

## अध्याय 6 : भारतीय रेल में आपदा प्रबन्धन

### 6.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल 31 मार्च 2015 तक पूरे देश में अपने 66,030 किमी के नेटवर्क के माध्यम से प्रतिदिन लगभग 22,300 ट्रेन (यात्री एवं माल) चलाता है। उच्चतर परिचालन गति के अतिरिक्त रेल यात्रियों को सुरक्षित एवं विश्वसनीय सेवायें प्रदान करने की अपनी प्रतिबद्धता बनाए रखने के लिए भारतीय रेल अपने रेल नेटवर्क और यातायात व्यवस्था में वृद्धि की चुनौतियों से गुजर रहा है।

भारत सरकार ने दिनांक 26 दिसम्बर 2005 की राजपत्रित अधिसूचना के अनुसार आपदा किसी क्षेत्र में प्राकृतिक या मानवकृत कारणों से या दुर्घटना या उपेक्षा से उदभूत ऐसी कोई महाविपत्ति, अनिष्ट, विपत्ति या घोर घटना अभिप्रेत है जिसका परिणाम जीवन की सारवान हानि या मानवीय पीड़ाए, या संपत्ति का नुकसान और विनाश या पर्यावरण का नुकसान या अवक्रमण है और ऐसी प्रकृति या परिमाण का है, जो प्रभावित क्षेत्र के समुदाय की सामना करने की क्षमता से परे है।

आपदा प्रबंधन अधिनियम 2005 में 'आपदा' की परिभाषा के आधार पर रेल मंत्रालय ने भारतीय रेल की आपदा प्रबंधन योजना 2009 और 2014 में 'रेल आपदा' की निम्नलिखित परिभाषा को अपनाया था।

'रेल आपदा, प्राकृतिक या मानवीय कारणों से रेल गतिविधि से होने वाली अथवा रेल परिसर में गंभीर ट्रेन दुर्घटना या भयावह प्राकृतिक आपदा है जिसके कारण कई जीवन हानि/भारी संख्या में लोग घायल हुए हों और/अथवा यातायात में भारी समस्या आई हो, जिसके लिए अन्य सरकारी/गैर-सरकारी और निजी संगठनों से बड़े स्तर पर सहायता की आवश्यकता हो। भारतीय रेल आपदा प्रबंधन योजना 2009 द्वारा निर्धारण के अनुसार, विभिन्न प्रकार की आपदायें इस प्रकार हैं:-

- **प्राकृतिक आपदा-** भूकंप, बाढ़, चक्रवात, भू-स्खलन, सूनामी;
- **ट्रेन दुर्घटना संबंधी आपदा-** भिड़ंत, ट्रेन निर्जनता, पटरी से उतरना, सुरंग का गिरना, ट्रेन में आग से विस्फोट आदि, और
- **मानवीय आपदा-** आतंकवाद और तोड़फोड़ की घटना

आपदा से घायल, मृत्यु और व्यापक स्तर पर बुनियादी ढाँचे और परिसंपत्तियों का नुकसान हो सकता है। तत्संबंधी आर्थिक एवं पर्यावरणीय मूल्य बहुत भयानक हो सकता है, किन्तु इसे रोका जा सकता है यदि पर्यावरणीय प्रणालियों को इन्हें विफल होने से रोकने अथवा प्रतिक्रिया हेतु योजना बनाई जाए।

वर्तमान समीक्षा में अन्य बातों के साथ-साथ 2008 की प्रतिवेदन संख्या 8 (भारतीय रेल में आपदा प्रबंधन) पर लोक लेखा समिति की सिफारिशों पर रेल मंत्रालय (एमओआर) द्वारा की गई अनुवर्ती कार्रवाई पर केंद्रित किया गया है।

## 6.2 संगठनात्मक ढाँचा

### रेलवे बोर्ड स्तर पर:

- आपदा प्रबंधन योजना का कार्यान्वयन रेलवे बोर्ड के विभिन्न निदेशालयों यथा सिविल इंजीनियरिंग, निर्माण, वित्त, सिग्नलिंग, इलेक्ट्रिकल एवं सुरक्षा आदि और नोडल विभाग के रूप में रेलवे बोर्ड का संरक्षा विभाग की सामूहिक जिम्मेदारी है।
- भारतीय रेल (आईआर) की आपदा प्रबंधन योजनाएँ (डीएमपी), रेलवे बोर्ड स्तर पर संरक्षा निदेशालय द्वारा तैयार किया जाता है।
- रेलवे बोर्ड ने रेल आपदा के रूप में अप्रिय दुर्घटना घोषित करने के लिए महाप्रबंधकों, अतिरिक्त महाप्रबंधकों या मुख्य संरक्षा अधिकारियों (जब महाप्रबंधक/अतिरिक्त महाप्रबंधक उपलब्ध न हों) को भी नामित किया है।



### क्षेत्रीय और मंडलीय रेलवे स्तर पर:

- क्षेत्रीय स्तर पर मुख्य संरक्षा अधिकारी की अध्यक्षता में संरक्षा विभाग होता है, क्षेत्रीय रेलवे के सम्बन्धित मण्डलों में तैनात वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी द्वारा सहायता की जाती है।

- क्षेत्रीय रेल की आपदा प्रबंधन योजना सम्बन्धित रेलवे के संरक्षा विभाग द्वारा तैयार की जाती है।
- अस्पतालों और सुरक्षा व्यवस्थाओं के संबंध में आपदा प्रबंधन योजना संबंधित चिकित्सा एवं सुरक्षा विभाग द्वारा बनायी एवं समन्वित की जाती है।
- बाढ़, चक्रवात, भूकम्प, भू-स्खलन आदि का प्रबंधन सिविल इंजीनियरिंग विभाग द्वारा किया जाता है।
- क्षेत्रीय मुख्यालयों और मण्डल स्तर पर विशिष्ट उपकरणों की खरीद एवं कार्मिकों का बचावोन्मुख प्रशिक्षण का समन्वयन अभियांत्रिकी विभाग द्वारा किया जाता है।

### 6.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

समीक्षा का उद्देश्य यह निर्धारित करना था कि:

- क्या भारतीय रेल की आपदा प्रबंधन योजना में आपदा प्रबंधन योजनाओं के अनुसार आपदा से निपटने की तैयारी की गई है और लोक लेखा समिति की सिफारिशों को भी ध्यान में रखा गया है;
- क्या भारतीय रेल की पश्च-आपदा प्रतिक्रिया प्रभावी थी; और
- क्या आपदा से निपटने के लिए क्षमता निर्माण की प्रणाली मौजूद थी।

### 6.4 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र एवं कार्यप्रणाली

प्रभावी आपदा प्रबंधन हेतु 2010-15 के दौरान भारतीय रेल द्वारा की गई कार्रवाई से संबंधित मुद्दों को इस समीक्षा में शामिल किया गया है। समीक्षा में अन्य बातों के साथ-साथ भारतीय रेल में आपदा प्रबंधन योजना (2009) के कार्यान्वयन से संबंधित मुद्दों और लोक समिति की सिफारिशों (दिसम्बर 2011) की अनुवर्ती लेखापरीक्षा शामिल है।

लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली में आईआर द्वारा बनाई गयी नीतियों/योजनाओं तथा उनके कार्यान्वयन के संबंध में रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय/मंडलीय मुख्यालयों और क्षेत्रीय कार्यालयों के अभिलेखों की जांच शामिल है। इसके अतिरिक्त, स्टेशनों, ट्रेनों, दुर्घटना राहत ट्रेनों/दुर्घटना राहत चिकित्सा यानों आदि जैसे चयनित नमूना इकाइयों पर रेलवे प्राधिकारियों के साथ संयुक्त निरीक्षण किया गया था।

### 6.5 नमूना आकार

व्यापक स्तर पर, सभी मंडलों और सभी क्षेत्रीय मुख्यालयों का डाटा संग्रह किया गया था। हालांकि, विशेष मामले की समीक्षा हेतु समीक्षा के दौरान चयनित मण्डलों के केंद्रीय अस्पतालों और मंडलीय अस्पतालों के साथ-साथ क्षेत्रीय स्तर के दो महत्वपूर्ण मण्डलों का नमूना लिया गया था। वर्तमान समीक्षा में, 32 मण्डलों, 48 रेलवे अस्पतालों, 16 स्वसुसज्जित दुर्घटना राहत ट्रेनों, 62 दुर्घटना राहत ट्रेनों, 56 दुर्घटना राहत चिकित्सा यानों, 202 महत्वपूर्ण स्टेशनों, 279 भीड़भरे स्टेशनों और 92 ट्रेनों का चयन किया गया था।

समीक्षा अवधि के दौरान दुर्घटनाओं के संबंध में रेलवे संरक्षा आयुक्त (सीआरएस) और रेल अधिकारियों की संयुक्त समिति की प्रतिवेदनों का भी कमियों पर प्रकाश डालने और आपदा प्रबंधन में दक्षता एवं प्रभावकारिता में सुधार हेतु भी अध्ययन किया गया था।

### 6.6 लेखापरीक्षा मापदण्ड के स्रोत

लेखापरीक्षा मापदण्ड के स्रोत थे:

- आपदा प्रबंधन अधिनियम, 2005 और भारतीय रेल आपदा प्रबंधन योजना 2009 और 2014
- क्षेत्रीय रेलों और मण्डलों की आपदा प्रबंधन योजनाएँ।
- अपनी सोलहवीं प्रतिवेदन (पंद्रहवीं लोक सभा) में लोक लेखा समिति द्वारा की गई सिफारिश (दिसम्बर 2011) पर मंत्रालय की की गई कार्रवाई रिपोर्ट।
- रेलवे बोर्ड द्वारा जारी किये गये निर्देश/दिशानिर्देश।
- भारतीय रेल दुर्घटना नियमावली और कारपोरेट संरक्षा योजना 2003-2013

### 6.7 आभार

लेखापरीक्षा उद्देश्य, अध्ययन का कार्यक्षेत्र और कार्य पद्धति प्रवेश सम्मेलन के दौरान प्रधान निदेशक लेखापरीक्षा द्वारा क्षेत्रों में रेलवे बोर्ड सलाहकार (वित्त) के साथ-साथ महाप्रबंधक/संबंधित विभागाध्यक्षों से चर्चा की गई थी। विभिन्न पहलुओं पर प्रदान किये गये विचार और रेलवे द्वारा दिये गये सहयोग के लिए धन्यवाद सहित आभार व्यक्त किया जाता है। लेखापरीक्षा निष्कर्ष और सिफारिशें रेलवे बोर्ड

में 12 अप्रैल 2016 में की गई एग्जिट कांफ्रेंस में सलाहकार (वित्त) के साथ चर्चा की गई। ऐसी एग्जिट कांफ्रेंस संबंधित क्षेत्रीय प्राधिकारियों के साथ क्षेत्रों में प्रधान निदेशक लेखापरीक्षा द्वारा भी की गई थी। जनवरी 2016 में रेल मंत्रालय को ड्राफ्ट रिपोर्ट जारी की गई थी। 8 अप्रैल 2016 को रेल मंत्रालय का उत्तर प्राप्त हुआ था। रिपोर्ट में उनके मत शामिल किये गये हैं।

## 6.8 आपदा का सामना करने के लिए तैयारी

### 6.8.1 संगठनात्मक प्रारूप

यह प्राथमिक दस्तावेज 2009 में (पहले 2014 में अद्यतित किया गया) रेलवे बोर्ड द्वारा जारी की गई आपदा प्रबंधन योजना को आरंभ करने के उद्देश्य को दर्शाता है। क्षेत्रीय मुख्यालय, मंडल और अन्य इकाइयों की आपदा प्रबंधन योजना, रोकथाम, राहत, बचाव, सहायता और पुनर्वास हेतु क्षेत्रीय स्तर पर प्रारूप तैयार करती है। इसके अतिरिक्त भारतीय रेल ने कारपोरेट संरक्षा योजना (2003-13) में अपने संरक्षा मामलों पर भी ध्यान दिया।

अधिनियम के प्रावधानों के अंतर्गत, राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण (एनडीएमए) प्रधानमंत्री की अध्यक्षता के अंतर्गत स्थापित किया गया है और सचिवों की राष्ट्रीय कार्यकारी समिति (एनइसी) को अपने कार्यों के निष्पादन में राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण की सहायता के लिए गठित किया गया है। राज्य स्तर पर, आपदा प्रबंधन प्राधिकरण मुख्यमंत्री की अध्यक्षता के अंतर्गत गठित किया गया है और राज्य कार्यकारी समिति सहायता प्रदान करती है। जिला स्तर पर, जिला आपदा प्रबंधन प्राधिकरण का गठन किया गया है।

आपदा प्रबंधन अधिनियम 2005 ने भी सभी एजेंसियों जैसे स्थानीय प्रशासन, समुदाय, रक्षा, अस्पताल और अन्य सरकारी संगठनों के संसाधनों के संयोजन की एक नई प्रक्रिया आरंभ की राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण ने विभिन्न प्रकार की आपदाओं जैसे चक्रवात, बाढ़, आदि पर समय-समय पर दिशानिर्देश भी जारी किये हैं। आपदा प्रबंधन अधिनियम 2005 के खंड 35, 36 और 37 को राहत पहुँचाने, तैयारी करने और प्रतिक्रिया योजनाओं, क्षमता निर्माण, डाटा संग्रहण और आपदा प्रबंधन के संबंध में कार्मिकों को पहचानना और प्रशिक्षण देने के लिए स्वयं या राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण की सहमति से उपाय करने/कार्रवाई करने के लिए मंत्रालयों और केंद्र सरकार के विभागों को उत्तरदायित्व सौंपे गये।

### 6.8.2 भारतीय रेल में आपदा से निपटने में कमियां

भारतीय रेल ने क्षेत्रीय मुख्यालय और मंडल स्तर पर आपदा प्रबंधन योजनाएं तैयार की। ये योजनाएं रेलवे प्रणाली में हो सकने वाली किसी भी प्रकार की आपदा को कवर करती हैं। क्षेत्रीय रेलों की आपदा प्रबंधन योजना ने विभिन्न प्रकार की आपदाएँ, रोकथाम, राहत और रेलवे द्वारा किये जाने वाले तैयारी उपाय और बचाव, राहत और उससे निपटने के लिए पूर्णवर्ष प्रणाली का विवरण भी प्रदान किया।

क्षेत्रीय रेलों और उनके मंडलों की आपदा प्रबंधन योजनाओं की समीक्षा से पता चला कि:

- मेट्रो रेलवे, कोलकाता को छोड़कर जहां आपदा मैनुअल तैयार गया था; परंतु रेलवे बोर्ड के साथ स्तर की योजना जैसा कि भारतीय रेल आपदा प्रबंधन योजना 2009 के पैरा 6.1 में अपेक्षित है; के अनुसार परस्पर अनुबंधित नहीं है, सभी क्षेत्रों और मंडलों द्वारा आपदा प्रबंधन योजनाएं तैयार की गई थी।
- सभी क्षेत्रीय रेलों में दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे को छोड़कर; जहां प्राकृतिक आपदाओं का वर्णन नहीं था, आपदा की तीन प्रकार जोड़ी गई थीं।
- प्राकृतिक आपदा और मानवकृत आपदाएं क्रमशः 10 मंडलों<sup>1</sup> और नौ मंडलों<sup>2</sup> (भारतीय रेल के 68 मंडलों में से) की आपदा प्रबंधन योजनाओं में पहचानी नहीं गई थीं। 10 मंडलों<sup>3</sup> की आपदा प्रबंधन योजनाओं में आपदाओं की कई प्रकार को श्रेणीबद्ध नहीं किया गया।
- चार क्षेत्रीय रेलों के 13 मंडलों<sup>4</sup> में आपदा प्रबंधन योजनाएं अपनी क्षेत्रीय आपदा प्रबंधन योजनाओं के साथ परस्पर अनुबंधन नहीं थीं।
- एचएलसी सिफारिश संख्या 15 में प्रत्येक वर्ष जनवरी में डीएमपी की समीक्षा और अद्यतन दर्शाया गया है। 17 में से, 10 क्षेत्रीय रेलों<sup>5</sup> डीएमपी की वार्षिक रूप से समीक्षा की गई और अद्यतित की गई।

