रगढ़—सादुलपुर	उ.प.रे.	88.59
102	11.03.20	सुरेंद्रनगर—विरामगाम	प.रे.	67.98
103	21.03.20	बांदीकुई—बस्सी	उ.प.रे.	56.1
			योग—	4378.112

मेट्रो परियोजना:-

(क)—हैदराबाद मेट्रो रेल लि0 (एच.एम.आर.एल.):—

क्रम संख्या	प्राधिकृत करने की तारीख / निरीक्षण	खण्ड	मेट्रो रेलवे	किमी
1.	27.11.19	हाईटेक सिटी से रायदुर्ग	एच.एम.आर.एल.	1.342
2.	11.01.20	जेबीएस परेड ग्राउण्ड और एमजीबीएस कॉरिडोर-2	एच.एम.आर.एल.	9.614
			योग—	10.956

(ख)—जयपुर मेट्रो रेल कारपोरेशन लि. (जे.एम.आर.सी.एल.):—

क्रम संख्या	प्राधिकृत करने की तारीख / निरीक्षण	खण्ड	मेट्रो रेलवे	किमी

1.	21.03.20	चंदपोले-बड़ी चौपार	जे.पी. मेट्रो	2.01
			योग-	2.01

(ग)-कोचि मेट्रो रेल कारपोरेशन (के.एम.आर.सी.):-

क्रम संख्या	प्राधिकृत करने की तारीख/निरीक्षण	खण्ड	मेट्रो रेलवे	किमी
1.	07.10.19	महाराजा कालेज-थायकोडाम	के.एम.आर.एल.	5.65
			योग-	5.65

(घ) दिल्ली मेट्रो रेल कारपोरेशन लि. (डी.एम.आर.सी.एल.):- शून्य

(ड.) चैन्ने मेट्रो रेल लिमिटेड (सी.एम.आर.एल.):- शून्य

(च) मुम्बई मेट्रो रेल कारपोरेशन लि. (एम.एम.आर.सी.एल.):- शून्य

(छ) लखनऊ मेट्रो रेल कारपोरेशन (एल.एम.आर.सी.):- शून्य

(ज) नागपुर मेट्रो रेल प्रोजेक्ट (एन.एम.आर.पी.):- शून्य
