

भारत में रेल दुर्घटनाएँ: कारण एवं सुरक्षा उपाय

यह एडिटरियल 17/06/2023 को 'द दृष्टि' में प्रकाशित "Railway safety — listen to the voices from below" लेख पर आधारित है। इसमें भारत में रेलवे सुरक्षा की स्थिति और बेहतर सुरक्षा उपायों एवं अवसंरचना की आवश्यकता के संबंध में चर्चा की गई है।

प्रलम्ब के लिये:

राष्ट्रीय रेल सुरक्षा कोष (RRSK), इंटरलॉकिंग प्रणाली, कवच, अल्ट्रासोनिक दोष जाँच (USFD), समितियाँ

मेन्स के लिये:

रेलवे सुरक्षा: चुनौतियाँ, किये गए उपाय एवं आगे की राह

भारतीय रेलवे विश्व के सबसे बड़े रेलवे नेटवर्क में से एक है, जहाँ लाखों लोग प्रतिदिन परिवहन के लिये इस पर निर्भर करते हैं। आँकड़े बताते हैं कि पिछले दो दशकों में पटरी से गाड़ी उतरने के मामले (जो अधिकांश दुर्घटनाओं का कारण बनते हैं) सहस्राब्दी के अंत में प्रतिवर्ष लगभग 350 से घटकर वर्ष 2021-22 में मात्र 22 रह गए।

हालाँकि, बालासोर के बहनागा बाजार रेलवे स्टेशन पर हुई दुर्घटना जैसे मामले बेहतर सुरक्षा उपायों और अवसंरचना की आवश्यकता को उजागर करते हैं। इस दुर्घटना में बड़ी संख्या में लोगों की मौत यह सुनिश्चित करने के महत्त्व का त्रासद अनुस्मारक है कि रेलवे उन सभी लोगों के लिये सुरक्षित हो जो इसका उपयोग करते हैं।

इस घटना की प्रतिक्रिया में रेलवे के प्रभारी लोगों से जवाबदेही की मांग की गई है, साथ ही उन प्रणालीगत मुद्दों को संबोधित करने की आवश्यकता पर बल दिया गया है जिनका इस दुर्घटना में योगदान हो सकता है। विशेषज्ञों द्वारा भविष्य में इस तरह की घटनाओं को रोकने के लिये सुझाव दिये जा रहे हैं, जिनमें सग्नलिंग सिस्टम में सुधार करने और बेहतर तकनीक में निवेश करने जैसे सुझाव शामिल हैं।

इसके साथ ही, अन्य देशों की रेलवे प्रणालियों के साथ तुलना की गई है, जो भारत के लिये उन देशों के स्तर पर पहुँचने के लिये अपनी अवसंरचना और सुरक्षा उपायों में सुधार करने की आवश्यकता को उजागर करता है। कुल मिलाकर, इस घटना ने यह सुनिश्चित करने के महत्त्व की ओर ध्यान आकर्षित किया है कि भारतीय रेलवे उन सभी के लिये सुरक्षित और भरोसेमंद हो जो इसका उपयोग करते हैं।

रेलवे दुर्घटनाओं के पीछे के प्राथमिक कारण

- **अवसंरचनात्मक दोष:** रेलवे अवसंरचना—जिसमें पटरियाँ, पुल, ओवरहेड तार और रोलिंग स्टॉक (कोच, डब्बे, इंजन आदि) शामिल हैं, प्रायः खराब रखरखाव, पुराना होने, हमला, तोड़फोड़ या प्राकृतिक आपदाओं के कारण दोषपूर्ण हो जाती है।
 - रेलवे अवसंरचना के अधिकांश भाग का निर्माण 19वीं-20वीं शताब्दी में हुआ जिसे बढ़ती मांग और आधुनिक मानकों की पूर्ति के लिये अपग्रेड नहीं किया गया है।
 - रेलवे तंत्र धन की कमी, भ्रष्टाचार और अक्षमता से भी ग्रस्त है जो इसके विकास एवं रखरखाव को प्रभावित करती है।
 - इसके अलावा, कई रूट 100% से अधिक क्षमता पर संचालित हैं, जिससे भीड़भाड़ और ओवरलोडिंग के कारण दुर्घटनाओं का खतरा बढ़ जाता है।
- **मानवीय त्रुटियाँ:** रेलवे कर्मचारी, जो ट्रेनों और पटरियों के कार्यान्वयन, रखरखाव एवं प्रबंधन के लिये ज़िम्मेदार होते हैं, थकान, लापरवाही, भ्रष्टाचार या सुरक्षा नियमों एवं प्रक्रियाओं की अवहेलना के कारण मानवीय त्रुटियों के प्रतिप्रवण होते हैं।
 - मानवीय त्रुटियों के परिणामस्वरूप गलत सग्नलिंग, दोषपूर्ण संचार, अत्यधिक गति अथवा दोषों या खतरों को अनदेखा करने की स्थिति बन सकती है।
 - रेलवे कर्मचारियों में पर्याप्त प्रशिक्षण और संचार कौशल का भी अभाव पाया जाता है, जो उनके प्रदर्शन और समन्वय क्षमता को प्रभावित करता है।
- **सग्नलिंग संबंधी वफिलताएँ:** सग्नलिंग प्रणाली, जो पटरियों पर ट्रेनों की गति और दशा को नियंत्रित करती है, तकनीकी खराबी, पावर आउटज या मानवीय त्रुटियों के कारण वफिल हो सकती है।

