

अध्याय 5

निष्कर्ष एवं सिफारिशें

5.1 निष्कर्ष

स्टेशन पर ट्रेनों के सुगम आवागमन के लिए पर्याप्त अवसंरचना की आवश्यकता है। लेखापरीक्षा ने देखा कि समीक्षा किए गए सभी पंद्रह स्टेशनों में किसी भी स्टेशन ने समस्या/कठिनाई को दूर करने के लिए स्टेशन पर अवसंरचना प्रदान करने के लिए मास्टर योजना नहीं बनाई थी जिससे स्टेशनों तक/से ट्रेनों की समय पर आवाजाही प्रभावित होती है। आधुनिकीकरण/पुनर्विकास योजना का केंद्र मुख्यतः सुविधाओं और स्टेशनों के कायाकल्प पर था न कि स्टेशन से ट्रेनों की समय पर आवाजाही सुनिश्चित करने के लिए बाधाओं और समस्याओं को दूर करने पर, जो यात्रियों को दी जाने वाली सेवा की गुणवत्ता का सर्वाधिक महत्वपूर्ण मानक होना चाहिए।

15 चयनित स्टेशनों पर मौजूदा आधारभूत ढांचे की समीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने पाया कि स्टेशनों पर आधारभूत ढांचे जैसे प्लेटफार्म, वाशिंग पिट लाइनों और स्टैबलिंग लाइनों इन सभी स्टेशनों पर आने जाने वाली रेलगाड़ियों की संख्या के अनुसार संवर्धित नहीं हुई। अनुरक्षण उद्देश्य हेतु अन्य डिपो से खाली ट्रेनों के चलाने के लिए अपर्याप्त वाशिंग पिट और स्टैबलिंग लाइन अपर्याप्त थे और ऐसे संचारों के कारण लाइन बाधित हो गई। इन कमियों को दूर किया जाना चाहिए और ऐसे स्टेशनों पर रेलगाड़ियों के सुचारू रूप से चलाने के लिए आवश्यक आधारभूत ढांचा उपलब्ध किया जाना चाहिए। आठ स्टेशनों अर्थात् मुगलसराय, कानपुर सेंट्रल, इलाहाबाद, मथुरा, भोपाल, इटारसी, विजयवाड़ा और नागपुर में प्लेटफार्मों की संख्या बहुत ही कम थी, जबकि इन स्टेशनों पर प्रतिदिन बड़ी संख्या में ट्रेनों को संचालन किया जाता है। इन स्टेशनों के 164 प्लेटफार्मों में से 64 प्लेटफार्म लंबाई में छोटे थे और इन पर 24 या इससे अधिक कोच वाली ट्रेनों को खड़ा नहीं किया जा सकता है। परिणामस्वरूप, 24 या उससे अधिक कोच वाली ट्रेनों को छोटे प्लेटफार्म पर रोका गया था जिससे ट्रेन में चढ़ने और उतरने वाले यात्रियों को असुविधा हुई। मौजूदा स्टेशनों पर इस समस्या को दूर करने के लिए रेलवे ने नई दिल्ली और दिल्ली (आनंद विहार टर्मिनल), इलाहाबाद (छिवकी) और पटना (राजेंद्रनगर टर्मिनल) के मौजूदा स्टेशनों से सटे/नजदीक नए स्टेशन/टर्मिनल विकसित किए, यद्यपि नए स्टेशन/टर्मिनल को विकसित करने की योजना

बनाई, लेकिन इसके कार्य अभी भी पूरा नहीं किया गया था और निर्धारित समय से पीछे चल रहा था। अन्य स्टेशनों के संबंध में नए स्टेशन/टर्मिनल बनाने की कोई योजना नहीं थी। लेखापरीक्षा ने पर्याप्त वाशिंग पिट लाइनों और स्टेब्लिंग लाइनों की अनुपलब्धता भी देखी। इससे खाली ट्रेनों को अनुरक्षण हेतु अपरिहार्य रूप से अन्य डिपों में भेजना पड़ा जिससे ऐसे परिचालन के कारण लाइनें अवरूद्ध हुईं। इन बाधाओं के कारण ट्रेनों को विभिन्न स्तरों अर्थात् नजदीकी स्टेशनों/आउटर सिग्नलों पर रास्ते में और स्टेशनों पर रोकना पड़ा।