<sup>1</sup> पूमरे में मुगलसराय, सोनपुर, समस्तीपुर, उरे में लखनऊ, फिरोजपुर, दपूमरे में बिलासपुर, रायपुर, नागपुर, दपरे में यूमबाला, बंगलौर

<sup>2</sup> पूमरे में मुगलसराय, सोनपुर, समस्तीपुर, उरे में लखनऊ, फिरोजपुर दपरे में यूमबाला, बंगलौर ), दपूरे में चक्रधपुर, राँची

<sup>3</sup> पूतरे में सम्बलपुर उमरे झाँसी, उपूरे में वाराणसी, उरे में मुरादाबाद, अम्बाला, उपरे में अजमेर, जयपुर, दरे में चैन्नई, मदुरई, पालघाट

<sup>4</sup> पूमरे में धनबाद, दानापुर, मुगलसराय, समस्तीपुर, उमरे में इलाहाबाद, झाँसी, दपरे में हुबली, बंगलौर, परे में अहमदाबाद, मुम्बई सेंट्रल, वदोदरा, राजकोट, रत्तलाम

- आपदा प्रबंधन योजनाओं के वार्षिक अद्यतन पूर्वतट रेलवे, उत्तर रेलवे, उत्तर मध्य रेलवे, दक्षिण रेलवे और दक्षिण पूर्व रेलवे से संबंधित 68 मंडलों में से 18 मंडलों<sup>6</sup> में नहीं किया गया।
- केवल छः क्षेत्रीय आपदा प्रबंधन योजनाएं<sup>7</sup> और 19 डिवीजन ल आपदा प्रबंधन योजनाएं<sup>8</sup> अंतर्राष्ट्रीय मानक संगठन (आईएसओ) ने प्रमाणित की जैसाकि एचएलसी की सिफारिश संख्या 16 में दर्शाया गया है।
- चक्रवात पूतरे में रेलगाड़ी सेवाओं को रोकने के प्रत्येक मामले में दो से तीन दिनों के लिए रेलवे संचालनों को प्रभावित किया। यद्यपि, कुछ घटनाएं रेलवे द्वारा आपदा घोषित नहीं की गई थी, हालांकि विपदा के प्रभाव के मद्देनजर, ओड़ीशा और आंध्रप्रदेश राज्यों की सरकारी तंत्र, एनडीआरएफ टीम और कई एनजीओ दल तुरंत राहत प्रदान के लिए तैयार हो गये, राहत और बचाव कार्यों में रेलवे प्राधिकारियों के साथ सहयोग किया, और सामान्य हालात बनाने में सहायता की।
- गैर-रेलवे संसाधनों की इन्वेन्टरी जिन तक आपदा परिस्थितियों के दौरान पहुँच सकती हैं, तीन क्षेत्रीय रेलों नामतः पूर्व रेलवे, उत्तर पश्चिम रेलवे और दक्षिण पश्चिम रेलवे के 11 मंडलों<sup>9</sup> में उपलब्ध नहीं थी।
- क्षेत्रीय रेलों और डिवीजनों के आपदा प्रबंधन योजनाओं में राज्य सरकार से समन्वयन के लिए कोई कार्यप्रणाली निर्दिष्ट भी नहीं थी।
- आपदाओं को रोकने के लिए किए जाने वाले उपाय पूर्व मध्य रेलवे एवं उत्तर पूर्वी रेलवे के क्षेत्रीय आपदा प्रबंधन योजनाओं तथा पांच क्षेत्रीय रेल के 15 डिवीजनल<sup>10</sup> आपदा प्रबंधन योजनाओं में नहीं लिखे गए थे।

<sup>5</sup> पूतरे, उमरे, उपरे, पूसीरे, पमरे, उरे, दमरे, दपूरे, दरे और मे रे, कोलकाता

<sup>6</sup> पूतरे में वाल्टेयर, खुर्दा रोड, उमरे में झॉसी, आगरा कैंट, उरे में फिरोजपुर, अम्बाला, लखनऊ, दिल्ली, मुरादाबाद, दरे में चैन्नई, मदुरई, सलेम, पालाकड, तिरुअनंतपुरम, दपूरे में आद्रा, चक्रधपुर, खड़गपुर, राँची

<sup>7</sup> पूतरे, उमरे, उपरे, पमरे, दपूमरे और परे

<sup>8</sup> पूरे में आसनसोल, उमरे में इलाहाबाद, उपरे में लखनऊ, वाराणसी, इज्जतनगर, पमरे में बिकानेर, जयपुर, जोधपुर, उरे में दिल्ली, मुरादाबाद, दपूमरे में बिलासपुर, रायपुर, नागपुर, परे में अहमदाबाद, मुम्बई सेन्ट्रल, वदोदरा, भावनगर, राजकोट, रत्तलाम

<sup>9</sup> पूरे में हावड़ा, सियालदह, आसनसोल, मालदा टाउन, उपरे के अजमेर, बिकानेर, जयपुर, जोधपुर दपरे के हुबली, बेंगलुरु, मैसूर

<sup>10</sup> पूमरे में धनबाद, दानापुर, उरे में मुरादाबाद, उपरे में अजमेर, बिकानेर, जयपुर, जोधपुर, दरे में चैन्नई, त्रिचुरापल्ली, मदुरई, सलेम, पालकड तिरुअनंतपुरम, दपरे में हुबली, बंगलौर, मैसूर

- आपदा के शमन के लिए किए जाने वाले उपाय दक्षिण रेलवे एवं दक्षिण पश्चिम रेलवे के डिवीजनल आपदा प्रबंधन योजना में निर्दिष्ट नहीं थे।
- विभिन्न पणधारकों, रेल विभाग तथा अनुक्रम के विभिन्न स्तरों पर अन्य संयोजकों द्वारा निभाई जाने वाली भूमिका नौ क्षेत्रीय रेलों<sup>11</sup> के आपदा प्रबंधन योजनाओं में परिभाषित तथा संस्थापित किए गए थे।
- राष्ट्रीय कार्यकारी समिति (एनईसी)<sup>12</sup> को किसी भयंकर आपदा स्थिति या आपदा की घटना पर प्रतिक्रिया का समन्वय करती है। यद्यपि, यह देखा गया था कि रेल मंत्रालय का प्रतिनिधित्व राष्ट्रीय तथा राज्य स्तर पर एनईसी में नहीं था।
- कारपोरेट संरक्षा योजना (सीएसपी), डीएम अधिनियम 2005 तथा राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण दिशानिर्देशों में निर्दिष्ट प्रावधान, कि बचाव तथा राहत प्रबंधन राज्य सरकार के सहयोग से किए जाने हैं, के बावजूद, न तो मानक प्रचालन प्रक्रिया और न ही प्रबंधों की संस्थापना को 10 क्षेत्रीय रेलों<sup>13</sup> की आपदा प्रबंधन योजना तथा अखिल भारतीय रेल में 68 डिविजनों में से 38 डिवीजनल आपदा प्रबंधन योजनाओं<sup>14</sup> में शामिल किया गया था।
- प्राकृतिक बाधा जैसे चक्रवात, बाढ़, भूकंप, भू-स्खलन इत्यादि की अतिसंवेदनशीलता को भारतीय रेल आपदा प्रबंधन योजना में पहचाना गया है, परन्तु प्राकृतिक बाधा, जैसे रेलवे बोर्ड द्वारा उल्लिखित आपदा की संभाव्य स्थिति शामिल, का अतिसंवेदनशीलता प्रालेख छः क्षेत्रीय रेलों<sup>15</sup> तथा मैट्रो रेलवे, कोलकाता द्वारा तैयार नहीं किया गया था।

<sup>11</sup> मरे, पूतरे, उरे, पूसीरे, उपरे, दरे, दपूमरे, परे तथा पमरे

<sup>12</sup> राष्ट्रीय कार्यकारी समिति (एनईसी), राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण (एनडीएमए) की कार्यकारी समिति है तथा एनडीएमए को इसके कार्यों को पूर्ण करने तथा केन्द्रीय सरकार द्वारा जारी निर्देशों के अनुपालन को सुनिश्चित करने के लिए भी सहायता करने के लिए अधिदेशित है।

<sup>13</sup> पूरे, पूमरे, पूतरे, उमरे, उपूरे, उपरे, दरे, दमरे, दपूमरे एवं दपरे

<sup>14</sup> पूरे में हावड़ा, सियालदह, आसनसोल, मालदा टाउन पूमरे में धनबाद, दानापुर, मुगलसराय, समस्तीपुर पूतरे में वाल्टेयर, सम्बलपुर, खुर्दा रोड, उरे में दिल्ली, उमरे में इलाहाबाद, झाँसी, आगरा, उपरे में अजमेर, बिकानेर, जयपुर, जोधपुर, दरे में चैन्नई, त्रिचुरापल्ली, मदुरई, सलेम, पालाक्क, तिरुअनंतपुरम दमरे में सिकन्दराबाद, हैदराबाद, गुन्टकल, नांदेद, गुन्टुर, विजयवाड़ा दपूमरे में बिलासपुर, रायपुर, नागपुर, दपरे हुबली, बंगलौर, मैसूर ।

<sup>15</sup> दमरे, दपूरे, दपरे, दपूमरे, दपरे तथा पमरे,



भारतीय रेल की आपदा प्रबंधन योजना 2009 भी रेलवे के स्व-साधनों के द्वारा आपदा के प्रबंध लिए समान कमियां दर्शायी है। यह दर्शाता है कि इन कमियों को दूर करने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा की गई अनुवर्ती कार्रवाई प्रभावी नहीं थी।

इस प्रकार, आपदा योजनाएं, हालांकि क्षेत्रीय रेलों तथा डिविजनों में व्यापक रूप से बनाए गए हैं, विस्तृत नहीं हैं, एकरूपता की कमी है तथा आपदा प्रबंधन अधिनियम 2005 तथा लोक लेखा समिति के प्रावधानों का पालन नहीं करते कि आपदा प्रबंधन योजना उन चुनौतियों का प्रभावी रूप से सामना करने, जो ट्रेन दुर्घटना या अन्य आपदाओं के होने पर उत्पन्न हो, के लिए समाकलित, विस्तृत तथा एक समान होनी चाहिए।

रेलवे बोर्ड ने उनके उत्तर (अप्रैल 2016) में बताया कि आपदा प्रबंधन योजनाएं विशिष्ट रेलवे की विशेष आवश्यकता के आधार पर बनाई जाती हैं जो सभी क्षेत्रों के लिए एक समान नहीं हो सकती तथा आगे कहा कि स्वयं राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन अधिनियम (एनडीएमए) विशेष रूप से मानव निर्मित तथा प्राकृतिक आपदाओं का वर्णन करता है। रेलवे बोर्ड ने आगे कहा कि क्षेत्रों में डीएम योजनाएं विस्तृत हैं तथा उन चुनौतियों का प्रभावी रूप से सामना कर सकती हैं जो ट्रेन दुर्घटना या अन्य आपदा की स्थिति में उत्पन्न होती हैं।

क्षेत्रीय रेलों को जारी विस्तृत अनुदेश, रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2009/संरक्षा (डीएम) /6/14 दिनांक 27 जनवरी 2016 इस तथ्य को दर्शाते हैं कि भारतीय रेल ने लेखापरीक्षा अवलोकनों को स्वीकार किया। जारी अनुदेश, क्षेत्रीय तथा डिवीजनल आपदा प्रबंधन योजनाएं अद्यतित करने, भीड़ प्रबंधन विभिन्न आपदाओं का अतिसंवेदनशीलता प्रोफाइल तथा क्षेत्रीय आपदा प्रबंधन योजना में ऐसी आपदाओं को टालने के लिए कार्ययोजना तथा खतरनाक रसायन तथा ज्वलनशील सामग्री के प्रबंधन के लिए सुरक्षा उपाय जैसे पक्षों को कवर करते हैं।

रेलवे बोर्ड ने उनके उत्तर (अप्रैल 2016) में 2014 से पूर्व अवधि के दौरान क्षेत्रीय आपदा प्रबंधन योजना के अद्यतन में कमियों को स्वीकार किया तथा क्षेत्रीय आपदा प्रबंधन योजनाओं के तुरंत अद्यतन को सुनिश्चित करने के लिए कहते हुए पूतरे, दपरे, उमरे, दरे, पूमरे तथा उरे के महाप्रबंधको को अनुदेश जारी किए (जून 2015)।

### 6.8.3 संरक्षा लेखापरीक्षा

संरक्षा लेखापरीक्षा प्रणाली विफलताओं तथा सामान्य कमियों को पहचानने के लिए आयोजित की जाती है। कारपोरेट संरक्षा योजना (सीएसपी) प्रस्तावित करती है

कि संरक्षा प्रणालियों का पूर्ण निर्धारण करने के लिए विभिन्न स्तरों पर आवधिक संरक्षा लेखापरीक्षा की जाए। संरक्षा लेखापरीक्षा रेलवे बोर्ड अन्तर रेलवे, बहु-अनुशासनात्मक मुख्यालय दल, अन्तर डिवीजनल इत्यादि से एक बहु-अनुशासनात्मक दल द्वारा किए जाने थे। फरवरी 2009 में, रेलवे बोर्ड ने सभी क्षेत्रीय रेलों को विभिन्न विभागों से पाँच वरिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड अधिकारियों के साथ-साथ दो क्रमागत दिनों के लिए कम से कम एक इकाई की द्वैमासिक लेखापरीक्षा/जांच के लिए समान संख्या के निरीक्षकों की एक टीम बनाने के निर्देश दिए थे।

2010-15 के दौरान सुरक्षा लेखापरीक्षा की स्थिति की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

**क. संरक्षा लेखापरीक्षा के लिए पांच वरिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड अधिकारियों का नामांकन**

- पाँच वरिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड अधिकारियों तथा पाँच निरीक्षकों के दल का गठन दक्षिण मध्य रेलवे तथा मेट्रो रेलवे, कोलकाता को छोड़कर सभी क्षेत्रीय रेलों में किया गया था।
- द्वैमासिक निरीक्षण कार्यक्रम का पालन किसी भी क्षेत्रीय रेल में नहीं किया गया था।
- भारतीय रेल में 2010-15 के दौरान वरिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड अधिकारियों द्वारा निरीक्षणों की संख्या में कमी निम्नलिखित है:

**तालिका 6.1 - संरक्षा निरीक्षणों में कमी का विवरण**

वर्ष	शेष निरीक्षणों की संख्या	किए गए निरीक्षणों की संख्या	संख्या में कमी	प्रतिशतता में कमी
2010-11	96	50	46	48
2011-12	96	57	39	40
2012-13	96	59	37	38
2013-14	96	71	25	26
2014-15	96	81	15	15

(स्रोत: क्षेत्रीय रेलवे सुरक्षा विभाग के अभिलेख)