- सगिनल फेल होने से ट्रेनें गलत पटरियों पर जा सकती हैं, अन्य ट्रेनों या स्थिर वस्तुओं से टकरा सकती हैं या वरिमा स्टेशनों से आगे नकिल सकती हैं।
- उदाहरण के लिये, ओडिशा में हाल ही में हुई ट्रेनें दुर्घटना कथित तौर पर इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग में बदलाव के कारण हुई, जिसके बारे में चालकों को सही तरीके से सूचित नहीं किया गया।
- **मानवरहति समपार (Unmanned level crossings- UMLCs):** UMLCs वे स्थान होते हैं जहाँ यातायात को नियंत्रित करने के लिये किसी बैरियर या सगिनल के बिना रेलवे ट्रैक गुज़रते हैं।
 - UMLCs दुर्घटनाओं का उच्च जोखिम रखते हैं क्योंकि वाहन या पैदल यात्री आ रही ट्रेनें से अनभिज्ञ हो सकते हैं अथवा उस समय पटरी पार करने की कोशिश कर सकते हैं जब कोई ट्रेनें नकिल हो।
 - वर्ष 2018-19 में भारत में सभी ट्रेनें दुर्घटनाओं के 16% के लिये UMLCs ज़िम्मेदार थे।
 - रेलवे ने ब्रॉड गेज मार्गों पर सभी मानवरहति समपारों (UMLCs) को समाप्त कर दिया है, लेकिन अभी भी कई मानवयुक्त समपार (MLCs) मौजूद हैं जो दुर्घटनाओं का जोखिम उत्पन्न करते हैं।

दुर्घटनाओं को कम करने के लिये रेलवे ने अब तक कौन-से कदम उठाये हैं?