स्टेशन से रेलगाड़ियों के चलने हेतु स्टेशनों पर रखे गये संबंधित रिकॉर्ड की जांच के दौरान, लेखापरीक्षा ने पाया कि गंतव्य स्टेशन से पहले आउटर सिग्नल/निकटवर्ती स्टेशनों पर रेलगाड़ियों को रोका गया, जिसके कारण रोकी गई रेलगाड़ियों में यात्रा कर रहे यात्रियों को असुविधा हुई। काफी समय तक ट्रैक खाली नहीं हुए और लोको, कोच और वैगन भी अर्ध प्रयुक्त रहे। वे रेलगाड़ियां जिनके निकटवर्ती स्टेशनों पर स्टॉपेज नहीं थे, उन्हें भी मार्ग देने के लिए इन निकटवर्ती स्टेशनों पर भी रोकी गई थी। चयनित स्टेशनों पर, रेलगाड़ियों को समय सारणी में अनुमत समयावधि से अधिक के लिए रोका गया था। स्टेशनों से रेलगाड़ी के देर से आरंभ करना भी देखा गया। बताये गये कारण, खाली मार्ग देने, लोको, क्रु आदि के लिए थे। रेलगाड़ियों को रोकने के कारण भी रेलगाड़ियों की अर्जन क्षमता की हानि हुई। ऐसी कई घटनाएं देखी गईं जब आउटर/निकटवर्ती स्टेशनों पर रेलगाड़ियों को रोकने के लिए स्टेशन प्राधिकारियों द्वारा विशेष कारण नहीं दिये गये थे।

प्लेटफार्मों से वापस जाने वाली रेलगाड़ियों के प्लेटफार्म पर स्टॉपेज के कारण सफाई और पानी के लिए अनुमत 75 मिनट की निर्दिष्ट अवधि से ऊपर और अधिक समय तक प्लेटफार्म खाली नहीं रहे। लेखापरीक्षा द्वारा 30 मिनट की अधिक तक के बाद भी प्लेटफार्म पर निरस्त रेल गाड़ियों के खाली रैक को भी रोका जाना, देखा गया जिसने आगे लाइन/प्लेटफार्म की आवश्यकता के लिए स्टेशनों पर आने वाली रेलगाड़ियों को रोका गया, यद्यपि प्लेटफार्म से निरस्त रेलगाड़ियों के खाली रैकों के हटाने के लिए कोई समय नियत नहीं थे। प्लेटफार्म की अधिकतम उपयोगिता के लिए रेलगाड़ियों के संचालन में बेहतर समन्वय की आवश्यकता एवं रेलगाड़ियों के आने और जाने में रूकावट कमी की जरूरत थी।

रेल प्रशासन ने दो स्टेशनों के बीच एक ही श्रेणी की ट्रेनों के लिए अलग-अलग अनुमत समय निर्धारित किया। इससे न केवल इन ट्रेनों को अधिक समय तक लाइन/ट्रैक अवरूद्ध रहने के

कारण, रोके गए, बल्कि इन रैकों का भी कम उपयोग किया जा सका। समय-सारिणी में ट्रेनों को अधिक समय आवंटित करके यद्यपि रेलवे बेहतर समयबद्धता दिखाता है, लेकिन यात्री एक व्यवहार्य अनुमत समय के भीतर गंतव्य स्टेशनों पर नहीं पहुँच पाते हैं।

लेखापरीक्षा ने देखा कि स्टेशनों पर भीड़ कम करने के लिए कई यातायात सुविधा कार्य हालांकि डिवीजनल प्राधिकार द्वारा प्रस्तावित थे, लेकिन इन्हें सक्षम प्राधिकारी (रेलवे बोर्ड/क्षेत्रीय मुख्यालयों) द्वारा मंजूरी नहीं दी गई थी। कार्य, जिनकी मंजूरी दी गई थी और उनका निष्पादन चल रहा था, वे भी विलम्बित थे और इसलिए स्टेशनों/लाइनों/प्लेटफार्मों की भीड़ कम करने का उक्त उद्देश्य पूरा नहीं हो पाया था।

