

दक्षिण मध्य रेलवे

सेफ्टी.387/फ्लाई लीफ/08/2021

फ्लाई लीफ सं. 08/2021

“सर्व संबंधित” ध्यान दें

पश्चिम रेलवे के भावनगर मंडल के गोंडल-वीरपुर इकहरी लाइन ब्लॉक सेक्शन (ब ला) के चौकीदार वाले समपार सं. 39/सी (किमी 43/9-44/0) पर 22.11.2020 को 12.29 बजे गाड़ी नं. 014633 (सोमनाथ-जबलपुर स्पेशल) के इंजन के साथ सड़क वाहन की भिड़ंत हुई .

दुर्घटना:

दिनांक 22.11.2020 को, गाड़ी सं.01463 (सोमनाथ-जबलपुर स्पेशल) इंजन सं.40177 डब्ल्यूडीपी-4डी के साथ लोको पायलट(पैसेंजर), सहायक लोको पायलट और गार्ड द्वारा संचालित की जा रही थी. गाड़ी ने निर्धारित समय पर आरंभिक स्टेशन से अपनी यात्रा आरंभ की और गाड़ी सही समय पर चल रही थी . इकहरी लाइन ब्लॉक सेक्शन जेतलसर-वीरपुर में प्रवेश करने के लिए गाड़ी जेतलसर स्टेशन से 11.57 बजे रवाना हुई, 12.20 बजे, गाड़ी वीरपुर स्टेशन से गुजरी और वीरपुर-गोंडल के ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश किया, जहां यह दुर्घटना घटी.

उक्त गाड़ी चौकीदार वाले इंजीनियरी समपार फाटक सं. 39/सी (किमी. 43/9-44/0) पर लगभग 101 किमी प्रति घंटे की गति से पहुंच रही थी तब लोको पायलट ने अचानक एक सड़क वाहन (मारुति कार सं. जीजे03-एचआर-5583) को समपार फाटक से गुजरते हुए देखा और लगभग 204 मीटर की दूरी पर आपाती ब्रेक लगाया. इस प्रक्रिया में 12.29 बजे गाड़ी का इंजन कार से टकरा गया और इंजन के बफर्स में उलझी कार रेलपथ पर समपार फाटक से लगभग 310 मीटर तक घसीटी गई जबतक कि किमी 43/6-7 पर गाड़ी आकर रूक नहीं गई.

दुर्घटना के समय, इस फाटक पर भूतपूर्व सैनिक 12 घंटे की शिफ्ट ड्यूटी में तैनात थे और गाड़ी के गुजरने के समय समपार फाटक खुली स्थिति में था और कोई पताका झंडी नहीं थी. सड़क उपयोक्ता (कार सवार) मारा गया.

दुर्घटना का कारण:

फाटक खुली स्थिति में होने के कारण , स्टेशन मास्टर/गोंडल के साथ प्राइवेट नंबरों का आदान-प्रदान करने के बाद भी फाटकवाले द्वारा पताका झंडी प्रदर्शित किए फाटक बंद किए जाने की पुष्टि के बिना गाड़ी फाटक को पार कर गई. दुर्घटना को टाला जा सकता था , फाटकवाले द्वारा स्थानीय असुरक्षित पद्धित का पता

लगाया गया होता/ इसकी रिपोर्ट यातायात निरीक्षक / रेलपथ निरीक्षक /संरक्षा टीम को समय पर की गई होती या फाटक को अंतर्पाशित किया गया होता या फाटक को सीटीआरटी (सडक यातायात के लिए बंद) से ओटीआरटी (सडक यातायात के लिए खुला) के रूप में बदल दिया जाता या रेलवे द्वारा इस फाटक पर समय पर अन्य सुरक्षा उपाय किए गए होते.

जिम्मेदारी:

प्राथमिक:

समपार-39 पर झूटीरत फाटकवाला

- (i) गाड़ी गुजरते समय समपार फाटक खुली स्थिति में रखा गया और फाटकवाला इसे बंद करने में विफल रहा.
- (ii) फाटकवाला फाटक को खुली स्थिति में रखने के बाद पताका झंडी प्रदर्शित करने में विफल रहा.
- (iii) स्टेशन मास्टर/गोंडल के साथ प्राइवेट नंबर के फर्जी आदान-प्रदान के बाद फाटकवाले ने समपार फाटक खुला रखा था.

गौण:

1. झूटीरत स्टेशन मास्टर और स्टेशन अधीक्षक/गोंडल
 - (i) गोंडल स्टेशन के स्टेशन संचालन नियम में विनिर्दिष्ट समपार-39 की सामान्य स्थिति "सडक यातायात के लिए बंद" (सीटीआरटी) थी. फिर भी, व्यावहारिक रूप से, स्टेशन मास्टर/गोंडल और फाटकवाले के बीच हुए प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के अनुसार फाटक "सडक यातायात के लिए खुला" (ओटीआरटी) स्थिति में था.
 - (ii) स्टेशन अधीक्षक और स्टेशन मास्टर/गोंडल की मौन सहमति से फाटकवाले ने फाटक को हाथ से बंद न करने की एक स्थानीय प्रणाली विकसित की है लेकिन फाटक बंद करने की पुष्टि के लिए स्टेशन मास्टर को प्राइवेट नंबर देता था और गाड़ी वीरपुर से गुजर जाने पर स्टेशन मास्टर/गोंडल इसकी सूचना फाटकवाले को देता था
 - (iii) स्टेशन मास्टर 'वन टू वन' के बजाय गेट फोन के 'वन टू ऑल कम्युनिकेशन फीचर' का इस्तेमाल कर रहे थे.
 - (iv) गोंडल स्टेशन के स्टेशन मास्टर ने यह जानते हुए कि फाटक फील्ड में खुला (हालांकि किताबों में 'बंद') रहता है, 'लाइन क्लियर' समय अवधि को कम करके प्रणाली संरक्षा में सुधार के लिए कोई कार्रवाई नहीं की, लेकिन प्रणाली में शॉर्ट-कट को जारी रखने की अनुमति दी.

2. संबंधित कइंजी/वसेइंजी/रेलपथ:

- i. समपार सं-39 का 76,057 टीवीयू(जनवरी-2019)था. रेलपथ निरीक्षक ने इस समपार फाटक को 'सी' क्लास से 'स्पेशल' क्लास में बदलने के लिए किसी भी तरह की कार्रवाई नहीं की.
- ii. भारी सड़क यातायात/उच्च टीवीयू के बावजूद , इस गेट की सामान्य स्थिति को सीटीआरटी से ओटीआरटी में नहीं बदला ग या. फिरभी 600 मीटर से कम दृश्यता का एक मानदंड पूरा न किया जाना, समपार फाटक की संरक्षा की अनदेखी का पर्याप्त कारण नहीं माना जा सकता है.
- iii. भले ही इस समपार फाटक पर दृश्यता एक मुद्दा था, रेलपथ निरीक्षक द्वारा अन्य संरक्षा उपाय जैसे कि गति प्रतिबंध लगाना, फाटक हट को रिलोकेट करके दृश्यता में सुधार लाना, रुक-रुक कर सीटी बजाने के स्थान पर लोको पायलट द्वारा लगातार सीटी बजाना आदि किए जाने चाहिए थे. रेलपथ निरीक्षक द्वारा ऐसी कोई कार्रवाई नहीं की गई.
- iv. इंजीनियरी पदाधिकारियों की मौन सहमति से , फाटकवाले ने हाथ से फाटक बंद न करने की एक स्थानीय प्रणाली विकसित की है लेकिन फाटक बंद करने की पुष्टि के लिए स्टेशन प्रबंधक को प्राइवेट नंबर देना होगा.

दोषारोपण:

1. भावनगर मंडल का इंजीनियरी विभाग.
2. भावनगर मंडल का परिचालन विभाग

क्या दुर्घटना को टाला जा सकता था?

पूछताछ के दौरान, यह स्पष्ट रूप हो गया कि यदि पश्चिम रेलवे के भावनगर मंडल के ड्यूटी रत फाटकवाले और विभिन्न कर्मचारियों द्वारा निम्नलिखित त्रुटियों/चूक/ लघु पद्धतियों को नहीं अपनाया जाता तो दुर्घटना को टाला जा सकता था:

दुर्घटना को टाला जा सकता था यदि ड्यूटी रत फाटकवाले ने स्टेशन मास्टर/गोंडल के साथ प्राइवेट नंबर के आदान-प्रदान के बाद गेट को बंद करने की पुष्टि में गेट को खुला नहीं रखा होता या जब गाडी आ रही थी/ फाटक को पार कर रही थी तब पताका झंडी दिखाई होती.

दुर्घटना का कम से कम प्रभाव हो सकता था या दुर्घटना टाली जा सकती थी:

- यदि गेटमैन द्वारा स्थानीय असुरक्षित पद्धति का पता लगाया गया होता और इसकी रिपोर्ट यातायात निरीक्षक/रेलपथ निरीक्षक/संरक्षा टीम द्वारा समय पर की गई होती.
- यदि सिगवदू विभाग द्वारा फाटक को अंतर्पाशित किया गया होता .
- यदि इस समपार फाटक के वीरपुर की ओर खराब दृश्यता पर ध्यान देते हुए इंजीनियरी विभाग द्वारा गति प्रतिबंध लगाया गया होता.

- यदि समपार फाटक को स्टेशन संचालन नियमों में सीटीआरटी के लिए दिए गए प्रावधानों से बजाय 'ओटीआरटी' के रूप में कार्य की अनुमति नहीं दी गई होती
- यदि रेल प्रशासन द्वारा ऐसे संवेदनशील समपार फाटक पर भूतपूर्व सैनिक के स्थान पर रेल कर्मचारियों को तैनात किया गया होता.

विचारणीय बिंदु/ प्रकाश में लाए गए अन्य मामले:

पूछताछ के दौरान यह देखा गया है कि रेलवे पर संरक्षा वातावरण में सुधार के लिए निम्नलिखित बिंदुओं को उजागर करने की आवश्यकता है:

- (a) विशेष श्रेणी फाटक पर 3 फाटकवाले की आवश्यकता के बावजूद, रेलवे द्वारा 12 घंटे की शिफ्ट में केवल 2 फाटकवाले तैनात किए गए क्योंकि जनवरी-2019 के अनुसार इस समपार फाटक पर 76,057 टीवीयू गणना के बाद भी फाटक को गलती से सी क्लास के रूप में वर्गीकृत किया गया था.
- (b) फाटक संवेदनशील था, इसपर पूर्व सैनिकों को तैनात करने की अनुमति दी गई जबकि रेलवे के फाटकवाले को अन्य फाटकों पर तैनात किया गया था.
- (c) 400 मीटर की दूरी से बूम को खुली स्थिति में देखने के बाद गाडी के लोको पायलट को गाडी की गति नियंत्रित करनी चाहिए थी. फिरभी उन्होंने 204 मीटर की दूरी से आपाती ब्रेक लगाई जिसका अर्थ है कि लोको पायलट झूटी पर चौकस नहीं था . रेलवे को इस पर ध्यान देने की आवश्यकता है.
- (d) यह पाया गया है कि लोको पायलट/सहायक लोको पायलट झूटी पर निजी मोबाइल ले जा रहे थे जो आन थे, जबकि उनके आधिकारिक सिम ऑफ स्थिति में थे. इस पर ध्यान देने की आवश्यकता है क्योंकि इसके संरक्षा समाविष्ट है.
- (e) राजकोट से एआरएमई 26 मिनट में निकली जबकि पश्चिम रेलवे की दुर्घटना नियमावली के पैरा 602 के अनुसार, इसे 20 मिनट के भीतर दोहरे एग्जिट स्टेशन से निकलना चाहिए था. रेलवे को इस पर भी ध्यान देने की आवश्यकता है.
- (f) 2016-17 के दौरान ढाए गए ऊपरी सडक पुल का पुनर्निर्माण अभी तक पूरा नहीं हुआ था और इस फाटक पर, जिसकी अवसंरचना केवल कम टीवीयू संभालने के लिए उपयुक्त थी , बिना संरक्षा उपायों के लगभग 4 वर्षों तक भारी सडक यातायात की अनुमति दी गई . न तो ऊपरी सडक पुल का कार्य पूरा किया गया और न ही समपार-39 पर सुरक्षा उपाय सुनिश्चित किए गए.
- (g) जबकि इस फाटक पर दुर्घटना के बाद मंडल ने पहले ही 30 किमी प्रति घंटे का गति प्रतिबंध लगाया था, बाद में आयोग की सलाह पर निम्नलिखित कदम उठाए गए:

- फाटकवाला की तैनाती पहले 12 घंटे की तुलना में 8 घंटे की शिफ्ट में करना.
- इस फाटक पर भूतपूर्व सैनिक के स्थान पर रेलवे गेटमैन की तैनाती.
- फाटक से गाड़ी की दृश्यता में अवरोद्ध को समाप्त करने के लिए फाटक हट को दाहिनी ओर से बाई ओर शिफ्ट करना.

सिफारिशें:

- i. रेलवे द्वारा ठेका/पूर्व सैनिक फाटकवाले की तैनाती की प्रणाली की समीक्षा के लिए कार्रवाई की जाए.
- ii. समपार-39 के समान समपार फाटक अंतर्पाशन को प्राथमिकता के आधार पर पूरा किया जाए. ऐसे समय तक , प्रत्येक गैर-अंतर्पाशित समपार का सहायक मंडल इंजीनियर और सहायक मंडल संरक्षा अधिकारी द्वारा संयुक्त रूप से 2 महीने में एक बार तक बढ़ाई गई आवधिकता पर निरीक्षण किया जाए .
- iii. आईआरपीडब्ल्यूएम (स्वचालित प्राइवेट नंबर जनरेटिंग साधन) के पैरा 910 (2) के कार्यान्वयन को सर्वोच्च प्राथमिकता पर गैर- अंतर्पाशित फाटक के लिए पूरा करने की आवश्यकता है. रेलवे को चाहिए कि वह ऐसे व्यस्त फाटकों वाले लंबे ब्लॉक सेक्शनों में, जहां लंबे समय के लिए व्यस्त समपार फाटक को बंद करना आवश्यक हो, लाइन क्लियर देने की प्रणाली की जांच करने के लिए कार्रवाई करें .
- iv. समपार पर गाड़ी संचालन संरक्षा बढ़ाने के लिए, संवेदनशील समपार फाटकों पर सीसीटीवी कैमरे के प्रावधान की योजना बनाई जाए.
- v. रेलवे को चाहिए कि सीटीआरटी को ओटीआरटी में परिवर्तित करने की नीति पर पुनः विचार करे ताकि खराब दृश्यता के मानदंड को पूरा किया जा सके .
- vi. रेलवे को चाहिए कि वे उच्च स्तरीय समीक्षा बैठकें आयोजित करके लंबित ऊपरी सडक पुल कार्यों को समयबद्धता से पूरा किया जाना सुनिश्चित करने के लिए राज्य के प्राधिकारियों के साथ आगे की कार्रवाई करें.

प्रमुख मुख्य संरक्षा अधिकारी

संरक्षा संगठन

दक्षिण मध्य रेलवे