- **राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (RRSK):** यह महत्त्वपूर्ण परसिपत्तियों के लिये एक सुरक्षा कोष है। इसकी स्थापना वर्ष 2017-18 में पाँच वर्ष की अवधि के लिये 1 लाख करोड़ रुपए के साथ ट्रैक नवीनीकरण, सगिनल परियोजनाओं, पुल पुनर्वास आदि महत्त्वपूर्ण सुरक्षा संबंधी कार्यों के लिये की गई थी।
- **तकनीकी उन्नयन:** कोच और डबबों के बेहतर डिज़ाइन एवं विशेषताएँ। इसमें मॉडफाइड सेंटर बफर कप्लर्स, बोगी माउंटेड एयर ब्रेक सिसिम (BMBS), बेहतर सस्पेंशन डिज़ाइन और कोचों में ऑटोमैटिक फायर एंड स्मोक डिटिक्शन सिसिम का प्रावधान शामिल है। इसमें कवच (KAVACH) को इनस्टॉल करना भी शामिल है जो स्वदेशी रूप से विकसित स्वचालित ट्रेनें सुरक्षा (ATP) उपाय है।
- **LHB डिज़ाइन कोच:** मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के लिये हलके और सुरक्षित कोच। ये कोच जर्मन प्रौद्योगिकी पर आधारित हैं और पारंपरिक ICF डिज़ाइन कोचों की तुलना में बेहतर एंटी-क्लाइम्बिंग फीचर्स, अग्निरिधी सामग्री, उच्च गति क्षमता और सुदीर्घ सेवा काल रखते हैं।
- **जीपीएस आधारित फॉग पास डिवाइस (GPS based Fog Pass Device):** धुंध की स्थिति में लोको पायलटों को नेविगट करने में मदद करने के लिये एक डिवाइस। यह एक जीपीएस संरक्षण हैंड-हेल्ड डिवाइस है जो सामने आ रहे लैंडमार्क (जैसे सगिनल, लेवल क्रॉसिंग गेट आदि) की सटीक दूरी प्रदर्शित करता है। जब ट्रेनें सगिनल या लेवल क्रॉसिंग गेट के पास पहुँचती है तो यह लोको पायलट को एक तेज़ बज़र के साथ अलर्ट करता है।
- **आधुनिक पटरी संरचना:** मज़बूत और अधिक टिकाऊ पटरियाँ एवं पुल। इसमें प्री-स्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपर (PSC), हायर अल्टीमेट टेन्साइल स्ट्रेंथ (UTS) रेल, PSC स्लीपरों पर पंखे के आकार का लेआउट टर्नआउट, गार्डर ब्रिज पर स्टील चैनल स्लीपर आदि का उपयोग करना शामिल है।
- **अल्ट्रासोनिक दोष जाँच (Ultrasonic Flaw Detection- USFD):** दोषपूर्ण पटरियों का पता लगाने और उन्हें हटाने के लिये एक तकनीक। यह एक गैर-वधिवंशक परीक्षण पद्धति (non-destructive testing method) है जो पटरियों में ऐसी दरारों, दोषों या खामियों का पता लगाने के लिये उच्च आवृत्ति ध्वनि तरंगों का उपयोग करती है, जो गाड़ी के पटरी से उतरने या ऐसी अन्य दुर्घटनाओं का कारण बन सकती हैं। जाँच के बाद खराब पटरियों को नए पटरियों से प्रतिस्थापित कर दिया जाता है।
- **पटरी रखरखाव का यंत्रिकरण (Mechanization of Track Maintenance):** पटरी (ट्रैक) रखरखाव को स्वचालित और अनुकूलित करने के लिये एक प्रणाली। इसमें टैपिंग, ड्रेसिंग, स्टेबलाइजिंग जैसे ट्रैक रखरखाव गतिविधियों को क्रयान्वित करने के लिये ट्रैक टेम्पिंग मशीन, बलास्ट रेगुलेटिंग मशीन, डायनेमिक ट्रैक स्टेबलाइज़र आदि मशीनों का उपयोग करना शामिल है। यह मानवीय त्रुटियों को कम करता है और पटरियों की गुणवत्ता एवं सुरक्षा में सुधार करता है।
- **इंटरलॉकिंग प्रणाली (Interlocking System):** केंद्रीय रूप से पॉइंट्स और सगिनल को नियंत्रित करने के लिये एक प्रणाली। यह एक ऐसी प्रणाली है जो एक केंद्रीय स्थल से पॉइंट्स और सगिनल को संचालित करने के लिये इलेक्ट्रिक या इलेक्ट्रॉनिक उपकरणों का उपयोग करती है। यह ज़मीनी स्तर पर कर्मचारियों द्वारा पॉइंट्स और सगिनल के मैन्युअल संचालन की आवश्यकता को समाप्त करती है। यह मानवीय वफिलता की संभावनाओं को भी कम करती है और सुरक्षा की वृद्धि करती है।
- **मानवरहति समपारों (UMLCs) को समाप्त करना:** UMLCs को बंद करने, वलिय करने, इसे मानवयुक्त करने या सबवे, अंडरब्रिज या ओवरब्रिज प्रदान कर धीरे-धीरे समाप्त किया जा रहा है।

रेलवे सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिये विभिन्न समितियों ने क्या अनुशंसाएँ की हैं?

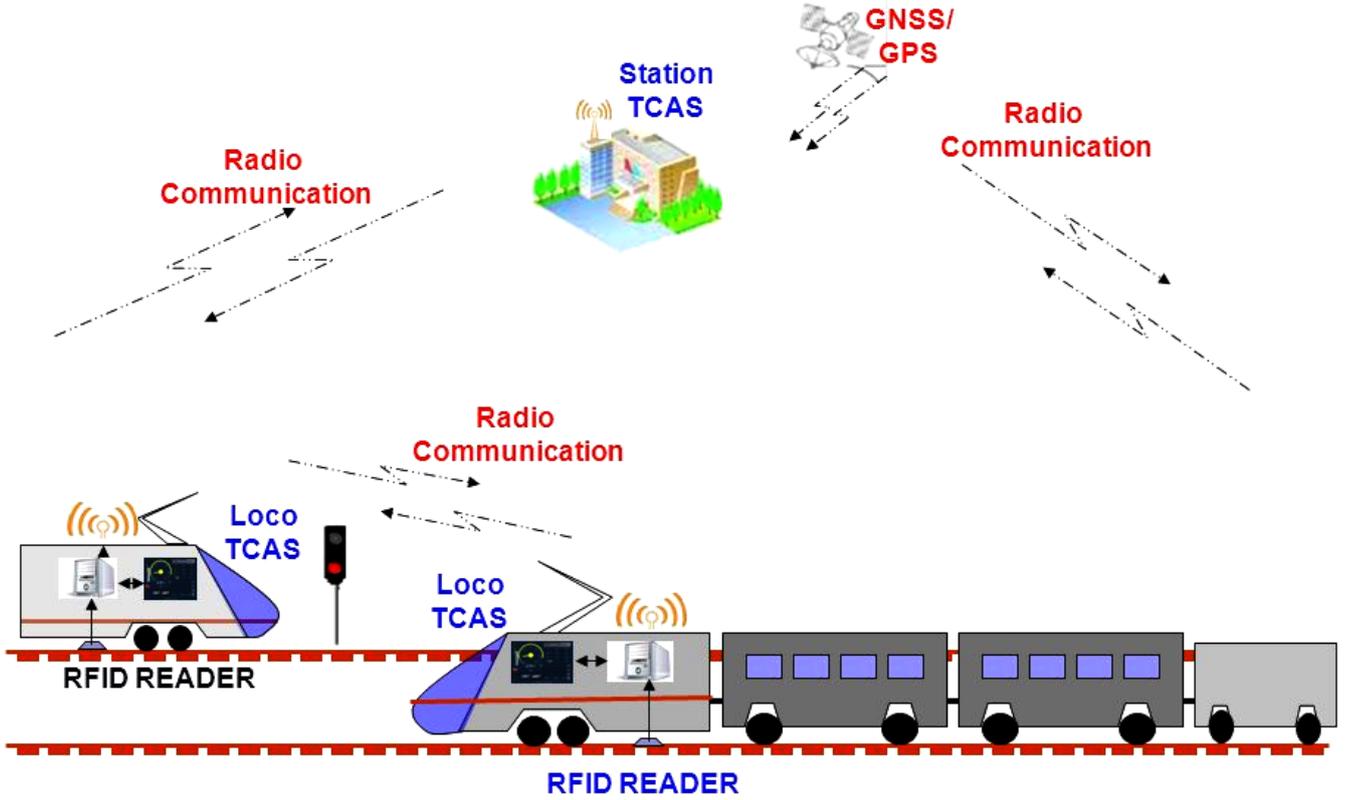
- **काकोदकर समिति (2012):**
 - एक **सांघिक रेलवे सुरक्षा प्राधिकरण (Railway Safety Authority)** का गठन करना
 - सुरक्षा कार्य हेतु 5 वर्ष की अवधि के लिये 1 लाख करोड़ रुपए नधिके साथ **राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (RRSK)** की स्थापना करना
 - ट्रैक रखरखाव और नरीक्षण के लिये उन्नत तकनीकों को अपनाना
 - मानव संसाधन विकास और प्रबंधन में सुधार लाना
 - स्वतंत्र दुर्घटना जाँच सुनिश्चित करना
- **बबिक देबरॉय समिति (2014):**
 - रेल बजट को आम बजट से अलग करना
 - गैर-प्रमुख गतिविधियों की आउटसोर्सिंग
 - **भारतीय रेलवे अवसंरचना प्राधिकरण (Railway Infrastructure Authority of India)** का गठन करना
- **वनिद राय समिति (2015)**
 - एक **स्वतंत्र सांघिक रेलवे सुरक्षा प्राधिकरण (Railway Safety Authority)** का गठन करना
 - स्वतंत्र और नषिपक्ष जाँच करने के लिये **रेलवे दुर्घटना जाँच बोर्ड (Railway Accident Investigation Board)** का गठन करना।

- रेलवे संपत्तियों के स्वामित्व और रखरखाव के लिये एक **पृथक रेलवे अवसंरचना कंपनी** (Railway Infrastructure Company) का निर्माण करना
- रेलवे कर्मचारियों के लिये **प्रदर्शन संबद्ध प्रोत्साहन योजना** (performance-linked incentive scheme) शुरू करना

भारत में रेल सुरक्षा के वसितार के लिये और क्या कया जाना चाहिये?

- **सुरक्षा संबंधी कार्यों में नविश बढ़ाना:** ट्रैक नवीनीकरण, रेल पुलों की मरम्मत, सगिनलगी अपग्रेड, कोच नवीनीकरण आदि के लिये अधिक धन का आवंटन कया जाए।
- **मानवीय त्रुटियों को कम करने के लिये कर्मचारियों को प्रशिक्षण करना:** पर रेलवे कर्मचारियों को नवीनतम तकनीकों, उपकरणों, प्रणालियों, सुरक्षा नयिमों और प्रक्रियाओं के संबंध में नयिमति एवं व्यापक प्रशिक्षण प्रदान कया जाना चाहिये।
- **समपार या लेवल क्रॉसिंग को समाप्त करना:** मानवरहति और मानवयुक्त लेवल क्रॉसिंग को रोड ओवरब्रिज (ROBs) या रोड अंडरब्रिज (RUBs) से प्रतस्थापति कया जाना चाहिये।
- **उन्नत तकनीकों को अपनाना:** 'कवच' जैसे टक्कर-रोधी उपकरण (anti-collision devices (ACDs)/ट्रेन टक्कर बचाव प्रणाली (Train Collision Avoidance System- TCAS), ट्रेन सुरक्षा चेतावनी प्रणाली (Train Protection Warning System- TPWS), स्वचालित ट्रेन नयित्रण (Automatic Train Control- ATC) आदि शामिल कये जाएँ।
 - रेलवे इन तकनीकों को पटरियों के कुछ हस्सिों पर स्थापति करने की प्रक्रिया में है, लेकिन पूरे नेटवर्क को कवर करने के लिये इनका वसितार कये जाने की आवश्यकता है।
- **प्रदर्शन संबद्ध प्रोत्साहन:** रेलवे कर्मचारियों को उनके प्रदर्शन और सुरक्षा नयिमों एवं प्रक्रियाओं के अनुपालन के आधार पर पुरस्कृत एवं प्रोत्साहति कया जाना चाहिये।
- **गैर-प्रमुख कार्यों की आउटसोर्सिंग:** अस्पतालों, कॉलेजों आदि के रखरखाव जैसी गैर-प्रमुख गतविधियों को नजि या सार्वजनिक क्षेत्र की संस्थाओं को हस्तांतरित कया जा सकता है, जसिसे दक्षता में सुधार हो सकता है और लागत कम हो सकती है।
- **एक सांघिकि रेलवे सुरक्षा प्राधकिरण का गठन करना :** एक सांघिकि नकिाय के रूप में रेलवे सुरक्षा प्राधकिरण की स्थापना की जाए, जसिके पास सुरक्षा मानकों को तैयार करने, सुरक्षा ऑडिट एवं नरीक्षण करने, चूक के लिये जवाबदेही एवं दंड लागू करने और दुर्घटनाओं की जांच करने की शक्तियाँ हों।
- **नयिमति सुरक्षा ऑडिट और नरीक्षण:** रेलवे कर्मचारियों, अवसंरचनाओं और उपकरणों के सुरक्षा प्रदर्शन की नगिरानी, मूल्यांकन और लेखा-परीक्षण करना और चूक के लिये सख्त जवाबदेही एवं दंड लागू करना।
- **समन्वय और संचार को संवृद्ध करना:** रेलवे संचालन से संलग्न रेलवे बोर्ड, कषेत्रीय रेलवे, वभिन्न डर्वीजनों, उत्पादन इकाइयों, अनुसंधान संगठनों आदि के बीच समन्वय एवं सुधार लाया जाए।
- **गोपनीय घटना रपिर्गि और वशिलेषण प्रणाली** (Confidential Incident Reporting and Analysis System- CIRAS) की स्थापना करना: इसे एक ब्रिटिश वशिवदियालय द्वारा वकिसति कया गया था; एक सद्श तंत्र भारत में लागू कया जाना चाहिये जो नचिले स्तर के कर्मचारियों को गोपनीयता बनाए रखते हुए वास्तवकि समय में वचिलन की रपिर्गि करने के लिये प्रोत्साहति करे।
 - इस प्रणाली को आवश्यक संचार और सूचना प्रौद्योगिकी अवसंरचना द्वारा समर्थति कया जाना चाहिये, ताकि यह सभी कर्मचारियों के लिये सुलभ और उपयोगकर्ता-अनुकूल बन सके।
 - इसके साथ ही, प्रबंधन की मानसकिता को दोष ढूँढने और दंडति करने के दृष्टिकोण से एक ऐसे दृष्टिकोण में परणित कया जाए जो सुरक्षा के लिये साझा प्रतबिद्धता पर बल देता हो, दंड के बजाय सुधार पर ध्यान केंद्रति करता हो और सभी स्तरों पर कर्मचारियों की आवाज को सकरयि रूप से सुनता हो।
 - रेलवे सुरक्षा के मामलों में, सभी स्तरों पर पूरण सुरक्षा सुनिश्चति करने के लिये दोष ढूँढने एवं दंडति करने के पारंपरिक दृष्टिकोण से साझा प्रतबिद्धता के दृष्टिकोण की ओर आगे बढ़ना चाहिये।
- **भारतीय रेलवे प्रबंधन सेवा (IRMS) योजना पर पुनर्वचिार करना:** IRMS योजना और नषिठा, स्वामित्व एवं सुरक्षा प्रबंधन पर इसके प्रभाव का गहन मूल्यांकन कया जाए। वशिष्ट वषियों या वभिगों के प्रत वशिषज्जता एवं नषिठा की भावना को बनाए रखने के लिये और सुरक्षा के प्रत मज्जबूत प्रतबिद्धता को बढ़ावा देने के लिये योजना को पुनरीक्षति या संशोधति करने पर वचिार करने की आवश्यकता है।

TCAS - System configuration



//

कुछ सर्वोत्तम वैश्विक प्रयासों के उदाहरण

- **यूनाइटेड किंगडम:** UK में, यूरोप में सबसे कम रेल दुर्घटनाओं की दर वाले देशों में से एक है। यूके ने विभिन्न सुरक्षा उपायों को लागू किया है, जैसे:
 - **ट्रेन प्रोटेक्शन एंड वार्निंग सिस्टम (TPWS)**, जो खतरे की स्थिति में या गति सीमा से अधिक होने पर सिग्नल से गुजरती ट्रेनों को स्वचालित रूप से रोक देता है।
 - **यूरोपियन ट्रेन कंट्रोल सिस्टम (ETCS)**, जो ट्रेनों और सिग्नलिंग केंद्रों के बीच निरंतर संचार प्रदान करता है।
 - **रेल एक्सीडेंट इन्वेस्टीगेशन ब्रांच (RAIB)**, जो रेल दुर्घटनाओं एवं अन्य घटनाओं की स्वतंत्र और निष्पक्ष जांच करती है।
- **जापान:** जापान को अपनी हाई-स्पीड ट्रेनों के लिये जाना जाता है, जैसे कांशिकानसेन या बुलेट ट्रेन, जो 320 किमी/घंटा तक की गति से चलती हैं। जापान ने वर्ष 1964 में शिकानसेन के परिचालन शुरू होने के बाद से शून्य यात्री मृत्यु के साथ सुरक्षा का एक उल्लेखनीय रिकॉर्ड हासिल किया है। जापान ने विभिन्न सुरक्षा उपायों को अपनाया है, जैसे:
 - **ऑटोमेटिक ट्रेन कंट्रोल (ATC)** प्रणाली, जो ट्रेनों की गति एवं ब्रेकिंग की निगरानी और नियंत्रण करती है।
 - व्यापक स्वचालित ट्रेन निरीक्षण प्रणाली (**Comprehensive Automatic Train Inspection System- CATIS**), जो सेंसर और कैमरों का उपयोग कर ट्रेनों में दोषों का पता लगाती है।
 - भूकंप पूर्व चेतावनी प्रणाली (**Earthquake Early Warning System- EEWs**), जो भूकंपीय गतिविधि के मामले में ट्रेनों को रोकने या धीमा करने के लिये सचेत करती है।

अभ्यास प्रश्न: विश्व के सबसे बड़े और व्यस्ततम रेल नेटवर्क में से एक भारतीय रेलवे के लिये सुरक्षा एक महत्त्वपूर्ण मुद्दा है। भारत में रेल दुर्घटनाओं के प्रमुख कारणों एवं उनके समाधान के लिये सरकार द्वारा किये गए उपायों की चर्चा कीजिये।

PDF Reference URL: <https://www.drishtias.com/hindi/printpdf/railway-accidents-in-india-causes-and-safety-measures>