**ख. रेलवे बोर्ड से बहु-अनुशासनात्मक दल द्वारा संरक्षा लेखापरीक्षा**

14 क्षेत्रीय रेल<sup>16</sup> में संरक्षा लेखापरीक्षा रेलवे बोर्ड की बहु-अनुशासनात्मक दल द्वारा नहीं किया गया था।

<sup>16</sup> पूतरे, पूरे, उमरे, उपूरे, पूसीरे, उरे,दमरे, दपूरे, दपूमरे, दरे, दपरे, पमरे,परे तथा एमआर, कोलकाता

**ग. अन्तर रेलवे संरक्षा लेखापरीक्षा**

अन्तर-रेलवे संरक्षा लेखापरीक्षा दक्षिण पश्चिम रेलवे के अतिरिक्त सभी क्षेत्रीय रेल में की गई थी। तथापि, द्वैमासिक संरक्षा लेखापरीक्षा की निर्धारित आवधिकता 13 क्षेत्रीय रेल<sup>17</sup> में नहीं रखी गई थी।

**घ. बहु-अनुशासनात्मक मुख्यालय दल द्वारा संरक्षा लेखापरीक्षा**

बहु-अनुशासनात्मक मुख्यालय दल द्वारा संरक्षा लेखापरीक्षा पूर्व तट रेलवे, दक्षिण पूर्व रेलवे एवं मेट्रो रेलवे, कोलकाता के अतिरिक्त सभी क्षेत्रीय रेलों में की गई थी। तथापि बहु-अनुशासनात्मक मुख्यालय दल द्वारा द्वैमासिक संरक्षा लेखापरीक्षा की निर्धारित आवधिकता 11 क्षेत्रीय रेलों<sup>18</sup> में नहीं रखी गई थी।

**ङ. अन्तर-डिवीजन ल संरक्षा लेखापरीक्षा**

2010-11 से 2014-15 के दौरान 11 क्षेत्रीय रेलों<sup>19</sup> में अन्तर डिवीजनल संरक्षा लेखापरीक्षा नहीं की गई थी। तथापि द्वैमासिक अन्तर-डिवीजन ल संरक्षा लेखापरीक्षा पाँच क्षेत्रीय रेलों<sup>20</sup> में नहीं की गई थी।

इस प्रकार, संरक्षा लेखापरीक्षा नियमित आधार पर नहीं की जा रही थी। निरीक्षण के कोई निश्चित कार्यक्रम नहीं थे तथा सभी डिवीजन निरीक्षण में समान रूप से कवर नहीं किए जाते थे। पिछली संरक्षा लेखापरीक्षाओं के दौरान देखी गई कई कमियां उपेक्षित रही।

संरक्षा लेखापरीक्षा के विषय पर, रेलवे बोर्ड ने उत्तर दिया (अप्रैल 2016) कि 2014 तथा 2015 के दौरान अनुपालन स्तर 88 तथ 95 प्रतिशत की सीमा तक है। आगे कहा कि बहु अनुशासनात्मक दल द्वारा संरक्षा लेखापरीक्षा एक बार किया गया उपाय था। रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय रेलों द्वारा की जाने वाले संरक्षा लेखापरीक्षा निरीक्षण की निरंतर निगरानी करता है तथा जहां कहीं कमी देखी जाती है, संबंधित रेलवे को सुधारात्मक कार्रवाई के लिए सुझाव दिया जाता है।

संरक्षा निरीक्षणों की संख्या में कमी, जो 2010-13 के दौरान 38 से 48 प्रतिशत के बीच थी, अनुपयुक्त निगरानी को दर्शाती है। इसके अतिरिक्त, यद्यपि अन्तर-डिवीजनल संरक्षा लेखापरीक्षा करना कारपोरेट संरक्षा योजना 2003-13 में सम्मिलित एक महत्वपूर्ण उपाय था, रेलवे बोर्ड ने इस संबंध में कोई दिशानिर्देश जारी नहीं किए परन्तु कुछ क्षेत्रीय रेलों ने अन्तर डिवीजनल संरक्षा के लिए स्थानीय अनुदेश जारी किए थे। यद्यपि ऐसा कहा गया कि रेलवे बोर्ड ने 2015-16

<sup>17</sup> मरे, पूतरे, पूमरे, पूरे, उपूरे, पूसीरे, उरे, उपरे, दपूमरे, दरे,पमरे, परे एवं मे रे,कोलकाता

<sup>18</sup> मरे, पूमरे, पूरे, उमरे, उपूरे, पूसीरे, उरे, उपरे, दपूमरे, दरे, एवं पमरे

<sup>19</sup> मरे, पूमरे पूरे, उमरे, उपूरे, पूसीरे, उरे, उपरे, दपूमरे, दपरे, एवं पमरे

<sup>20</sup> पूतरे, दमरे, दपूरे, दरे, एवं परे

वर्ष में परिणामस्वरूप होने वाली ट्रेन दुर्घटनाओं में 20 प्रतिशत की कटौती प्राप्त की, परन्तु समीक्षा अवधि के दौरान स्थिति प्रकट नहीं की।

#### 6.8.4 संरक्षा अभियान

आवधिक संरक्षा अभियान से संबंधित भारतीय रेल के कारपोरेट संरक्षा योजना 2003-13 के पैरा 7.12 के अनुसार कुछ गतिविधियों को, जो मौसमी प्रवृत्ति की हैं, वर्ष के अधिकांश भाग के लिए सामान्य कार्रवाई के दौरान न तो स्टाफ द्वारा किए जाना और न ही पर्यवेक्षकों द्वारा जांचा जाना अपेक्षित है। ऐसी गतिविधियाँ, जब भी पता चली, तो एक प्रणाली की विफलता को सही करने के लिए संरक्षा अभियान प्रारम्भ किया जाता है।

आवधिक संरक्षा अभियान से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- सभी क्षेत्रीय रेलों में, खतरे पर सिग्नल से गुजरने वाली ट्रेन और मानवरहित लेवल क्रॉसिंग पर भी संरक्षा अभियान लगाए गए थे।
- नौ क्षेत्रीय रेलों<sup>21</sup> में ट्रेनों को चलाने से पूर्व गार्ड ड्राइवर रिपोर्ट (जीडीआर) जांच की पर्याप्तता पर संरक्षा अभियान प्रारम्भ नहीं किए गए थे।
- पाँच क्षेत्रीय रेलों<sup>22</sup> में निःशक्त ट्रेनों को संरक्षा देने हेतु संरक्षा अभियान नहीं किए गए थे।
- दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे को छोड़कर सभी क्षेत्रीय रेलवे में ट्रेनों में आग को रोकने के लिए संरक्षा अभियान किए गए थे।



ईसीआर के मुगलसराय डिवीजन पर एसपीएआरटी @105 कि.मी प्रति घंटे की गति

<sup>21</sup> मरे, पूमरे, उपरे, उमरे, उरे, दरे, दपूमरे, परे और मे रे/कोलकाता

<sup>22</sup> उमरे, उपरे, दरे, दपूमरे और मे रे (कोलकाता)

- उत्तर पश्चिम रेलवे, उत्तर मध्य रेलवे और मेट्रो रेलवे/कोलकाता द्वारा संरक्षा के संवेदनशील और भेद्य पहलुओं की निगरानी पर संरक्षा अभियान नहीं किए गए थे।

#### 6.8.5 बचाव और राहत उपकरण

सोलहवीं रिपोर्ट (15वीं लोकसभा) में सार्वजनिक लेखा समिति ने प्रावधान में चिंताजनक अपर्याप्तताओं और उक्त आवश्यक राहत के अनुरक्षण में बनी रहने वाली कमियों और बचाव उपकरण जैसे कि सेल्फ प्रोपेल्ड दुर्घटना राहत ट्रेन (स्पार्टस), दुर्घटना राहत ट्रेन (एआरटीज) ब्रेकडाउन क्रेनों के अतिरिक्त दुर्घटना राहत चिकित्सकीय वैन (एआरएमवीज) आदि को इंगित किया था (2010)। स्पार्टस को 140 किलोमीटर प्रति घंटे की गति से दौड़ने के लिए अद्यतित करने की भी आवश्यकता थी। बचाव एवं राहत प्रचालनों के लिए सुसंगत विभिन्न उपकरणों/उपस्करों के प्रावधान की भी पीएसी द्वारा सिफारिश की गई थी। हर समय परिचालन संबंधी तत्परता को सुनिश्चित करने के लिए दुर्घटना राहत ट्रेनों/क्रेनों में निहित सभी राहत/बचाव उपस्कर की पर्याप्त अनुरक्षण की अनुसूची निर्धारित की गई थी।

16 सेल्फ प्रोपेल्ड दुर्घटना राहत ट्रेनों (स्पार्टस), की संयुक्त जाँच 62 दुर्घटना राहत ट्रेनों (एआरटीज) और 16 क्षेत्रीय रेलों के 32 डिवीजन के 56 दुर्घटना राहत चिकित्सा वैनों (एआरएमवीज के अभिलेखों और संयुक्त निरीक्षण से पता चला कि:-

- 32 चयनित डिवीजनों में 32 तीन कोचों वाली सेल्फ प्रोपेल्ड दुर्घटना राहत ट्रेनों के प्रावधान के लिए लक्ष्य के प्रति 14 स्पार्टस खुरदा रोड, वॉलटेर, मुगलसराय, इज्जतनगर, रंगिया, लखनऊ उरे, जयपुर, चक्रधरपुर, चेन्नई, मैसूर, भोपाल, मुम्बई सेन्ट्रल और सिकंदराबाद (2 सेल्फ प्रोपेल्ड दुर्घटना राहत ट्रेने) में उपलब्ध थी।
- दो डिवीजनों (हावड़ा और झॉसी) में उपलब्ध दो कोच सेल्फ प्रोपेल्ड दुर्घटना राहत ट्रेने तीन कोच स्पार्टस में रूपांतरित नहीं की गई थी।
- विद्यमान कोई भी स्पार्टस 140 कि.मी/घंटे की परिचालन के साथ चलने के लिए फिट नहीं थी।
- भारतीय रेल में 16 स्पार्टस और 62 एआरटीज में आवश्यक उपस्करों की नमूना जाँच से पता चला कि:-

- 04 स्पार्टस और 15 एआरटीज में स्वतः अन्तर्विष्ट ब्रीथिंग एपरेटस उपलब्ध नहीं थे।
- 02 स्पार्टस और 33 एआरटीज में इन्फ्लेटेबल टंट उपलब्ध नहीं थे।
- 02 स्पार्टस और 22 एआरटीज में ऑक्सी ईंधन कटिंग उपस्कर उपलब्ध नहीं थे।
- 01 स्पार्ट और 25 एआरटीज में इन्फ्लेटेबल बैग उपलब्ध नहीं थे।
- 10 स्पार्टस और 34 एआरटीज में डब्ल्यूएलएल विनिमय उपलब्ध नहीं था।
- 13 स्पार्टस और 40 एआरटीज में हाई स्पीड सैटेलाइट मॉडम के सहित पीसी उपलब्ध नहीं था।
- हावड़ा, सियालदह, आसनसोल, माल्दा टाउन डिवीजनों और मेट्रो रेलवे, कोलकाता और बिलासपुर, रायपुर और नागपुर डिवीजनों में एआरएमवी के चिकित्सा स्टाफ में अभियांत्रिकी और चिकित्सा विभाग के नामांकित एआरएमवी और स्टाफ को प्रशिक्षण नहीं दिया गया था।
- परीक्षण जांच किए गए 55 एआरएमवी में से 20<sup>23</sup> में पोस्टेबल रेल ट्रॉली उपलब्ध कराई गई थी।

#### 6.8.6 अन्य बचाव और राहत उपस्करों का प्रावधान

आपदा के प्रबंधन की व्यवस्था के लिए अपेक्षित अन्य बचाव और राहत उपस्कर में प्रत्येक ब्रॉडगेज डिवीजन में एक 140 टन ब्रेक डाउन क्रेन, एआरटी/एसपी/एमटी/एआरटी/एआरएमवी/एसपीएआरएमवी के लिए कंक्रीट पाथवे और आपातकालीन रेल कम सड़क वाहन और वीडियो प्रसारण सुविधा की उपलब्धता शामिल है। सम्पूर्ण भारतीय रेल में इन बचाव और राहत उपस्कर के प्रावधान की समीक्षा से पता चला है कि:

- छह क्षेत्रीय रेलों<sup>24</sup> में 140 टी क्षमता वाले 12 ब्रेकडाउन क्रेनों को खरीदा नहीं गया था।
- दक्षिण पूर्व रेलवे, दक्षिण रेलवे और पश्चिम मध्य रेलवे को छोड़कर क्षेत्रीय रेलवे द्वारा ट्रायल के बाद रेल कम सड़क वाहन (आरसीआरवी) प्रारंभ करने की व्यवहार्यता का अन्वेषण नहीं किया गया था। पश्चिम मध्य रेलवे के जबलपुर

<sup>23</sup> मरे(2), पूतरे(3), उपूरे(4), पूसीरे(1) दमरे(2), दपूरे(1), दपूमरे(1), दपरे(2), पमरे(4)

<sup>24</sup> मरे(2), पूतरे(2), दमरे(1), दपूमरे(2), दपूरे(1), परे(4)

डिवीजन के आरसीआरवी में चालू न करने (मार्च 2015) के कारण 13 महीनों के लिए निष्क्रिय रहे।

- रेलवे बोर्ड (सितम्बर 2006) द्वारा यथानिर्देश दिए अनुसार वीडियो प्रसारण सुविधा का प्रावधान नौ क्षेत्रीय रेलों<sup>25</sup> में उपलब्ध नहीं था।

इस प्रकार, भारतीय रेल की आपदा तैयारी संतोषजनक नहीं थी। स्पार्टस/एआरटीज/एआरएमवीज के प्रावधान और उन्हें उपलब्ध कराए गए उपस्कर में कमियाँ सभी क्षेत्रीय रेलों में देखा गया था। एआरटी/एआरएमवीज यार्ड में अवस्थिति थे। जो कि आसानी से सुलभ नहीं थे और उचित कंक्रीट पाथवे की अनुपस्थिति में अनुबद्ध अवधि के अन्दर स्थान पर पहुँचना कठिन था।

उनके उत्तर में, रेलवे बोर्ड ने कहा कि बचाव और राहत उपस्करों के प्रावधान एक जारी प्रक्रिया है और संबंधित क्षेत्रीय रेलों को उनके रेलवे की एआरटी/एआरएमवीज परीक्षण जांच में उपस्कर की उपलब्धता में देखी गई कमियों को सुधारने की सलाह दी जा रही है।

#### 6.8.7 जोखिम विश्लेषण और अतिसंवेदनशीलता प्रोफाइल

भारतीय रेल में आपदा प्रबंधन पर सार्वजनिक लेखा समिति (पीएसी) की सोलहवीं रिपोर्ट (पंद्रहवीं लोक सभा) ने सिफारिश की कि ट्रेन स्टेशनों ट्रैक पुलों आदि से संबंधित विभिन्न धमकी अवगत्याँ अनुभूतियों के विश्लेषण के लिए रेल मंत्रालय को एक उचित सुरक्षा मूल्यांकन कराना चाहिए ताकि एक व्यापक सुरक्षा योजना का गठन हो और पर्याप्त निवारक और तोड़ फोड़ विरोधी प्रणाली को एक जगह स्थापित किया जाए।

की गई कार्रवाई रिपोर्ट में रेलवे ने कहा कि चार व्यापक क्षेत्र जैसे कि इंटरसेट प्रोटोकॉल (आईपी) पर आधारित क्लोज्ड सरकिट टेलीविजन (सीसीटीवी) निगरानी प्रणाली, पहुँच नियंत्रण, निजी और सामान स्क्रीनिंग प्रणाली से बने हुए 'एकीकृत सुरक्षा प्रणाली' (आईएसएस) के कार्यान्वयन के लिए 202 अतिसंवेदनशील रेलवे स्टेशनों की पहचान की गई थी और बम का पता लगाने/निपटान प्रणाली को सुदृढ़ करने हेतु सर्वेक्षण तन्त्र को प्रतिष्ठापित करने का प्रस्ताव दिया गया था।

रेलवे अधिकारियों के साथ संयुक्त निरीक्षण द्वारा 202 अतिसंवेदनशील रेलवे स्टेशनों पर आईएसएस के कार्यान्वयन की प्रास्थिति की समीक्षा से निम्न का पता चला:-

<sup>25</sup> मरे, पूतरे, पूमरे, उपूरे, उरे, दपूमरे, दरे, पमरे और परे

- 9 क्षेत्रीय रेलों<sup>26</sup> के 94 अतिसंवेदनशील स्टेशनों पर आईपी आधारित सीसीटीवी निगरानी प्रणाली उपलब्ध नहीं थी।
- 14 क्षेत्रीय रेलों<sup>27</sup> के 112 अतिसंवेदनशील स्टेशनों पर पहुँच नियंत्रण उपलब्ध नहीं कराया गया था।
- 12 क्षेत्रीय रेलों<sup>28</sup> के 85 अतिसंवेदनशील स्टेशनों पर निजी और सामान स्क्रीनिंग प्रणाली उपलब्ध नहीं थी।
- 12 क्षेत्रीय रेलों<sup>29</sup> के 123 अतिसंवेदनशील स्टेशनों पर बम पता लगाने और निपटान प्रणाली उपलब्ध नहीं थी।
- 14 क्षेत्रीय रेलों<sup>30</sup> में 111 अतिसंवेदनशील स्टेशनों पर अप्राधिकृत प्रवेश/निकासियाँ ध्यान में लाई थीं।
- मध्य रेलवे के मूर्तिजापुर स्टेशन में सार्वजनिक संबोधन प्रणाली उपलब्ध नहीं थी।
- नौ क्षेत्रीय रेलों<sup>31</sup> के अतिसंवेदनशील स्टेशनों में प्रत्येक प्रवेश बिंदु पर डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर उपलब्ध नहीं थे।
- सात क्षेत्रीय रेलों<sup>32</sup> के अतिसंवेदनशील स्टेशनों में बम बास्केट, वाटर कैन्नन, कार रिमोट, ड्रिलिंग मशीन जैसे सुरक्षा गैजेट/तंत्र उपलब्ध नहीं थे।
- तिरुवनंतपुरम में कैमरा पड़े के निकट लगाया गया था जो 360<sup>0</sup> विजिन दर्शाता था
- पूर्व तटीय रेलवे, पूर्व मध्य रेलवे, पूर्वोत्तर रेलवे, उत्तर मध्य रेलवे, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे तथा दक्षिण रेलवे के अतिसंवेदनशील स्टेशनों में अनाधिकृत प्रवेश से सुरक्षा के लिए पर्याप्त रूप से बाड़बंदी नहीं की गई थी।

इस प्रकार, एकीकृत सुरक्षा प्रणाली, जिसमें आईपी आधारित कलोज्ड सर्किट टेलिविजन (सीसीटीवी), निगरानी प्रणालियाँ, एकसेस नियंत्रण, व्यक्तिगत एवं बैगेज स्क्रीनिंग प्रणाली तथा बम की खोज एवं निष्क्रिय करने को प्रणाली के चार विस्तृत क्षेत्र शामिल हैं, को चिन्हित किए गए 202 अतिसंवेदनशील स्टेशनों पर पूर्ण रूप से कार्यान्वित नहीं किया गया था। कई सीसीटीवी तथा व्यक्तिगत एवं बैगेज स्क्रीनिंग प्रणाली लंबे समय से खराब थीं। स्टेशनों के अनाधिकृत प्रवेशों की जांच

<sup>26</sup> मरे-11, पूरे-11, पूमरे-7, पूतरे-4, उरे-29, उमरे-5, उपूरे-3, पूसीरे-8, दरे-16

<sup>27</sup> मरे-17, पूरे-11, पूमरे-7, पूतरे-3, उरे-18, उमरे-5, उपूरे-3, पूसीरे-16, दमरे-1, दरे-14, दपूरे-10, दपूमरे-2, दमरे-3, पमरे-2

<sup>28</sup> मरे-10, पूरे-8, पूमरे-7, उरे-26, उमरे-5, उपूरे-3, पूसीरे-5, दरे-4, दमरे-1, दपूरे-11, दपूमरे-2, दमरे-3

<sup>29</sup> मरे-15, पूमरे-7, पूरे-7, पूतरे-4, उरे-38, उमरे-5, उपूरे-1, पूसीरे-16, दरे-14, दपूरे-11, दमरे-3, पमरे-2

<sup>30</sup> मरे-15, पूतरे-3, पूमरे-3, पूरे-3, S पूमरे-2, पमरे-2, दपूरे-10, उपरे-1, दमरे-2, उपूरे-3, पूसीरे-12, उरे-38, दरे-14, दमरे-3

<sup>31</sup> मरे, पूमरे, पूतरे, उरे, उमरे, उपूरे, दरे, दमरे, और मे रे/कोलकाता

<sup>32</sup> पूतरे, उरे, उमरे, उपूरे, दमरे, दमरे और एमआर/कोलकाता.



नहीं की जा रही थी।

एकीकृत सुरक्षा प्रणाली (आईएसएस) के मामले पर रेलवे बोर्ड ने बताया (अप्रैल 2016) कि यह एक चालू प्रक्रिया है और भारतीय रेल प्राथमिकता पर आईएसएस का कार्यान्वयन कर रही है। आईएसएस दक्षिण रेलवे, उत्तर पश्चिम पर पहले से क्रियाशील है। आईएसएस के घटकों अर्थात् सीसीटीवी कैमरा को पहले ही उत्तर रेलवे तथा मेट्रो रेलवे, कोलकाता के नामांकित स्टेशनों पर प्रतिष्ठापित कर दिया गया है। इसके अलावा, आईएसएस कार्य का कार्यान्वयन विभिन्न जोनल रेलवे अर्थात् पूसीरे, पमरे, उमरे, पूतरे, उपूरे, मरे आदि, में कार्यान्वयन के विभिन्न चरणों में है। उपरोक्त उत्तर इस तथ्य का सूचक है कि रेलवे बोर्ड ने लेखापरीक्षा द्वारा बताई गई कमियों को स्वीकार किया था।

#### 6.8.8 भीड़ प्रबंधन

भीड़ प्रबंधन को जनसमूह के भगदड़ के कारण मौतों के मद्देनजर महत्वपूर्ण माना जाता है। फरवरी 2013 में इलाहाबाद/उत्तर मध्य रेलवे में महाकुंभ मेला के दौरान भगदड़ के कारण आई आपदा, जिसके कारण 37 यात्रियों की मृत्यु हुई और 45 यात्रियों को चोटें आई, भीड़ प्रबंधन हेतु आपदा प्रबंधन योजना की कमी की सूचक है। भारतीय रेल की आपदा प्रबंधन योजना 2009 में प्रावधान है कि यहां निवारक प्रोटोकॉल होने चाहिए जब महत्वपूर्ण स्टेशनों के लिए बनाएं गए फुटफॉल मेला या अन्य अपवादात्मक स्थितियों के दौरान असामान्य रूप से ऊंचे हो जाते हैं। राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण ने भीड़ प्रबंधन पर दिशानिर्देश जारी किए थे (2014)। ये दिशानिर्देश सूचना, संकेतक, संरक्षा एवं सुरक्षा उपायों और जनसमूह के स्थान पर विशेष सुरक्षा कार्यों पर विशेष अनुदेश देते हैं।

17 जोनल रेलवे तथा 68 डिवीजनों द्वारा चिन्हित किए गए 279 भीड़-भाड़ वाले स्टेशनों के संयुक्त निरीक्षण से निम्नलिखित का पता चला:-

- केवल पांच जोनल रेलों<sup>33</sup> और 20 डिवीजनों<sup>34</sup> ने अपने डीएमपीज में भीड़ प्रबंधन हेतु विशेष योजनाएं शामिल की थी।
- यद्यपि मेट्रो रेलवे की आपदा प्रबंधन नियमपुस्तक में भीड़ प्रबंधन पर उपायों को दर्ज किया गया था किंतु स्टेशन परिसरों में भारी भीड़ के बारे में समय पर सूचना प्राप्त करने हेतु राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण (एनडीएमए) दिशानिर्देशों में की गई सिफारिश के अनुसार स्टेशन परिसरों के

<sup>33</sup> पूसीरे, दमरे, दपूमरे, पमरे, और मे रे/कोलकाता

<sup>34</sup> पूसीरे (5), दमरे(6), दपूमरे(3), पमरे (3) और उरे के लखनऊ, दिल्ली तथा फिरोजपुर

अंदर भीड़ सघनता के लिए सिग्नल के संबंध में वीडियो विश्लेषणात्मक प्रणाली को कार्यान्वित नहीं किया गया था।

- नौ जोनल रेलों<sup>35</sup> के 117 स्टेशनों के स्टेशन प्रभारी जनसमूह के समय भीड़ प्रबंधन पर एनडीएमए के दिशानिर्देशों के बारे में जागरूक नहीं थे।
- छह जोनल रेलों<sup>36</sup> के 77 स्टेशनों पर डिवीजनल आपदा प्रबंधन योजनाओं की प्रतियां उपलब्ध नहीं थीं।
- फुटओवर ब्रिज (एफओबी) भीड़ प्रबंधन में महत्वपूर्ण तत्व हैं और भगदड़ उन्मुख हैं। यह देखा गया कि सात जोनल रेलवे<sup>37</sup> के 25 स्टेशनों पर एफओबीज भीड़ का दबाव सहने में असमर्थ थे।
- उत्तर रेलवे, पूर्वोत्तर रेलवे तथा पश्चिम रेलवे के 23 स्टेशनों पर कोई आपातकालीन एक्जिट नहीं थे।
- नौ जोनल रेलों<sup>38</sup> की आपदा प्रबंधन योजनाओं में रेलवे सुरक्षा बल की सुपरिभाषित भूमिका के साथ आपदा स्थान पर भीड़ प्रधन हेतु मानक प्रचालन प्रक्रिया विकसित की गई थी।

भारतीय रेल ने आपदा प्रबंधन के सभी पहलुओं का व्यापक रूप से समाधान करने के लिए ससंजक उपागम को सरल बनाने हेतु एकीकृत आपदा प्रबंधन योजना नहीं बनाई थी और राज्य सरकारों/ जिला प्राधिकरणों सार्वजनिक/निजी अस्पतालों और अन्य एजेन्सियों के साथ उनके आपदा से निपटते समय उनके उद्यमन का प्रभावकारिता से उपयोग करने के लिए औपचारिक समन्वय व्यवस्था नहीं की थी। संरक्षा लेखापरीक्षा/अभियान के निष्पादन में कमी के अलावा राहत उपस्कर अवसरंचना, विशेष रूप से स्वयं प्रवृत्त दुर्घटना राहत रेलगाड़िया (स्पार्टस), दुर्घटना राहत रेलगाड़ियां (एआरटीज), दुर्घटना राहत चिकित्सा वैन (एआरएमबीज) आदि, न केवल अपर्याप्त थी अपितु इन्हे नीतिगत रूप से भी नहीं रखा गया था। अतिसंवेदनशील तथा भीड़-भाड़ वाले स्टेशनों पर निगरानी तंत्र अपर्याप्त था। स्टेशन परिसरों में अनाधिकृत प्रवेश को रोकने के लिए प्रभावी तंत्र नहीं था। इस प्रकार, भारतीय रेल आपदाओं से निपटने के लिए तैयारी के वांछित स्तर को प्राप्त नहीं कर सकी।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में बताया (अप्रैल 2016) कि भीड़ प्रबंधन पर एमडीएमए में उल्लिखित दिशानिर्देशों का पालन किया जा रहा है। रेलवे बोर्ड ने आगे बताया

<sup>35</sup> मरे, पूमरे, उमरे, उपूरे, उरे, उपरे, दमरे, दपरे एवं परे

<sup>36</sup> मरे, पूमरे, उरे, उमरे, उपूरे, और उपरे

<sup>37</sup> मरे, पूमरे, पूतरे, उरे, उपूरे, दमरे तथा दपूमरे

<sup>38</sup> पूमरे, पूतरे, उपूरे, पूसीरे, उरे, उपरे, दरे, दपूरे तथा दपूमरे

कि भारतीय रेल के डीएमपी में स्टेशनों पर जनसमूह के प्रबंधन हेतु प्रावधान शामिल है, इसकी दैनिक कार्यप्रणाली हेतु नहीं। रेलवे बोर्ड ने कहा कि भारतीय रेल में कोई घटना विशिष्ट डीएमपीज नहीं है।

जोनल तथा डिवीजनल डीएमपी में भीड़ प्रबंधन में संबंधित एनडीएमए दिशानिर्देशों के समावेशन हेतु रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2009/संरक्षा (डीएम)/6/14 दिनांक 27 जनवरी 2016 के माध्यम से जोनल रेलवे को जारी किए गए विस्तृत अनुदेश त्रुटिपूर्ण भीड़ प्रबंधन तंत्र पर लेखापरीक्षा के तर्क का पर्याप्त रूप से समर्थन करते हैं। इसके अतिरिक्त, जनसमूह की घटना को भी जोनल रेलवे की आपदा प्रबंधन योजना में निर्दिष्ट नहीं किया गया है।

## 6.9 आपदाओं पर पश्च-आपदा प्रतिक्रिया

### 6.9.1 गोल्डन आवर के दौरान प्रतिक्रिया

दुर्घटना के बाद पहले घण्टे को 'गोल्डन आवर' के रूप में परिभाषित किया जाता है। मामले की जांच लोक लेखा समिति (पीएसी) द्वारा की गई थी। रेल मंत्रालय (एमओआर) ने सोलहवीं रिपोर्ट (15<sup>वीं</sup> लोक सभा) में पीएसी की अभ्युक्तियों के उत्तर में बताया (फरवरी 2011) कि दुर्घटना के स्थान के आधार पर रेलवे दुर्घटना राहत चिकित्सा वैन (एआरएमवीज) विभिन्न कारणों जिनमें दुर्घटना स्थल पर बचाव/राहत उपस्करों को समय पर भेजने में विफलता आदि शामिल है, से 'गोल्डन आवर' में दुर्घटना स्थल तक कभी-कभार पहुँच पाती थी।

2010-15 के दौरान हुई ट्रेन की 126 गंभीर दुर्घटनाओं की नमूना जांच के संबंध में रेलवे अधिकारियों की संयुक्त समिति/कमिश्नर, रेलवे संरक्षा की जांच रिपोर्टों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:-

- दुर्घटना राहत गाड़ी (एआरटी) और दुर्घटना राहत चिकित्सा वैन (एआरएमवी) को क्रमशः 57 तथा 83 दुर्घटनाओं में बुलाया गया था और किसी भी मामले में एआरटी गोल्डन आउर में स्थल पन नहीं पहुँची।
- तीन दुर्घटनाओं (83 में से) को छोड़कर एआरएमवीज गोल्डन आवर के बाद स्थल पर पहुँची थी। विलम्ब की रैंज निम्नानुसार है:

तालिका 6.2-गोल्डन आवर में एआरटीज/एआरएमवीज की प्रतिक्रिया

राहत गाड़ी	दुर्घटनाओं की संख्या जब एआरटी/एआरएमवी बुलाई गई थी	एआरटी/एआरएमवी एक घण्टे में पहुँची (सं.)	एआरटी/एआरएमवी दो घण्टे के बाद पहुँची (सं.)	एआरटी/एआरएमवी तीन घण्टे के बाद पहुँची (सं.)	एआरटी/एआरएमवी तीन घण्टे के बाद पहुँची (सं.)	एआरटी/एआरएमवी काल के बाद वापस भेजी/निरस्त कर दी गई
एआरटी	57	00	10	12	33	02
एआरएमवी	83	03	40	12	18	10

(स्रोत: दुर्घटना समीक्षा रिपोर्ट/सीआरएस रिपोर्ट)

- 126 दुर्घटनाओं में से 74 लौवल क्रोसिंग के कारण हुई, 23 पटरी से उतरने के कारण, 17 टक्कर के कारण और शेष 12 अन्य कारणों से हुई थी।
- कई दुर्घटना मामलों में मुख्य संरक्षा अधिकारी/वरिष्ठ डिवीजन संरक्षा अधिकारी रेलवे अधिकारियों की संयुक्त समिति/रेलवे कमिश्नर की सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के बारे में सजग नहीं थे।

यह भी देखा गया कि सभी मार्गस्थ स्टेशनों, जहां गाड़ी रूकती है, के स्टेशन मास्टर्स के कान्टैक्ट नम्बर चयनित गाड़ियों के कोचों में दर्शाए नहीं गए थे।

इस प्रकार, भारतीय रेल समय पर आपदा स्थल तक नहीं पहुँच सकी और दुर्घटना पीड़ितों को प्रभावित से बचाव और राहत नहीं पहुँचा सकी। एआरटी/एआरएमवी के प्रदर्शन ने दर्शाया कि गोल्डन आवर के दौरान स्वास्थ्य लाभ एवं राहत हेतु प्रावधान में सुधार की आवश्यकता थी। रेल दुर्घटना पूछताछ पर रेलवे और रेलवे संरक्षा कमिश्नर की संयुक्त जांच समिति द्वारा की गई सिफारिशों पर अनुवर्ती कार्रवाई का व्यापक रूप से पालन किया गया था। तथापि, संरक्षा विभाग को यह नहीं पता था कि निरीक्षण समिति की सिफारिशों का सम्बन्धित विभागों द्वारा अनुपालन किया गया था।

रेलवे बोर्ड ने उत्तर दिया (अप्रैल 2016) कि डीएम अधिनियम के अध्यादेश के साथ स्थानीय स्रोतों को बचाव तथा तुरन्त राहत के लिए एक दुर्घटना के मामले में परिनियोजित किया जा रहा है। ट्रेन में परिवहन करने वाले ऑन-बोर्ड स्टाफ तथा अन्य रेलवे अधिकारी प्रभावित यात्रियों को बचाने तथा राहत प्रदान करने के लिए प्रथम उत्तरदाता है। डीएम अधिनियम के बाद एआरएमवी के तरीके से गोल्डन आवर के दौरान राहत तथा स्वास्थ्य लाभ एकमात्र आवश्यकता होती है क्योंकि घायल लोगो को स्थानीय एंबुलेंस के माध्यम से पास के अस्पताल में लाया जाता है।

हालांकि, रेलवे बोर्ड ने रेलवे अधिकारियों/आयुक्त रेलवे संरक्षा की संयुक्त समिति की दुर्घटना निरीक्षण रिपोर्ट के आधार पर बताए गोल्डन आवर से अधिक दुर्घटना

राहत ट्रेनों (एआरटी) के पहुंचने पर लेखापरीक्षा टिप्पणी पर कोई अभ्युक्ति नहीं दी।

### 6.9.2 रेलवे अस्पतालों की तैयारी

भारतीय रेल की आपदा प्रबंधन योजना 2009 प्रभावित लोगों को शीघ्र तथा प्रभावी चिकित्सा सुविधा के लिए एक अस्पताल आपदा योजना की व्यवस्था करती है। योजना को चिकित्सा तैयारी तथा अधिक दुर्घटना प्रबंधन पर राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण (एनडीएमए) दिशानिर्देशों पर आधारित होनी चाहिए। अस्पताल आपदा प्रबंधन योजना को ऐसी स्थिति की भी चर्चा करनी चाहिए जहां स्वयं अस्पताल आग, विस्फोट, बाढ़ या भूकंप के कारण आपदा द्वारा प्रभावित हुआ है। अस्पताल आपदा प्रबंधन योजना की अद्यतन हेतु मॉक ड्रिल द्वारा वर्ष में एक बार जांच की जानी चाहिए।

आपदा प्रबंधन योजना की तैयारी तथा आपदा के प्रभाव से प्रभावी रूप से निपटने के लिए अपेक्षित अवसंरचना की उपलब्धता से संबंधित 17 केन्द्रीय अस्पतालों तथा 31 डिवीजनल अस्पतालों के अभिलेखों की नमूना जांच से निम्नलिखित का पता चला:

- नौ केन्द्रीय अस्पतालों<sup>39</sup> में अस्पताल आपदा प्रबंधन योजना (डीएमपी) उपलब्ध नहीं थी।
- 15 डिवीजनल अस्पतालों<sup>40</sup> में डीएमपीज उपलब्ध नहीं थे।
- भारतीय रेल के 10 केन्द्रीय अस्पतालों<sup>41</sup> तथा 40 डिवीजनों में से 20 डिवीजनल अस्पतालों<sup>42</sup> ने वर्ष में एक बार मॉक ड्रिल नहीं की थी
- 149 डॉक्टरों तथा 1564 अन्य चिकित्सा स्टाफ का अभाव था।
- आपदा प्रबंधन में 526 डॉक्टरों (47 प्रतिशत) तथा 4517 पैरामेडिकल स्टाफ (37 प्रतिशत) को प्रशिक्षित किया गया था।

<sup>39</sup> पूरे, पूतरे, पूमरे, उमरे, उपूरे, पूसीरे, दरे, दपरे, एवं मे रे/ कोलकाता

<sup>40</sup> पूतरे में वाल्टेयर, खुर्दा रोड पूमरे मे मुगलसराय, समस्तीपुर, उमरे मे झाँसी, इलाहाबाद, पूसीरे मे न्यू बोंगाईगांव(रंगिया), कटिहार, दपरे मे हुबली, मैसूर, उपूरे मे इज्जतनगर, पूरे में सियालदह , (उपरे) में बीकानेर दरे मे चैन्नई, तिरुअनंतपुरम

<sup>41</sup> परे, पमरे, दपरे, दपूमरे,दमरे, उपरे, उरे, उमरे, दरे एवं मे रे/ कोलकाता

<sup>42</sup> उपूरे मे वाराणसी, दमरे मे सिकन्दराबाद, हैदराबाद, गुन्टुर, गुन्टकल, नांदेद, दपरे मे हुबली, पमरे में जबलपुर, भोपाल, पूमरे में धनबाद, समस्तीपुर, परे मे अहमदाबाद, मुम्बई सेन्ट्रल, वदोदरा, भावनगर, राजकोट, रत्तलाम, दपूमरे मे बिलासपुर, नागपुर

- उत्तर मध्य रेलवे तथा दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के केन्द्रीय अस्पतालों तथा सिकन्दराबाद (दक्षिण मध्य रेलवे), बिलासपुर (दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे), जबलपुर (पश्चिम मध्य रेल), मुम्बई (मध्य रेल), न्यू बांगेगांव जंक्शन, रंगिया (पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे) तथा दिल्ली (उत्तर रेलवे) के क्षेत्रीय अस्पतालों में आकस्मिक बेड उपलब्ध नहीं थे।
- 17 केन्द्रीय अस्पतालों में से केवल छः केन्द्रीय अस्पतालों<sup>43</sup> तथा 31 डिवीजनल अस्पतालों में से छः डिवीजनल अस्पतालों<sup>44</sup> में बल्ड बैंक उपलब्ध थे।
- वाराणसी (पूर्वोत्तर रेलवे), सिकन्दराबाद (दक्षिण मध्य रेलवे), खड़गपुर तथा चक्रधरपुर (दक्षिण पूर्व रेलवे), तिरुवन्नतपुरम (दक्षिण रेलवे) तथा मेट्रो रेल/कोलकाता में एम्बुलेंस उपलब्ध नहीं थी।

इस प्रकार, अधिकतर केन्द्रीय तथा डिवीजनल अस्पतालों ने अपनी आपदा प्रबंधन योजनाएं तैयार नहीं की तथा आग, विस्फोट, बाढ़ या भूकंप जैसी स्थिति में कार्रवाई योजना की चर्चा नहीं की। भारतीय रेल आपदा प्रबंधन योजना 2009 में वर्णित अनुसार वार्षिक माक ड्रिल भी नहीं की गई थी।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर (अप्रैल 2016) में कहा कि उक्त लेखापरीक्षा निष्कर्षों के संदर्भ में आवश्यक सुधारात्मक कार्रवाई सुनिश्चित करने के लिए दिनांक 11.03.2016 की बोर्ड के पत्र संख्या 2012/एच/7/1/विविध द्वारा क्षेत्रीय रेलवे को निर्देश जारी किए गए हैं। इस प्रकार, रेलवे बोर्ड द्वारा जारी निर्देश इस लेखापरीक्षा मत को न्यायसंगत सिद्ध करते हैं कि अधिकतर केन्द्रीय तथा डिवीजनल अस्पतालों ने अपनी आपदा प्रबंधन योजनाएं तैयार नहीं की थी।

### 6.9.3 रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) का आधुनिकीकरण तथा सशक्तिकरण

लोक लेखा समिति ने अन्य बातों के साथ साथ यह सिफारिश की (अप्रैल 2010) कि श्रमबल तथा सुरक्षा का अपेक्षित स्तर प्रदान करने के लिए आरपीएफ पुनः संगठित, आधुनिकीकृत तथा विस्तारित होगा। अपने एटीएन में, मंत्रालय ने कहा कि आरपीएफ को आधुनिकीकृत/मजबूत बनाने के लिए निम्नलिखित उपाय प्रस्तावित किए गए थे:-

- आरपीएफ के लिए आधुनिक सुरक्षा सम्बंधित उपकरण की खरीद के लिए ₹ 67.09 करोड़ आवंटित किए गए हैं तथा खरीद प्रक्रिया जारी है।

<sup>43</sup> पूरे, पूसीरे, उरे, दमरे, दपूरे, तथा दरे

<sup>44</sup> दपूरे में खड़गपुर, पूरे में आसनसोल, हावड़ा, दमरे में गुन्टकल, मरे में नागपुर, दपरे में मैसूर

- आरपीएफ कार्मिक को एके-47 राइफल जैसे आधुनिक फायर हथियार से समर्थ बनाया जा रहा है।
- यात्री संबंधी जुर्मों का निपटान करने के लिए रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) के कानूनी सशक्तिकरण के लिए प्रस्ताव बोर्ड की जांच के अधीन है।
- वर्ष 2008 में आरपीएफ में 973 गैर-राजपत्रित पदों को स्वीकृत किया गया तथा भर्ती प्रक्रिया पहले ही पूर्ण हो गई थी। आरपीएफ की कर्मचारी संख्या में ओर अधिक वृद्धि करने के लिए वित्त मंत्रालय की स्वीकृति से 5134 पद सृजित किए गए हैं जिसके लिए भर्ती प्रक्रिया आरम्भ की गई थी।
- अतिसंवेदनशील भागों में रेलवे सुरक्षा को मजबूत बनाने के लिए वर्कस प्रोग्राम 2010-2011 के तहत तीन नई रेलवे सुरक्षा विशेष दल (आरपीएसएफ) बटालियन के लिए अवसंरचना के सृजन को मंजूरी दी गई थी। मुख्यालय की उक्त बटालियन मनवल (उत्तर रेलवे) कूचबिहार (पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे) तथा आसनसोल (महिला बटालियन) (पूर्व रेलवे ) पर होगी।
- आरपीएफ/आरपीएसएफ कार्मिक को कमांडो ट्रेनिंग प्रदान करने के लिए एक कमांडो ट्रेनिंग केन्द्र को केनिंग /पूर्व रेलवे पर स्थापित करने की मंजूरी दी गई है।
- 5 करोड़ की अनुमानित लागत पर स्वीकृत एक अखिल भारतीय आरपीएफ हेल्प लाइन की स्थापना की जा रही है।
- सुरक्षा नियंत्रण कक्षों की नेटवर्किंग तथा डिविजनों, क्षेत्रों और रेलवे बोर्ड में आरपीएफ के पदों को भी यात्रियों के लिए प्रतिक्रिया सुधारने तथा बेहतर जुर्म नियंत्रण सुनिश्चित करने हेतु स्वीकृत किया गया है।
- 12 कमांडों कम्पनियों को प्रतिष्ठित संस्थानों में आरपीएसएफ कार्मिक को कमांडो प्रशिक्षण देकर विकसित किया जा रहा है।
- राष्ट्रीय डॉग प्रशिक्षण केन्द्र को एक ही समय में 50 कुत्तों को प्रशिक्षण देने की क्षमता के साथ पोदनूर, दक्षिण रेलवे में अनुमोदित किया गया है।

तथापि, अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि यात्री सम्बन्धित जुर्मों का निपटान करने तथा कमांडो प्रशिक्षण केन्द्र की स्थापना करने के लिए आरपीएफ के प्रस्तावित सशक्तिकरण को छोड़कर कार्यान्वयन के विभिन्न स्तरों पर आरपीएफ को आधुनिक तथा मजबूत करने के उपाय हैं। रेल प्रशासन ने लेखापरीक्षा को सूचित किया (जनवरी 2016) कि यात्री संबंधित जुर्मों के निपटान के लिए

आरपीएफ को शक्तिशाली बनाने के लिए एक व्यापक बिल बनाया गया। हालांकि हाल ही में गृह मंत्रालय ने आरपीएफ अधिनियम में प्रस्तावित संशोधन विपक्ष को सूचित किया।

रेलवे ने यह भी कहा कि पर्याप्त भूमि तथा अन्य कारकों की उपलब्धता के संदर्भ में, इसे जगाधरी (उत्तर रेलवे) में कमांडो प्रशिक्षण केन्द्र तथा चिंक हील/मध्य रेलवे में लाइव बूलेट -टैक्टिकल एक्सरसाइज सुविधा की स्थापना करने के लिए प्रस्तावित किया गया है।

### 6.10 आपदा से निपटने के लिये क्षमता निर्माण

भारतीय रेल ने अगस्त 2003 में कारपोरेट संरक्षा योजना (2003-13) का गठन किया जो अपने उपभोक्ताओं को जोखिम स्तर में निरंतर कमी, सुझाये गये प्रणाली सुधारों का कार्यान्वयन, बेहतर संरक्षा पालन, परिसंपत्ति विश्वसनीयता को बढ़ाने आदि के प्रति निर्देशित सुरक्षा कार्य योजना उल्लिखित करता है। आपदा प्रबंधन पर राष्ट्रीय नीति निर्धारित करती हैं कि सभी केन्द्रीय मंत्रालय और केन्द्रीय सरकार और राज्यों के विभाग राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण द्वारा जारी दिशानिर्देशों के आधार पर आपदा के विभिन्न प्रकार से निपटने के लिये क्षमता निर्माण करेंगे। आवश्यक बजटीय आबंटन पांच वर्ष और वार्षिक योजना के भाग के रूप में किया जायेगा।

#### 6.10.1 कारपोरेट संरक्षा योजना का क्रियान्वयन

कारपोरेट संरक्षा योजना (सीएसपी) में पूर्ण योजना अवधि (2003 से 2013) के लिये किये जाने वाले सभी कार्यों हेतु व्यापक कार्य योजना उल्लिखित है। अन्य विषयों के साथ-साथ सीएसपी में बहुत पुरानी परिसंपत्तियों ट्रेक, रोलिंग स्टॉक और पुलों के नवीकरण और प्रतिस्थापना के बारे में भी उल्लिखित है। पूर्व लेखापरीक्षा रिपोर्ट<sup>45</sup> में, यह देखा गया कि सीएसपी (चरण I/2003-08) के क्रियान्वयन के लिए विशेष कार्य योजना केवल नौ क्षेत्रीय रेलों<sup>46</sup> द्वारा तैयार की गई थी। अपनी की गई कार्यवाही नोट में, रेल मंत्रालय ने कहा (2008) कि कुल वित्तीय प्रगति 62.2 प्रतिशत थी, जो यथानुपात से अधिक है और संतोषजनक मानी जाती हैं। तथापि, क्षेत्रीय रेलों ने, उन सभी कार्यों जहां प्रगति संतोषजनक नहीं थी के लिये संशोधित लक्ष्यों के साथ 2008-13 की अवधि कवर करने वाली सीएसपी के चरण II के लिये कार्य योजना तैयार करने की सलाह दी।

<sup>45</sup> भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षा की 2008 की रिपोर्ट संख्या पीए 8 (संघ सरकार-रेलवे)

<sup>46</sup> दरे, मरे, पूरे, परे, उपरे, उमरे, पूमरे और पूसीरे



सीएसपी के चरण II के क्रियान्वयन से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि 17 में से आठ क्षेत्रीय रेलों<sup>47</sup>ने सीएसपी के चरण II की कार्य योजना बनाई थी। यद्यपि चार क्षेत्रीय रेलवे (पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे, दक्षिण पश्चिम रेलवे, दक्षिण रेलवे और मेट्रो रेल/कोलकाता) में कार्य योजना नहीं बनाई गई थी और शेष चार क्षेत्रीय रेलवे (पूर्व तट रेलवे, उत्तर मध्य रेलवे, दक्षिण पूर्व रेलवे और दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे) में, कार्य योजना तैयार करने के संबंध में लेखापरीक्षा को जानकारी उपलब्ध नहीं कराई थी।

रेल जोड़ों की वेल्डिंग के लिये नई तकनीक शुरू करने और पुराने लोकोमोटिव्स को बदलने में भारतीय रेल (आईआर) के निष्पादन को समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

#### क. बहुत पुराने रोलिंग स्टॉक की स्थिति

भारतीय रेल में 31 मार्च 2015 को पुराने कोचों, वेगनों, इलैक्ट्रिक लोको और डीजल लोको की स्थिति निम्नलिखित प्रकार है:

तालिका 6.3 - 31 मार्च 2015 को पुराना रोलिंग स्टॉक

रोलिंग स्टॉक	कुल (संख्या)	पुराने (संख्या)
कोच	56155	635
वेगन	226974	3858
इलेक्ट्रिक लोको	5023	32
डीजल लोको	5535	243

(स्रोत: क्षेत्रीय मकेनिकल और इलैक्ट्रिकल विभाग के पीसीडीओ/एमसीडीओ)

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि:

- मध्य रेल में, एक दुर्घटना हुई जिसका कारण रोलिंग स्टॉक का पुराना होना था। रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) ने सिफारिश की कि ईएमयू कोच जिनकी 25 वर्ष की कोडल अवधि सहित कार्यश्रम अवधि समाप्त हो चुकी है को सेवा से हटा देना चाहिये और ईएमयू कोचों की दूसरी बार बहाली नहीं की जानी चाहिये। तथापि, इस संबंध में रेल प्रशासन द्वारा कोई भी कार्यवाही नहीं की गई थी।
- मेट्रो रेल, कोलकाता में, 47 कोचों की कोडल अवधि मई 2013 में 03 वर्ष के लिये एक पीओएच हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा बढ़ाई गई थी। फरवरी 2015 में,

<sup>47</sup> मरे, उपरे, उरे, पूमरे, परे, दमरे, पमरे और पूरे

रेलवे संरक्षा आयुक्त (सीआरएस) ने पुराने कोर्चों को बदलने की आवश्यकता पर बल दिया।

#### ख. नई तकनीक-मोबाइल फ्लैश बट्ट वेल्डिंग

कॉर्पोरेट संरक्षा योजना (सीएसपी) ने जोर दिया (2013) कि एल्युमिनो-थर्मिट<sup>48</sup> फ्लैश बट्ट वेल्ड्स शुरू होने के साथ-साथ धीरे-धीरे चरणबद्ध तरीके से हटाये जाने थे। यद्यपि, यह देखा गया था कि एल्युमिना-थर्मिट वेल्ड्स व्यापक रूप से प्रयोग किये जा रहे थे। यह भी देखा गया कि फ्लैश बट्ट वेल्डिंग सात क्षेत्रीय रेलवे<sup>49</sup> में ओपन लाइन में शुरू नहीं की गई थी।

#### ग. एकीकृत रखरखाव ब्लॉक

परिचालन की सुरक्षा के लिये निवारक रखरखाव की अवधारणा के क्रियान्वयन के लिये, ट्रेकों के रखरखाव हेतु पर्याप्त समय देना आवश्यक है। क्योंकि विशेष रूप से संतृप्त खंडों के रखरखाव ब्लॉक<sup>50</sup> देना महंगा प्रस्ताव है, सीएसपी ने जोर दिया कि दिये गये प्रत्येक रखरखाव ब्लॉक को सभी संबंधित विभागों जैसे, इंजीनियरिंग, सिग्नल और दूरसंचार, इलैक्ट्रिकल आदि द्वारा साथ-साथ प्रयोग करना अपेक्षित है। यद्यपि, यह देखा गया कि एकीकृत रखरखाव ब्लॉक (सभी संबंधित विभागों के साथ-साथ भागीदारी) 11 क्षेत्रीय रेलवे<sup>51</sup> में नहीं अपनाया गया था।

#### घ. नियंत्रण कार्यालय एप्लीकेशन

नियंत्रण कार्यालय एप्लीकेशन (सीएओ) डिवीजनल नियंत्रण कार्यालय में नियंत्रण चार्टिंग के स्वचालन हेतु व्यापक सॉफ्टवेयर है। यह रेल संचालन पर सही समय की जानकारी उपलब्ध करता है जो, बदले में, रखरखाव ब्लॉक की योजना बनाने में सहायता करता है। सीओए के पास खण्ड-वार ब्लॉक द्वारा दिये गये विवरण लेने का प्रावधान है, जो किसी भी समय रखा जा सकता है। तथापि, यह देखा गया कि सीएओ तीन क्षेत्रीय रेलों (पूर्व रेलवे, पूर्व तट रेलवे और दक्षिण मध्य रेलवे) में शुरू नहीं किया गया था।

इस प्रकार, बहुत पुराने रोलिंग स्टॉक से संबंधित कोर्पोरेट संरक्षा योजना के दूसरे चरण का क्रियान्वयन, नई तकनीक शुरू करना और स्वचालित लेवल कॉसिंग को

<sup>48</sup> एल्मीनों थर्मिक वेल्डिंग प्रक्रिया जो एल्युमिनियम की सहायता से उनके ऑक्साइड से भारी धातुओं का कम प्रयोग करता है का पहले से पता था और वेल्डिंग जोड़ और अंतर्निहित वेल्डिंग, विशेष रूप से इस्पात और लौह के लिये परम्परागत तरीके से प्रयोग किये जाते हैं। जोड़ों की एल्युमिनोथर्मिक वेल्डिंग में, विशेष रूप से रेल और कार्य के भाग।

<sup>49</sup> पूरे, उपरे, परे, दपरे, पूमरे, दपूमरे और दपरे

<sup>50</sup> रखरखाव उद्देश्य हेतु निर्धारित अवधि में यातायात को रोकना

<sup>51</sup> पूरे, उपरे, उपरे, उमरे, पूमरे, दपूमरे, पूतरे, दपरे, पमरे, पूसीरे और दरे

हटाने के संबंध में प्रगति निर्धारित समय से विलंब से हो रहीं थी जो आपदा का सामना करने के लिये भारतीय रेल की क्षमता निर्माण को प्रभावित करता है। उत्तर में, रेलवे बोर्ड ने कहा कि सीएसपी 2003-13 का क्रियान्वयन किया गया था और दुर्घटनाओं में कमी हेतु लक्ष्य स्वचालित लेवल क्रॉसिंग और पुराने रोलिंग स्टॉक को बदलने के संबंध में कुछ कमियाँ सहित प्राप्त किये गये थे। लक्ष्य प्राप्त करने पर रेलवे बोर्ड का तर्क स्वीकार्य नहीं हैं क्योंकि रेलवे बोर्ड ने उन सभी कार्यों जहां प्रगति संतोषजनक नहीं थी के लिये संशोधित लक्ष्य (सीएसपी चरण II) के साथ कार्य योजना तैयार करने के लिये क्षेत्रीय रेलों को पहले ही सलाह दी थी। इस प्रकार, रेलवे बोर्ड का उत्तर असंगत है और विवरण का अभाव है कि छोड़े गये लक्ष्यों को कैसे प्राप्त किया गया था।

#### 6.10.2 रसायन आपदा का प्रबंधन

रसायन उद्योग की वृद्धि के कारण खतरनाक रसायन (एचएजेडसीएचईएम) से जुड़ी घटनाओं के जोखिम में वृद्धि हुई। उनकी शीघ्र वृद्धि से, रेल द्वारा उनके यातायात हेतु मांग काफी बढ़ गई है। रसायन दुर्घटना से आग, विस्फोट और/या जहरीली गैस निकलती है। खतरनाक माल के यातायात के लिये रेलवे का अपना संरक्षा मैनुअल<sup>52</sup> हैं।

भारतीय रेल की आपदा प्रबंधन योजना 2009 ने स्वीकृत किया कि इन खतरनाक माल की स्पिलेज, आग लगाना आदि जैसी दुर्घटनाओं से निपटने में रेलवे की विशेषज्ञता सीमित है। इसलिये यह अनिवार्य होना महसूस किया गया था कि संबंधित क्षेत्रीय रेलवे को अपनी प्रणाली में उन एजेंसियों और संस्थाओं जिनकी अपनी प्रणाली में उन एजेंसियों और संस्थाओं जिनको खतरनाक सामग्री से निपटने में विशेषज्ञता हो के साथ समन्वय बढ़ाना चाहिये। क्षेत्रीय रेलवे के साथ-साथ डिवीजन की आपदा प्रबंधन योजना में ऐसी एजेंसियों की जानकारी शामिल होनी चाहिये ताकि इन एजेंसियों को किसी प्रतिकूल घटना के दौरान बिना किसी विलम्ब से बुलाया जा सके। भारतीय रेल की डीएम योजना 2009 समर्पित संचार प्रणाली को उल्लिखित करती है जो जहरीले रसायन एजेंटों के आवागमन की निगरानी हेतु रेल यातायात के लिये स्थापित किये जाने थे। ऐसे यातायात वाहनों के साथ उनके रूट की निरंतर निगरानी के लिये भौगोलिक सूचना प्रणाली (जीआईएस) जैसे तंत्र को विकसित किया जाना था। इसके अतिरिक्त योजना में

<sup>52</sup> भारतीय रेलवे कांफ्रेंस एसोसिएशन द्वारा तैयार रेड टैरिफ संख्या 20

अपेक्षित है कि भीड़-भाड़ वाले रेलवे स्टेशन और यार्डों पर रसायन आपदा से बचने के लिये रेलवे द्वारा कार्य योजना बनाई जानी चाहिये।

भारतीय रेल के 68 डिवीजन की आपदा प्रबंधन योजना (डीएमपी) और रसायन आपदा से निपटने के लिये विशेषता होने वाली एजेंसियों के साथ समन्वय से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:-

- डीएमपी की केवल 24 डिवीजनों<sup>53</sup> के पास खतरनाक रासायनिक और ज्वलनशील सामग्री के परिवहन और प्रयोग के दौरान उत्पन्न होने वाली किसी भी आपदा से निपटने के लिए निवारक उपाय है।
- जोनल रेलवे में जीआईएस प्रणाली लागू नहीं थी।
- खतरनाक सामग्री से निपटने में विशेषज्ञता प्राप्त एजेंसियों और संगठनों का संपर्क विवरण 22 डिवीजनों<sup>54</sup> के डिवीजनल अपना प्रबंधन योजना में उपलब्ध थे।
- 19 डिवीजनों<sup>55</sup> के वाणिज्यिकी विभाग ने रेल सेवाओं और स्टेशनों के विकास पर रेल सुरक्षा बल अधिकारी को अद्यतन रखा था जिससे पर्याप्त सुरक्षा प्रणाली को सुदृढ़ किया जा सकता है।
- भीड़ वाले रेलवे स्टेशनों पर रासायनिक आपदा (आतंकवाद) को रोकने की कार्य-योजना केवल लखनऊ (उत्तर प्रदेश) और जबलपुर (पश्चिम मध्य रेलवे) के पास ही उपलब्ध थी।

इस प्रकार, भारतीय रेल रासायनिक आपदा से निपटने हेतु पर्याप्त कदम नहीं उठा सका था। रेलवे बोर्ड ने उत्तर दिया था (अप्रैल 2016) कि भारतीय रेल ने रासायनिक आपदा से निपटने के लिए पर्याप्त उपाय किये थे। जोनल रेलवे ने रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2008/सुरक्षा (डीएस)/रा./6/3 दिनांक 21 जनवरी 2009 के द्वारा उनकी डीएस योजना से संबंधित योजनाओं में उपयुक्त प्रावधानों को सम्मिलित करने की सलाह दी थी। जोनल रेलवे ने अपने डीएम योजना से संबंधित खतरनाक सामग्री के प्रयोग करने में इन प्रावधानों को सम्मिलित करने

<sup>53</sup> पूतरे में वाल्टेयर, उमरे में इलाहाबाद, आगरा कैंट, झाँसी, उरे में दिल्ली, उपरे में बिकानेर, जयपुर, जोधपुर, दमरे में सिकन्दराबाद, हैदराबाद, गुन्टर, नांदेद, विजयवाड़ा, गुन्टकल, दपूरे में आद्रा, चक्रधरपुर, खड़गपुर, राँची, दपरे में मैसूर, बंगलौर, हुबली, पमरे में जबलपुर, परे में अहमदाबाद, मुम्बई सेंट्रल

<sup>54</sup> मरे में मुम्बई, भुसावल, नागपुर, सोलापुर, पूतरे में वाल्टेयर, उमरे में इलाहाबाद, आगरा कैंट, झाँसी, उपरे में अजमेर, बिकानेर, जयपुर, जोधपुर, दरे में चैन्नई, त्रिचुरापल्ली, मदुरई, सलेम, पाल्कड़, तिरुअनंतपुरम, दपरे में मैसूर, हुबली, पमरे में जबलपुर

<sup>55</sup> उमरे में इलाहाबाद, आगरा कैंट, झाँसी, उरे में लखनऊ, दिल्ली, उपरे में अजमेर, बिकानेर, जयपुर, जोधपुर, दपरे में मैसूर, हुबली, पमरे में जबलपुर, कोटा, परे में अहमदाबाद, मुम्बई सेंट्रल, वदोदरा, भावनगर, राजकोट, रत्तलाम

की पुष्टि की थी। खतरनाक रासायनिक के प्रयोग करने में विशेषज्ञता प्राप्त एजेन्सियों और संगठनों के सम्पर्क विवरण भी डीएम योजना में सम्मिलित किये गये थे।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि राष्ट्रीय आपदा प्रबन्धन प्राधिकरण ने खतरनाक सामानों के परिवहन में सुरक्षा प्रणाली को सुदृढ़ करने के सुझाव दिये थे। इस पृष्ठभूमि में, रेलवे बोर्ड को इसको गम्भीरता से लेना चाहिए, लेखापरीक्षा में पाया गया है कि केवल 23 डिवीजनों के डीएमपी ने ज्वनशील सामग्री और खतरनाक रासायनिक के आवागमन और प्रबंधन के दौरान उत्पन्न होने वाली किसी आपदा के होने पर निवारक उपायों को सम्मिलित किये थे। यह भी चिंता का विषय है कि यह भी चिंता का विषय है कि भीड़ वाले स्टेशनों पर रासायनिक (आतंकवाद) आपदा को रोकने के लिए कार्य-योजना केवल लखनऊ (उरे) और जबलपुर (पमरे) पर ही उपलब्ध थी।

इसके अतिरिक्त पूर्वतर रेलवे के जोनल डीएम योजना स्वीकार करते हैं कि किसी दुर्घटना के समय जैसे खतरनाक रासायनिकों का छलकना, विस्फोट, आग लगना, विषैले पदार्थ का बहाव इत्यादि एजेन्सियों और संगठनों से रेलवे विशेषज्ञ को सीमित आवश्यक सहायता प्राप्त थी जैसे राष्ट्रीय आपदा प्रतिक्रिया बल (एनडीआरएफ) ओडिशा डिस्साटर रैपीड एक्शन फोर्स (ओडीआरएएफ), इन्डियन ऑयल कॉर्पोरेशन, भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड जो खतरनाक सामग्री से निपटने में विशेषज्ञ है जिनको रासायनिक आपदा के दौरान राहत और बचाव अभियान के लिए कहा जाता है। यद्यपि यह उल्लेख किया गया था कि अनुबंध में एजेन्सियों और उनके सम्पर्क नम्बर दिये गये हैं, इन्डियन ऑयल कॉर्पोरेशन और भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड के सम्पर्क विवरण आपदा प्रबंधन योजना में नहीं दिये गये थे।

### 6.10.3 आपदा प्रबंधन के लिए निधियों की उपलब्धता और उपयोग

आपदा प्रबंधन अधिनियम, 2005 की धारा 36(इ) के अनुसार, भारत सरकार के प्रत्येक मंत्रालयों/विभागों को आपदा की रोकथाम, शमन, क्षमता-निर्माण और तैयारियों जैसे उपायों के लिए निधियों का आबंटन करना चाहिए। तथापि, यह पाया गया कि विशिष्ट निधियों को निर्धारित नहीं किया गया था और आपदा प्रबंधन से सम्बंधित व्यय के लिए कोई खाता शीर्ष सृजित नहीं किया गया था।

**6.10.4 रेल संरक्षा निधि के अधीन निधियों का आबंटन और उपयोग**

समपार (एलसी) और सड़क उपरिपुल/सड़क अधोगामी पुल (आरओबी/आरयूबी) से संबंधित कार्य मुख्य रूप से रेलवे संरक्षा निधि (आरएसएफ) और पूंजी से वित्तपोषित किये जा रहे हैं। 2003-2013 कॉरपोरेट संरक्षा योजना (सीएसपी) में आरओबी/आयूबी को 1252 समपारों को 1 लाख ट्रेन व्हेकल यूनिट (टीवीयू) से अधिक के साथ प्रतिस्थापित करने का लक्ष्य रखा गया था, मार्च 2008 तक यह उपलब्धि केवल 158 आरओबी/आयूबी थी। 2010-11 के बजट भाषण में, रेल मंत्री ने आश्वासन दिया था कि आगामी पांच वर्षों में सभी मानवरहित समपारों को मानव सहित करने लिए एक विशेष अभियान आरम्भ किया गया था। 2011-12 के बजट भाषण में रेल मंत्री (एमओआर) ने 6000 टीवीयू से 3000 टीवीयू के मानव सहित समपारों के लिए पात्रता मानदण्ड का कम किया था और आश्वस्त किया था कि शेष पात्र 2500 मानवरहित समपारों का हटाने का प्रयास आगामी वर्षों में किया जायेगा। भारतीय रेल के विजन 2020 दस्तावेजों के अनुसार (दिसम्बर 2009), सभी जोनल रेलवे ने मार्च 2015 से सभी उपयुक्त मानवरहित समपार हटा दिया था।

रेल संरक्षा निधि (आरएसएफ) के अधीन निधियों के आवंटन और उपयोगिता से संबंधित समीक्षा और मानवरहित समपारी के हटाने से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:-

- आरएसएफ के अधीन निधियों के आवंटन और उपयोगिता ने दर्शाया है कि ₹ 5167 करोड़ के आवंटन के प्रति 2010-15 के दौरान ₹ 4413 करोड़ (85 प्रतिशत) का व्यय वहन किया गया था।
- 2010-11 के दौरान पश्चिम मध्य रेलवे, 2011-12 के दौरान पूर्वोत्तर रेलवे और पश्चिम रेलवे, 2012-13 के दौरान मध्य रेलवे, उत्तर पश्चिम रेलवे, दक्षिण मध्य रेलवे, पश्चिम मध्य रेलवे एवं पश्चिम रेलवे, 2013-14 के दौरान पश्चिम मध्य रेलवे, और 2014-15 के दौरान दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, दक्षिण पूर्व रेलवे एवं पश्चिम रेलवे में सड़क उपरिपुल/ सड़क अधोगामी पुल के निर्माण में लक्ष्य को प्राप्त करने में कमी पाई गई थी।
- 2010-15 के दौरान 1 अप्रैल 2010 से 14464 मानव रहित समपारों(यूएमएलसी) में से, 4938 समपारों (एलसी) को मानवसहित करने का लक्ष्य था। मार्च 2015 तक 2329 समपार (47 प्रतिशत ) मानवयुक्त किये गये थे।

**6.10.5 आपदा प्रबंधन पर प्रशिक्षण**

राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन नीति 2009 सरकारी विभागों के अधिकारियों के लिए आपदा प्रबंधन के विभिन्न पहलू पर प्रशिक्षण की आवश्यकता पर बल देती है। रेलवे बोर्ड ने आपदा प्रबंधन पर प्रशिक्षण सुधार का निर्णय लिया और सभी रेल प्रशिक्षण संस्थानों को और क्षेत्रीय रेलों को निर्देश जारी किए हैं। (जनवरी 2009) रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार, प्रशिक्षण विभिन्न आवृत्तियों पर बोर्ड के कर्मचारियों के शीर्ष प्रबंधन के अधिकारियों की विभिन्न श्रेणियों को प्रदान किया गया था। लोक लेखा समिति ने 16वीं रिपोर्ट में (15वीं लोक लेखा) में पाया गया कि लगभग 83-86 प्रतिशत रेलगाड़ी दुर्घटनाएं मानव की गलती मुख्य रूप से रेल कर्मचारियों की विफलता के कारण घटित होती हैं रेलवे बोर्ड ने अपनी की गई कारवाई टिप्पणी में बताया कि कर्मचारियों के प्रशिक्षण मापदंड व्यावहारिक पहलूओं को सम्मिलित करके सुधारे गए थे।

आपदा प्रबंधन प्रशिक्षण के संबंध में अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:

- प्रशिक्षण मापदंड में चार जोनल रेलवे<sup>56</sup> में रनिंग स्टाफ के लिए व्यावहारिक पहलूओं को नवीकृत किया गया था।
- फ्रॉन्टलाइन कर्मचारियों को प्रशिक्षण प्रदान करने में कमी पायी गयी थी जिसका विवरण नीचे दिया गया है:-

**तालिका 6.4- फ्रान्टलाइन कर्मचारियों के लिए प्रशिक्षण**

वर्ष	फ्रान्टलाइन कर्मचारियों की कुल क्षमता कर्मचारी (संख्या में)	प्रशिक्षण प्राप्त कर्मचारियों की संख्या	कमी का प्रशिक्षण
2010-11	110463	31151	71
2011-12	114397	30483	73
2012-13	120473	29985	75
2013-14	123597	32655	73
2014-15	128956	32127	75

( स्रोत: क्षेत्रीय रेलवे प्रशिक्षण संस्थान कार्मिक एवं सुरक्षा विभाग के अभिलेख )

**6.10.6 मॉक ड्रिल**

रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2008/संरक्षा(ए एवं आर)14/4 नई दिल्ली, दिनांक 18 फरवरी 2009 को जारी निर्देशों के अनुसार संबंधित कर्मचारियों के साथ साथ एआर/एमवी/एआरटी की तैयारी जांच करने के लिए मॉक ड्रिल कराना अति महत्वपूर्ण है। मॉक ड्रिल मुख्यालय में सीओएम और डिवीजन में वरिष्ठ डीओएम

<sup>56</sup> उमरे, उपरे, उपरे, और पमरे

के समन्वय में नियमित रूप से आयोजित किया जाना चाहिए 2010-15 के दौरान भारतीय रेल के 68 डिवीजनों में किये गए मॉक ड्रिल से संबंधित अभिलेखों की जांच से पता चला कि:

- दक्षिण रेलवे, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे और मेट्रो रेल कोलकाता पर पूर्ण पैमाने पर मॉक ड्रिल में कोई कमी नहीं थी।
- सात क्षेत्रीय रेलों के 15 डिवीजनों<sup>57</sup> में और दक्षिण मध्य रेल पूर्ण पैमाने पर मॉक ड्रिल के किसी भी डिवीजनो में आयोजित नहीं की गयी थी
- 16 क्षेत्रीय रेलों<sup>58</sup> के 49 डिवीजनों में 245 मॉक ड्रिल के संबंध में, 175 पूर्ण पैमाना मॉक ड्रिल आयोजित किए गए थे।

इस प्रकार, नोडल संगठन अर्थात् संरक्षा विभाग डिवीजनल और क्षेत्रीय स्तर पर दोनों आपदा तैयारियों के सदर्थ में कर्मचारियों के प्रशिक्षण की आवश्यकता को मॉनीटर करने में विफल रहा। फ्रान्टलाइन कर्मचारियों को प्रशिक्षण कार्यक्रम की प्रगति की स्थिति के संबंध में दर्शाया गया कि भारतीय रेल आपदाओं के दौरान आपात स्थिति से निपटने के लिए कर्मचारियों में कुशलता विकसित करने में गंभीर नहीं थी।

#### 6.10.7 उच्च स्तरीय समिति (एचएलसी) के कार्यान्वयन की स्थिति और आपदा प्रबंधन समीक्षा समिति (डीएमआरसी) की सिफारिशें

सितम्बर 2002 में एक उच्च स्तरीय समिति का गठन भारतीय रेल में आपदा प्रबंधन की समीक्षा हेतु किया गया था। समिति की 111 सिफारिशों (अप्रैल 2003) में से मार्च 2014 तक 102 सिफारिशों का कार्यान्वयन किया गया था और निम्नलिखित मामलों से संबंधित बाकी नौ मामले क्षेत्रीय रेलों में कार्यान्वयन के विभिन्न स्तरों के अन्तर्गत थे।

- दो कोच सेल्फ प्रोपेल्ड एक्सीडेंट रीलीफ ट्रेन (स्पार्ट) को तीन कोच स्पार्ट में परिवर्तित करना
- रेल कम रोड वेहिकल (आसीआरवी) प्रारंभ करने की व्यवहार्यता
- कोचों में आपात स्वचालित लाइटें

<sup>57</sup> उपरे मे वाराणसी, दमरे मे सिकन्दराबाद, विजयवाड़ा, हैदराबाद, गुन्टकल, गुन्टुर, नांदेद, दपूरे मे आद्रा, दपरे में हुबली, पमरे जबलपुर, भोपाल, पूमरे मे धनबाद, समस्तीपुर, दपूमरे में बिलासपुर, नागपुर

<sup>58</sup> पूरे, दपूरे,उपूरे, पूसीरे, पमरे, दपूमरे,दरे,परे,उरे, मे रे, कोलकाता, परे, मरे,उमरे,उपरे, पूतरे, और पूमरे



- वातानुकूलित शवगृह
- विशिष्ट टनल बचाव उपकरण
- रेलवे बोर्ड और क्षेत्रीय रेलवे मुख्यालय के साथ दुर्घटना स्थल से विडियो कान्फ्रेंसिंग सुविधा के लिए उच्च स्पीड सेटलाइट मोडेम के साथ दुर्घटना राहत रेलगाड़ी में कम्प्यूटर का प्रावधान।
- बचाव अभियान पर विशेष केन्द्र के साथ आपदा प्रबंधन संस्थान

उच्च स्तर समिति (एचएलसी) के गठन के बाद, श्री जी नारायन की अध्यक्षता में फरवरी 2007 में एक और दुर्घटना प्रबन्धन समीक्षा समिति का गठन लेखापरीक्षा की शर्तों के संदर्भ में सभी प्रकार की दुर्घटनाओं/खतरों के निवारण, बचाव, न्यूनीकरण, राहत और पुनर्वास की मौजूदा तैयारी, दुर्घटना कटौती की धारणा का विकास योजना में एकीकरण, और बहुल हित धारक भागीदार और नागरिक भागीदारी क्षेत्रों की सिफारिश हेतु किया गया था। ताकि आपदा की कमी, प्रतिक्रिया और पुनर्वास इत्यादि के लिए समन्वित तंत्र की स्थापना की जा सके। यह प्रतिवेदन दिसम्बर 2008 में प्रस्तुत किया गया था। समिति ने 108 सिफारिशों की थी और उसमें से 41 सिफारिशें रेल मंत्रालय द्वारा स्वीकार की गई थीं।

लेखापरीक्षा ने पाया कि रेलवे द्वारा स्वीकृत 41 सिफारिशों में से पांच सिफारिशें (जो मुख्य रूप से (i) भूकंपीय जोन में आने वाले रेलवे के लिए आपदा प्रबंधन योजना जिसमें सभी मौसम में पानी के नीचे कटाव और सुरंगों और पुलों में रास्ते के प्रावधान के साथ एआरटी को लैस करने से संबंधित है) क्षेत्रीय रेलों में कार्यान्वयन के विभिन्न स्तरों के अन्तर्गत थी।

डीएमआरसी की सिफारिश के कार्यान्वयन के मामले पर आरबी ने स्वीकार किया (अप्रैल 2016) कि आईआर इसे कार्यान्वित करने की प्रक्रिया में है। रेलवे बोर्ड ने आगे कहा रेल कम रोड वेहिकल परीक्षणों के दौर से गुजर रहे हैं और टेलिस्कोपिक बूम क्रेन की अधिप्राप्त विचाराधीन है। पहचाने गये कोचों के लिए 75 प्रतिशत आकस्मिक स्वचालित लाइटें भी प्रदान की गई थी।

रेलवे बोर्ड का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि अप्रैल 2003 और दिसम्बर 2008 में एचएलसी और डीएमआरसी द्वारा की गई सिफारिशें 12/7 वर्ष गुजरने के बाद भी कार्यान्वित करना बाकी है।

#### 6.10.8 आपदा प्रबन्धन जागरूकता

रेल मंत्रालय ने अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में कहा (फरवरी 2010) कि मानवरहित लेवल क्रॉसिंग पर दुर्घटनाएं सड़क प्रयोक्ताओं में जागरूकता की कमी

के कारण हुई। इसलिए, भारतीय रेल (आईआर) ने इलैक्ट्रॉनिक और प्रिंट मीडिया के माध्यम से व्यापक सामाजिक जागरूकता कार्यक्रमों और प्रचार अभियानों की शुरुआत की ताकि सड़क प्रयोक्ताओं को मानवरहित लेवल क्रॉसिंग पार करते समय सावधानियां बरतने के बारे में शिक्षित किया जा सके।

भारतीय रेल की सामान्य जनता के बीच जागरूकता फैलाने में पहलों से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि क्षेत्रीय रेलवे ने विज्ञापन, एमएमएस, पोस्टरों इत्यादि के माध्यम से कोशिश की थी ताकि दुर्घटना के बारे में सामान्य जनता में जागरूकता फैलाई जा सके। तथापि, यह पाया गया कि 2010-15 के दौरान हुई 126 गंभीर दुर्घटनाओं में से 76 दुर्घटनाएं लेवल क्रॉसिंग में हुई जिससे लेवल क्रॉसिंग करते समय सामान्य जनता के बच जागरूकता की कमी का पता चलता है।

#### 6.10.9 क्षमता संवर्धन में आरडीएसओ की भूमिका

रिसर्च डिजाइन एण्ड स्टैंडर्ड आरगेनाइजेशन (आरडीएसओ) की प्राथमिक गुणवत्ता सांविधिक और विनियामक आवश्यकताओं के अनुरूप नीति सुरक्षित, आधुनिक और लागत प्रभावी तकनीक का विकास करना है। निगम संरक्षा योजना (2003-13) में रेलगाड़ी परियालन में सुरक्षा के सुधार में कुछ नई तकनीकों का विकास और कार्यान्वयन परिकल्पित है जो आरडीएसओ को समयबाधित तरीके से उनके विकास के लिए सौंपे गए थे। भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्ष के 2010-11 के प्रतिवेदन संख्या 8 (संघ सरकार-रेलवे) में सीएसपी (2003-08) के चरण-I को कवर करते हुए नई तकनीको को प्रारंभ करने में आरडीएसओ के निष्पादन को उजागर किया गया था। वर्तमान समीक्षा में लेखापरीक्षा ने सीएसपी के चरण-I में चल रही सभी परियोजनाओं की प्रगति के साथ-साथ सीएसपी (2008-13) के चरण-II के दौरान की जाने वाली नई परियोजनाओं की स्थिति की। जांच की विभिन्न आरडीएसओ परियोजनाओं की स्थिति की चर्चा नीचे की गई है:

#### क. ट्रेक साइट बोगी मानीटरिंग प्रणाली का विकास

वैगनों की बोगी में दोषों के कारण मालगाड़ी का पटरी से उतरना मालगाड़ियों के सुगम और सुरक्षित परिचालन में एक मुख्य बाधा है। ट्रेक साइट बोगी मानीटरिंग प्रणाली उन वैगनों से संबंधित पूर्व चेतावनी देती हैं जिन बोगियों में दोष उत्पन्न हो जाते हैं। यह पाया गया था कि दिसम्बर 2005 में रेलवे बोर्ड को आरडीएसओ द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव 2006 में ₹4.61 करोड़ की लागत से संस्वीकृत किया गया

था। ट्रेक साइट बोगी मानीटरिंग प्रणाली की आपूर्ति संस्थापन और कमिश्निंग के लिए जून 2008 में एक आस्ट्रेलियाई फर्म को यूएस \$ 9,14,852 की लागत से एक क्रय आदेश दिया गया था। प्रणाली की आपूर्ति मार्च 2009 में की गई थी और उसे ₹ 5.34 करोड़ की लागत से लखनऊ-सुल्तानपुर में बक्कास रेलवे स्टेशन पर जनवरी 2010 में संस्थापित किया गया था। तथापि, प्रणाली को मार्च 2015 तक कार्यान्वित नहीं किया गया था।

#### ख. ट्रेक सुविधा जांच

रेलवे बोर्ड ने पूर्व मध्य रेलवे के मुगलसराय स्टेशन पर एक ट्रेक सुविधा जांच के प्रावधान का अनुमोदन (जुलाई 1987) ₹ 5.98 करोड़ की लागत से दिया था जिसे महानिदेशक, आरडीएसओ द्वारा 1993 में ₹ 3.16 करोड़ के निष्फल व्यय के बाद निधियों की रूकावट के कारण बंद कर दिया था। यह कार्य ₹ 87.30 करोड़ की अनुमानित लागत से दोबारा संस्वीकृत किया गया था (अप्रैल 2002) जिसे स्थल को अन्तिम रूप न देने के कारण मूर्त रूप नहीं दिया जा सका।

नवम्बर 2006 में शासकीय परिषद बैठक में योजना की पुनः संवीक्षा की गई थी और अनुमान को संशोधित कर ₹ 133.19 करोड़ कर दिया गया था। रेलवे बोर्ड द्वारा परामर्श कार्य के लिए फरवरी 2007 में ₹ 6.82 करोड़ के लिए एक सार अनुमान अनुमोदित किया गया था। रेलवे बोर्ड ने ट्रांसपोर्टेशन टेकनालजी केन्द्र इंक/रेल इंडिया टेकनिकल एंड इकनामिक सर्वे के साथ परामर्श करने का अनुमोदन दिया किन्तु इसे अन्तिम रूप नहीं दिया जा सका। विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के लिए एक परामर्शदाता को लगाने के विनिर्देशों के साथ कार्य मार्च 2012 में छोड़ दिया गया। अक्टूबर 2014 में, आरडीएसओ ने रेलवे बोर्ड को सलाह दी कि कोई परामर्शी कार्य अपेक्षित नहीं है क्योंकि आरडीएसओ ने इस मामले में काफी अनुभव प्राप्त कर लिया है। रेलवे बोर्ड ने फरवरी 2015 में आरडीएसओ को जांच ट्रेक के लिए एक प्रस्ताव तैयार करने के निर्देश दिए जो अनुसंधान कार्य करने में उपयोगी होगा। तदनुसार आरडीएसओ द्वारा मध्य रेलवे के नए निर्मित लोनार्ड-फलतून खण्ड पर जांच ट्रेक के लिए संरचनात्मक सुविधाओं का एक कार्य 2015-16 में ₹ 101.50 करोड़ की लागत से प्रारंभिक कार्य कार्यक्रम (पीडब्ल्यूपी) में प्रस्तावित किया गया था। रेलवे बोर्ड का अनुमोदन प्रतीक्षित था (मार्च 2015)। अतः 13 वर्षों के बीत जाने के बाद भी, आरडीएसओ स्थल को अन्तिम रूप देने में विलम्ब के कारण परियोजना को कार्यान्वित नहीं कर सका।

**ग. तीन कोच उच्च गति सेल्फ-प्रोपेल्ड दुर्घटना राहत रेलगाड़ी**

फरवरी 2003 में रेलवे बोर्ड ने आरडीएसओ को मौजूदा सेल्फ प्रोपेल्ड एआरएमवी और एआरटी को सेल्फ प्रोपेल्ड दुर्घटना राहत रेलगाड़ी (स्पार्ट) के तीन कोच डिजाइन में बदलने के निर्देश दिए। तदनुसार, आरडीएसओ ने (मार्च 2005) स्पार्ट के लिए एक विशिष्टता जारी की। आरडीएसओ ने रेलवे बोर्ड को सलाह दी (जनवरी 2008) कि पर्याप्त एक्सेलरेशन के साथ स्पार्ट की अधिकतम गति संभावना 2 कोच स्पार्ट के लिए 105 किमी/घंटा और 3 कोच स्पार्ट के लिए 130 किमी/घंटा है। इस प्रकार आरडीएसओ ने 3-कोच गति स्पार्ट की विशिष्टता का दो पावर कारों के साथ संशोधन (मार्च 2009) और उन्नयन किया।

2010 से 2014 के दौरान डाइमेंशन के कार्यक्रम (एसओडी), सीआर की संस्वीकृति और ट्रायल से संबंधित विभिन्न मामलों को अन्तिम रूप दिया गया। आरडीएसओ ने 105 कि.मी/घंटा और 115 कि.मी/घंटा की अधिकतम गति तक स्पार्ट के परिचालन के लिए अन्तिम स्पीड प्रमाणपत्र जारी और परिपत्रित किया (दिसम्बर 2014)।

आरडीएसओ द्वारा बीना-भोपाल खण्ड में उच्च गति स्पार्ट का विस्तृत ट्रायल किया गया था और 130 किमी/घंटा की संतोषजनक सम्भाव्य गति स्थापित की गई थी। 130 किमी/घंटा की अधिकतम गति प्राप्त करने के लिए कोई और प्रयास आरडीएसओ के अभिलेखों में उपलब्ध नहीं था।

उपरोक्त क्षेत्रों में नई तकनीकों को अपनाने के अलावा, आरडीएसओ के अतिसंवेदनशील भवनों, स्थानों, पुलों, संवेदनशील स्थलों इत्यादि सहित रेलवे संरचना की पहचान का कार्य भी दिया गया था और रेलवे को उचित दिशानिर्देश जारी करने और सभी क्षेत्रीय रेलवे की कार्य योजना आरडीएसओ द्वारा रेलवे बोर्ड को 25 जनवरी 2008 तक प्रस्तुत की जानी थी। तथापि, यह पाया गया कि आरडीएसओ ने न तो अतिसंवेदनशील भवन, स्थान, पुलों, संवेदनशील स्थानों इत्यादि सहित रेलवे संरचना की पहचान की, न ही मार्च 2015 तक कोई दिशानिर्देश जारी किए।

अतः भारतीय रेल आपदा प्रबंधन योजना, 2009 के प्रावधानों के उल्लंघन में, आरडीएसओ ने क्षेत्रीय रेलों के अतिसंवेदनशील भवनों, स्थानों, पुलों, संवेदनशील स्थान सहित रेलवे संरचना, जल संसाधन तटबंधों इत्यादि की पहचान नहीं की।

**6.11 निष्कर्ष**

भारतीय रेल की आपदा प्रबन्धन योजना राष्ट्रीय आपदा प्रबन्धन नीति और आपदा प्रबन्धन अधिनियम 2005 में निहित प्रावधानों के अनुरूप गठित की गई थी। लोक लेखा समिति ने अपनी सोलहवीं रिपोर्ट में सिफारिश की थी कि आपदा प्रबन्धन योजना (डीएमपी) एकीकृत, व्यापक और एक समान होना चाहिए ताकि रेल दुर्घटनाओं या अन्य आपदाओं के मामलों में चुनौतियों से प्रभावी रूप से निपटा जा सके। क्षेत्रीय रेलवे और उनकी डिविजनों के डीएमपी व्यापक नहीं थे और उनमें एकरूपता की कमी थी। डीएमपी विभिन्न सिविल प्राधिकारों के साथ समन्वय स्थापित करने का तंत्र प्रदान नहीं करता। कई क्षेत्रीय रेलों और डिविजनों की आपदा प्रबन्धन योजनाएं दक्ष भीड़ प्रबंधन की कार्यवाही पर मौन थीं।

प्रणालीगत विफलताएं और सामान्य कमियों की पहचान के लिए संरक्षा लेखापरीक्षा निर्धारित आवधिकता के अनुसार नहीं की गई थी, इसके अलावा उचित अनुवर्ती कार्यवाही की कमी थी। कई स्थानों पर बचाव और राहत उपकरणों की अपेक्षित संख्या की उपलब्धता सुनिश्चित नहीं की गई थी। एकीकृत सुरक्षा प्रणाली जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ क्लोजड सर्किट टेलिविजन, सर्वेलेस प्रणाली, एक्सेस नियंत्रण, व्यक्तिगत और बैगेज जांच इत्यादि शामिल हैं को भारतीय रेल द्वारा पहचाने गए 202 अतिसंवेदनशील स्टेशनों में लागू नहीं किया गया था।

दुर्घटना प्रभावित जनसमूह को प्रभावी रूप से चिकित्सा सहायता प्रदान करने के लिए अपेक्षित संरचनात्मक ढांचे की कमी के अलावा भारतीय रेल के कई अस्पतालों में व्यापक अस्पताल दुर्घटना प्रबंधन योजना उपलब्ध नहीं थी।

कारपोरेट संरक्षा योजना में परिकल्पित विभिन्न संरक्षा उपायों के कार्यान्वयन और रिसर्च डिजाइन एण्ड स्टेडंड आरगेनाइजेशन (आरडीएसओ) को सौंपी गई संरक्षा संबंधित परियोजनाएं भी निर्धारित समय से पीछे चल रही थीं। मानवरहित लेवल क्रॉसिंग की मैनिंग और अत्यधिक पुराने चल स्टाक के प्रतिस्थापन, जिनका यात्रियों की संरक्षा पर सीधा असर होता है को भी देय प्राथमिकता नहीं दी गई थी।

**6.12 सिफारिशें**

रेलवे बोर्ड द्वारा कार्यान्वयन सुनिश्चित करने के लिए निम्नलिखित सिफारिशें की जाती हैं:-

- क्षेत्रीय और डिवीजनल दुर्घटना प्रबंधन योजनाओं का अद्यतन सुनिश्चित करना। विभिन्न प्रकार के अतिसंवेदनशील प्रोफाइल और ऐसी दुर्घटनाओं को

टालने और घटाने के लिए कार्य योजना को क्षेत्रीय रेलों की दुर्घटना प्रबन्धन योजना में शामिल किए जाने की आवश्यकता है।

- मानीटरिंग तंत्र को मजबूत किया जाना चाहिए ताकि निर्धारित आवधिकता के अनुसार संरक्षा लेखापरीक्षा करने के लिए इसके साधनों का अनुपालन सुनिश्चित किया जाए और संरक्षा लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों पर की गई कार्य योजना भी सुनिश्चित की जा सके।
- सभी पहचाने गए अतिसंवेदनशील स्टेशनों पर एकीकृत सुरक्षा प्रणाली का संस्थापन प्राथमिकता के साथ सुनिश्चित किया जाए और एकीकृत सुरक्षा निगरानी प्रणाली की प्रभावी कार्यपद्धति सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।
- दुर्घटना राहत रेलगाड़ियों (एआरटी), सेल्फ प्रोपेल्ड दुर्घटना राहत रेलगाड़ी (स्पार्ट), दुर्घटना राहत चिकित्सा वैन (एआरएमवी) की पर्याप्त संख्या उपलब्ध करवाना सुनिश्चित करने के अलावा उनकी नीतिगत स्थानों पर स्थापना और उपकरणों की उपलब्धता के साथ उनकी तैयारी और अनिवार्य दवाइयां जिनकी उपयोग होने की तिथि काफी हो और यात्रियों को जरूरत के समय राहत उपलब्ध हो।
- एक अस्पताल दुर्घटना प्रबन्धन योजना प्रतिपादित और अपेक्षित संरचना विकसित की जाए ताकि दुर्घटना प्रभावित जनसंख्या को आवश्यक चिकित्सा सुविधाएं प्रदान करने की तैयारी सुनिश्चित की जा सके।

(बलविन्द्र सिंह)

नई दिल्ली:

उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

दिनांक: 1 त्र 2016

प्रतिहस्ताक्षरित

(शशि कान्त शर्मा)

नई दिल्ली:

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

दिनांक: 2 त्र 2016