5.2 सिफारिशें

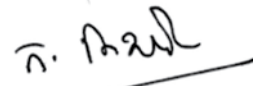
1. सभी क्षेत्रीय रेलवे को भारी यात्री यातायात वाले स्टेशनों के लिए व्यापक मास्टर प्लान बनाने, स्टेशन लाइन क्षमता के अवरोधकों की पहचान करने तथा इन अवरोधों को प्राथमिकता से हल करने के उपाय करने की आवश्यकता है। वे विभिन्न स्टेशनों पर ट्रेफिक के पैटर्न के अनुसार अवसंरचना, जैसे कि प्लेटफॉर्म की संख्या, प्लेटफॉर्म की लंबाई, पिट लाइन, स्टेबलिंग लाइन और यार्ड आदि की उपलब्धता की आवश्यकता निर्धारण के लिए उचित कार्य प्रणाली विकसित करें। इन अवरोधों को हटाने के लिए, पहचान किए गए निर्माण कार्यों के कार्यान्वयन के लिए माईलस्टोन निर्धारित किए जाएं और उनका पालन किया जाए। अवसंरचना ट्रेफिक की वृद्धि की गति के अनुरूप संवर्धित की जाए।
2. स्टेशनों का आधुनिकीकरण/पुनर्विकास करने और नये भवन बनाने से पूर्व, अधिक प्लेटफॉर्म बनाकर स्टेशनों के विस्तारण की संभावना पर भी विचार किया जाना चाहिए। स्टेशनों के आधुनिकीकरण/पुनर्विकास के द्वारा अवसंरचनात्मक अवरोधों पर ध्यान देना चाहिए तथा निर्माण कार्यों जैसे अतिरिक्त प्लेटफॉर्म का निर्माण, स्टेबलिंग और वॉशिंग पिट यार्ड की रिमांडलिंग, आदि को स्टेशनों के आधुनिकीकरण/पुनर्विकास के कार्य क्षेत्र में शामिल किया जाना चाहिए।
3. बड़े स्टेशनों पर सभी प्लेटफॉर्म की लंबाई इतनी बढ़ाई जाए, ताकि उन पर 24 या अधिक कोच की ट्रेनों को समायोजित कर सके।
4. जहां स्टेशन से आरंभ/समाप्त/गुजरने वाली ट्रेन हैंडल करने के लिए प्लेटफॉर्म की समुचित संख्या नहीं है, वहां रेलवे को समुचित लंबाई की अतिरिक्त प्लेटफॉर्म/पिट लाईन्स बनाने की आवश्यकता है। जहां जगह अवरोध के कारण अतिरिक्त प्लेटफॉर्म/पिट लाईन्स का निर्माण नहीं हो सकता, रेलवे को वर्तमान स्टेशनों को विसंकुलित करने के

लिए नए स्टेशन/टर्मिनल विकसित करने के लिए वैकल्पिक स्थान खोजने और/या प्लेटफॉर्म की लंबाई बढ़ाई जाने की आवश्यकता है, ताकि एक साथ एक प्लेटफॉर्म पर दो ट्रेनों को समायोजित किया जा सके।

5. स्टेशन की लाइन क्षमता (प्लेटफॉर्म/लाईन्स, यार्ड रिमांडलिंग, आर आर आई, आदि) के संवर्धन के लिए पूर्व नियोजित/चालू निर्माण कार्यों को निर्माण कार्यों के उक्त उद्देश्यों को प्राप्त करने हेतु शीघ्रता से पूर्ण किया जाना चाहिए।
6. आउटर सिग्नल/निकटस्थ स्टेशनों/मार्गस्थ ट्रेनों के अवरोधन से बचने के लिए लाइन क्षमता के संवर्धन के अतिरिक्त रेलवे को अवरोधन के अन्य कारण, जैसे रूट रिले इंटरलॉकिंग, यार्ड रिमांडलिंग आदि पर भी ध्यान देना चाहिए। इन अवरोधों के उन्मूलन के लिए ट्रैफिक सुविधा कार्य शुरू किये जाने चाहिए और प्राथमिकता आधार पर पूर्ण किये जाने चाहिए।
7. प्लेटफॉर्म के इष्टतम उपयोग के लिए गंतव्य पर पहुँच चुकी ट्रेनों के खाली रैकों को प्लेटफॉर्म से हटाने के लिए समय प्रतिमान निर्धारित किये जाने चाहिए।

नई दिल्ली

दिनांक: 19 जून 2018



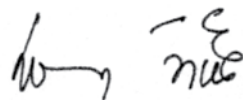
(नंद किशोर)

उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली

दिनांक: 19 जून 2018



(राजीव महर्षि)

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक