

कार्यकारी सार

भारतीय रेल की यात्री सेवाएं उपनगरीय एवं गैर-उपनगरीय दोनों खण्डों के लिए उपलब्ध हैं। जहां गैर-उपनगरीय रेल सेवा में लम्बी दूरी की रेलें शामिल हैं, वहीं उपनगरीय रेल सेवाएं शहरों, उपनगरों तथा विस्तारित उपनगरों में यात्रियों के तेज परिचालन को सुगम बनाने के लिए छोटी दूरी, सामान्यतया: 150 किमी तक बनी हैं।

यह प्रतिवेदन रोलिंग स्टॉक का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित करने में दक्षता और अपेक्षित संरचनात्मक ढांचे के प्रावधान; उपनगरीय रेल सेवा का लाभ लेने वाले यात्रियों को प्रदान की गई सुविधाओं और उपनगरीय रेल सेवा के समग्र वित्तीय निष्पादन के सुधार में दक्षता सहित भारतीय रेल द्वारा पर्याप्त उपनगरीय रेल सेवा प्रदान करने में परिचालनात्मक दक्षता पर केन्द्रित है।

मुख्य लेखापरीक्षा निष्कर्ष नीचे दिए गए हैं:

- I. यातायात लक्ष्य की तुलना में उपलब्धि के संबंध में पूरे, दूरे और मेट्रो रेल कोलकाता ने नकारात्मक वृद्धि दर्ज की। इसके अलावा, 2014-15 के दौरान भारतीय रेल के उपनगरीय खण्ड में यात्रियों की संख्या में कुल मिलाकर वृद्धि भी पिछले वर्ष 2013-14 की तुलना में नकारात्मक थी। 2014-15 के दौरान यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या पिछले वर्ष से एक प्रतिशत कम थी।

(पैरा 2.1)

- II. जनवरी 2010 से दिसम्बर 2014 की अवधि के दौरान उपनगरीय रेलगाड़ी क्षेत्रों में 33445 मृत्यु में से, 19868 मृत्यु (59 प्रतिशत) लाइन क्रॉस करने/अतिक्रमण के कारण हुई थीं। इसके आगे 17638 (52.74 प्रतिशत) मृत्यु के मामले मुम्बई उपनगरीय खण्ड में हुए थे। कुल 4885 मृत्यु के मामले (15 प्रतिशत) चलती रेल से गिरने के कारण हुए थे, इसमें से 4002 मृत्यु (82 प्रतिशत) केवल मुम्बई उपनगरीय खण्ड में हुई थी।

(पैरा 2.3)

- III. विभिन्न कारण अर्थात् ट्रेक प्वाइंट्स और क्रॉसिंग की खराब स्थिति, रेलवे ट्रेकों के पास अतिक्रमण, कमजोर पुल और अन्य (सिग्नलिंग, लेवल क्रॉसिंग इत्यादि) के परिणामस्वरूप गति अवरोध लगाये गये और वर्षों से उनकी निरंतरता से पता चलता है कि भारतीय रेल ने गति अवरोधों को हटाने के लिए प्रभावी सुधारात्मक उपाय प्रारंभ नहीं किए थे।

(पैरा 2.4)

- IV. सभी क्षेत्रीय रेलवे में उपनगरीय खण्ड पर ट्रेक संबंधित कार्यों के लिए निर्धारित लक्ष्यों की प्राप्ति न होने से पता चलता है कि रेलवे चल रहे कार्यों को मानीटर नहीं कर पा रहा था जिसके कारण ट्रेक अनुरक्षण में कमियां आईं जिससे उपनगरीय सेवाओं का समय पालन और सुरक्षित परिचालन प्रभावित हुआ। पांच क्षेत्रीय रेलवे (मरे, पूरे, दरे, परे और मेट्रो रेलवे, कोलकाता) में मार्च 2015 तक 743 कार्य प्रगति पर थे। 2010-15 के दौरान किए जा रहे चयनित 204 कार्यों में से 106 कार्यों की लेखापरीक्षा संवीक्षा में एक महीने और 69 महीने के बीच अधिक समय का पता चला और यातायात सुविधा कार्य, सडक सुरक्षा कार्य-लेवल क्रासिंग इत्यादि जैसे 51 कार्यों के संबंध में ₹ 56.21 करोड़ की लागत का आधिक्य पता चला।

(पैरा 2.4.1 एवं 2.4.6)

- V. भारतीय रेल, विजन 2020 दस्तावेजों में परिकल्पित लेवल क्रासिंग की समाप्ति के लक्ष्य को प्राप्त नहीं कर सका। लेवल क्रासिंग की समाप्ति के लिए पुल कार्य की मन्द प्रगति के अलावा लेवल क्रासिंग पर दुर्घटनाएं न्यूनतम करने में भारतीय रेल द्वारा चिन्ता की कमी का भी पता चलता है।

(पैरा 2.4.3)

- VI. छः क्षेत्रीय रेलवे (पूरे, दमरे, दपूरे, दरे, परे और मेट्रो रेल कोलकाता) में निरीक्षण किए गए 51 स्टेशनों पर न्यूनतम अनिवार्य सुविधाओं के तहत मानदण्डों के अनुसार बुकिंग कांडटरों के प्रावधान में कमी थी। 153 चयनित स्टेशनों में से दो जोनल रेलवे (मरे-1, दरे-4) में पांच स्टेशनों पर पुरुष शौचालय प्रदान नहीं किए गए थे जबकि तीन क्षेत्रीय रेलवे (मरे-1, पूरे-5, और दरे-26) के 32 स्टेशनों पर महिला शौचालय बिलकुल भी प्रदान नहीं किए गए थे। सभी उपनगरीय स्टेशनों पर छः मीटर चौड़ाई के फुट ओवर ब्रिज (एफओबी) प्रदान करने अपेक्षित थे। पांच स्टेशनों (पूरे-4, दरे-1) में छः मीटर चौड़ाई के निर्धारित आकार के एफओबी प्रदान ही नहीं किए गए थे।

(पैरा 3.1)

- VII. 2010-15 के दौरान किसी क्षेत्रीय रेलवे की परिचालनात्मक हानि में कोई कमी नहीं आई थी।

(पैरा 4.1)

सिफारिशें : आईआर इसकी ओर कार्य कर सकती है:

- i. **इलैक्ट्रिक मल्टिपल यूनिट (ईएमयू) रेकों की वहन क्षमता के संवर्धन, उपनगरीय रेल सेवा की आवृत्ति में वृद्धि और सामयिकता अनुरक्षित करते हुए**

समय सारणी के अनुसार रेल सेवा के परिचालन में प्रभावी कार्रवाई से भीड़ और दुर्घटना से मृत्यु से बचा जा सकता है।

- ii. लेवल क्रॉसिंगों की समाप्ति, गति अवरोधों को हटाने, अतिक्रमण हटाने, विशेष रूप से सुरक्षा जोन में, नई कोर्चें प्रारंभ करना, पुराने रोलिंग स्टॉक के प्रतिस्थापन इत्यादि जैसे क्षमता संवर्धन से संबंधित शीघ्रता से निपटाए जाने वाले कार्य किए जा सकते हैं।
- iii. सुरक्षा उपाय जैसे प्लेटफार्म ऊंचा करना, ट्रेकों के बीच फेंसिंग ताकि मृत्यु इत्यादि से बचा जा सके के अलावा समयबाधित तरीके से स्टेशनों पर अपेक्षित यात्री सुविधाओं को प्राथमिकता दी जा सकती है।
- iv. सभी चिन्हित संवेदनशील स्टेशनों पर एकीकृत सुरक्षा प्रणाली (आईएसएस) का शीघ्र कार्यान्वयन और अन्य अनिवार्य सुरक्षा उपाय प्रदान करना जैसे क्लोज सर्किट टेलिविजन (सीसीटीवी), डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर (डीएमएमडी) और प्राथमिकता के आधार पर महत्वपूर्ण स्टेशनों पर अप्राधिकृत प्रवेश से बचाव किया जा सकता है।
- v. उपनगरीय रेल सेवा की परिचालनात्मक लागत को न्यूनतम करने के लिए क्षेत्र की पहचान और उपनगरीय किरायों के यौक्तिकीकरण के माध्यम से राजस्व सृजित किया जा सकता है।
- vi. उपनगरीय रेल सेवा के लिए एक पृथक संगठनात्मक ढांचा स्थापित करना ताकि संबंधित क्षेत्रों में संगठनात्मक दक्षता में वृद्धि हो सके।