



सत्यमेव जयते

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

भारतीय रेल के चयनित स्टेशनों पर स्टेशन लाइन
क्षमता में वृद्धि

मार्च 2017 को समाप्त वर्ष के लिए



संघ सरकार (रेलवे)
2018 की प्रतिवेदन संख्या 17

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

भारतीय रेल के चयनित स्टेशनों पर स्टेशन लाइन
क्षमता में वृद्धि

मार्च 2017 को समाप्त वर्ष के लिए

को लोक सभा/राज्य सभा में प्रस्तुत की गई

संघ सरकार (रेलवे)

2018 की प्रतिवेदन संख्या 17

प्राक्कथन

इस प्रतिवेदन को भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 के अंतर्गत भारत के राष्ट्रपति को प्रस्तुतीकरण हेतु तैयार किया गया है।

रिपोर्ट में “भारतीय रेल के चयनित स्टेशनों पर स्टेशन लाइन क्षमता में वृद्धि” के मामले पर संघ सरकार के रेल मंत्रालय के लेखापरीक्षा परिणाम शामिल हैं।

इस प्रतिवेदन में उल्लिखित मामले वह हैं जो अप्रैल 2014 से मार्च 2017 की अवधि हेतु नमूना जांच के दौरान देखे गये, साथ ही वह मामले जो पूर्व वर्षों में ध्यान में आये, लेकिन पूर्व लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में सूचित नहीं किये जा सके थे।

लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक द्वारा जारी लेखापरीक्षण मानकों के अनुसार की गई है।

विषय सूची

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
कार्यकारी सार		iii से xii
अध्याय 1 - प्रस्तावना		
स्टेशनों पर अवसंरचना	1.1	2
संगठनात्मक अवसंरचना	1.2	4
लेखापरीक्षा उद्देश्य	1.3	4
लेखापरीक्षा मापदण्ड	1.4	4
लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली, कार्यक्षेत्र तथा नमूना	1.5	4
आभार	1.6	6
अध्याय 2 - अवसंरचना तथा योजना		
रेलगाड़ियों के सहज आवागमन के लिए स्टेशनों पर अवसंरचना हेतु योजना	2.1	7
यात्री रेलगाड़ियों को संचालित करने के लिये स्टेशनों पर अवसंरचना की उपलब्धता तथा संवर्धन	2.2	9
अध्याय 3 - स्टेशनों पर मौजूदा कमियों/बाधाओं के कारण ट्रेनों का अवरोधन		
डिविजन द्वारा अनुरक्षित नियंत्रण डाटा के अनुसार स्टेशनों पर कुल अवरोधन	3.1	17
चयनित स्टेशनों और निकटवर्ती/पूर्ववर्ती स्टेशनों के ट्रेन सिग्नल रजिस्टरों के अनुसार स्टेशनों पर कुल अवरोधन	3.2	18
निकटवर्ती स्टेशनों पर नॉन-स्टॉप यात्री ट्रेनों को रोका जाना	3.3	19
ट्रेनों के मार्ग में अवरोधन	3.4	19
निर्धारित ठहराव समय की अपेक्षा अधिक ठहराव के कारण स्टेशन पर ट्रेनों का अवरोधन	3.5	20
प्लेटफॉर्म से वापस जाने वाली ट्रेनों द्वारा लाइन/प्लेटफॉर्म का अभिग्रहण	3.6	20
यात्रा समाप्ति वाली ट्रेनों के खाली रैकों द्वारा चालू लाइन का अभिग्रहण	3.7	21

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
दो स्टेशनों के बीच समान श्रेणी की अन्य ट्रेनों की तुलना में कुछ ट्रेनों का असामान्य अनुमत समय	3.8	21
अध्याय 4 - चयनित स्टेशनों पर अवसंरचना की पर्याप्तता और उपलब्धता		
इलाहाबाद	4.1	24
कानपुर सेन्ट्रल	4.2	29
मथुरा जंक्शन	4.3	33
पटना	4.4	36
मुगलसराय	4.5	41
इटारसी	4.6	45
भोपाल	4.7	49
अहमदाबाद	4.8	53
चेन्नई सेन्ट्रल	4.9	57
हावड़ा	4.10	63
जयपुर	4.11	66
नागपुर	4.12	69
नई दिल्ली और दिल्ली	4.13	74
विजयवाड़ा	4.14	78
अध्याय 5 - निष्कर्ष एवं सिफारिशें		
निष्कर्ष	5.1	83
सिफारिशें	5.2	85
अनुबंध	87-98	

कार्यकारी सार

भारतीय रेल 67,368 कि.मी और 7,349 स्टेशनों के रूट पर 121,407 कि.मी के ट्रैक सहित विश्व के बड़े रेल नेटवर्क में से एक है। वर्ष 2016-17 में, भारतीय रेल में प्रतिदिन 22.24 मिलियन यात्रियों ने यात्रा की और प्रतिदिन 13,329 पैसेंजर ट्रेने चलीं। यात्रियों और माल गाडियों हेतु बढ़ती मांग को पूरा करने को ध्यान में रखते हुये, स्टेशन/टर्मिनलों पर यातायात सुविधा का मौजूदा स्तर उन्नयन और संवर्धन एक निरंतर प्रक्रिया है। स्टेशन लाइन क्षमता में वृद्धि और प्रचालन के सक्षम प्रबंधन से संबंधित कार्य में पर्याप्त निवेश और समय पर कार्य पूर्ण करने से ट्रेनें समय पर चलेंगी; प्रचालन की क्षमता में वृद्धि होगी और ट्रेन/इंजनों के रूक जाने के कारण हानि को रोका जा सकेगा। स्टेशन पर अंकुलन मुक्त वाली लाइन, प्लेटफॉर्म और ट्रैकों की पर्याप्त संख्या और प्लेटफॉर्म की लंबाई, ट्रैकों की उचित इंटरलिंगिंग, स्टेब्लिंग और पैसेंजर ट्रेनों के रखरखाव के लिये पर्याप्त लाइनों और गति प्रतिबंध के बिना ट्रेनों के आवधिक मुक्त आवागमन पर काफी अधिक निर्भर करता है। लाइन में अंकुलन के कारण न केवल ट्रेनें रूकती हैं और समय पालन नहीं होता, बल्कि रोलिंग का भी इष्टतम प्रयोग होता है। ट्रेनों के अवरोधन के कारण यात्रियों को खराब गुणवत्ता सेवा प्राप्त होती है।

लेखापरीक्षा का उद्देश्य यह निर्धारित करने के लिये किया गया कि क्या चयनित स्टेशनों पर उपलब्ध अवसंरचना मौजूदा और अपेक्षित यातायात का भार संभालने हेतु पर्याप्त है, ट्रेनों के सुचारू और सफल संचालन में मौजूदा अवसंरचना में कमियों का क्या प्रभाव है और क्या इन स्टेशनों पर अधिक भीड़ के प्रबंधन में बाधाओं का पता लगाने और उस पर ध्यान देने हेतु पर्याप्त और प्रभावी कदम उठाये गये हैं। दस जोनल रेलवे के 15 स्टेशनों में जिनमें अत्यधिक यात्री आवागमन है, को लेखापरीक्षा हेतु नमूने के रूप में चयनित किया गया। लेखापरीक्षा ने ट्रेन सेवाओं पर आस-पास के स्टेशनों/मार्गस्थ/प्लेटफार्म पर ट्रेनों के अवरोधन के संबंध में अवसंरचना में कमियों के प्रभाव के विस्तृत अध्ययन के लिये एक महीने के डाटा (मार्च 2017) का विश्लेषण किया गया।

लेखापरीक्षा परिणाम

- महत्वपूर्ण गतिविधियों जैसे लंबी ट्रेनों में यात्रा करने वाले यात्रियों की चढ़ने/उतरने में सरलता प्रदान करने हेतु पर्याप्त लंबाई के प्लेटफॉर्म प्रदान करना, स्टेशनों पर ट्रेनों के रखरखाव और स्टेब्लिंग हेतु पर्याप्त सुविधा पर्याप्त यार्ड क्षमता प्रदान करना आदि, प्लेटफॉर्म पर ट्रेनों के समय पर आवागमन में महत्वपूर्ण रूप से

योगदान देता है। लेखापरीक्षा ने देखा कि यह गतिविधियां किसी भी स्टेशन के विकास/पुनर्विकास योजना का भाग नहीं हैं। स्टेशन की विकास/पुनर्विकास योजना मुख्य रूप से केवल स्टेशन परिसर और स्टेशनों में प्रवेश पर यात्रियों के लिये सुविधाओं पर ध्यान देती है न कि स्टेशनों पर आने/जाने वाली ट्रेनों का समय पर आवागमन सुनिश्चित करने के लिये और अवरोध और बाधा हटाने के लिये, जो कि यात्रियों को प्रदान की जाने वाली सुविधाओं की गुणवत्ता का अत्यधिक महत्वपूर्ण मानदंड होना चाहिये। **(पैरा 2.1)**

- 15 चयनित स्टेशनों में समय बीतने के साथ प्रतिदिन हैंडल की जाने वाली ट्रेनों की संख्या में काफी वृद्धि हुई है। तथापि, इन स्टेशनों पर हैंडल की जाने वाली ट्रेनों की बढ़ती संख्या के अनुरूप स्टेशनों पर प्लेटफॉर्म, वॉशिंग पिट लाईन तथा स्टेबलिंग लाईन जैसी अवसंरचना संवर्धित नहीं की गई। लेखापरीक्षा ने मार्च 2007, मार्च 2012 तथा मार्च 2017 के लिए इन स्टेशनों में हैंडल की गई ट्रेनों प्लेटफॉर्म, वॉशिंग पिट लाईन तथा स्टेबलिंग लाईनों के डाटा की समीक्षा की और पाया कि समय बीतने के साथ इन स्टेशनों पर हैंडल की जाने वाली ट्रेनों की संख्या में वृद्धि होने के अनुरूप स्टेशनों पर प्लेटफॉर्म वॉशिंग पिट लाईन तथा स्टेबलिंग पिट लाईन जैसी अवसंरचनाएं संवर्धित नहीं की गई।
 - 11 स्टेशनों नामतः पटना, मुगलसराय, नई दिल्ली, हावड़ा, जयपुर, भोपाल, इटारसी, अहमदाबाद, विजयवाड़ा, चैन्नई सेंट्रल, नागपुर, जहां मार्च 2012 तथा मार्च 2017 की अवसंरचना की उपलब्धता की जानकारी उपलब्ध थी, मार्च 2012 की तुलना में मार्च 2017 में आरंभ/समाप्त ट्रेनों की संख्या में 13 प्रतिशत (94 ट्रेन) की वृद्धि हुई। तथापि, इन 11 स्टेशनों में, इस अवधि के दौरान केवल दो पिट लाईन जोड़ी गई तथा स्टेबलिंग लाईन की संख्या समान रही।
 - उपरोक्त 11 स्टेशनों में मार्च 2012 की तुलना में मार्च 2017 में हैंडल की जाने वाली ट्रेनों (आरंभ/समाप्त/गुजरने वाली) की संख्या बढ़कर 176 (11 प्रतिशत) हो गई। तथापि, इस अवधि के दौरान केवल सात प्लेटफॉर्म (मुगलसराय (दो), इटारसी (एक) अहमदाबाद (तीन) तथा नागपुर (एक)) बनाए गए।
 - सात स्टेशनों नामतः पटना, मुगलसराय, हावड़ा, जयपुर, विजयवाड़ा चैन्नई सेंट्रल, नागपुर में लेखापरीक्षा ने मार्च 2012 तथा 2017 के अतिरिक्त मार्च 2007 की जानकारी की समीक्षा की। इन सात स्टेशनों में मार्च 2007 में आरंभ/समाप्त होने वाली ट्रेनों की संख्या 383 से बढ़कर मार्च 2017 में 540

हो गई अर्थात् प्रतिदिन 157 ट्रेन बढ़ गई। तथापि, इन दस वर्षों की अवधि के दौरान अर्थात् मार्च 2007 से इन सात स्टेशनों में वाशिंग पिट लाइन तथा स्टेबलिंग लाइन की संख्या समान रही।

- इन सात स्टेशनों में, इसी अवधि के दौरान हैंडल की गई कुल ट्रेनों की संख्या में 272 (34 प्रतिशत) ट्रेन प्रतिदिन की वृद्धि की तुलना में दस वर्षों (मार्च 2007 से मार्च 2017) की अवधि के दौरान केवल सात प्लेटफॉर्म (दस प्रतिशत) बढ़े।
- वाशिंग पिट लाइन और स्टेबलिंग लाइन की समुचित संख्या में अनुपलब्धता स्टेबलिंग/ वाशिंग पिट लाइन्स में शिफ्ट होने के लिए 'प्लेटफॉर्म पर प्रतीक्षा कर रही समाप्त हो चुकी ट्रेनों के अवरोधन तथा रखरखाव के बाद स्टेशनों से आरंभ होने वाली ट्रेनों के विलंब से शुरू होने के कारणों में से एक है। प्लेटफॉर्म की समुचित संख्या न होना आगामी स्टेशन/आउटर सिग्नल पर ट्रेनों के अवरोधन के लिए एक महत्वपूर्ण कारण था।
- मार्च 2017 को चयनित 15 स्टेशनों द्वारा हैंडल की जाने वाले 2436 ट्रेनों में से 638 ट्रेन प्रतिदिन 24 या अधिक कोच के साथ चलती हैं। अधिक लंबाई के इन ट्रेन रैकों को जगह देने के लिए समुचित लंबाई के प्लेटफॉर्म तथा समुचित सुविधाओं की स्टेबलिंग और वाशिंग पिट लाइन होनी चाहिए।
- चयनित 15 स्टेशनों पर, 164 प्लेटफॉर्मों में से, 100 प्लेटफॉर्मों की 24 या उससे अधिक कोच वाली ट्रेनों को हैंडल करने की क्षमता है। प्लेटफॉर्म की पर्याप्त क्षमता न होने के कारण, अधिक कोच वाली ट्रेनों को कम लंबाई वाले प्लेटफॉर्मों पर खड़ा करना पड़ा, जिसके कारण यात्रियों को चढ़ने/उतरने में असुविधा हुई।
- 79 पिट लाइनों और 63 स्टेबलिंग लाइनों में से, केवल 35 पिट लाइनों और 20 स्टेबलिंग लाइन पर 24 या उससे अधिक कोच वाली ट्रेन को खड़ा करने और रखरखाव करने की क्षमता है। इससे ट्रेनों के रखरखाव के लिये लिया गया समय बढ़ा और समयपालन प्रभावित हुआ।

(पैरा 2.2)

- मार्ग (प्लेटफॉर्म/लाइन) की अनुपलब्धता के कारण प्लेटफॉर्म में पहले से मौजूद ट्रेन के जाने तक ट्रेनों को आउटर सिग्नल या आस-पास के स्टेशनों पर रोकना पड़ा। लेखापरीक्षा ने मार्च 2017 के डाटा का विश्लेषण किया और चयनित स्टेशनों पर ट्रेनों का अत्यधिक अवरोधन पाया।

मार्च 2017 के दौरान विभिन्न कारणों से प्रति ट्रेन अवरोधन (मिनट में)								
स्टेशन	प्रतिदिन आने/ जाने वाली ट्रेनों की संख्या	गुजरने वाले ट्रेनों की संख्या	मालगाड़ियों के लिये आस-पास के स्टेशनों/ आउटर स्टेशनों पर अवरोधन	कोचिंग ट्रेनों हेतु आस-पास के स्टेशनों/ आउटर स्टेशनों पर अवरोधन	आउटर सिग्नल/ निकटतम स्टेशन से चयनित स्टेशन तक कोचिंग ट्रेनों का मार्ग अवरोधन	कोचिंग ट्रेनों का प्लेटफार्म पर अवरोधन (निर्धारित अवधि से अधिक अवरोध)	कोचिंग ट्रेनों का प्लेटफार्म पर अवरोधन (ट्रेन का गंतव्य स्टेशन पर पहुंचने के बाद 30 मिनट से अधिक)	स्टेशनों से ट्रेनों के चलने के कारण कोचिंग ट्रेनों का अवरोधन
पटना	100	59	29	19	11	14	28	46
मुगलसराय	28	112	21	20	18	10	16	30
नई दिल्ली	166	76	0	25	14	15	0	16
दिल्ली	186	77	0	24	18	13	0	23
कानपुर सेन्ट्रल	25	303	100	19	7	10	60	66
इलाहाबाद	18	172	31	23	6	17	102	60
मथुरा	10	180	34	15	13	7	26	74
हावड़ा	104	3	7	9	7	10	33	20
जयपुर	43	54	91	19	7	8	32	39
भोपाल	26	132	33	0	17	8	0	12
इटारसी	14	146	43	8	11	10	21	46
अहमदाबाद	84	58	28	0	6	7	56	10
विजयवाड़ा	72	122	75	24	10	11	21	21
चेन्नई सेन्ट्रल	138	19	0	17	4	0	44	6
नागपुर	20	102	59	22	6	12	60	28

- हावड़ा, भोपाल, इटारसी और अहमदाबाद को छोड़कर सभी चयनित स्टेशनों पर यात्री ट्रेनों को प्रति ट्रेन 15 मिनट से अधिक के लिये रोका गया। इन स्टेशनों पर, ट्रेनों को प्रति ट्रेन 15 से 25 मिनट के बीच रोका गया।
- मालगाड़ियों का अवरोधन समय काफी अधिक था और दिल्ली, नई दिल्ली, हावड़ा और चेन्नई सेन्ट्रल को छोड़कर सभी चयनित स्टेशनों पर प्रति मालगाड़ी 21 से 100 मिनट का अवरोधन समय था।
- पटना, मुगलसराय, नई दिल्ली, दिल्ली, मथुरा, भोपाल और इटारसी पहुंचने से पूर्व यात्री ट्रेनों को भी आउटर सिग्नल/निकट के स्टेशन पर 10 मिनट से अधिक के लिये मार्ग पर रोका गया।

- पटना, नई दिल्ली दिल्ली, इलाहाबाद, विजयवाड़ा और नागपुर में यात्री ट्रेनों को 10 मिनट से अधिक के लिये चयनित स्टेशनों पर अपने रूकने के समय से भी अधिक रोका गया।
- भोपाल, अहमदाबाद और चेन्नै सेन्ट्रल को छोड़कर सभी चयनित स्टेशनों पर यात्री ट्रेन चयनित स्टेशनों से 15 मिनट से अधिक और 74 मिनट तक के विलंब से चली।

(पैरा 3.1 से 3.6 तक)

स्टेशन-विशेष लेखापरीक्षा परिणाम नीचे दिये गये हैं:

- इलाहाबाद में, यद्यपि छिवकी स्टेशन को टर्मिनल स्टेशन के रूप में विकसित किया गया है और कुछ ट्रेनों को इस स्टेशन पर शिफ्ट किया गया है, अन्य वैकल्पिक स्टेशन (सूबेदारगंज और नैनी) को अभी विकसित किया जाना बाकी है। उपलब्ध वाशिंग पिट लाइनें स्टेब्लिंग लाइनें इलाहाबाद स्टेशन से शुरू/समाप्त होने वाली ट्रेनों के रखरखाव की आवश्यकताएँ पूर्ण करने के लिये भी पर्याप्त नहीं थीं। मार्च 2017 के दौरान, इलाहाबाद स्टेशन के आस-पास के स्टेशनों के बीच, 2261 ट्रेनों के संबंध में 48506 मिनटों का मार्ग अवरोधन था। 367 ट्रेनें समय सारणी में निर्धारित अपने नियत ठहराव समय से 6259 मिनट अधिक तक इलाहाबाद स्टेशन पर प्लेटफॉर्म पर रोकी गई।

(पैरा 4.1)

- कानपुर सेन्ट्रल स्टेशन प्रतिदिन 328 ट्रेनों को हैंडल करता है। 10 प्लेटफार्मों में से केवल पांच में 24 कोचों से अधिक कोच वाले ट्रेनों को हैंडल करने की क्षमता है। प्लेटफार्म की लंबाई कम होने के कारण, अधिक कोच वाली ट्रेनों को कम कोच क्षमता वाले प्लेटफॉर्मों पर रोकना पड़ा। मार्च 2017 के दौरान, कानपुर सेन्ट्रल स्टेशन के आस-पास के स्टेशनों के बीच, 2851 ट्रेनों के संबंध में 47121 मिनटों तक मार्ग अवरुद्ध हुआ था। मार्च 2017 के दौरान, कानपुर सेन्ट्रल स्टेशन पर प्लेटफार्म पर 2970 ट्रेनों के संबंध में 29813 मिनट का अधिक ठहराव हुआ।

(पैरा 4.2)

- मथुरा जंक्शन स्टेशन में प्रतिदिन लगभग 190 ट्रेनों को हैंडल करता है। 10 प्लेटफॉर्मों में से केवल पांच में 24 कोचों से अधिक कोच वाली ट्रेन को हैंडल करने की क्षमता है। मथुरा स्टेशन पर केवल दो वाशिंग पिट लाइन्स और एक स्टेब्लिंग लाइन हैं, जो 24 कोच या उससे अधिक कोच वाली ट्रेनों को हैंडल नहीं कर सकतीं। मथुरा स्टेशन को भीड़ मुक्त करने के लिये मथुरा स्टेशन के आस-पास नये स्टेशन/टर्मिनल के निर्माण का कोई प्रस्ताव नहीं था। मथुरा स्टेशन के

निकटतम स्टेशन के बीच, मार्च 2017 के दौरान 1660 ट्रेनों के संबंध में 12059 मिनटों का अवरोधन था। 160 ट्रेनें जो मथुरा स्टेशन से गुजरती हैं, मार्च 2017 के दौरान 161 घंटे रोके जाने के बाद विलंब से चलीं।

(पैरा 4.3)

- पटना स्टेशन प्रतिदिन लगभग 159 ट्रेनें हैंडल करता है। इस स्टेशन पर उपलब्ध दो वॉशिंग पिट लाइनों में से, केवल एक 24 या उससे अधिक कोचों वाली ट्रेन हैंडल कर सकती है। यद्यपि पटना स्टेशन पर हैंडल की जाने वाली ट्रेनों की संख्या पिछले कुछ वर्षों में कम हुई है और काफी ट्रेनों को दूसरे नजदीकी स्टेशनों से चलाया जा रहा है, फिर भी भीड़ रहती है। मार्च 2017 के दौरान पटना स्टेशन के नजदीकी स्टेशन पर प्रति ट्रेन औसत 19 मिनट का अवरोधन देखा गया। 637 ट्रेनें समय सारणी में निर्धारित अपने नियत ठहराव समय से 9181 मिनट अधिक तक पटना स्टेशन के प्लेटफॉर्मों पर रोकी गई थीं। प्लेटफॉर्म न. 08 में 24 कोच की ट्रेनों को हैंडल करने की क्षमता है जब पटना-गया लाइन से/को अप/डाउन सिग्नल प्राप्त होता है, लेकिन मेन लाइन की ट्रेनों के लिये, यह केवल 17 कोचों की ट्रेन को हैंडल कर सकता है। इस बाधा का समाधान करने के लिये कार्य पूरे प्रशासन द्वारा प्रस्तावित किया जाना अभी तक बाकी था।

(पैरा 4.4)

- मुगलसराय स्टेशन पर, आठ में से केवल चार प्लेटफॉर्मों में 24 या उससे अधिक कोचों की ट्रेनों को हैंडल करने की क्षमता है। प्लेटफॉर्म की लंबाई पर्याप्त न होने के कारण, अधिक कोच वाली ट्रेनों को कम कोच क्षमता वाले प्लेटफॉर्मों पर रोकना पड़ता है, जिसके कारण ट्रेन से चढ़ने और उतरने में यात्रियों को असुविधा होती है। “मुगलसराय में सभी प्लेटफॉर्म 24 कोच बनाने” का कार्य ठेका मई 2012 में दिया गया था, जिसे अभी पूरा किया जाना बाकी है। मार्च 2017 के दौरान, 84 घंटों के अवरोधन के बाद, मुगलसराय स्टेशन से 168 ट्रेनें विलंब से चलीं।

(पैरा 4.5)

- इटारसी स्टेशन के सभी प्लेटफॉर्म (सात) में 24 और उससे अधिक कोच वाली ट्रेनों को हैंडल करने की क्षमता है। भीड़ कम करने के लिये, इटारसी स्टेशन के आस-पास नये स्टेशन/टर्मिनल के निर्माण के लिये कोई प्रस्ताव नहीं किया गया था। मार्च 2017 के दौरान, 1343 ट्रेनों को समय सारणी में निर्धारित अपने नियत ठहराव समय से 12877 मिनट अधिक तक इटारसी स्टेशन में प्लेटफॉर्म पर रोका गया था। इसके अतिरिक्त, 76 ट्रेन जो इटारसी स्टेशन से चलती हैं, 59 घंटों तक रोकने के बाद, स्टेशन से विलंब से चलीं।

(पैरा 4.6)

- भोपाल स्टेशन से, अधिक संख्या में ट्रेने अर्थात प्रतिदिन 132 ट्रेने गुजरती हैं, इस स्टेशन पर केवल छह प्लेटफार्म हैं। मार्च 2017 के दौरान, भोपाल स्टेशन के आस-पास के स्टेशनों के बीच, 752 ट्रेनों के संबंध में 12771 मिनटों का मार्गस्थ अवरोधन था। 823 ट्रेनों के मामले में भोपाल स्टेशन में प्लेटफार्म पर 6593 मिनटों का अधिक ठहराव देखा गया था। 104 ट्रेनें जो भोपाल स्टेशन से चलती हैं, 20 घंटों के अवरोधन के बाद विलंब से चलीं। भोपाल स्टेशन पर कोई भी स्टेब्लिंग लाइन नहीं है, जिसके कारण पांच मेल/एक्सप्रेस ट्रेनें जो भोपाल स्टेशन पर समाप्त होती हैं को बिना प्राथमिक रखरखाव के वापस भेज दिया गया।

(पैरा 4.7)

- अहमदाबाद स्टेशन प्रतिदिन लगभग 142 ट्रेनों को हैंडल करता है और ट्रेनों को हैंडल करने के लिये 13 प्लेटफार्म हैं। इस स्टेशन पर 11 वॉशिंग पिट लाइन और 11 स्टेब्लिंग लाइन्स हैं। अहमदाबाद स्टेशन के नजदीकी स्टेशनों/ आउटर सिग्नलों पर यात्री ट्रेनों में कोई भी अवरोधन नहीं देखा गया था। तथापि, मार्च 2017 के दौरान 512 ट्रेनें समय सारणी में निर्धारित अपने नियत ठहराव समय से 3375 मिनट अधिक तक अहमदाबाद स्टेशन में प्लेटफार्म पर रोकी गईं। इसके अतिरिक्त, 497 ट्रेनें जो अहमदाबाद स्टेशन से चलती हैं, 83 घंटे रोके जाने के बाद अहमदाबाद स्टेशन से विलंब से चलीं। अहमदाबाद स्टेशन को भीड़ मुक्त करने के लिये, रेलवे ने साबरमती (अहमदाबाद जंक्शन से 6 कि.मी) में दूसरा कोचिंग टर्मिनल विकसित करने की योजना बनाई (2013-14), जिसे अभी पूर्ण किया जाना बाकी है।

(पैरा 4.8)

- चेन्नै सेन्ट्रल (एमएस), टर्मिनल स्टेशन, औसतन प्रतिदिन 157 ट्रेनें हैंडल करता है और उपमहानगरीय टर्मिनल (एमएसएस) औसत प्रतिदिन लगभग 215 आने और जाने वाली ट्रेनों को हैंडल करता है। यद्यपि एमएस और एमएसएस अलग-अलग कॉरिडोर से ट्रेन सेवाओं को हैंडल करते हैं, चेन्नै सेन्ट्रल से यातायात की प्रत्येक दिशा के लिये विशेष ट्रैक उपलब्ध नहीं थे, क्योंकि यह सभी लाइनें, चेन्नै सेन्ट्रल से 2.2 कि.मी दूर स्थित बेसिन ब्रिज जंक्शन पर एक साथ मिलती हैं जिससे मार्गावरोध होता है। मार्च 2017 के दौरान चेन्नै सेन्ट्रल स्टेशन के आस-पास के स्टेशन के बीच 256 ट्रेनों के संबंध में 988 मिनटों का मार्गस्थ अवरोधन था। 3605 ट्रेनें जो चेन्नै सेन्ट्रल स्टेशन से चलती हैं, 370 घंटों से अवरोधन के बाद, स्टेशन से विलंब से चलीं।

- हावड़ा स्टेशन पर कुल 22 प्लेटफार्म में से, केवल 10 प्लेटफार्म में 24 या अधिक कोच वाली ट्रेनों को हैंडल करने की क्षमता है। अधिक कोच क्षमता वाली ट्रेन को कम कोच क्षमता वाले प्लेटफार्म पर रोकना पड़ता है, जिसके कारण यात्रियों को असुविधा होती है। मार्च 2017 के दौरान 54 ट्रेनें समय सारणी में निर्धारित नियत ठहराव समय से 524 मिनट अधिक तक हावड़ा स्टेशन पर रोकी गई थीं। 118 ट्रेनें जो हावड़ा से चलती हैं, 39 घंटों के अवरोधन के बाद, हावड़ा स्टेशन से विलंब से चलीं। “हावड़ा में नया प्लेटफार्म नंबर 24” कार्य वर्ष 2015-16 में स्वीकृत किया गया था, लेकिन विस्तृत अनुमान को अभी अंतिम रूप दिया जाना बाकी है।

(पैरा 4.10)

- जयपुर स्टेशन 97 ट्रेनें हैंडल करता है, लेकिन यहाँ केवल छह प्लेटफार्म हैं, जिसके कारण आने वाली ट्रेनों में अवरोधन होता है। जयपुर स्टेशन के आस-पास के स्टेशनों के बीच, 304 ट्रेनों के संबंध में 2161 मिनटों का मार्गस्थ अवरोधन था। मार्च 2017 के दौरान, जयपुर स्टेशन में प्लेटफार्म पर 1270 ट्रेनों के संबंध में 10349 मिनटों का अधिक ठहराव था। 335 ट्रेनें जो जयपुर स्टेशन से चलती हैं, 219 घंटों के अवरोधन के बाद, जयपुर स्टेशन से विलंब से चलीं। जयपुर पर भीड़ कम करने के लिये, खटीपुरा, जयपुर के नजदीकी स्टेशन पर आधुनिक सुविधाओं वाले बड़े यात्री टर्मिनल के निर्माण के लिये अक्टूबर 2015 में प्रस्ताव दिया गया था, जिसके लिये विस्तृत अनुमान तैयार किया जाना बाकी है।

(पैरा 4.11)

- नागपुर स्टेशन, आठ प्लेटफॉर्मों पर प्रतिदिन लगभग 122 ट्रेनें हैंडल करता है। पिछले तीन वर्षों के दौरान इस स्टेशन पर एक और प्लेटफार्म बनाया गया है। मार्च 2017 के दौरान, नागपुर के आस-पास के स्टेशनों के बीच 569 ट्रेनों के संबंध में 3634 मिनटों का मार्गस्थ अवरोधन हुआ था। 522 ट्रेनें, अपने निर्धारित नियत ठहराव समय से 6275 मिनट अधिक तक नागपुर स्टेशन में प्लेटफॉर्म पर रोकी गई थीं। नागपुर स्टेशन में भीड़ कम करने के लिये वर्ष 2016-17 के दौरान अजनी स्टेशन के विकास के लिये स्वीकृति दी गई थी, लेकिन विस्तृत आकलन स्वीकृत किया जाना बाकी था (नवम्बर 2017)। 24 कोचों के लिये प्लेटफार्म नंबर 4, 5 और 7 के विस्तार का कार्य वर्ष 2013-14 में नागपुर डिविजन के मंडल प्राधिकारी द्वारा प्रस्तावित किया गया था, उसे अंतिम कार्य कार्यक्रम में शामिल नहीं किया गया था।

(पैरा 4.12)

- नई दिल्ली स्टेशन लगभग 242 ट्रेनों को हैंडल करता है और दिल्ली स्टेशन प्रतिदिन 263 ट्रेनों को हैंडल करता है। पिछले तीन सालों के दौरान, इन दोनों स्टेशनों पर हैंडल की जाने वाली ट्रेनों की संख्या प्रति स्टेशन 14 अधिक हो गई। दिल्ली स्टेशन पर, 16 प्लेटफार्म में से, केवल पांच 24 या अधिक कोचों की ट्रेन को हैंडल कर सकते हैं। नई दिल्ली और दिल्ली स्टेशन पर भीड़ कम करने के लिये आनंद विहार टर्मिनल का विकास किया गया था (चरण I -2009 में तीन प्लेटफॉर्म और चरण II - 2015 में चार प्लेटफॉर्म)। मार्च 2017 के दौरान, नई दिल्ली और दिल्ली स्टेशनों पर क्रमशः 289 और 474 ट्रेनें अपने नियत ठहराव समय से क्रमशः 4301 मिनट और 6110 मिनट अधिक तक रोकी गई थीं। 154 ट्रेनें, जो नई दिल्ली से चलती हैं, 46 घंटे अवरोधन के बाद स्टेशन से विलंब से चलीं। दिल्ली स्टेशन पर, 269 घंटों के अवरोधन के बाद 707 ट्रेनें विलंब से चलीं।

(पैरा 4.13)

- विजयवाड़ा स्टेशन प्रतिदिन लगभग 194 ट्रेनें हैंडल करता है, प्रतिदिन इस स्टेशन में लगभग 72 ट्रेनों का आगमन/प्रस्थान होता है। तथापि, इस स्टेशन में केवल पांच वाशिंग पिट लाइन हैं, जिनमें से केवल तीन 24 या अधिक कोचों वाली ट्रेनों को हैंडल कर सकती हैं। इस स्टेशन पर कोई भी स्टेब्लिंग लाइन नहीं है। 2014-17 के दौरान विजयवाड़ा स्टेशन पर भीड़ कम करने के लिये नये टर्मिनल स्टेशन के निर्माण हेतु कोई प्रस्ताव नहीं था। मार्च 2017 के दौरान, विजयवाड़ा स्टेशन के आस-पास के स्टेशनों के बीच, 1162 ट्रेनों के संबंध में 11575 मिनटों का मार्गस्थ अवरोधन था। 518 ट्रेनें जो विजयवाड़ा स्टेशन से चलती हैं, 178 घंटों तक रोके जाने के बाद, स्टेशन से विलंब से चलीं। 24 कोचों को हैंडल करने के लिये इन दो प्लेटफार्म (संख्या 2 और 3) के विस्तार का कार्य सितंबर 2015 को शुरू किया गया था और दिसम्बर 2016 तक पूर्ण होना निर्धारित था, जो मार्च 2017 तक प्रगति पर था।

(पैरा 4.14)

सिफारिशें

1. सभी जोनल रेलवे को भारी यात्री यातायात वाले स्टेशनों के लिए व्यापक मास्टर प्लान बनाने, स्टेशन लाईन क्षमता के अवरोधकों की पहचान करने तथा इन अवरोधकों को प्राथमिकता से हल करने के उपाय करने की आवश्यकता है। वे विभिन्न स्टेशनों पर ट्रैफिक के पैटर्न के अनुसार अवसंरचना, जैसे कि प्लेटफॉर्म की संख्या, प्लेटफॉर्म की लंबाई, पिट लाइन, स्टेब्लिंग लाईन 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 ट्रैफिक 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 लाईन 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 लाईन 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।

अध्याय 1 प्रस्तावना

भारतीय रेल 67,368 कि.मी और 7,349 स्टेशनों के रूट पर 121,407 कि.मी के ट्रैक सहित विश्व के बड़े रेल नेटवर्क में से एक है। 2016-17 में, भारतीय रेल ने प्रतिदिन 22.24 मिलियन यात्रियों को वहन किया तथा प्रतिदिन 13329 यात्री रेलगाड़ियाँ चलाई। अधिकतर रेलवे स्टेशन 100 वर्ष पूर्व बनाए गए थे तथा उनकी संरचना सीमित तथा पुरानी है जिसे निरंतर बढ़ते यात्री ट्रैफिक को संचालित करना अपेक्षित होता है। यात्रियों तथा माल ट्रैफिक की बढ़ती मांग को संचालित करने के उद्देश्य से, स्टेशन/टर्मिनल पर यात्री सुविधाओं का मौजूदा स्तर उन्नयन तथा संवर्धन एक निरंतर प्रक्रिया है। स्टेशनों, टर्मिनलों, लाइनों तथा यार्डों की पर्याप्त हैंडलिंग क्षमता, मार्ग में ट्रैक की इंटरलॉकिंग (आरआरआई) भारतीय रेल पर समयबद्ध तथा पर्याप्त रेल परिचालनों के लिए महत्वपूर्ण घटक है। स्टेशन लाइन क्षमता के संवर्धन तथा परिचालनों के पर्याप्त संचालन से संबंधित कार्य के लिए पर्याप्त निवेश तथा संचालन की कुशल प्रबंधन के परिणामस्वरूप रेलगाड़ियों का समय पर परिचालन किया जा सकता है, परिचालन क्षमता में वृद्धि तथा रेलगाड़ी/इंजनों के अवरोधन की वजह से कम हानि होनी है।

स्टेशन पर अंकुलन मुक्त स्टेशन लाइन प्रमुख रूप से प्लेटफॉर्म और ट्रैकों की पर्याप्त संख्या तथा लम्बाई, ट्रैको की उचित इंटरलॉकिंग, यात्री रेलगाड़ियों के स्टेब्लिंग तथा अनुरक्षण के लिए पर्याप्त लाइनें तथा किसी स्थाई गति प्रतिबंधों के बिना रेलगाड़ियों के बाधा रहित आवागमन जैसे कारको पर निर्भर होती है। रेलगाड़ियों के सहज परिचालन के लिए अंकुलन मुक्त स्टेशन लाइने सुनिश्चित करके, रेलवे अपने यात्रियों को पर्याप्त तथा सामयिक सेवाएं प्रदान कर सकता है। अंकुलन के प्रति प्रथम उपाय, योजना बनाकर रेलगाड़ियों के असामान्य/अनावश्यक अवरोधन के कारण हुई बाधाओं को उजागर करने के लिए उचित सर्वेक्षण और उन्हें समयबद्ध तरीके से हटाना है।

लाइन अंकुलन का परिणाम केवल रेलगाड़ी परिचालनों में विलम्ब तथा समयबद्धता की हानि ही नहीं है अपितु इससे रेलगाड़ियों का अवरोधन तथा रॉलिंग स्टॉक का उप-इष्टतम उपयोग भी होगा। रेलगाड़ियों के अवरोधन के परिणामस्वरूप उद्गम स्टेशनों से आरम्भ होकर/समय-सारणी में निर्धारित समय के बाद गन्तव्य स्टेशनों पर पहुँच कर यात्रियों को खराब गुणवत्ता सेवा प्राप्त हुई। वर्णित प्रावधान¹ बताते हैं कि “चूँकि स्टेशन तथा उनके आस-पास के क्षेत्र रेलवे तथा अपने यात्रियों के बीच सम्पर्क के प्रथम बिन्दु है, अतः यात्रियों को उनकी पर्याप्तता, गुणवत्ता तथा अनुरक्षण के संदर्भ में यात्रियों को प्रदान की गई सुविधाओं को

¹ भारतीय रेल निर्माण कार्य नियमावली का पैरा 401

विशेष महत्व देना अपेक्षित है। स्टेशनों के प्रावधान/संवर्धन के लिए योजना बनाते समय यात्री ट्रेफिक के मत से स्टेशन को उचित महत्व दिया जाना आवश्यक है।”

1.1 स्टेशनों पर अवसंरचना

क. प्लेटफॉर्म

किसी स्टेशन पर रेलगाड़ी की निरन्तरता/आवागमन के संदर्भ में **प्लेटफॉर्म/लाइनों** की संख्या में पर्याप्तता ट्रेफिक के समय पर परिचालन के लिए महत्वपूर्ण है। ट्रेको तथा प्लेटफॉर्म की पर्याप्त संख्या तथा कोचों की अधिक संख्या के साथ रेलगाड़ियों को समायोजित करने के लिए पर्याप्त लम्बाई के साथ प्लेटफॉर्म की उपलब्धता आदि ट्रेफिक की सहज संचालन के लिए आवश्यक घटक है।

2012-17 समयावधि हेतु 2016-17 में 11,700 मिलियन से अधिक प्रस्तावित नए यात्रियों को ध्यान में रखते हुए, रेलवे ने प्रमुख शहरों के उपनगरीय क्षेत्रों में वैकल्पिक टर्मिनलों के विकास के माध्यम से भीड़-भाड़ वाले प्रमुख यात्री टर्मिनलों को अंकुलन मुक्त करने के लिए कार्यनीति बनाने पर विचार किया। भारतीय रेल विजन 2020 ने बढ़ती यात्री सेवाओं की मांग को पूरा करने के लिए टर्मिनल क्षमता बढ़ाने पर भी विचार किया। तदनुसार, जुड़े हुए/समीप के स्टेशनों को मौजूदा टर्मिनलों/स्टेशनों की भीड़-भाड़ कम करने के लिए नए टर्मिनलों/स्टेशनों के रूप में विकसित निर्धारित किया गया।

ख. वाशिंग पिट लाइन तथा स्टेब्लिंग लाइन

वाशिंग पिट लाइनों तथा स्टेब्लिंग लाइनों जैसे उद्गम तथा गन्तव्य स्थल स्टेशनों पर रेलगाड़ी अनुरक्षण के लिए पर्याप्त सुविधाएं अपेक्षित हैं जो स्टेशनों पर अवसंरचना आवश्यकता का एक महत्वपूर्ण भाग भी हैं।

पिट लाइनें ट्रेक पर बेस पर खुले डम्पिंग पिट के साथ वाशिंग लाइनें हैं। इन्हें अगली यात्रा के लिए कम्पार्टमेंट सफाई तथा अनुरक्षण के लिए उपयोग

किया जाता है। इन पिट लाइनों को के सब प्रकार की सीवरेज जल (वॉशरूम एवं कोच इन्टिरियर सफाई) को निकालने तथा कोच बेस पार्टों की सम्पूर्ण जांच एवं मरम्मत के लिए उपयोग किया जाता है। प्रत्येक रेलगाड़ी को अपनी अगली यात्रा आरम्भ करने से पूर्व साफ किया जाना अपेक्षित है। स्टेशनों पर/ आस-पास पिट लाइनों की उपलब्धता रेलगाड़ियों की खाली ढुलाई को कम करेगी, जोकि स्टेशनों पर इन लाइनों की अनुपलब्धता के कारण होती है तथा रैकों को अनुरक्षण के लिए यार्ड में करना पड़ता है।



आकृति 1.1: वाशिंग पिट लाइन

स्टेब्लिंग लाइन परिचालन लाइनें हैं जहां खाली रेलगाड़ियां आगमन पर 'वाशिंग लाइनों' पर दूसरी पटरी पर ले जाने के लिए अपनी बारी का इंतजार करती हैं और वहां से कैरिज तथा वैगन जांच पिट लाइनों पर ले जाया जाता है। **स्टेब्लिंग यार्ड** वह है जहां रैकों को अगली रेलगाड़ी सर्विस करवाने से पूर्व होम यार्ड से दूर (सामान्य तौर पर किसी अनुरक्षण के बिना) एकत्रित किया जाता है। इसका उद्देश्य रेलगाड़ियों के परिचालन के लिए प्रमुख लाइन को मुक्त करना है।

ग. संकेतन प्रणाली - ट्रैको की इन्टरलॉकिंग (पैनल इन्टरलॉकिंग/मार्ग रिले इन्टरलॉकिंग)

रूट रिले इन्टरलॉकिंग (आरआरआई) बड़े तथा व्यस्त स्टेशनों में उपयुक्त प्रणाली है जो अधिक संख्या में रेलगाड़ियों को प्रबंधित करती है। इस प्रणाली में स्टेशन के माध्यम से सम्पूर्ण मार्ग का चयन किया जा सकता है तथा मार्ग के साथ जुड़े सभी बिन्दु तथा संकेतो को प्राप्त करने, धारण करने, अवरूद्ध करने अथवा प्रेषित रेलगाड़ियों के लिए स्विच द्वारा एक बार सेट किया जा सकता है। इसे सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए डिजाइन किया गया है। प्रणाली को ऐसे बनाया गया है कि संकेतो को केवल रेलगाड़ी के लिए सेट बिन्दुओं सहित मार्ग स्थापित करने तथा एलसी गेट के बन्द होने आदि को उचित प्रकार से पूर्ण करने के पश्चात् चालू किया जाए। इसके अलावा, यह रेलगाड़ियों का बाधा मुक्त आवागमन सुनिश्चित करता है। स्वचालित संकेतन प्रणाली अंकुलन को कम करने तथा रेलगाड़ियों के सहज आवागमन को सुनिश्चित करने के लिए अधिक प्रभावी उपायों में से एक है।



आकृति 1.2: संकेतक प्रणाली

घ. रेलवे यार्ड

रेलवे यार्ड रेलगाड़ियों के संग्रह, वर्गीकरण अथवा लदान/उत्तराई के लिए रेल ट्रैक की जटिल शृंखला है। रेल ट्रैक में प्रमुख लाइन से रॉलिंग स्टॉक को खड़ा रखने के लिए कई समानांतर ट्रैक होते हैं ताकि वे ट्रैफिक के प्रवाह को बाधित न करें। यार्ड रिमॉडलिंग कार्य में नवीनतम तकनीकी के साथ ट्रैक की इन्टरलॉकिंग का कार्य, क्षमता संवर्धन आदि सम्मिलित हो सकते हैं। इस स्थान को



आकृति 1.3: रेलवे यार्ड

कोचो की वाशिंग, मरम्मत तथा अनुरक्षण के लिए भी उपयोग किया जा सकता है।

1.2 संगठनात्मक अवसंरचना

परिचालन विभाग रेलगाड़ियों तथा इंजनों के आवागमन, सभी लाइन क्षमता संवर्धन कार्यों को मॉनीटर करने के लिए उत्तरदायी है, इंजीनियरिंग विभाग सभी ओपन लाइन सिविल इंजीनियरिंग कार्यों, अवसंरचनात्मक विकास तथा ट्रेको के अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी है, विद्युतीय विभाग विद्युत के सृजन, खरीद तथा आवंटन, विद्युतीय उपकरण तथा विद्युतीय रॉलिंग स्टॉक के अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी है तथा रेलवे का संकेत तथा दूरसंचार विभाग रेलगाड़ियों के आवागमन के लिए अपेक्षित संकेतन तथा दूरसंचार सुविधाएं प्रदान करता है।

1.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

अध्ययन को लेखापरीक्षा उद्देश्य के साथ यह निर्धारित करने के लिए किया गया था कि क्या चयनित स्टेशनों पर उपलब्ध अवसंरचना वर्तमान तथा अपेक्षित ट्रैफिक भार को संचालित करने के लिए पर्याप्त है, रेलगाड़ियों के सहज तथा कुशल प्रचालन पर उपलब्ध अवसंरचना में कमियों का क्या प्रभाव है तथा क्या इन स्टेशनों पर ट्रैफिक भार को संचालित करने में बाधाओं को पहचानने तथा संबोधित करने के लिए पर्याप्त तथा प्रभावी कदम उठाए गए हैं।

1.4 लेखापरीक्षा मानदण्ड

लेखापरीक्षा मानदण्डों के संसाधनों में निम्नलिखित में वर्णित नियम/प्रावधान/निर्देश सम्मिलित थे

- इंजीनियरिंग विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता
- भारतीय रेल हेतु परिचालन नियमावली
- भारतीय रेल वित्त संहिता खण्ड
- स्टेशन लाइन क्षमता/स्टेशनों पर ट्रैफिक सुविधा/विश्व श्रेणी स्टेशन के विकास के संवर्धन के संबंध में रेलवे बोर्ड/क्षेत्रीय रेलवे द्वारा जारी दिशा/निर्देश।

1.5 लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली, कार्यक्षेत्र तथा नमूना

लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली में क्षेत्रीय मुख्यालय कार्यालय, डिविजन कार्यालयों तथा विस्तृत लेखापरीक्षा के लिए चयनित स्टेशनों पर अभिलेखों की जांच की गयी। समीक्षा ने स्टेशनों पर ट्रैफिक का प्रबंध करने में कमियों/बाधाओं के निर्धारण, रेलगाड़ियों के सहज प्रचालन पर इन कमियों/बाधाओं का प्रभाव तथा इन कमियों/बाधाओं को सम्बोधित करने के लिए की गई कार्रवाई से संबंधित मामलों को कवर किया।

अधिक यात्री ट्रैफिक के साथ मार्गों पर आने वाले 10 क्षेत्रीय रेलवे के 12 डिविजनो के तहत कुल 15 स्टेशनों को लेखापरीक्षा के लिए नमूने में चयनित किया गया। इन चयनित स्टेशनों

के संदर्भ में 2014-15 से 2016-17 तक की तीन वर्षों की अवधि से संबंधित सूचना व रिकॉर्ड तथा डाटा का अध्ययन किया गया, जो महत्वपूर्ण मात्रा में यात्री ट्रैफिक को संचालित करते हैं। काफी रेलगाड़ियां इन स्टेशनों पर आरम्भ/समापन के साथ-साथ इनसे गुजरती हैं। लेखापरीक्षा ने रेलगाड़ी सेवाओं पर कमियों के प्रभाव का विस्तृत अध्ययन करने के लिए एक माह के डाटा (मार्च 2017) का विश्लेषण किया। नमूनों का विवरण नीचे दिया गया है:

तालिका 1.1 - चयनित नमूने का विवरण						
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	डिविजन	स्टेशन	प्रति दिन उदगम/समाप्त रेलगाड़ियों की संख्या	प्रतिदिन गुजर रही रेलगाड़ियों की संख्या	संलग्न/ पूर्ववर्ती स्टेशन
1	पूर्व मध्य	दानापुर	पटना	100	59	दानापुर, फुलवारी शरीफ, सचिवालय हॉल्ट, परसा बाजार, राजेंद्रनगर टर्मिनल
2		मुगलसराय	मुगलसराय	28	112	कुछमन, पूर्व आउटर केबिन मुगलसराय, गंजखवाजा, चन्दौली मझवर
3	उत्तर	दिल्ली	नई दिल्ली	166	76	तिलक ब्रिज, दिल्ली, दिल्ली सराय रोहिल्ला
4			दिल्ली	186	77	सब्जी मंडी, दिल्ली किशन गंज, दिल्ली सराय रोहिल्ला, दिल्ली शाहदरा जंक्शन
5	उत्तर मध्य	इलाहाबाद	कानपुर	25	303	पांकी, कानपुर अनवरगंज, कानपुर ब्रिज, चंदारी
6			इलाहाबाद	18	172	नैनी, दुबरफसथसनी, सूबेदारगंज, इलाहाबाद सिटी
7		आगरा	मथुरा	10	180	भैंसा, भूतेश्वर, मथुरा कैंट., मुरहैशी रामपुर, बाद
8	पूर्वी	हावड़ा	हावड़ा	104	03	छंटाई यार्ड केबिन, लिलुआ, बेलूर
9	उत्तर पश्चिमी	जयपुर	जयपुर	43	54	आउटर सिगनल जयपुर, दुर्गापुरा, गांधीनगर, कनकपुरा
10	पश्चिम	भोपाल	भोपाल	26	132	हबीबगंज, विदिशा, निशातपुरा, बैरागढ
11	मध्य		इटारसी	14	146	पिपरिया, होशंगाबाद, दुलेरिया, घोरदोंगरी
12	पश्चिमी	अहमदाबाद	अहमदाबाद	84	58	वात्वा, साबरमती, कांकरीया साउथ केबिन, साबरमती ए केबिन
13	दक्षिण मध्य	विजयवाड़ा	विजयवाड़ा	72	122	रायनपदु, कृष्णा नहर जंक्शन, रामवरपदु, गुनादला
14	दक्षिण	चेन्नई	चेन्नई सेंट्रल	138	19	बेसिन ब्रिज जंक्शन
15	केंद्रीय	नागपुर	नागपुर	20	102	अजनी, गोधनी, इटावरी, कलुम्ना
				1034	1615	

क्षेत्रीय स्तर पर एन्ट्री तथा एग्जिट कान्फ्रेंस आयोजित की गई थी तथा स्टेशन विशिष्ट लेखापरीक्षा निष्कर्षों की चर्चा क्षेत्रीय रेल प्रशासन के साथ की गई थी। लेखापरीक्षा निष्कर्षों तथा सिफारिशों की चर्चा 23 मार्च 2018 को रेलवे बोर्ड में भी की गई। उनका उत्तर रिपोर्ट में उपयुक्त रूप से सम्मिलित किया गया है।

रिपोर्ट में लेखापरीक्षा निष्कर्ष 10 क्षेत्रीय रेलवे की 15 चयनित स्टेशनों के निरीक्षणों पर आधारित है। इस लेखापरीक्षा का मूल उद्देश्य चयनित स्टेशनों पर बुनियादी ढांचों पर अवरोधों की पहचान करना था, जो लाइनों पर अंकुलन का कारण बनता है और ट्रेन परिचालन की दक्षता पर प्रभाव पड़ता है। इस प्रकार, कमियां और अवरोध विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे के अन्य स्टेशनों में भी हो सकती है। इन्हें भारतीय रेलवे द्वारा ध्यान रखने की आवश्यकता है, जिससे स्टेशनों को उचित प्राथमिकता दी जा रही है जहां समस्या काफी गंभीर है।

1.6 आभार

लेखापरीक्षा क्षेत्रीय लेखापरीक्षा के दौरान रेलवे बोर्ड तथा क्षेत्रीय रेल प्रशासन द्वारा दिए गए सहयोग का आभार व्यक्त करती है।

अध्याय 2

अवसरंचना तथा योजना

लेखापरीक्षा ने दस क्षेत्रीय रेलवे पर चयनित 15 स्टेशनों पर मौजूदा सुविधाओं/अवसरंचना की पर्याप्तता की जांच की और उनके उपयोग तथा रेलगाड़ी सेवाओं पर इन सुविधाओं/अवसरंचनाओं में अभावो के प्रभाव का अध्ययन किया। लेखापरीक्षा ने उन बाधाओं, जिनसे लाइन पर अंकुलन हुई तथा रेलवे द्वारा लाइन अंकुलन को कम करने के लिए की गई कार्रवाई का भी विश्लेषण किया। लेखापरीक्षा ने अवसरंचना/सुविधाओं, बाधाओं के मामलों तथा अन्तर स्टेशन तुलना तथा कार्य के क्रियान्वयन का भी विश्लेषण किया, जिनकी चर्चा अध्याय 2 और 3 में की गई। स्टेशन विशिष्ट मामलों की चर्चा अध्याय 4 में की गई।

2.1 रेलगाड़ियों के सहज आवागमन के लिए स्टेशनों पर अवसरंचना हेतु योजना

रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों को बेहतर सुविधाएं प्रदान करने के लिए स्टेशनों के विकास के लिए भारतीय रेल ने एक ढांचे की अवधारणा की है। इसके प्रति, रेलवे बोर्ड ने सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के माध्यम से विश्व श्रेणी स्टेशनों के विकास के लिए समय-समय पर निर्देश जारी किए हैं। विश्व श्रेणी स्टेशनों की परियोजना का प्रमुख उद्देश्य स्टेशनों पर रेलवे यात्रियों को उन्हे शहरी आइकन तथा शहरो के मानक धारको में बदलकर श्रेष्ठ सेवाएं प्रदान करना है। एक विशेष प्रयोजन कम्पनी अर्थात भारतीय रेलवे स्टेशन विकास निगम लिमिटेड² (आईआरएसडीसी) को स्टेशनों के विकास/पुनः विकास के प्रयोजन हेतु विशेष रूप से सम्मिलित किया गया है (अप्रैल 2012)। आईआरएसडीसी द्वारा स्टेशनों के पुनर्विकास के कार्यक्षेत्र में स्टेशन बिल्डिंग प्लेटफॉर्म सतह, परिचारित क्षेत्रों आदि के पुनः विकास सहित नए निर्माण/नवीकरण द्वारा बेहतर मानको के लिए यात्री सुविधाओं के स्तर को बढ़ाना सम्मिलित है ताकि यात्रियों की आवश्यकताओं का पूरा किया जा सके। इसमें रेलवे भूमि के रियल एस्टेट का विकास तथा उसका वाणिज्यिक उपयोग भी शामिल है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि स्टेशनों के विकास/पुनः विकास के लिए गतिविधियों में स्टेशन बिल्डिंग, स्टेशन सुविधाओं अर्थात टिकट काउंटेर्स तथा वेंडिंग मशीन, क्लॉक रूम, वेटिंग रूम, पब्लिक सम्बोधन तथा सूचना प्रणाली, लिफ्ट, सीढ़ियां तथा एस्कलेटर, संकेत प्रणाली पार्किंग तथा परिवहन हेतु सुविधाएं, दुकान आदि सहित स्टेशनों पर यात्रियों के लिए उपलब्ध कराई जाने वाली सभी सुविधाएं सम्मिलित है। तथापि ऐसी परियोजनाओं का कार्यक्षेत्र उन स्टेशनों के ट्रैक, एसएंडटी, विद्युत तथा रेलवे परिचालनों से संबंधित विभिन्न कार्यों की आवश्यकता को छोड़ देता है, जिनकी यात्रियों को प्रदान की जा रही सेवाओं की गुणवत्ता पर असर होता है जैसे की अनुपयुक्त तथा अनावश्यक विलम्बों के बिना रेलगाड़ियों के समय पर आगमन तथा

² आईआरसीओएन इंटरनेशनल लि. तथा रेल लैंड डेवलेपमेंट अथोरिटी का एक संयुक्त उद्यम

प्रस्थान। इस तरह अधिक लम्बाई के साथ रेलगाड़ियों में यात्रा करने वाले यात्रियों के आराम से चढ़ने/उतरने की सुविधा के लिए पर्याप्त लम्बाई वाले प्लेटफॉर्म प्रदान करने, स्टेशन पर रेलगाड़ियों की स्टेब्लिंग तथा अनुरक्षण के लिए पर्याप्त सुविधाएं प्रदान करने, पर्याप्त यार्ड क्षमता आदि जैसी महत्वपूर्ण गतिविधियां जो प्लेटफॉर्म पर रेलगाड़ियों के समय पर आगमन तथा प्रस्थान में महत्वपूर्ण सहयोग देती है, का स्टेशन विकास/पुनः विकास योजनाओं का कोई हिस्सा नहीं है। ये योजनाएं प्रमुख रूप से केवल स्टेशनों पर दी जाने वाली यात्री सुविधाओं और स्टेशन को सम्बोधित करती है तथा स्टेशनों तक/से रेलगाड़ियों के समय पर आगमन तथा प्रस्थान को सुनिश्चित करने के लिए बाधाओं और रूकावटों को हटाने को नहीं, जो यात्रियों को प्रदान की जा रही सेवाओं की गुणवत्ता के अधिक महत्वपूर्ण मानदण्डों में से एक होना चाहिए।

लेखापरीक्षा ने 15 चयनित स्टेशनों के संदर्भ में अभिलेखों की समीक्षा की तथा यह पाया कि किसी भी स्टेशन में उन रूकावटों/बाधाओं को सम्बोधित करने के लिए स्टेशन पर अवसंरचना प्रदान करने हेतु मास्टर योजना नहीं बनाई गई है जो स्टेशनों से/तक रेलगाड़ियों के समय पर आगमन तथा प्रस्थान में बाधा उत्पन्न करती है।

एग्जिट कान्फ्रेंस (मार्च 2018) के दौरान, रेलवे बोर्ड सहमत हुआ कि बाधाओं के निर्धारण हेतु तथा प्राथमिकता के आधार पर उनको सम्बोधित करने के लिए एक विशिष्ट मास्टर योजना होना ट्रेफिक सुविधा कार्यों के प्रभावी क्रियान्वयन तथा मॉनीटरिंग में सहायक होगा। उन्होंने आगे यह कहा कि यात्री सुविधा कार्यों तथा ट्रेफिक सुविधा कार्यों को विभिन्न योजना शीर्ष के माध्यम से क्रियान्वित किया जाता है ताकि उन्हें प्राथमिकता दी जा सके तथा क्रियान्वित किया जा सके।

लेखापरीक्षा का मत है कि यात्री की खास जरूरत है, समय पर अपनी यात्रा आरम्भ तथा पूर्ण करना तथा यदि समयबद्धता सुनिश्चित की जाए, तो यात्री स्टेशन क्षेत्र पर कम से कम समय व्यतीत करेगा। इस प्रकार, प्लेटफॉर्म की संख्या तथा लम्बाई, वाशिंग पिट/स्टेब्लिंग लाइनों की संख्या, यार्ड तथा अन्य सुविधाओं को सम्मिलित करते हुए सभी प्रमुख स्टेशनों के लिए उन कारकों को सम्बोधित करने हेतु व्यापक मास्टर प्लान बनाने की आवश्यकता है, जो स्टेशन तक/से रेलगाड़ियों के आगमन तथा प्रस्थान में विलम्ब का कारण बनते हैं। यह भी महसूस किया गया कि स्टेशन का आधुनिकीकरण/पुनर्विकास करने तथा नई बिल्डिंग का निर्माण करने से पूर्व, अधिक प्लेटफॉर्म बनाकर स्टेशनों के विस्तार के विकल्प के अन्वेषण की आवश्यकता है।

2.2 यात्री रेलगाड़ियों को संचालित करने के लिए स्टेशनों पर अवसरंचना की उपलब्धता तथा संवर्धन

लेखापरीक्षा ने मार्च 2007, मार्च 2012 और मार्च 2017 को चयनित स्टेशनों पर बुनियादी ढांचे की उपलब्धता और वृद्धि की समीक्षा की। जबकि 2012 के संबंध में चार स्टेशनों के लिए डाटा उपलब्ध नहीं, था 2007 के लिए डाटा केवल सात स्टेशनों के लिए उपलब्ध³ था। उपलब्ध जानकारी की समीक्षा दर्शाती है कि

- 11 स्टेशनों⁴ पर, जहां मार्च 2012 और मार्च 2017 को बुनियादी ढांचे की उपलब्धता से संबंधित जानकारी उपलब्ध थी, मार्च 2012 की तुलना में मार्च 2017 से आरंभ/समाप्त होने वाली ट्रेनों को संख्या में 13 प्रतिशत (94 ट्रेन) तक की वृद्धि हुई। तथापि, इन 11 स्टेशनों पर वाशिंग पिट लाइनों की संख्या 59 से 61 हुई, अर्थात् इस अवधि के दौरान केवल दो पिट लाइनों को जोड़ा गया और स्टेबलिंग लाइनों की संख्या उतनी ही रही। इसके कारण वाशिंग पिट लाइनों पर ट्रेनों की स्टेबलिंग और अनुरक्षण के लिए प्रतीक्षा समय में बढ़ोतरी हुई। परिणामस्वरूप समाप्ति के बाद प्लेटफॉर्म पर ट्रेनों का अवरोध हुआ। उचित वाशिंग पिट लाइन/स्टेबलिंग लाइनों की कमी भी स्टेशनों से आरंभ होने वाली ट्रेनों के देरी से चलने का एक कारण था।
- उपरोक्त 11 स्टेशनों पर, मार्च 2017 में हैंडल ट्रेनों (आरंभ/समाप्त/गुजरने वाली) की संख्या में मार्च 2012 की तुलना में 176 ट्रेनों तक की बढ़ोतरी भी प्रतिदिन हुई (11 प्रतिशत) तथापि, केवल सात⁵ प्लेटफॉर्म ट्रेनों (मुगलसराय (दो), इटारसी (एक) अहमदाबाद (तीन) और नागपुर (एक)) इस अवधि के दौरान जोड़े गये थे। प्लेटफॉर्मों की उचित संख्या में कमी भी आने वाले स्टेशन/आउटर सिग्नल पर ट्रेनों के अवरोध का एक कारण था।
- लेखापरीक्षा ने उपरोक्त 11 स्टेशनों में से सात⁶ स्टेशनों के बुनियादी ढांचे को उपलब्धता की भी समीक्षा की जहां मार्च 2007 के लिए संबंधित जानकारी उपलब्ध थी। इन सात स्टेशनों में आरंभ/समाप्त हाने वाली ट्रेनों की संख्या मार्च 2007 में 383 से मार्च 2017 में 540 तक बढ़ गई अर्थात् दस वर्षों की अवधि के दौरान प्रतिदिन 157 ट्रेने बढ़ी। तथापि, इन सात स्टेशनों पर वाशिंग पिट लाइन और स्टेबलिंग लाइनों की संख्या इन दस वर्षों में समान रही। स्टेबलिंग/वाशिंग पिट लाइनों की उचित संख्या में अनुपलब्धता भी, प्लेटफॉर्म पर समाप्त हुई ट्रेनों का अवरोध, जो स्टेबलिंग/वाशिंग पिट लाइन में जाने

³ मार्च 2012 को स्टेशनों पर बुनियादी ढांचे के रिकार्ड दिल्ली, कानपुर, इलाहाबाद, मथुरा स्टेशनों पर उपलब्ध नहीं थे। इसी प्रकार मार्च 2007 के साथ-साथ मार्च 2012 को स्टेशनों पर बुनियादी ढांचे के रिकार्ड नई दिल्ली, दिल्ली, कानपुर इलाहाबाद, मथुरा, भोपाल, इटारसी और अहमदाबाद स्टेशनों पर उपलब्ध नहीं थे।

⁴ पटना, मुगलसराय, नई दिल्ली, हावड़ा, जयपुर, भोपाल, इटारसी, अहमदाबाद, विजयवाड़ा, चेन्नई सेंट्रल, नागपुर

⁵ मार्च 2012 के 110 प्लेटफॉर्मों की अपेक्षा में मार्च 2017 को 117

⁶ पटना, मुगलसराय, हावड़ा, जयपुर, विजयवाड़ा, चेन्नई सेंट्रल, नागपुर

की प्रतीक्षा में हो, तथा अनुरक्षण के पश्चात ट्रेन का देर से प्रारंभ होने का एक कारण थी।

- उपरोक्त सात स्टेशनों पर, दस वर्षों की अवधि के दौरान (मार्च 2007 से मार्च 2017 तक) प्लेटफॉर्म की संख्या में प्रति दिन केवल सात (दस प्रतिशत) तक की वृद्धि हुई, और इसी समय के दौरान प्रतिदिन हैंडल की गयी ट्रेनों की कुल संख्या में 272 ट्रेनों (34 प्रतिशत) की बढ़ोतरी हुई।

प्लेटफॉर्मों की उचित संख्या आवश्यक है इसलिए ज़रूरी है कि प्लेटफॉर्मों की कमी के कारण स्टेशनों के बाहर ट्रेनों को प्रतीक्षा ना करनी पड़े। साथ ही वाशिंग पिट लाइनों की उचित संख्या स्टेशनों पर आरंभ/समाप्त होने वाली ट्रेनों के प्राथमिक/द्वितीयक अनुरक्षण के लिए आवश्यक है। ट्रेन के लिए प्राथमिक अनुरक्षण हेतु लिया गया समय छ: घण्टे है और द्वितीयक अनुरक्षण के लिए दो घण्टे की अवधि आवश्यक हैं। किसी स्टेशन पर आरंभ/समाप्त होने वाली ट्रेनों की संख्या में बढ़ोतरी के साथ वाशिंग पिट लाइनों की संख्या में तदनुसार बढ़ोतरी होनी चाहिए। वैसे ही स्टेबलिंग लाइनों की उचित संख्या आवश्यक है ताकि ट्रेनों के परिचालन के लिए मुख्य लाइन को मुक्त करने के लिए प्लेटफॉर्म को खाली किया जाए। तथापि लेखापरीक्षा ने देखा कि स्टेशन पर बुनियादी ढांचा जैसे प्लेटफॉर्म, वाशिंग पिट लाइन और स्टेबलिंग लाइन में, इन स्टेशनों पर हैंडल हो रही ट्रेनों की संख्या में वृद्धि के अनुसार बढ़ोतरी नहीं हुई।

31 मार्च 2017 को, चयनित 15 स्टेशनों के बुनियादी ढांचे की उपलब्धता के विश्लेषण के दौरान यह देखा गया कि इन 15 स्टेशनों पर 638 ट्रेनों को हैंडल किया गया, जो 24 या उससे अधिक कोचों की थी। इन रेकों की लम्बाई को समायोजित करने के लिए स्टेबलिंग और वाशिंग पिट लाइनों की उचित लम्बाई और उचित सुविधा के प्लेटफॉर्म होने चाहिए।

मौजूदा अवसरंचना सुविधाओं तथा न्यूनतम अवसरंचना वृद्धि के साथ अधिक यात्री ट्रैफिक को प्रबंधित करने के प्रभावी माध्यमों में से एक रेलगाड़ियों को अधिक लम्बाई तथा अधिक कोच संयोजन के साथ चलाना है। इन चयनित स्टेशनों पर उपलब्ध अवसरंचना के ब्यौरे नीचे दिए गए हैं:

तालिका 2.1 - चयनित स्टेशनों के उपलब्ध अवसररचना

स्टेशन	प्रतिदिन उदगम/समापन होने वाली ट्रेनों की संख्या	स्टेशन से गुजरने वाली ट्रेनों की संख्या	प्लेटफार्मों की कुल संख्या	24 या अधिक कोचों को संचालित करने की क्षमता वाले प्लेटफार्मों की संख्या	पिट लाइनों की कुल संख्या	24 या अधिक कोच ट्रेनों को संचालित करने की क्षमता वाली पिट लाइनों की संख्या	स्टेबलिंग लाइनों की कुल संख्या	24 या अधिक कोच ट्रेनों को संचालित करने की क्षमता वाली स्टेबलिंग लाइनों की संख्या
पटना	100	59	10	7	2	1	3	2
मुगलसराय	28	112	8	4	0	0	0	0
नई दिल्ली	166	76	16	13	14	9	22	12
दिल्ली	186	77	16	5	8	1	10	0
कानपुर	25	303	10	5	7	2	0	0
इलाहाबाद	18	172	10	6	2	1	1	1
मथुरा	10	180	10	5	2	0	1	0
हावड़ा	104	3	22	10	0	0	0	0
जयपुर	43	54	5	5	3	3	4	0
भोपाल	26	132	6	4	2	1	0	0
इटारसी	14	146	7	7	2	0	0	0
अहमदाबाद	84	58	13	9	11	5	11	4
विजयवाड़ा	72	122	10	8	5	3	0	0
चेन्नई सेंट्रल	138	19	12	8	19	7	9	0
नागपुर	20	102	8	5	2	2	1	0
कुल	1034	1615	163	101	79	35	62	19

लेखापरीक्षा ने पाया कि

- स्टेशनों पर भीड़ को कम करने के लिए नए टर्मिनल/स्टेशन विकसित किए गए, जैसे नई दिल्ली/दिल्ली स्टेशन को भीड़ मुक्त करने के लिए आनंद विहार टर्मिनल, पटना जंक्शन को भीड़ मुक्त करने के लिए राजेन्द्रनगर टर्मिनल तथा पाटलीपुत्र स्टेशन, इलाहाबाद स्टेशन को भीड़ मुक्त करने हेतु प्रयाग तथा छीवाकी स्टेशन। इलाहाबाद तथा दिल्ली स्टेशनों को भीड़ मुक्त करने के लिए क्रमशः सूबेदारगंज तथा शकूरबस्ती के विकास का कार्य लिया गया जो कि प्रगति पर था। जयपुर, अहमदाबाद तथा नागपुर स्टेशनों को भीड़

मुक्त करने के लिए क्रमशः खातीपुर, साबरमती तथा अजनी स्टेशनों का विकास करने हेतु लिए गए कार्य आरंभिक चरणों में थे।

- चयनित 15 स्टेशनों में कुल 163 प्लेटफॉर्मों में से, 101 प्लेटफॉर्म में 24 या अधिक कोचो वाली रेलगाड़ियों को संचालित करने की क्षमता है। केवल इटारसी जंक्शन में 24 तथा अधिक कोच रेलगाड़ियों को संचालित करने के लिए अपनी सभी प्लेटफॉर्म लाइन क्षमता है। दिल्ली जंक्शन में कुल 16 प्लेटफॉर्मों में से केवल पांच में 24 अथवा अधिक कोच रेलगाड़ियों को प्रबंधित करने की क्षमता है। लेखापरीक्षा ने की गई संयुक्त जांच के दौरान ऐसे कई मामले देखे जिनमें प्लेटफॉर्मों की पर्याप्त संख्या के अभाव की वजह से अधिक कोचों वाली ट्रेनों को कम क्षमता वाले प्लेटफॉर्मों पर प्रबंधित करना पड़ा जिसके फलस्वरूप यात्रियों को ट्रेन में चढ़ने तथा उतरने में असुविधा हुई।
- 15 चयनित स्टेशनों में उपलब्ध 79 पिट लाइन तथा 62 स्टेब्लिंग लाइनों में से 35 पिट लाइनें तथा 20 स्टेब्लिंग लाइनें 24 अथवा अधिक कोचो वाली रेलगाड़ियों को प्रबंधित कर सकती थीं। वाशिंग पीटो की अपर्याप्त सुविधा तथा मौजूदा पिट लाइनों में स्लॉटों की अनुपलब्धता के कारण, समापन रेलगाड़ियों को अन्य स्टेशनों से जुड़े वाशिंग पिट के लिए अनुरक्षण/वाशिंग हेतु शिफ्ट किया जाना है। इस वजह से इंजनों के अतिरिक्त कार्य तथा रैकों की अतिरिक्त ढुलाई हुई। इससे ट्रेनों में अंकुलन हुआ क्योंकि रिक्त रैकों का आवागमन कार्यचालन समय तालिका की रेलगाड़ियों के परिचालन को प्रभावित करता है।
- लेखापरीक्षा ने 10 चयनित क्षेत्रीय रेलवे द्वारा लिए गए प्लेटफॉर्म के विस्तार, नए प्लेटफॉर्म के निर्माण, वाशिंग/स्टेब्लिंग लाइनों के निर्माण तथा मार्ग रिले इंटरलाकिंग, यार्ड रिमॉडलिंग आदि जैसी अन्य ट्रैफिक सुविधा कार्यों की समीक्षा की जिन्हें स्टेशनों पर अंकुलन कम करने के लिए लिया गया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि रेलवे द्वारा स्टेशनों को भीड़ मुक्त करने में सामने आई बाधाओं को सम्बोधित करने हेतु लिए गए कार्यों को समय पर पूरा नहीं किया गया था जिससे कार्य का उद्देश्य प्राप्त नहीं हुआ। कई स्थानों में, बाधाओं का समाधान करने के लिए कार्यों को नहीं लिया गया।
- पूर्व मध्य रेलवे के दानापुर स्टेशन (पटना जंक्शन का पिछला स्टेशन) में पेनल इन्टरलाकिंग (पीआई) तथा रूट रिले इंटरलाकिंग (आरआरआई) से संबंधित कार्यों को पांच से 17 वर्ष पूर्व स्वीकृत किया गया था, परन्तु उन्हें अभी पूरा होना बाकी है। इसने पटना जंक्शन में आने वाली इनवार्ड ट्रेनों के सहज आवागमन को प्रभावित किया। मुगलसराय, मथुरा जंक्शन, जयपुर तथा भोपाल स्टेशनों में यार्ड रिमॉडलिंग कार्य चल रहे थे तथा इसे स्वीकृति के एक से दस वर्ष पश्चात् भी अभी पूरा होना था।

एग्जिट कान्फ्रेंस के दौरान (मार्च 2018), रेलवे बोर्ड ने लेखापरीक्षा आपत्तियों को स्वीकार किया तथा यह कहा कि स्टेशनों पर पहले से स्वीकृत कार्यों को शीघ्र क्रियान्वित करने की

आवश्यकता है। योजना से कार्यों के अपवर्जन के लिए कारकों की रिकार्डिंग के संबंध में, उन्होंने कहा कि ऐसा रेलवे बोर्ड द्वारा कार्यों के बीच प्राथमिकताओं का निर्धारण करने के कारण हो सकता था। उन्होंने यह भी कहा कि यद्यपि पूर्व वर्षों में निधियों में बाधाएं थी, वे अब नहीं हैं।

स्टेशनों पर अथवा स्टेशन के पहले ट्रेनों को अवरोध कि वजह चयनित स्टेशनों पर उपलब्ध बुनियादी ढांचों में ये कमियां, मुख्य कारण थीं। उचित क्षमता के प्लेटफॉर्म की कमी के कारण, अधिक संख्या के कोचों वाली ट्रेनों को कम क्षमता वाले प्लेटफॉर्म पर ही खड़ा करना पड़ा, जिससे यात्रियों को ट्रेनों से उतरने और चढ़ने में परेशानी हुई। किये जाने वाले कार्य को समय पर पूरा नहीं किया गया, जिससे इच्छित लाभ प्राप्त किया जा सके। बुनियादी ढांचे में ये कमियां और कार्यों की पूर्णता में देरी से इन स्टेशनों पर आने और जाने वाली ट्रेनों की आवाजाही और समय-पालन पर व्यापक प्रभाव पड़ा, क्योंकि ट्रेनों को निकटतम स्टेशनों, बाहरी सिग्नल, मार्ग में, अथवा स्टेशन पर आगामी पथ की कमी के कारण रोका गया, जैसाकि आगामी अध्याय में चर्चा की गई है।

अतः अधिक यात्री ट्रैफिक वाले स्टेशनों के लिए सभी क्षेत्रीय रेलवे द्वारा व्यापक मास्टर प्लान को तैयार करने, स्टेशन लाईन क्षमता के अवरोधों की पहचान करने और इन बाधाओं को दूर करने की उपायों की पहचान करने की आवश्यकता है। विभिन्न स्टेशनों पर बुनियादी ढांचे की आवश्यकताओं के आकलन के लिए उपयुक्त पद्धति के विकास की आवश्यकता भी है, जैसे प्लेटफॉर्मों की संख्या, प्लेटफॉर्मों की लंबाई, पिट/स्टेबलिंग लाईन, यार्ड आदि की उपलब्धता, जो कि इन स्टेशनों पर ट्रैफिक के पैटर्न के अनुसार अवसंचारित किये जाएँ। इन अवरोधों को हटाने के लिए, पहचान किए गए निर्माण कार्यों के कार्यान्वयन के लिए माईलस्टोन निर्धारित करने उनका पालन करने की जरूरत है, और अवसंरचना ट्रैफिक की वृद्धि की गति के अनुरूप संवर्धित की जानी चाहिए।

अध्याय 3

स्टेशनों पर मौजूदा कमियों/बाधाओं के कारण ट्रेनों का अवरोधन

स्टेशन पर आने वाले ट्रेनों के लिए खाली प्लेटफॉर्म की उपलब्धता प्राथमिक आवश्यकता है। मार्ग (प्लेटफॉर्म/लाइन) की अनुपलब्धता के कारण, ट्रेनों का आउटर सिग्नल पर या निकटवर्ती स्टेशन पर पहले से आई हुई ट्रेन द्वारा प्लेटफॉर्म खाली करने तक इंतजार करना पड़ता है। स्टेशनों पर ट्रेनों के रूकने, समुचित स्टेबलिंग/पिट लाइन की कमी, आगे मुक्त पथ की अनुपलब्धता, लोको, क्रू आदि की अनुपलब्धता के कारण प्लेटफॉर्म से ट्रेनों के देरी से आरंभ होने के कारण प्लेटफॉर्म व्यस्त हो सकते हैं। लेखापरीक्षा ने सभी चयनित स्टेशनों पर मार्च 2017 के माह के लिए स्टेशन पर अनुरक्षित नियंत्रण डाटा और ट्रेन सिग्नल रजिस्टर (टीएसआर) के विभागीय रिकॉर्ड और एम्पटी कोचिंग रेक मूवमेंट (ईसीआरएम) रजिस्टर की जांच की।

लेखापरीक्षा ने चयनित स्टेशनों के आउटर सिग्नल/निकटवर्ती स्टेशनों से मार्गस्थ, आउटर सिग्नल/निकटवर्ती स्टेशनों और चयनित स्टेशनों पर अवरोधन की मात्रा और उसके कारणों का विश्लेषण किया। लेखापरीक्षा ने विभिन्न ट्रेन विभागों के बीच उचित समन्वय की कमी के कारण अनुमत समय से अधिक समय तक प्लेटफॉर्म व्यस्त रखने, दो स्टेशनों के बीच में समय-सारणी में समान्य रनिंग समय आबंटन करने, उदगम स्टेशनों से ट्रेनों का विलंब से चलने, आदि का विश्लेषण किया। चयनित स्टेशनों पर विभिन्न कारणों से ट्रेनों को रोके जाने का विवरण निम्नानुसार है:

तालिका 3.1 (क) मार्च 2017 के दौरान ट्रेन अवरोधन के विभिन्न कारण

स्टेशन	प्रतिदिन गुजरने वाली कोचिंग ट्रेनों की संख्या	प्रतिदिन उद्गम/गंतव्यगत ट्रेनों की औसत संख्या	कोचिंग ट्रेन के लिए निकटवर्ती स्टेशन/आउटर स्टेशन पर रोके जाने की औसत (मिनट में)	आउटर सिग्नल/निकटवर्ती स्टेशन से चयनित को आने वाली कोचिंग ट्रेनों का औसत अवरोधन (मिनट में)	आउटर सिग्नल/निकटवर्ती स्टेशन से चयनित स्टेशनों को आने वाली ट्रेनों के अवरोधन की रेंज (मिनट में)	प्लेटफॉर्म पर औसत अवरोधन (निर्धारित अवधि से अधिक) (मिनट में)	मालभाड़ा ट्रेनों का निकटवर्ती स्टेशन/आउटर स्टेशन पर औसत अवरोधन (मिनट में)
पटना	59	100	19	11	1 to 85	14	29
मुगलसराय	112	28	20	18	1 to 49	10	21
नई दिल्ली	76	166	25	14	0 to 92	15	0
दिल्ली	77	186	24	18	1 to 162	13	0
कानपुर सेंट्रल	303	25	19	7	1 to 124	10	100
इलाहाबाद	172	18	23	6	0 to 23	17	31
मथुरा	180	10	15	13	0 to 178	7	34
हावड़ा	3	104	9	7	1 to 54	10	7
जयपुर	54	43	19	7	1 to 87	8	91
भोपाल	132	26	0	17	1 to 153	8	33

तालिका 3.1 (क) मार्च 2017 के दौरान ट्रेन अवरोधन के विभिन्न कारण							
स्टेशन	प्रतिदिन गुजरने वाली कोचिंग ट्रेनों की संख्या	प्रतिदिन उद्गम/ गंतव्यगत ट्रेनों की औसत संख्या	कोचिंग ट्रेन के लिए निकटवर्ती स्टेशन/ आउटर स्टेशन पर रोके जाने की औसत (मिनट में)	आउटर सिग्नल/ निकटवर्ती स्टेशन से चयनित स्टेशनों को आने वाली कोचिंग ट्रेनों का औसत अवरोधन (मिनट में)	आउटर सिग्नल/ निकटवर्ती स्टेशन से चयनित स्टेशनों को आने वाली ट्रेनों के अवरोधन की रेंज (मिनट में)	प्लेटफॉर्म पर औसत अवरोधन (निर्धारित अवधि से अधिक) (मिनट में)	मालभाड़ा ट्रेनों का निकटवर्ती स्टेशन/ आउटर स्टेशन पर औसत अवरोधन (मिनट में)
इटारसी	146	14	8	11	1 to 209	10	43
अहमदाबाद	58	84	0	6	0 to 23	7	28
विजयवाड़ा	122	72	24	10	0 to 23	11	75
चेन्नई सेंट्रल	19	138	17	4	1 to 25	0	0
नागपुर	102	20	22	6	0 to 99	12	59
जोड़	1615	1034					

तालिका 3.1 (ख) मार्च 2017 के दौरान विभिन्न कारणों से प्रति ट्रेन अवरोधन						
स्टेशन	प्रतिदिन उद्गम कोचिंग ट्रेनों की औसत संख्या	प्रतिदिन गंतव्यगत कोचिंग ट्रेनों की औसत संख्या	कोचिंग ट्रेनों के प्लेटफॉर्म पर अवरोधन का औसत (ट्रेन समाप्ति के बाद) (30 मिनट से अधिक) (मिनट में)	स्टेशन से देरी से आरंभ होने के कारण कोचिंग ट्रेनों के अवरोधन का औसत (मिनट में)	स्टेशन से देरी से आरंभ होने के कारण कोचिंग ट्रेनों के अवरोधन की रेंज (मिनट में)	एक सप्ताह में 75 मिनट से अधिक प्लेटफॉर्म रिटर्न पर कोचिंग ट्रेनों के अवरोधन का औसत (मिनट में)
पटना	50	50	28	46	1 to 460	133
मुगलसराय	14	14	16	30	2 to 140	125
नई दिल्ली	83	83	0	16	2 to 205	0
दिल्ली	93	93	0	23	2 to 490	0
कानपुर सेंट्रल	12	13	60	66	5 to 350	0
इलाहाबाद	9	9	102	60	5 to 463	0
मथुरा	5	5	26	74	1 to 315	0
हावड़ा	52	52	33	20	6 to 64	240
जयपुर	21	22	32	39	2 to 350	0
भोपाल	13	13	0	12	3 to 50	243
इटारसी	7	7	21	46	5 to 250	193
अहमदाबाद	42	42	56	10	1 to 165	104
विजयवाड़ा	36	36	21	21	5 to 105	83
चेन्नई सेंट्रल	69	69	44	6	1 to 45	1517
नागपुर	10	10	60	28	5 to 135	20
जोड़	516	518				

जैसा कि उपरोक्त तालिका से देखा जा सकता है

- भोपाल, इटारसी और अहमदाबाद के अलावा सभी चयनित स्टेशनों पर प्रति गाड़ी औसतन 15 से 25 मिनटों के लिए यात्री गाड़ियां रोकी गईं ।
- दिल्ली, नई दिल्ली, हावड़ा और चेन्नई सेन्ट्रल के अलावा सभी चयनित स्टेशनों पर मालगाड़ियों का अवरोधन बहुत अधिक था और यह औसतन 21 से 100 मिनटों के बीच रहा।
- यात्री गाड़ियों का पटना, मुगलसराय, नई दिल्ली, दिल्ली, मथुरा, भोपाल, इटारसी और विजयवाड़ा पहुँचने से पहले आउटर सिग्नल/निकटवर्ती स्टेशनों पर औसतन 10 से 18 मिनटों तक के लिए मार्ग में अवरोध हुआ। दिल्ली, कानपुर सेन्ट्रल, मथुरा, भोपाल और इटारसी के लिए कुछ गाड़ियों के लिए अधिकतम अवरोधन 100 मिनटों से अधिक था।
- यात्री गाड़ियां पटना, मुगलसराय, नई दिल्ली, दिल्ली, कानपुर सेन्ट्रल, इलाहाबाद, हावड़ा, भोपाल, विजयवाड़ा और नागपुर में 10 से 17 मिनटों के लिए चयनित स्टेशनों पर अपने स्टोपेज समय से अधिक के लिए रोकी गईं ।
- यात्री गाड़ियां भोपाल, अहमदाबाद और चेन्नई सेन्ट्रल के अलावा सभी चयनित स्टेशनों से अपने निर्धारित समय से 15 से 74 मिनटों के विलम्ब से चलीं । हावड़ा, भोपाल और चेन्नई सेन्ट्रल के अलावा सभी चयनित स्टेशनों के लिए सिग्नल मामले में अधिकतम अवरोधन 100 से 165 मिनटों तक था।
- प्लेटफार्म वापसी गाड़ियां पटना, मुगलसराय, हावड़ा, भोपाल, इटारसी, अहमदाबाद और चेन्नई सेन्ट्रल पर औसतन 100 मिनटों से अधिक, गंतव्य स्टेशनों पर 75 मिनटों के निर्धारित समय से अधिक के लिए रोकी गईं ।
- चयनित 15 स्टेशनों पर, प्रतिदिन औसतन 516 गाड़ियां समाप्त होती हैं, जो कि अपने निर्धारित समय के अनुसार अनुरक्षण और स्टेबलिंग (जहां अनुरक्षण आवश्यक नहीं) के बाद स्टेशन से दोबारा प्रस्थान करती हैं। इस प्रकार के अनुरक्षण/स्टेबलिंग उद्देश्यों के लिए स्टेशनों पर पिट लाइनों और स्टेबलिंग लाइन के लिए प्रावधान हैं। इन 516 समाप्त होने वाली गाड़ियां के लिए, इन चयनित स्टेशनों पर केवल 79 पिट लाइनें और 62 स्टेबलिंग लाइनें उपलब्ध हैं। पटना स्टेशन पर, प्रतिदिन समाप्त होने वाली औसतन 50 गाड़ियों के संचालन के लिए 2 पिट लाइनें और 3 स्टेबलिंग लाइनें हैं। इसी प्रकार, मथुरा, जयपुर, विजयवाड़ा और नागपुर स्टेशनों पर, पिट/स्टेबलिंग लाइन की उपलब्धता इन स्टेशनों पर समाप्त होने वाली गाड़ियों की संख्या के अनुरूप नहीं थी।
- स्टेशनों पर पिट लाइनों और स्टेबलिंग लाइनों की पर्याप्त सुविधा की कमी के परिणामस्वरूप स्टेबलिंग के लिए या पिट लाइनों में अनुरक्षण के लिए प्रतीक्षा कर रही

गाड़ियों से अधिक अवधि के लिए प्लेटफार्म व्यस्त रहे। वैकल्पिक रूप से, पिट लाइनों की उपलब्धता के अभाव में, उपलब्धता के अनुसार गाड़ियां निकटवर्ती स्टेशनों पर स्थित अन्य पिट लाइनों के लिए स्थानांतरित की गईं। इसके परिणामस्वरूप इस उद्देश्य से निकटवर्ती स्टेशन से जुड़े ट्रेक एवं रेकों को खाली ढुलाई के लिए इंजन का अवरोधन हुआ।

ट्रेनों के अवरोधन के संबंध में लेखापरीक्षा टिप्पणियाँ निम्नानुसार हैं:

3.1 डिवीजन द्वारा अनुरक्षित नियंत्रण डाटा के अनुसार स्टेशनों पर कुल अवरोधन

एक डिवीजन में पैसेंजर और माल गाड़ियों का पूर्ण परिचालन, हर आयाम में, परिचालन विभाग की नियंत्रण इकाई द्वारा नियंत्रित किया जाता है। इसमें सुनियोजित समयबद्धता, सभी ट्रेनों मालगाड़ी और यात्री गाड़ी दोनों की वर्किंग और लोडिंग; और संकुलन से बचाने के लिए नियमित खंडों और डिवीजनों के परिचालन से जुड़े रहना शामिल है। इसके अतिरिक्त, अर्जित अनुभव के आधार पर, परिचालन विभाग की नियंत्रण इकाई संकुलन को बढ़ावा देने वाले अवरोधकों को हटाने के लिए सुधार कार्यों के सुझाव देती है। लेखापरीक्षा ने पाया कि चयनित स्टेशनों के डिवीजनों से उगम/गंतव्यगत/गुजरने वाली ट्रेनों को मार्च 2017 के दौरान लगभग 24412 घंटे अवरोधित किया गया, जिसे निम्न तालिका से देखा जा सकता है:

तालिका 3.2 चयनित स्टेशनों की डिवीजनों में ट्रेनों का अवरोध (डिवीजन के परिचालन विभाग के नियंत्रण डाटा के अनुसार)

क्षेत्रीय रेलवे	डिवीजन	मार्च 2017 के दौरान कुल अवरोध (घंटों में)
पू.म.रे	दानापुर	2640
	मुगलसराय	557
उ.रे	दिल्ली	4166
उ.म.रे	इलाहाबाद	10108
	आगरा	2425
पू.रे	हावड़ा	525
उ.पू.रे	जयपुर	433
प.म.रे	भोपाल	822
प.रे	अहमदाबाद	213
द.म.रे	विजयवाड़ा	1667
द.रे	चेन्नई	491
म.रे	नागपुर	365
कुल		24412

उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि मार्च 2017 के दौरान पटना, नई दिल्ली, दिल्ली, कानपुर सेन्ट्रल, इलाहाबाद, मथुरा और विजयवाड़ा स्टेशनों पर अवरोधन बहुत अधिक था। अवरोधन के मुख्य कारण मार्ग की अनुपलब्धता, लेवल क्रॉसिंग, पुनर्निर्धारण, लोको विफलता,

अलार्म चैन पुलिंग, अभियांत्रिकी आदि थे। अंतिम स्टेशन से पूर्व आउटर सिग्नल और निकटवर्ती स्टेशन पर/मार्गस्थ ट्रेनों के अवरोधन के लिए लाइन/मार्ग की अनुपलब्धता मुख्य कारण था। दानापुर, इलाहाबाद, चैन्नई तथा नागपुर डिवीजनों में यह प्रतिशतता 40 प्रतिशत से भी अधिक थी। लेखापरीक्षा में देखा गया कि भोपाल डिविजन में, अवरोधन के कारणों को नियंत्रण डेटा में अभिलेखित नहीं किए गए थे और इलाहाबाद, आगरा और विजयवाड़ा डिविजन में, ये कारण आंशिक रूप से अभिलेखित किए गए थे।

अनुबंध 1

3.2 चयनित स्टेशनों और निकटवर्ती/पूर्ववर्ती स्टेशनों के ट्रेन सिग्नल रजिस्ट्रों के अनुसार स्टेशनों पर कुल अवरोधन

ट्रेन सिग्नल रजिस्टर (टीएसआर) का स्टेशनों पर रखरखाव, मुख्य रूप से स्टेशन पर ट्रेन के वास्तविक आवागमन रिकॉर्ड करने के लिए किया जाता है। किसी के मामले में, ऐसे अवरोधन का कारण रजिस्टर में दर्ज किया जाना चाहिए। लेखापरीक्षा ने चयनित स्टेशनों और उनके साथ के स्टेशनों पर ट्रेनों के प्रचालन के संबंध में मार्च 2017 के माह से संबंधित मैनुअल डाटा (टीएसआर, स्टेशन वर्किंग रूल आदि) का विश्लेषण किया। लेखापरीक्षा ने पाया कि चयनित स्टेशनों पर लाइन/प्लेटफॉर्म की मांग के लिए, आने वाली ट्रेनों को साथ के स्टेशनों पर अनुसूचित निर्धारित ठहराव समय से अधिक समय तक रोका गया। मार्च 2017 के माह के दौरान, 15 चयनित स्टेशनों के 54 निकटवर्ती स्टेशनों पर, 4248 यात्री ट्रेनों को 77,489 मिनटों तक रोका गया (पांच मिनट के समय से ज्यादा)। इसके अतिरिक्त, आउटर सिग्नल/निकटवर्ती स्टेशनों पर 5902 मालगाड़ियों को 2,72,242 मिनट रोक कर रखा गया। यह पाया गया कि आउटर सिग्नल/निकटवर्ती स्टेशनों पर यात्री ट्रेनों को औसतन 18 मिनट रोक कर रखा गया। माल गाड़ियों को अधिक लंबी अवधि तक रोक कर रखा गया और औसत अवरोधन लगभग 46 मिनट प्रति ट्रेन था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि स्टेशन के बाहर अवरोधन के बहुत से मामलों में प्रमुख कारण टीएसआर में अभिलेखित नहीं किए गए।

अनुबंध 2

लेखापरीक्षा ने पाया कि अपने उदगम स्टेशन से देरी से चलने के कारण स्टेशनों से शुरू होने वाली ट्रेन विलंब से चलीं। लेखापरीक्षा ने उदगम स्टेशनों से ट्रेनों के देरी से चलने के संबंध में ट्रेनों को रोके जाने के कारण का विश्लेषण किया। मार्च 2017 के माह के लिए चयनित 15 स्टेशनों पर अनुरक्षित ट्रेन सिग्नल रजिस्टर (टीएसआर) की समीक्षा से, लेखापरीक्षा ने पाया कि उदगम स्टेशनों पर 7310 ट्रेन 2404 घंटे तक रोकी गईं। इन 7310 ट्रेनों में से, 6317 ट्रेन 30 मिनट तक, 496 ट्रेन आधा से एक घंटा तक और 497 ट्रेन एक घंटा से अधिक समय तक रोकी गईं। उदगम स्टेशनों पर विलंब अर्थात् उदगम स्टेशनों पर ट्रेन के देरी से चलने का मुख्य कारण (38 प्रतिशत) 'मार्ग की आवश्यकता' थी। लिंक रैक, लोको क्रू की अनुपस्थिति आदि अन्य कारण थे।

एग्जिट कॉन्फ्रेंस (मार्च 2018) के दौरान, रेलवे बोर्ड ने बताया कि पूर्ववर्ती स्टेशन पर अधिकतम अवरोधन गंतव्यगत ट्रेनों के लिए था। उन्होंने बताया कि स्टेशन प्राधिकारियों द्वारा अवरोधन के कारण निरंतर रूप से रिकॉर्ड किए जाते हैं और कोचिंग ऑपरेशन इंफॉर्मेशन सिस्टम (सीओआईएस) में उपलब्ध डाटा के माध्यम से अवरोधन के लिए कारणों, के विश्लेषण हेतु क्षेत्रीय स्तर तथा रेलवे बोर्ड के स्तर पर सख्त निगरानी की जा रही है। लेखापरीक्षा ने, तथापि, यह पाया कि कुछ चयनित/पूर्ववर्ती स्टेशनों में टीएसआर में कोई कारण रिकॉर्ड नहीं किए गए थे। निर्धारित रजिस्ट्रों को न भरने से, पटरियों पर गतिविधि के नियंत्रण, दुर्घटनाओं अथवा देरी के कारणों का विश्लेषण करने में असमर्थता आदि, पर गंभीर प्रभाव डाल सकते हैं और यह शिथिल पर्यवेक्षी नियंत्रण का भी संकेत है। रेलवे को यह देखने की आवश्यकता है कि यह समस्या कितनी व्यापक है और यह सुनिश्चित करने के ज़रूरत है कि महत्वपूर्ण यातायात अभिलेख पूरी तरह से अनुरक्षित किए जायें और गैर-आवश्यक रजिस्ट्रों/रिटर्नों को बंद कर दिया जाये।

3.3 निकटवर्ती स्टेशनों पर नॉन-स्टॉप यात्री ट्रेनों को रोका जाना

लेखापरीक्षा ने मार्च 2017 के माह में उन ट्रेनों के अवरोधन की समीक्षा की, जिनका पूर्ववर्ती स्टेशनों पर कोई अनुसूचित ठहराव नहीं था, लेकिन वहां ट्रेनों को रोका गया और काफी लंबी अवधि तक अवरोधन किया गया। 11 चयनित स्टेशनों पर लाइन/प्लेटफॉर्म की आवश्यकता हेतु 38 निकटवर्ती स्टेशनों पर कुल 7853 ट्रेनों को रोका गया। जिनमें से, 4907 ट्रेनों (60.86 प्रतिशत) का इन निकटवर्ती स्टेशनों पर समय तालिका के अनुसार ठहराव नहीं था। निकटवर्ती स्टेशनों पर इन 4907 ट्रेनों का कुल अवरोधन 38443 मिनट या अर्थात आठ मिनट प्रति ट्रेन था।

अनुबंध 3

3.4 ट्रेनों के मार्ग में अवरोधन

इन स्टेशनों (निकटवर्ती और चयनित स्टेशनों) के बीच अनुमानित समय से अधिक लिए गये वास्तविक समय का विश्लेषण करने के लिए मार्च 2017 के दौरान निकटवर्ती स्टेशनों से 15 चयनित स्टेशनों तक के मार्ग में ट्रेनों की आवाजाही की जांच की गई। 41 निकटवर्ती स्टेशनों से मार्च 2017 के दौरान 12992 ट्रेनों ने चयनित स्टेशन पर पहुँचने हेतु आवंटित समय से अधिक समय लिया जिसके परिणामस्वरूप 99973 मिनट (1666 घंटे) मार्गस्थ अपरिहार्य अवरोधन हुआ। इन 12992 ट्रेनों में से, 5596 ट्रेनों ने निकटवर्ती/पूर्ववर्ती से चयनित स्टेशन तक पहुँचने के लिए अनुमत समय से पांच मिनट से अधिक समय लिया।

लेखापरीक्षा ने आगे यह विश्लेषण किया कि निकटवर्ती स्टेशनों और चयनित स्टेशनों के बीच मार्गस्थ ट्रेनों का अवरोधन अनुमत समय से 30 मिनट अधिक था। इसके अतिरिक्त यह भी पाया गया कि 421 ट्रेनों ने अपने निकटवर्ती स्टेशन से चयनित स्टेशन तक पहुँचने के लिए अनुमत समय से 30 मिनट या अधिक का समय लिया जिससे मार्च 2017 के दौरान

24559 मिनट का कुल अवरोधन हुआ। 309 ट्रेनों ने नई दिल्ली (दिल्ली सदर), दिल्ली (दिल्ली शाहदरा), कानपुर सेन्ट्रल (कानपुर ब्रिज), इलाहाबाद (प्रयाग) तथा भोपाल स्टेशन (विदिशा) तक के अपने मार्ग पर अपने निकटवर्ती स्टेशन से अनुमत समय से 30 मिनट या अधिक का समय लिया और 16701 मिनट के लिए रोक दी गई अर्थात् औसतन 54 मिनट प्रति ट्रेन। निकटवर्ती स्टेशन और चयनित स्टेशनों के बीच छोटी दूरी को कवर करने के लिये अतिरिक्त समय के कारण समय पालन में हानि हुई।

अनुबंध 4

3.5 निर्धारित ठहराव समय की अपेक्षा से अधिक ठहराव के कारण स्टेशन पर ट्रेनों का अवरोधन

ट्रेनों को परिचालनात्मक कारणों जैसे कि खंड में अन्य ट्रेन के पहले से ही होने से मार्ग की अनुपलब्धता, आदि के कारण अनुसूचित ठहराव समय से अधिक समय के लिए रोका जाता है। परिणाम स्वरूप स्टेशन की प्लेटफॉर्म लाइन व्यस्त हो जाती है और स्टेशन पर अंकुलन की स्थिति बन जाती है और आने वाली ट्रेनों की समय सारणी पर भी प्रभाव डालती हैं। ऐसे अवरोधन के कारण स्टेशन पर उस उद्देश्य के लिए अनुरक्षित रिकॉर्ड में दर्ज करने की आवश्यकता⁸ है और ऐसे मुद्दों का समुचित योजना और कार्यान्वयन द्वारा समाधान करने के लिए सुधारात्मक उपाय किये जाने चाहिए।

लेखापरीक्षा ने पाया कि चयनित स्टेशनों पर अनुरक्षित टीएसआर में अधिकतर मामलों में ऐसे अवरोधन के कारण रिकॉर्ड नहीं किये गए थे। 15 चयनित स्टेशनों में से, 14 स्टेशनों में, 12230 ट्रेन प्लेटफॉर्म पर रोक दी गई (अर्थात् अनुसूचित ठहराव समय से अधिक के लिए) मार्च 2017 माह के दौरान लेखापरीक्षा द्वारा इन 11902 ट्रेनों के लिए कुल अवरोधन 120363 मिनट पाया। मुगलसराय (1033 ट्रेन), कानपुर सेंट्रल (2970 ट्रेन), जयपुर (1270 ट्रेन) तथा इटारसी (1343 ट्रेन) स्टेशनों पर काफी अधिक संख्या में ट्रेनों का अवरोधन देखा गया। लेखापरीक्षा में समीक्षित दस स्टेशनों के लिए लगभग सभी निकटवर्ती स्टेशनों पर अवरोधन 10 मिनट से अधिक था। ट्रेनों का ठहराव समय अनुसूचित ठहराव समय से अधिक होने के कारण लाइन संकुलन की स्थिति बनी और इससे केवल ट्रेनों में विलंब ही नहीं हुआ बल्कि उस स्टेशन पर आने वाली ट्रेन भी देरी से आई।

अनुबंध 5

3.6 प्लेटफॉर्म से वापस जाने वाली ट्रेनों द्वारा लाइन/प्लेटफॉर्म का अभिग्रहण

प्लेटफॉर्म रिटर्न ट्रेन वह ट्रेन होती है जो सफाई, धुलाई आदि के बाद नए नंबर के साथ स्वयं प्लेटफॉर्म से वापस जाने के लिए नियत होती है। इन ट्रेनों को सफाई, धुलाई आदि के लिए 1 घंटा 15 मिनट का समय अनुमत⁹ होता है और इन्हें रखरखाव हेतु वाशिंग पिट/यार्ड आदि में

⁸ उप स्टेशन मास्टर आउटडोर के ड्यूटी के अध्याय 1 के पैरा II (iv)

⁹ रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2003/एम(सी)/141/19 दिनांक 02.03.06

भेजा नहीं जाता। 15 चयनित स्टेशनों में से, नौ स्टेशनों¹⁰ पर, 65 प्लेटफॉर्म ट्रेन परिचालित हो रही थी। लेखापरीक्षा ने इन प्लेटफॉर्म रिटर्न ट्रेनों की रनिंग की समीक्षा की और पाया कि 40 प्लेटफॉर्म रिटर्न ट्रेनों ने 75 मिनट के अनुमत समय से अधिक समय के लिए प्लेटफॉर्म को व्यस्त रखा, जिससे एक सप्ताह¹¹ के समय में 37230 मिनट के लिए प्लेटफॉर्म व्यस्त रहे।

3.7 यात्रा समाप्ति वाली ट्रेनों के खाली रैकों द्वारा चालू लाइन का अभिग्रहण

चालू लाइन से समाप्त हो चुकी ट्रेन के खाली रैकों को हटाने के लिए निश्चित समय होना चाहिए। स्टेशन पर ऐसे रैक के निर्धारित समय से अधिक अवरोधन के परिणामस्वरूप अंतिम स्टेशन पर प्लेटफॉर्म की उपलब्धता की आवश्यकता के लिए आउटर सिग्नल और निकटवर्ती स्टेशनों पर अन्य ट्रेनों का अवरोधन होता है। रजिस्टर स्टेशन पर यात्रा समाप्ति के बाद एम्पटी कोचिंग रैक मूवमेंट (ईसीआरएम) रजिस्टर निर्धारित किया गया।

स्टेशन पर गंतव्यगत ट्रेनों के रूकने के लिए समय के नियम रेलवे द्वारा निर्धारित नहीं किये गये हैं। यह मानकर कि वाशिंग पिट/स्टेबलिंग लाइन को जाने से पहले प्लेटफॉर्म पर आवश्यक कार्रवाई पूरी करने के लिये गंतव्यगत पहुँच चुकी ट्रेन के लिए 30 मिनट का समय समुचित होगा, लेखापरीक्षा ने अंतिम स्टेशनों पर वाशिंग पिट/स्टेबलिंग लाइनों को जाने वाली विभिन्न ट्रेनों द्वारा लिए गए समय की समीक्षा की।

लेखापरीक्षा ने पाया कि स्टेशनों द्वारा ईसीआरएम रजिस्टर के रखरखाव न किये जाने से तीन स्टेशनों नामतः नई दिल्ली, दिल्ली तथा भोपाल स्टेशनों पर प्लेटफॉर्म रिटर्न ट्रेनों के अवरोधन की जानकारी नहीं प्राप्त की जा सकी। ऐसी जानकारी की अनुपलब्धता के कारण, रेलवे के लिए प्लेटफॉर्म को ईष्टतम प्रयोग के लिए सुधारात्मक कार्रवाई करना कठिन है। लेखापरीक्षा ने शेष 12 स्टेशनों के ईसीआरएम रजिस्टर की समीक्षा की और पाया कि मार्च 2017 के दौरान प्लेटफॉर्म पर 3500 समाप्त हो चुकी ट्रेनों को 30 मिनट से अधिक के लिये कुल 151488 मिनटों के लिये रोका गया। 382 ट्रेन एक से तीन घंटों से अधिक के लिये रोकी गई और 55 ट्रेन समाप्ति के पश्चात 30 मिनट के बाद तीन घंटे के लिये रोकी गई।

अनुबंध 6

3.8 दो स्टेशनों के बीच समान श्रेणी की अन्य ट्रेनों की तुलना में कुछ ट्रेनों का असामान्य अनुमत समय

लेखापरीक्षा ने दस क्षेत्रीय रेलवे के 12 चयनित डिवीजनों की चालू समय सारणी का विश्लेषण किया। लेखापरीक्षा ने पाया कि पूर्ववर्ती स्टेशनों से चयनित स्टेशन तक सीधे चलने

¹⁰ पटना, मथुरा, हावड़ा, भोपाल, इटारसी, अहमदाबाद, विजयवाड़ा, चेन्नई सेंट्रल, नागपुर

¹¹ प्लेटफॉर्म की व्यस्तता मार्च 2017 के माह के एक सप्ताह के लिए निर्धारित की गई। साधारणतया ट्रेन साप्ताहिक अर्थात् साप्ताहिक, पाक्षिक, तीन सप्ताह में एक बार, दैनिक आधार पर चलती थी। इसे ध्यान में रखते हुए अवरोधन का निर्धारण एक सप्ताह के लिये किया गया।

वाली 409 ट्रेनों 169 ट्रेनों¹² को इन दो स्टेशनों के बीच में समान श्रेणी¹³ की चलने वाली ट्रेनों की तुलना में असामान्य रूप से अधिक समय अनुमत किया गया। लेखापरीक्षा ने समान श्रेणी की अन्य ट्रेन (ट्रेनों) के लिए आंबटित समय से अधिक आंबटित अतिरिक्त समय के आधार पर समीक्षाधीन अवधि के लिए कुल 42734 घंटे के कोच/इंजन घंटे की हानि का निर्धारण किया। ऐसी ट्रेनों को अतिरिक्त/स्लैक समय अनुमत करने के कारण, यदि यह उस स्टेशन पर सामान्य समय में पहुँच जाती है तो; इन ट्रेनों के रैक (कोच तथा इंजन) को उसके नियत प्रस्थान समय तक स्टेशन पर रोक कर रखना पड़ता है ।

अनुबंध 7

उपरोक्त आपत्तियों की पुष्टि के लिए, लेखापरीक्षा ने उन ट्रेनों, जिन्हें असामान्य रूप से अधिक समय आंबटित किया गया था, द्वारा लिए गये वास्तविक समय की तुलना इन स्टेशनों के स्टेशन रिकॉर्ड (टीएसआर) से की। लेखापरीक्षा ने मार्च 2017 में 88 ट्रेनों के डाटा की नमूना जांच की, जिन्हें असामान्य रूप से अधिक समय प्रदान किया गया था और देखा कि उनके द्वारा लिया गया वास्तविक समय आंबटित समय की तुलना में काफी कम था। इन 88 ट्रेनों में से, 40 ट्रेनों ने 50 प्रतिशत कम समय लिया; 51 ट्रेनों ने 50 प्रतिशत से 75 प्रतिशत कम समय लिया तथा 27 ट्रेनों ने चालू समय सारणी में अनुमत समय 75 प्रतिशत कम समय लिया।

अनुबंध 8

एग्जिट कॉन्फ्रेंस (मार्च 2018) के दौरान, दो स्टेशनों के के बीच विभिन्न ट्रेनों को अनुमत विभिन्न समय के संबंध में रेलवे बोर्ड ने कहा कि अंतिम स्टेशन और पूर्ववती स्टेशन के बीच समय सारणी में रिकवरी समय रखा जाता है ताकि परिचालन अवरोधों के कारण होने वाले विलंब की अंतर्लीन किया जा सके।

इस प्रकार, अपर्याप्त स्टेशन लाइन तथा प्लेटफॉर्म क्षमता के कारण, ट्रेनों को स्टेशन पर पहुँचने से पूर्व, बाहरी सिग्नल और निकटवर्ती पूर्ववती स्टेशनों पर रोक दिया गया। ट्रेनों का मार्ग के बीच में भी अवरोधन हुआ क्योंकि आगे बढ़ने के लिए मार्ग उपलब्ध नहीं था। प्लेटफॉर्म रिटर्न ट्रेन और प्लेटफॉर्म पर समाप्त हो चुकी ट्रेनों को भी उनके आगे बढ़ने में अवरोधकों के कारण प्लेटफॉर्म पर रोक दिया गया। अवसरचना जैसी प्लेटफॉर्म और स्टेबलिंग/पिट लाईन और/या अनुरक्षण हेतु सुविधाओं अपर्याप्त थी, जिसके कारण आने वाली ट्रेनों के आगमन में विलंब तथा जाने वाली ट्रेनों के प्रस्थान में विलंब हुआ और ट्रेनों को रखरखाव के लिए डिपो पर जाने वाले रास्ते पर रोक दिया गया। अवरोधन के कारण, एक स्टेशन और उसके निकटवर्ती स्टेशन के बीच समान दूरी तय करने के लिए विभिन्न ट्रेनों को

¹² पटना, मुगलसराय, नई दिल्ली, दिल्ली, कानपुर, इलाहाबाद, मथुरा, जयपुर, भोपाल, इटारसी, विजयवाड़ा और नागपुर

¹³ मेल एक्सप्रेस की तुलना मेल एक्सप्रेस से, पैसंजर की तुलना पैसंजर से, मेमु की तुलना मेमु आदि से की गई थी।

अनुमत समय में अत्यधिक अंतर था। ट्रेनों के अवरोधन को कम करने और कोचिंग स्टॉक के उप-ईष्टतम उपयोग हेतु समुचित लाइन, प्लेटफॉर्म तथा अनुरक्षण सुविधाएं उपलब्ध कराने की आवश्यकता है। महत्व पूर्ण यातायात रजिस्ट्रारों और अभिलेखों को उचित ढंग से अनुरक्षित करना आवश्यक है, जिससे पर्यवेक्षी नियंत्रण को सुदृढ़ बनाया जा सके।

अध्याय 4

चयनित स्टेशनों पर अवसरंचना की पर्याप्तता और उपलब्धता

लेखापरीक्षा ने अत्यधिक यात्री ट्रैफिक वाले रूटों में पड़ने वाले 10 क्षेत्रीय रेलवे की 12 डिवीजनों के अंतर्गत 15 स्टेशनों के रिकॉर्ड की विस्तृत जांच की। ये स्टेशन अत्यधिक यात्री ट्रैफिक संचालन करते हैं। इन स्टेशनों से बड़ी संख्या में ट्रेन आरंभ/समाप्त या गुजरती हैं। इन स्टेशनों पर अवसरंचना पर्याप्तता की उपलब्धता, की जांच करने हेतु तीन वर्षों (2014-15 से 2016-17) तक के रिकॉर्ड और डाटा की जांच की गई। लेखापरीक्षा ने स्टेशन/मार्गस्थ/पूर्ववती स्टेशनों पर इन कमियों जिसमें ट्रेनों का रोका जाना भी शामिल है, के प्रभाव का विस्तृत अध्ययन करने हेतु एक महीने (मार्च 2017) के डाटा का भी विश्लेषण किया। इन 15 स्टेशनों के विस्तृत जांच निम्नानुसार है:-

4.1 इलाहाबाद

स्टेशन का नाम	इलाहाबाद जंक्शन			
क्षेत्रीय रेलवे	उत्तर मध्य			
डिवीजन	इलाहाबाद			
समीपवर्ती स्टेशन	नैनी, सुबेदारगंज, इलाहाबाद शहर, प्रयाग			
प्रति दिन संचालन की गई कोचिंग ट्रेनों की संख्या	मूल / समाप्त	18		
	मार्ग से गुजरते हुए	172		
	> =24 कोच ट्रेन	25		
	दिन के दौरान संचालन की गई ट्रेनों की संख्या - 190			
	0600 घंटे से 1200 घंटे तक	1200 घंटे से 1800 घंटे तक	1800 घंटे से 2400 घंटे तक	2400 घंटे से 0600 घंटे तक
	47	36	49	58
प्लेटफार्मों की कुल संख्या	10			
प्लेटफॉर्म की कुल संख्या जो 24 या अधिक कोच ट्रेनों को संचालन कर सकती हैं	6			
पिट लाइनों/वाशिंग लाइनों की कुल संख्या	2			
पिट लाइनों/वाशिंग लाइनों की कुल संख्या जो 24 या अधिक कोच ट्रेनों को संचालन कर सकती हैं	1			
स्टेबलिंग लाइनों की कुल संख्या	1			
24 या अधिक कोच ट्रेनों को संचालन करने वाली स्टेबलिंग लाइनों की कुल संख्या	1			

4.1.1 इलाहाबाद स्टेशन पर अवसरचना

इलाहाबाद स्टेशन प्रतिदिन लगभग 190 ट्रेन संचालन करता है। पिछले तीन वर्षों के दौरान ट्रेनों का संचालन करने की संख्या में 26 की और वृद्धि हुई है।

- यद्यपि इलाहाबाद स्टेशन से 25 ट्रेन गुजरती है, जिनमें 24 या अधिक कोच होते हैं, 10 प्लेटफॉर्म में से केवल छह में 24 कोच या अधिक को संचालन करने की क्षमता है।
- 2400 घंटे से 0600 घंटे के बीच रात्रि के समय के दौरान ट्रेनों का आवागमन अधिक था, जिसमें से चार राजधानी ट्रेन प्रतिदिन इलाहाबाद से गुजरती हैं ।
- लेखापरीक्षा ने पाया कि मार्च 2017 के दौरान, 23 से 25 कोचों की क्षमता वाली छह ट्रेनों¹⁴ को केवल 22 कोचों की क्षमता वाले प्लेटफॉर्म सं. 3/9/10 पर रोका गया।
- वहां केवल दो वाशिंग पिट लाइन हैं, जिनमें से केवल एक ही 24 या अधिक कोचों की ट्रेनों को संचालन कर सकती है। आगमन के बाद वाशिंग पिट लाईन्स की शंटिंग पर जाने के लिए अपनी बारी का इंतजार कर रही ट्रेनों की स्टेबलिंग के लिए वहां केवल एक स्टेबलिंग लाइन है।

4.1.2 इलाहाबाद स्टेशन पर अवरोधन

एक माह (मार्च 2017) के दौरान इलाहाबाद स्टेशन पर, अवरोधन की विस्तृत जांच की गई, जिसमें निम्नलिखित आपत्तियां पायी गईं:

- मार्च 2017 के दौरान, इलाहाबाद और इसके स्टेशनों की टीएसआर की जांच करने पर यह पाया गया कि इलाहाबाद स्टेशन के निकटवर्ती स्टेशनों/आउटर सिग्नल पर 535 पैसेंजर ट्रेनों की लाइन/प्लेटफॉर्म की मांग की वजह से पांच मिनट से अधिक समय के लिए रोक कर रखा गया। कुल अवरोधन 12067 मिनट अर्थात औसतन 23 मिनट प्रति ट्रेन था। इसके अतिरिक्त 242 ट्रेन निकटवर्ती स्टेशनों नैनी (8 कि.मी.), सूबेदारगंज (3 कि.मी.) तथा इलाहाबाद सिटी (2 कि.मी.) पर औसतन अवरोधन क्रमशः 12, 12 तथा 26 मिनट प्रति ट्रेन के साथ 242 ट्रेन रोकी गई, यद्यपि इन ट्रेनों का इन निकटवर्ती स्टेशनों पर कोई ठहराव नहीं था। मालगाड़ियों के लिए, इलाहाबाद स्टेशन से गुजरने वाली 541 माल गाड़ियों के लिए औसत अवरोधन 31 मिनट प्रति ट्रेन था।
- 2261 ट्रेनों के संबंध में मार्गस्थ अवरोधन, समीपवर्ती स्टेशनों से इलाहाबाद स्टेशन तक, 48506 मिनट था, जिसने समय-सारणी में नियत समय से अधिक समय लिया, जिससे 21 मिनट प्रति ट्रेन का अनुमानित अवरोधन हुआ । इनमें से 889 ट्रेनों को पांच मिनट से अधिक के लिए रोकी गई और कुल अवरोधन 13135 मिनट का था।

¹⁴ ट्रेन नं. 14005 / 14006 लिच्छवी एक्सप्रेस, ट्रेन नं. 15160 सारनाथ एक्सप्रेस, ट्रेन नं. 12670 गंगा कावेरी एक्सप्रेस- ट्रेन नंबर। 12505 पूर्वतर एक्सप्रेस और 12.987 सियालदाह अजमेर एक्सप्रेस

- मार्च 2017 के दौरान, इलाहाबाद स्टेशन पर 367 ट्रेन प्लेटफॉर्म पर समय-सारणी में निर्धारित उनके निर्धारित ठहराव समय से 6259 मिनट अधिक देर तक रोकੀ गई।
- मार्च 2017 के माह के दौरान स्टेशन पर अनुरक्षित एम्पटी कोचिंग रैक मूवमेंट (ईसीआरएम) रजिस्टर की जांच करने पर, लेखापरीक्षा ने पाया कि इलाहाबाद स्टेशन पर यात्रा समाप्ति के पश्चात 257 ट्रेनों को 30 मिनट¹⁵ की अवधि से अधिक प्लेटफॉर्म पर रोक कर रखा गया। यात्रा समाप्ति के बाद 26 ट्रेनों को प्लेटफॉर्म पर एक घंटा की अवधि के बाद तक रोक कर रखा गया। दो ट्रेनों को यात्रा समाप्ति के तीन घंटे बाद तक प्लेटफॉर्म पर रोक कर रखा गया।
- ट्रेन सं. 19422 पटना अहमदाबाद एक्सप्रेस को इलाहाबाद सिटी और इलाहाबाद स्टेशन (3.2 कि.मी) के बीच की दूरी तय करने के लिए 13 मिनट का समय आवंटित किया गया था। जबकि, समान श्रेणी की दो अन्य ट्रेनों, ट्रेन सं. 15117 मुडुआडीह जबलपुर एक्सप्रेस तथा ट्रेन सं. 15004 चौरी चौरा एक्सप्रेस को समान दूरी तय करने हेतु क्रमशः 24 मिनट और 18 मिनट का असामान्य अधिक समय आवंटित किया गया।
- मार्च 2017 के दौरान 293 ट्रेन जो इलाहाबाद स्टेशन से आरंभ होती हैं, 359 घंटों के लिए रोके जाने के पश्चात इलाहाबाद स्टेशन से देरी से शुरू हुईं। इनमें से 127 ट्रेन 30 मिनट तक रोक की गईं, 62 ट्रेन आधा घंटा से एक घंटा के लिए रोक की गईं तथा 104 ट्रेन एक घंटे से अधिक के लिए रोक की गईं। ट्रेनों के देरी से चलने के मुख्य कारण मुक्त मार्ग की कमी (94 ट्रेन), लोको की कमी (72 ट्रेन) थे।

4.1.3 इलाहाबाद स्टेशन पर लाइन क्षमता में अवरोधक

इलाहाबाद जं. में मुगलसराय, वाराणसी, सतना, झांसी, लखनऊ और कानपुर से आने वाले यात्री ट्रैफिक आता है। ट्रेनों की क्रॉसिंग आवागमन की बड़ी संख्या इसमें शामिल है। सिटी साईड (लीडर रोड) तथा सिविल लाइन्स साईड (नवाब युसुफ रोड) के बीच में संचालित होने के कारण इस स्टेशन के विस्तारण में बाधाएँ हैं। प्रत्येक 12 वर्षों के बाद महाकुंभ मेला तथा प्रत्येक 6 वर्षों में अर्धकुंभ मेला आयोजित होने के कारण बहुत बड़ी संख्या में तीर्थयात्री इलाहाबाद आते हैं। मेला अवधि के दौरान इलाहाबाद स्टेशन पर तीर्थयात्रियों की आवश्यकताओं का ध्यान रखने हेतु इलाहाबाद स्टेशन के अंकुलन का निवारण करना आवश्यक है।

- इलाहाबाद स्टेशन पर अंकुलन का निवारण करने के लिए सुबेदारगंज स्टेशन को विकसित करने का कार्य प्रस्तावित किया गया था। सुबेदारगंज एक 'ई' श्रेणी का स्टेशन है जो इलाहाबाद स्टेशन से 3 कि.मी. दूर स्थित है तथा वहां दो ट्रेन लेवल प्लेटफॉर्म तथा एक

¹⁵ किसी स्टेशन पर ट्रेन की यात्रा समाप्ति के पश्चात ट्रेनों को हटाने के लिए कोई निर्धारित समय नहीं है। लेखापरीक्षा ने माना कि ट्रेनों को खाली करने के लिए 30 मिनट की अवधि समुचित है।

छोटा स्टेशन भवन है। (i) उचित स्टेशन भवन के साथ सर्कुलेटिंग एरिया (ii) हाई लेवल प्लेटफॉर्म (सं. 1,2,3,) (iii) धुलने योग्य एप्रेन का निर्माण (iv) नल कूप पाईप लाइन की व्यवस्था (v) 6.1 मी. चौड़े एफओबी की व्यवस्था (vi) दो वाशिंग पिट लाइन (vii) पीएफ शेड (viii) बुकिंग कार्यालय प्रतीक्षालय, कम्प्यूटर व्यवस्था तथा पंप हाऊस आदि उपलब्ध करवाकर सूबेदारगंज स्टेशन को विकसित करने का प्रस्ताव था। इन निर्माण कार्यों की संक्षिप्त लागत ₹ 26.69 करोड़ थी। इलाहाबाद स्टेशन के निकट सूबेदारगंज स्टेशन विकास के कार्य को नए टर्मिनल के रूप में संस्वीकृति (2015-16) प्रदान की गई थी, जिसे अप्रैल 2018 तक पूर्ण किया जाना था। अप्रैल 2018 तक इस कार्य की भौतिक प्रगति 35 प्रतिशत तथा वित्तीय प्रगति 33.38 प्रतिशत थी।

- चेओकी स्टेशन का विकास (दिसंबर 2011) इलाहाबाद स्टेशन के टर्मिनल के रूप में इलाहाबाद जंक्शन से 10 कि.मी. दूर हावड़ा- नई दिल्ली लाइन पर इलाहाबाद जंक्शन के अंकुलन का निराकरण करने और पूर्वोत्तर भारत से दक्षिण भारत को जाने वाली ट्रेनों को अलग रूट प्रदान करने के लिए किया गया था। यह नई दिल्ली-हावड़ा रूट पर ट्रेनों को समय से चलाने और मुगलसराय साईड से जबलपुर साईड की ओर जाने वाली ट्रेनों के लिए इंजन बदलने में लगने वाले 30 मिनट से अधिक समय के विलंब से बचने के लिए किया गया था। 20 मेला/एक्सप्रेस को वाया चेओकी (इलाहाबाद जंक्शन से परिवर्जन हेतु) भी मोड़ा गया था।
- इलाहाबाद स्टेशन पर, ₹ 4.74 करोड़ की लागत पर 2008-09 में प्लेटफॉर्म 11 के निर्माण का कार्य भी संस्वीकृत किया गया था। हालांकि, ₹ 9.04 करोड़ की लागत पर नवंबर 2011 में विस्तृत आकलन तैयार किया गया था। निर्माण कार्य के संस्वीकरण के पश्चात विस्तृत आकलन तैयार करने में विलंब के कारण तीन साल का समय ज्यादा लगा और ₹ 4.30 करोड़ की लागत में वृद्धि पाई गई। यद्यपि कार्य सितंबर 2017 तक पूरा किया जाना था फिर भी अप्रैल 2018 तक भौतिक प्रगति 70 प्रतिशत तथा वित्तीय प्रगति 58.56 प्रतिशत थी।
- इलाहाबाद स्टेशन पर 18 रेलगाड़ियां प्रति दिन शुरू/समाप्त होने के बाजवूद यहां इन ट्रेनों के धुलाई कार्य हेतु केवल 2 धुलाई पिट लाइनें ही हैं। इलाहाबाद स्टेशन (उ.म.रे) में विसंकुलन के लिए सुबेदारगंज स्टेशन पर दो पूर्ण लंबाई की पिट लाइनों के प्रावधान का कार्य अगस्त 2015 में भी प्रस्तावित था। तथापि, यह कार्य कोई औचित्य दर्ज किए बिना कार्य के कार्यक्रम से छोड़ दिया गया।
- इलाहाबाद डिविजन में मुगलसराय-इलाहाबाद सैक्शन पर नैनी स्टेशन एक महत्वपूर्ण जंक्शन है, जो जबलपुर की तरफ के यात्री ट्रैफिक का प्रबंधन करता है। तीर्थयात्रियों की व्यवस्था हेतु नैनी स्टेशन एक महत्वपूर्ण स्टेशन है। इलाहाबाद में कुंभ मेला/अर्ध कुंभ मेला, प्रत्येक 12/06 वर्षों में आयोजित किया जाता है और प्रति वर्ष माघ मेला आयोजित

किया जाता है, और यह स्टेशन संगम पर मेला क्षेत्र के निकट है। वर्तमान में, नैनी स्टेशन पर जबलपुर की तरफ कोई लूप लाइन उपलब्ध नहीं है और रेलगाड़ियां नियमित विराम के रूप में मुख्य लाइन पर रूकती हैं। इस कारण मुख्य लाइन पर किसी ट्रेन संचालन नहीं किया जा सकता। कुंभ/अर्धकुंभ के दौरान मेला यातायात की आवश्यकताओं का ध्यान रखने के लिए अतिरिक्त यात्री गाड़ियां चलाई जाती हैं जिसके परिणामस्वरूप लूप लाइनों की अनुपलब्धता के कारण ट्रेनों का भारी अवरोधन हुआ। अतः भारी टैफिक का प्रबंधन करने हेतु नैनी में दो अतिरिक्त लूप तथा प्लेटफॉर्म उपलब्ध कराना आवश्यक है। इस कार्य के लिए, अक्टूबर 2014 में एक प्रस्ताव दिया गया था परन्तु यह अभी तक संस्वीकृत नहीं हुआ था। उक्त हेतु कोई कारण अभिलिखित नहीं पाए गए।

4.1.4 निष्कर्ष

इलाहाबाद स्टेशन भारी यात्री टैफिक की व्यवस्था करता है। निकट स्थान पर वैकल्पिक स्टेशन विकसित करके इलाहाबाद स्टेशन का विसंकुलन करने हेतु उपाय किए गए हैं। जबकि टर्मिनल स्टेशन के रूप में छिवकी स्टेशन विकसित किया गया है और कुछ ट्रेनों उस स्टेशन पर स्थानान्तरित हो गई थी, दूसरे वैकल्पिक स्टेशन (सुबेदारगंज एवं नैनी) अभी विकसित किए जाने थबाकी हैं। उपलब्ध धुलाई पिट लाइनें तथा स्टेबलिंग लाइनें भी इलाहाबाद स्टेशन से शुरू/समाप्त होने वाली ट्रेनों की रख-रखाव आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए प्रयाप्त नहीं थीं। एक्जिट कान्फ्रेंस के दौरान उ.म.रे प्रशासन ने बताया (नवंबर 2017) कि इलाहाबाद स्टेशन के लिए अवसंरचना विकास हेतु मुख्य योजना बनाई जा रही है और अवसंरचना की सभी चिन्हित बाधाओं पर विचार किया जाएगा।

4.1.5 सिफारिशें

1. निर्धारित कार्यों के कार्यान्वयन हेतु स्पष्ट रूप से माइलस्टोन निर्धारित करके सभी बाधाओं की पहचान करने तथा इन बाधाओं के समाधान हेतु उपाय करने के लिए इलाहाबाद स्टेशन के लिए व्यापक मुख्य योजना तैयार की जाए।
2. इलाहाबाद स्टेशन के विसंकुलन के लिए वैकल्पिक स्टेशन के रूप में सुबेदारगंज स्टेशन को विकसित करने का कार्य को प्राथमिकता से किए जाने की आवश्यकता है।
3. प्लेटफॉर्म सं. 11 का विस्तारण कार्य प्राथमिकता से पूरा किया जाना चाहिए।
4. इलाहाबाद स्टेशन के मार्ग से ट्रेनों के सुगम संचालन हेतु रेल प्रशासन इलाहाबाद स्टेशन से शुरू और समाप्त होने वाली ट्रेनों को नए विकसित टर्मिनलों/स्टेशनों पर स्थानांतरित करने पर विचार करे।

4.2 कानपुर सेन्ट्रल

स्टेशन का नाम	कानपुर सेन्ट्रल			
क्षेत्रीय रेलवे	उत्तर मध्य			
डिविजन	आगरा			
निकटवर्ती स्टेशन	पंकी, कानपुर अनरगंज, कानपुर ब्रिज, चंदेरी			
प्रतिदिन व्यवस्थित कोचिंग ट्रेनों की संख्या	शुरू/समाप्त वाली	होने वाली	25	
	गुजरने वाली		303	
	> =24 कोच ट्रेनों		38	
	दिन में व्यवस्थित ट्रेनों की संख्या- 328			
	0600 बजे से 1200 बजे तक	1200 बजे से 1800 बजे तक	1800 बजे से 2400 बजे तक	2400 बजे से 0600 बजे तक
	73	86	77	92
प्लेटफॉर्म की कुल संख्या	10			
प्लेटफॉर्म की कुल संख्या जो 24 या अधिक कोच ट्रेनों का प्रबंध कर सकते हैं।	5			
पिट लाइनों/धुलाई लाइनों की कुल संख्या	7			
पिट लाइनों/धुलाई लाइनों की कुल संख्या जो 24 या अधिक कोच ट्रेनों का प्रबंध कर सकते हैं।	2			
स्टेबलिंग लाइनों की कुल संख्या	0			
स्टेबलिंग लाइनों की कुल संख्या जो 24 या अधिक कोच ट्रेनों का प्रबंध कर सकते हैं।	लागू नहीं			

4.2.1 कानपुर सेन्ट्रल स्टेशन पर अवसंरचना

कानपुर सेन्ट्रल स्टेशन प्रतिदिन 328 ट्रेनों का प्रबंधन करता है। पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रबंधित ट्रेनों की संख्या में 26 की वृद्धि हुई है।

- यद्यपि 24 कोच या अधिक की क्षमता वाली 38 रेलगाड़ियां कानपुर सेन्ट्रल स्टेशन से गुजरती हैं, फिर भी 10 प्लेटफॉर्म में से केवल पांच में 24 कोचों से अधिक की ट्रेनों का प्रबंधन करने की क्षमता है।
- रात में 2400 बजे से 0600 बजे तक ट्रेनों



चित्र 4.1 26.10.2017 को कानपुर सेन्ट्रल जंक्शन पर प्लेटफॉर्म सं. 3 (15 कोचों की प्रबंधन क्षमता) पर रूकी 23 कोचों वाली ट्रेन सं. 12948 (अजिमाबाद एक्सप्रेस)

की भीड़ भाड़ असाधारण रूप से अधिक होती है। इस अवधि में इस स्टेशन से 92 रेलगाड़ियां गुजरती हैं जिनमें से पांच राजधानी रेलगाड़ियां हैं।

- प्लेटफॉर्म लंबाई की अपर्याप्तता के कारण अधिक कोच क्षमता वाली ट्रेनों को कम कोच क्षमता वाले प्लेटफॉर्मों पर ही रोकना पड़ता था। नमूना जांच के दौरान (1 सितंबर से 7 सितंबर 2017) लेखापरीक्षा ने देखा कि 18 से 25 कोचों की कोच क्षमता वाली 53 रेलगाड़ियां 15 से 22 कोचों की कोच क्षमता वाले प्लेटफॉर्मों (सं. 2,3 और 4) पर रुकीं ।
- यहां सात धुलाई पिट लाइनें हैं जिसमें से दो 24 कोचों या अधिक की ट्रेनों का प्रबंधन कर सकती हैं। इस स्टेशन पर कोई स्टेबलिंग लाइन नहीं है।

4.2.2 कानपुर सेंट्रल स्टेशन पर अवरोधन

कानपुर सेंट्रल स्टेशन पर अवरोधन की एक माह (मार्च 2017) की व्यापक जांच के दौरान निम्नलिखित पाया गया:

- मार्च 2017 के दौरान कानपुर सेंट्रल तथा इसके निकटवर्ती स्टेशनों की टीएसआर की जांच करने पर यह देखा गया कि 628 यात्री ट्रेनों को लाइन/प्लेटफार्म की कमी के कारण कानपुर सेंट्रल स्टेशन के निकटवर्ती स्टेशनों/आउटर सिग्नलों पर पांच मिनट से अधिक समय तक रोका गया था। इस प्रकार का कुल अवरोधन 11951 मिनट अर्थात औसतन 19 मिनट प्रति गाड़ी का अवरोधन हुआ था। इसके अलावा 1496 ट्रेनों का 25 तथा 10 मिनट प्रति ट्रेन के औसत अवरोधन के साथ क्रमशः कानपुर अनवरगंज (3 किमी) और कानपुर ब्रिज (3 किमी) के निकटवर्ती स्टेशनों पर रोका गया था। यद्यपि इन निकटवर्ती स्टेशनों पर इन ट्रेनों का कोई ठहराव नहीं था। मालगाड़ियों के लिए कानपुर सेंट्रल स्टेशन से गुजरने वाली 393 मालगाड़ियों के लिए 100 मिनट प्रति ट्रेन का औसत अवरोधन हुआ ।
- 2851 ट्रेनों के संबंध में 47121 मिनट का मार्ग में अवरोधन हुआ था जिसने समय तालिका में निर्धारित समय से अधिक समय लिया था। इनमें से 2016 ट्रेनों को पांच मिनट से अधिक के लिए रोका गया था और कुल अवरोधन 44758 मिनट का था। इसके अलावा, 93 ट्रेनों (कानपुर ब्रिज पर 87 तथा कानपुर अनवरगंज में 6) को मार्च 2017 के दौरान 30 मिनट से अधिक समय तक रोका गया ।
- मार्च 2017 के दौरान, 2970 ट्रेनों को समय तालिका में निर्धारित उनके नियत ठहराव समय के अतिरिक्त 29813 मिनटों के लिए कानपुर सेंट्रल स्टेशन पर प्लेटफार्म पर रोका गया ।
- मार्च 2017 माह के दौरान स्टेशन पर अनुरक्षित खाली कोचिंग रैंक संचलन (ईसीआरएम) रजिस्टर की जांच करने पर लेखापरीक्षा ने देखा कि 122 ट्रेनों को कानपुर सेंट्रल स्टेशन पर यात्रा समाप्त होने के पश्चात 30 मिनट की अवधि से अधिक तक प्लेटफार्म पर रोका गया था। समापन के 30 मिनट की विचारणीय अवधि के बाद एक घंटे की अवधि

तक 40 ट्रेनों को प्लेटफार्म पर रोका गया था। चार ट्रेनों को समापन की 30 मिनट की अवधि के पश्चात तीन घंटे से अधिक समय तक रोका गया।

- ट्रेन सं. 14222 कानपुर अनवरगंज-फैजाबाद इंटर सिटी एक्सप्रेस और ट्रेन सं. 19709 जयपुर-कामाख्या कवि गुरु एक्सप्रेस को कानपुर अनवरगंज तथा कानपुर सैन्ट्रल स्टेशन (2.36 किमी) के बीच दूरी को तय करने के लिए 10 मिनट दिए गए हैं। हालांकि, समान श्रेणी की दो ट्रेनों (ट्रेन सं. 18192, उत्संग एक्सप्रेस तथा ट्रेन सं. 15038 कासगंज कानपुर एक्सप्रेस) को समान दूरी तय करने के लिए असामान्य रूप से क्रमशः 20 मिनट तथा 35 मिनट का लंबा नियत समय दिया गया है। इसी प्रकार ट्रेन सं. 14164 संगम एक्सप्रेस को पनकी तथा कानपुर सैन्ट्रल स्टेशन के बीच दूरी (9.85 किमी) को तय करने के लिए 30 मिनट दिए गए हैं। हालांकि, समान श्रेणी की दो ट्रेनों (ट्रेन सं. 18102 जम्मू तवी टाटा नगर (मुरी) एक्सप्रेस तथा ट्रेन सं. 15484 महानंदा एक्सप्रेस) को समान दूरी को तय करने के लिए असामान्य रूप से क्रमशः 38 मिनट तथा 40 मिनट का लंबा नियत समय दिया गया है।
- लेखापरीक्षा ने निकटवर्ती स्टेशनों (गोविंदपुरी, कानपुर अनवरगंज तथा पनकी) और कानपुर सैन्ट्रल स्टेशन के बीच चलने वाली 11 ट्रेनों की जांच की जिन्हें असामान्य रूप से अधिक समय दिया गया। यह देखा गया कि सभी 11 ट्रेनों ने समय तालिका में अनुमत समय से 75 प्रतिशत अधिक समय लिया।
- मार्च 2017 के दौरान, कानपुर स्टेशन से शुरू होने वाली 227 रेलगाड़ियां 250 घंटे के विराम के पश्चात स्टेशन से देरी से चली। इनमें से 88 ट्रेनों को 30 मिनटों तक रोका गया था, 60 ट्रेनों को आधे घंटे से एक घंटे तक रोका गया था और 79 ट्रेनों को एक घंटे से अधिक समय तक रोका गया। रेलगाड़ी को विलंब से शुरू करना मुख्यतः खाली मार्ग की कमी (76 रेलगाड़ियां) तथा लिंक रैक के विलंब से आगमन (80 ट्रेनों) के कारण था। 53 ट्रेनों में ट्रेनों को विलंब से शुरू करने के कारण दर्ज नहीं किए गए।

4.2.3 कानपुर सैन्ट्रल स्टेशन पर स्टेशन लाइन क्षमता में अवरोधन

कानपुर सैन्ट्रल स्टेशन, वहां से गुजरने वाली ट्रेनों की बड़ी संख्या का प्रबंधन करता है। इसलिए, ट्रेनों के निर्बाध संचालन की सुनिश्चितता पर अत्यधिक बल नहीं दिया जा सकता।

- कानपुर सैन्ट्रल जंक्शन के विसंकूलन के लिए नए टर्मिनल स्टेशन के निर्माण तथा 24/26 कोच की ट्रेनों के प्रबंधन हेतु प्लेटफार्म की क्षमता बढ़ाने के लिए कोई प्रस्ताव नहीं रखा गया।
- प्लेटफार्म सं. 1,2 तथा 3 (उ.म.रे) पर ट्रेनों की उचित बर्थिंग सुनिश्चित करने हेतु यार्ड लेआउट में कानपुर सैन्ट्रल आशोधन के कार्य का प्रस्ताव इस औचित्य के साथ अगस्त 2014 में रखा गया था कि कई राजधानी/शताब्दी तथा अन्य विख्यात ट्रेनों

सहित 300 से अधिक मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियां प्रतिदिन कानपुर सेन्ट्रल से गुजरती हैं। मौजूदा यार्ड लेआउट इस प्रकार का है कि यदि एक ट्रेन प्लेटफार्म (यथा प्लेटफार्म 3) पर आ जाती है तो प्लेटफार्म सं. 1,2 और 3 पर पर्याप्त प्लेटफार्म लंबाई होने के बावजूद ट्रेक सर्किटिंग तथा अनावश्यक क्रॉस ओवर के कारण प्लेटफार्म सं. 1 तथा 2 पर ट्रेन नहीं आ सकती, रेलगाड़ियां केवल आंशिक तौर पर प्लेटफार्म क्षेत्र में पहुंचती हैं और बाकी ट्रेन क्रॉस ओवर पर होती हैं जो कि वांछनीय नहीं हैं। प्रस्तावित आशोधन से इस समस्या का हल हो जाएगा। लेखापरीक्षा ने देखा कि उक्त हेतु कोई स्पष्टीकरण दर्ज किए बिना कार्य को सूची से हटा दिया गया।

- गोविन्दपुरी में उपलब्ध क्लीयर स्टैंडिंग रूम (सीएसएस) में मुश्किल से 9-10 कोच की लंबाई की रेलगाड़ियां खड़ी हो सकती हैं जबकि सभी रुकने वाली ट्रेनों में 12 से 22 कोच हैं। कानपुर क्षेत्र में ट्रेनों के सुगम चालन को सुनिश्चित करने के लिए गोविंदपुरी अतिरिक्त लूप का सिविल इंजीनियरिंग कार्य प्रदान कर दिया गया था और अप्रैल 2009 में पूरा होना था जोकि साढ़े चार वर्ष के विलंब से पूरा हुआ था (अक्टूबर 2013)। हालांकि, लिफ्टिंग का कार्य अभी अपूर्ण¹⁶ था। विलंब का मुख्य कारण क्लीयर साइट, ड्राइंग उपलब्ध न कराना, रेलवे सामग्री को स्थानांतरित न करना आदि था। इसलिए, 10 वर्ष से अधिक बीत जाने और ₹ 20.53 करोड़ व्यय करने के बावजूद कार्य पूरा नहीं हो सका।

4.2.4 निष्कर्ष

कानपुर सेन्ट्रल स्टेशन प्रतिदिन लगभग 303 गुजरने वाली ट्रेनों तथा 25 शुरू/समाप्त होने वाली ट्रेनों का प्रबंधन करते हुए भारी यात्री ट्रैफिक संभालता है। इतनी बड़ी संख्या में ट्रेनों की व्यवस्था करने के लिए केवल दस प्लेटफार्म हैं। कानपुर अनवरगंज, कानपुर सेन्ट्रल से 3 कि.मी दूर निकटवर्ती स्टेशन, में मार्च 2017 में 25 मिनट प्रति ट्रेन का औसत अवरोधन हुआ था। यद्यपि प्लेटफार्म की क्षमता बढ़ाने के लिए कानपुर सेन्ट्रल स्टेशन पर यार्ड रिमॉडलिंग का कार्य अगस्त 2014 में प्रस्तावित था, फिर भी कार्य को बिना कारण बताए कार्यों के कार्यक्रम से हटा दिया गया था।

4.2.5 सिफारिशें

1. रेलवे को कानपुर सेन्ट्रल स्टेशन के विसंकुलन के लिए वैकल्पिक स्टेशन/टर्मिनल के विकास के उपाय ढूंढने चाहिए।
2. कानपुर सेन्ट्रल में यार्ड रिमॉडलिंग कार्य के कार्यक्षेत्र का स्टेशन लाइन क्षमता बढ़ाने में सहायता हेतु मूल्यांकन किया जाना चाहिए।

¹⁶ इलेक्ट्रिकल कार्य 7 वर्षों के विलंब से पूरा हुआ परन्तु एसएण्डटी कार्य में 3 वर्ष 9 माह का विलंब था और अब भी अपूर्ण था।

4.3 मथुरा जंक्शन

स्टेशन का नाम	मथुरा जंक्शन			
क्षेत्रीय रेलवे	उत्तर मध्य			
डिविजन	आगरा			
निकटवर्ती स्टेशन	भैंसा, भूटेश्वर, मथुरा कैंट, मुरेशी रामपुर, बाद			
प्रतिदिन व्यवस्थित कोचिंग ट्रेनों की संख्या	शुरू/समाप्त होने वाली	10		
	गुजरने वाली	180		
	>=24 कोच रेलगाड़ी	33		
	दिन में व्यवस्थित ट्रेनों की संख्या - 190			
	0600 बजे से 1200 बजे तक	1200 बजे से 1800 बजे तक	1800 बजे से 2400 बजे तक	2400 बजे से 0600 बजे तक
	57	43	40	50
प्लेटफॉर्म की कुल संख्या	10			
प्लेटफॉर्म की कुल संख्या जो 24 या अधिक कोचों ट्रेनों का प्रबंध कर सकते हैं।	5			
पिट लाइनों/धुलाई लाइनों की कुल संख्या	2			
पिट लाइनों/धुलाई लाइनों की कुल संख्या जो 24 या अधिक कोच ट्रेनों का प्रबंध कर सकते हैं।	0			
स्टेबलिंग लाइनों की कुल संख्या	1			
स्टेबलिंग लाइनों की कुल संख्या जो 24 या अधिक कोचों ट्रेनों का प्रबंध कर सकते हैं।	0			

4.3.1 मथुरा स्टेशन पर अवसंरचना

मथुरा जंक्शन प्रति दिन लगभग 190 ट्रेनों का प्रबंधन करता है। पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रबंधित ट्रेनों की संख्या तीन तक बढ़ी है।

- यद्यपि 24 या अधिक कोचों वाली 33 रेलगाड़ियां मथुरा जंक्शन से गुजरती हैं, फिर भी 10 प्लेटफार्मों में से केवल पांच में 24 कोचों से अधिक की ट्रेनों के संचालन की क्षमता है।
- सुबह के समय 0600 बजे से 1200 बजे तक ट्रेनों की असामान्य अंकुलन होता है।

- लेखापरीक्षा ने देखा कि मार्च 2017 के दौरान मथुरा स्टेशन पर 21 कोचों की कोच क्षमता वाली ट्रेन सं. 19062 (रामनगर-बांद्रा टर्मिनस) चार दिन, केवल 18 कोचों की क्षमता वाले प्लेटफार्म सं. 9 पर रूकी।
- मथुरा स्टेशन पर केवल दो धुलाई पिट लाइनें तथा एक स्टेबलिंग लाइन है। इनमें से कोई भी धुलाई पिट लाइन/स्टेबलिंग लाइन 24 कोच या अधिक की रेलगाड़ियों को नहीं संभाल सकती है। यद्यपि पांच गाड़ियां प्रतिदिन यात्रा समाप्त करती हैं, समाप्ति के 30 मिनटों की पर्याप्त अविध से अधिक, प्लेटफार्म पर औसतन अवरोधन 102 मिनटों से अधिक देखा गया। अधिकतम अवरोधन 710 मिनटों का था। इस स्टेशन पर, दो पिट लाइनें हैं, परन्तु ये केवल 12 कोचों तक की गाड़ियों का ही रखरखाव कर सकती हैं। परिणामस्वरूप गाड़ियों को अनुरक्षण के लिए आगरा कैंट भेजा जाता है, जो 53 किमी. की दूरी पर है, परिणामस्वरूप यात्रा समाप्ति के बाद भी गाड़ियां अवरोधित रही। लेखापरीक्षा ने पाया कि 20 कोचों वाली ट्रेन सं. 12177/12178 (चंबल एक्सप्रेस) को हर सप्ताह प्राथमिक रख रखाव के लिए आगरा कैंट (मथुरा जंक्शन से 53 किमी की दूरी पर) भेजा जाता है। यह भी देखा गया कि 12 कोच क्षमता वाली रेलगाड़ी सं. 11901/11902, मथुरा कुरुक्षेत्र एक्सप्रेस को हर सप्ताह 12 कोच की क्षमता वाली मथुरा स्टेशन की धुलाई पिट की उपलब्धता के बावजूद प्राथमिक रख-रखाव हेतु आगरा कैंट भेजा जा रहा है। मथुरा स्टेशन पर पर्याप्त धुलाई पिट की अनुपलब्धता के कारण इन ट्रेनों को समापन के पश्चात मथुरा स्टेशन पर रोका जा रहा है और बाद में प्राथमिक रख-रखाव हेतु आगरा कैंट भेजा जाता है। उ.म.रे प्रशासन ने उत्तर में बताया कि मथुरा स्टेशन पर ऐसी कोचों के रख-रखाव हेतु कोई सुविधा उपलब्ध नहीं है इसलिए इन ट्रेनों को रख-रखाव हेतु आगरा कैंट भेजा जा रहा है। 24 कोच की रख-रखाव सुविधा हेतु पिट लाइन की लंबाई बढ़ाने का कार्य मथुरा यार्ड रिमॉडलिंग कार्य में शुरू कर दिया गया है।

4.3.2 मथुरा स्टेशन पर अवरोधन

मथुरा स्टेशन पर अवरोधन की एक माह (मार्च 2017) की व्यापक जांच के दौरान निम्नलिखित पाया गया:

- मार्च 2017 के दौरान मथुरा तथा इसके निकटवर्ती स्टेशनों की टीएसआर की जांच करने पर यह देखा गया कि 296 यात्री ट्रेनों को लाइन/प्लेटफार्म की कमी के कारण मथुरा जंक्शन स्टेशन के निकटवर्ती स्टेशनों/आउटर सिग्नलों पर पांच मिनट से अधिक समय तक रोका गया था। कुल अवरोधन 4299 मिनट अर्थात औसतन 15 मिनट प्रति गाड़ी का अवरोधन हुआ था। इसके अलावा 174 ट्रेनों का 4,16,13 और 6 मिनट प्रति ट्रेन के औसत अवरोधन के साथ क्रमशः भुटेश्वर (2 किमी), मुरहेसी रामपुर (8 किमी), मथुरा कैंट (2 किमी) तथा भैंसा (10 किमी) में निकटवर्ती स्टेशनों पर रोका गया था जबकि इन

निकटवर्ती स्टेशनों पर इन ट्रेनों का कोई ठहराव नहीं था। मथुरा स्टेशन से गुजरने वाली 997 मालगाड़ियों के लिए 34 मिनट प्रति ट्रेन का औसत अवरोधन था।

- 1660 ट्रेनों के संबंध में 12059 मिनट का मार्ग में अवरोधन हुआ था जिसने समय तालिका में निर्धारित समय से अधिक समय लिया था। इनमें से 731 ट्रेनों को पांच मिनट से अधिक के लिए रोका गया था और कुल अवरोधन 9535 मिनट का था। इसके अलावा, 27 ट्रेनों को नियत समय से 30 मिनट कि प्रस्तावित समय से अधिक समय तक रोका गया।
- मार्च 2017 के दौरान, 710 ट्रेनों को समय तालिका में निर्धारित उनके नियत ठहराव समय के अतिरिक्त 4857 मिनटों के लिए मथुरा स्टेशन पर प्लेटफार्म पर रोका गया था।
- मथुरा स्टेशन में, सभी तीन प्लेटफार्म रिटर्न ट्रेनों मथुरा स्टेशन से उनके प्रस्थान से पूर्व 75 मिनट की निर्धारित अवधि से अधिक समय तक प्लेटफार्म पर रूकी। इस आधार पर कुल अवरोधन मार्च 2017 के दौरान 2625 मिनट प्रति सप्ताह था।
- मार्च 2017 माह के दौरान स्टेशन पर अनुरक्षित खाली कोचिंग रैंक संचलन (ईसीआरएम) रजिस्टर की जांच करने पर लेखापरीक्षा ने देखा कि 114 ट्रेनों को मथुरा स्टेशन पर समाप्त होने के पश्चात 30 मिनट की अवधि से अधिक तक प्लेटफार्म पर रोका गया था। समापन की अवधि के एक घंटे की अवधि के पश्चात 53 ट्रेनों को प्लेटफार्म पर रोका गया था और 15 ट्रेनों को समापन के पश्चात तीन घंटे से अधिक समय तक रोका गया था।
- ट्रेन सं. 59359 (बयाना मथुरा पैसेंजर) को मुरहेसी रामपुर तथा मथुरा स्टेशन (9 किमी) के बीच दूरी को तय करने के लिए 26 मिनट दिए गए हैं। हालांकि, समान श्रेणी (यात्री गाड़ी) की दो ट्रेनों (सवाई माधोपुर मथुरा यात्री-54793 और रतलाम मथुरा यात्री-59355) को समान दूरी तय करने के लिए असामान्य रूप से क्रमशः 45 मिनट तथा 59 मिनट का लंबा नियत समय दिया गया है।
- मार्च 2017 के दौरान मथुरा स्टेशन से शुरू होने वाली 160 रेलगाड़ियां 161 घंटे के विराम के पश्चात स्टेशन से देरी से चली थी। इनमें से 92 ट्रेनों को 30 मिनटों तक रोका गया था, 23 ट्रेनों को आधे घंटे से एक घंटे तक रोका गया था और 45 ट्रेनों को एक घंटे से अधिक समय तक रोका गया था। ट्रेन को विलंब से शुरू करना मुख्यतः खाली मार्ग की कमी (92 रेलगाड़ियां) तथा लोको की कमी (51 गाड़ियों) के कारण था।

4.3.3 मथुरा स्टेशन पर स्टेशन लाइन क्षमता में बाधाएं

मथुरा स्टेशन बहुत व्यस्त स्टेशन है, यहां से नई दिल्ली से मुंबई और दक्षिण की ओर जाने वाली सभी रेलगाड़ियां गुजरती हैं।

- मथुरा स्टेशन के विसंकुलन के लिए मथुरा स्टेशन के निकट नए स्टेशन/टर्मिनल के निर्माण का कोई प्रस्ताव नहीं है।
- भुटेश्वर में फलाइओवर के साथ मथुरा जंक्शन यार्ड रिमॉडलिंग का कार्य मार्च 2016 में रेलवे बोर्ड द्वारा संस्वीकृत किया गया था। लेखापरीक्षा ने देखा कि मथुरा यार्ड रिमॉडलिंग के आऊटडोर तथा इनडोर सिग्नलिंग कार्य हेतु निविदा रेलवे बोर्ड द्वारा आकलन संस्वीकृत के लगभग एक वर्ष के बाद फरवरी 2017 में आमंत्रित की गई थी। अप्रैल 2018 तक इस कार्य की भौतिक एवं वित्तीय प्रगति सिर्फ 15 प्रतिशत थी।
- लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि मथुरा स्टेशन की इंटरलॉकिंग का मानदंड एकरूप नहीं था। एक्जिट कॉन्फ्रेंस के दौरान उ.म.रे प्रशासन ने बताया (नवंबर 2017) कि यह यार्ड रिमॉडलिंग कार्य का भाग है और यह किया जा रहा है।

4.3.4 निष्कर्ष

मथुरा स्टेशन प्रतिदिन 190 रेलगाड़ियां संभालता है। प्लेटफार्म की अपर्याप्त लंबाई के कारण अधिक कोच क्षमता वाली रेलगाड़ियां कम क्षमता वाले प्लेटफार्मों पर रूकी जिसके परिणामस्वरूप यात्रियों को ट्रेनों पर चढ़ने और उतरने में असुविधा हुई। मथुरा स्टेशन से शुरू होने वाली रेलगाड़ियां भी निर्बाध पथ की कमी के कारण विलंब से चली। मथुरा जंक्शन के संकुलन को कम करने के लिए नए स्टेशन/टर्मिनेशन के विकास हेतु कोई प्रस्ताव नहीं था।

4.3.5 सिफारिशें

1. रेलवे मथुरा जंक्शन के विसंकुलन के लिए वैकल्पिक स्टेशन/टर्मिनल के विकास के उपाय ढूंढने चाहिए।
2. मथुरा जंक्शन यार्ड रिमॉडलिंग के कार्य को समय पर पूरा करने के लिए तीव्रता से करने की आवश्यकता है।

4.4 पटना

स्टेशन का नाम	पटना जंक्शन	
क्षेत्रीय रेलवे	उत्तर मध्य	
डिविजन	दानापुर	
निकटवर्ती स्टेशन	दानापुर, फुलवारी शरीफ़, सचिवालय हॉल्ट, परसा बाजार, राजेंद्रनगर टर्मिनल	
प्रतिदिन व्यवस्थित कोचिंग ट्रेनों की संख्या	मूल/समाप्त	100
	गुजरने वाली	59
	> =24 कोच रेलगाड़ी	16
	दिन में व्यवस्थित ट्रेनों की संख्या – 159	

स्टेशन का नाम	पटना जंक्शन
	0600 बजे से 1200 बजे तक
	1200 बजे से 1800 बजे तक
	1800 बजे से 2400 बजे तक
	2400 बजे से 0600 बजे तक
	46
	48
	41
	24
प्लेटफॉर्म की कुल संख्या	10
प्लेटफॉर्म की कुल संख्या जो 24 या अधिक कोच वाली ट्रेनों का प्रबंध कर सकते हैं।	7
पिट लाइनों/धुलाई लाइनों की कुल संख्या	2
पिट लाइनों/धुलाई लाइनों की कुल संख्या जो 24 या अधिक कोचों वाली ट्रेनों का प्रबंध कर सकते हैं।	1
स्टेबलिंग लाइनों की कुल संख्या	3
स्टेबलिंग लाइनों की कुल संख्या जो 24 या अधिक कोच वाली ट्रेनों का प्रबंध कर सकते हैं।	2

4.4.1 पटना जंक्शन पर अवसंरचना

पटना स्टेशन प्रतिदिन लगभग 159 रेलगाड़ियां संभालता है। पिछले तीन वर्षों में प्रबंधित गाड़ियों की संख्या में 19 की कमी आई है।

- पटना स्टेशन द्वारा प्रबंधित ट्रेनों की संख्या 159 तक उच्च थी जिसमें से 16 में 24 या अधिक कोच थे। 10 प्लेटफार्म में से सात में 24 कोच से अधिक वाली ट्रेनों के प्रबंधन की क्षमता है।
- दिन के समय 0600 बजे से 1800 बजे तक ट्रेनों की भीड़भाड़ असामान्य रूप से अधिक होती है।
- यहां केवल दो धुलाई पिट लाइनें हैं जिसमें से केवल एक 24 कोच या अधिक वाली ट्रेनों का प्रबंधन कर सकती है। यहां तीन स्टेबलिंग लाइनें हैं जिसमें से दो 24 कोच या अधिक वाली ट्रेनों का प्रबंधन कर सकती हैं।
- पिछले दस वर्षों के दौरान पटना स्टेशन पर अवसंरचना में वृद्धि और उपलब्धता की समीक्षा से पता चला कि प्रतिदिन कुल संचालित गाड़ियों की संख्या में मार्च 2007 में 146 और मार्च 2017 में 159 तक की वृद्धि हुई। दस वर्षों की अवधि के दौरान, केवल एक प्लेटफार्म (मार्च 2007 में 9 प्लेटफार्म से मार्च 2017 में 10 से) जोड़ा गया था। तथापि, स्टेबलिंग की संख्या और धुलाई पिट लाइनें समान रही, यद्यपि, पिछले दस वर्षों में, समाप्त होने वाली गाड़ियों की संख्या बढ़ कर 21 हो गई। स्टेबलिंग और धुलाई पिट लाइनों की संख्या की पर्याप्तता के आभाव के परिणामस्वरूप या तो समाप्ति के बाद

गाड़ियां प्लेटार्म पर अवरोधित रही या अन्य स्टेशनों पर सलंगन कोचिंग डिपो में स्थानंतरित कर दी गई, जिसके कारण मार्ग में व्यस्तता रही।

4.4.2 पटना जंक्शन पर अवरोधन

पटना स्टेशन पर अवरोधन की एक माह (मार्च 2017) की व्यापक जांच के दौरान निम्नलिखित पाया गया:

- मार्च 2017 के दौरान, पटना तथा इसके निकटवर्ती स्टेशनों की टीएसआर की जांच करने पर यह देखा गया कि 1055 यात्री ट्रेनों को लाइन/प्लेटफार्म की कमी के कारण पटना स्टेशन के निकटवर्ती स्टेशनों/आउटर सिग्नलों पर पांच मिनट से अधिक समय तक रोका गया। कुल अवरोधन 20552 मिनट था अर्थात औसतन 19 मिनट प्रति गाड़ी का अवरोधन हुआ था। इसके अलावा 530 ट्रेनों को 6,9,9,9 और 8 मिनट प्रति ट्रेन के औसत अवरोधन के साथ क्रमशः दानापुर (9 किमी), फुलवारी शरिफ (7 किमी), परसा बाजार (6 किमी), राजेंद्र नगर टर्मिनल (3 किमी), सचिवालय हाल्ट (3 किमी) आदि निकटवर्ती स्टेशनों पर रोका गया, यद्यपि इन निकटवर्ती स्टेशनों पर इन ट्रेनों का कोई ठहराव नहीं था। पटना स्टेशन से मार्च 2017 के दौरान स्टेशन से गुजरने वाली 411 मालगाड़ियों के लिए 29 मिनट प्रति ट्रेन का औसत अवरोधन हुआ।
- 342 ट्रेनों के संबंध में 3629 मिनट का मार्ग में अवरोधन हुआ था जिसने समय तालिका में निर्धारित समय से अधिक समय लिया। इनमें से 223 ट्रेनों को पांच मिनट से अधिक के लिए रोका गया और कुल अवरोधन 3341 मिनट का रहा। इसके अलावा, 23 ट्रेनों ने निकटवर्ती स्टेशनों (परसा बाजार, राजेंद्रनगर टर्मिनल और दानापुर) तथा पटना स्टेशन तक 3 से 9 किमी की दूरी तय करने में अनुमत समय से 30 मिनट अधिक लगाया।
- मार्च 2017 के दौरान, 637 ट्रेनों को समय तालिका में निर्धारित उनके नियत ठहराव समय के अतिरिक्त 9181 मिनटों के लिए पटना स्टेशन पर प्लेटफार्म पर रोका गया।
- प्लेटफार्म की रिटर्न ट्रेनों में से छः निर्धारित 75 मिनट से अधिक समय तक प्लेटफार्म पर खड़ी रही जिससे मार्च 2017 माह के दौरान प्लेटफार्म प्रति सप्ताह 5590 मिनट के लिए व्यस्त रहा। ट्रेन सं.12023/12365 (हावड़ा-पटना जन शताब्दी एक्सप्रेस/पटना राची जन शताब्दी एक्सप्रेस) को 75 मिनट के अनुमत समय के प्रति दूसरी गाड़ी संख्या के रूप में प्रस्थान से पूर्व प्लेटफार्म पर खड़ी रहने के लिए 465 मिनट प्रतिदिन की अनुमति दी गई।
- पटना स्टेशन पर खाली कोचिंग रैंक संचलन (ईसीआरएम) रजिस्टर नहीं बनाया गया था। टीएसआर रजिस्टर की जांच करने पर यह देखा गया कि पटना स्टेशन पर समापन के पश्चात 76 ट्रेनों को 2139 मिनट तक रोका गया। इनमें से सात ट्रेनों को 30 मिनट से अधिक एक घंटे से अधिक समय तक रोका गया।

- ट्रेन सं. 18184 दानापुर टाटा नगर सूपरफास्ट एक्सप्रेस को दानापुर से पटना स्टेशन तक 10 किमी की दूरी को तय करने के लिए 10 मिनट दिए गए हैं। हालांकि, समान श्रेणी की 11 ट्रेनों¹⁷ (मेल एवं एक्सप्रेस) को समान दूरी तय करने के लिए 30 मिनट से 60 मिनट का समय दिया गया है। ट्रेन सं. 12334 विभूति एक्सप्रेस तथा ट्रेन सं. 12356 अर्चना सूपरफास्ट एक्सप्रेस को दानापुर से पटना स्टेशन (10 किमी) की दूरी तय करने के लिए 23 मिनट दिए गए हैं। तथापि, समान श्रेणी की छः ट्रेनों¹⁸ (सूपर फास्ट) को समान दूरी को तय करने के लिए 36 मिनट तथा 60 मिनट का समय दिया गया है।
- निकटवर्ती स्टेशनों (परसा बाजार, राजेंद्रनगर टर्मिनल तथा दानापुर) तथा पटना स्टेशन के बीच चलने वाली 31 ट्रेनों, जिन्हें असामान्य रूप से अधिक समय दिया गया था, की नमूना जांच से पता चला कि 15 ट्रेनों ने समय तालिका में अनुमत समय से 50 प्रतिशत कम समय लिया, 15 ट्रेनों ने 50 से 75 प्रतिशत तक कम समय लिया। इससे स्पष्ट रूप से पता चलता है कि समयबद्धता बनाए रखने के लिए इन ट्रेनों को असामान्य रूप से अधिक समय दिया गया।
- मार्च 2017 के दौरान पटना स्टेशन से शुरू होने वाली 329 रेलगाड़ियां 253 घंटे के विराम के पश्चात स्टेशन से देरी से चली। इनमें से 185 ट्रेनों को 30 मिनटों तक रोका गया था, 64 ट्रेनों को आधे घंटे से एक घंटे तक रोका गया था और 80 ट्रेनों को एक घंटे से अधिक समय तक रोका गया। इन ट्रेनों को निर्धारित प्रस्थान समय पर शुरू न करने के कारण दर्ज नहीं किए गए थे। ऐसी ट्रेनों के विलंब से प्रस्थान के कारणों का उल्लेख नहीं किया गया, अतः अधिकारी/विभाग द्वारा ऐसे अवरोधन के कारण को हटाने हेतु अपेक्षित कार्रवाई सुनिश्चित नहीं की जा सकती।

4.4.3 पटना स्टेशन पर स्टेशन लाइन क्षमता में बाधाएं

लेखापरीक्षा ने देखा कि पटना स्टेशन पर पिछले पांच वर्षों में स्टेशन सुविधाओं की आवश्यकता का कोई मूल्यांकन नहीं किया गया और कोई नया प्लेटफार्म नहीं जोड़ा गया। पटना जंक्शन पर समीक्षा अवधि के दौरान कुछ ट्रेनों (पांच जोड़ी) के उदगम स्टेशनों को पटना जंक्शन से निकटवर्ती स्टेशनों पर स्थानांतरित किया गया था और कुछ गुजरने वाली ट्रेनों (चार जोड़ी) को पाटलीपुत्र-हाजीपुर सैक्शन के माध्यम से स्थानांतरित किया गया था (गंगा पर रेल-एवं-सड़क पुल से जोड़ा गया)। हालांकि, पटना जंक्शन में अभी भी संकूलन मौजूद है।

¹⁷ ट्रेन सं. 13202, 13050, 13134, 13238, 13484, 13006, 15484, 13250, 13414, 15645, 15647

¹⁸ ट्रेन सं. 12304, 12578, 12402, 12336, 12332, 12947

- 10 प्लेटफार्म में से सात प्लेटफार्म 24 या अधिक कोचों वाली ट्रेनों का प्रबंधन कर सकते हैं। प्लेटफार्म सं. 8 में पटना-गया लाइन से/को अप/ डाउन निर्देश प्राप्त होने पर 24 कोचों के प्रबंधन की क्षमता है परंतु मुख्य लाइन ट्रेनों हेतु इसमें केवल 17 कोचों के प्रबंधन की क्षमता है। इस बाधा को संबोधित करने के लिए काम अभी तक ईसीआर प्रशासन द्वारा प्रस्तावित किया जाना था।



चित्र 4.2 पटना जंक्शन पर प्लेटफार्म 8

- शंटिंग नेक, ट्रैक की एक छोटी लंबाई है जो मुख्य चलती लाइन पर स्थान लिये बिना रेल को यार्ड में वापिस ले जाने के उद्देश्य से मुख्य लाइन के समांतर बिछाई जाती है। दानापुर स्टेशन में, 'शंटिंग नेक के विस्तार' का अनुमानित कार्य सितंबर 2005 में स्वीकृत किया गया था। निविदा नोटिस विस्तृत अनुमान की मंजूरी से 11 वर्षों से अधिक समाप्ति के बाद भी अभी तक आमंत्रित किया जाना था। बाद में, काम दानापुर में रूट रिले इंटरलॉकिंग के काम के साथ जोड़ा/शामिल किया गया था जो मार्च 2018 में पूर्ण होने के लिए नियत किया जाना है जो कि 30 अप्रैल 2018 तक पूर्ण नहीं हुई। शंटिंग नेक का विस्तार दानापुर में वाशिंग पिट के प्रचालन को सुविधाजनक बनाया जाना था।
- 24 कोचों की क्षमता वाली पटना जंक्शन की वाशिंग पिट लाइन सं. 01 केवल प्लेटफॉर्म 01 से जुड़ी है। इस प्रकार, किसी भी अन्य प्लेटफॉर्म पर समाप्त होने वाली ट्रेनों को पहले प्लेटफॉर्म सं. 01 पर आना होगा फिर वाशिंग पिट लाइन सं. 01 पर। इसके परिणामस्वरूप वाशिंग पिट लाइन सं. 01 के लिए रैक को स्थानांतरित करने के लिए कम से कम दो लाइनों/प्लेटफार्मों को एक साथ व्यस्त रखना पड़ता है।
- पटना स्टेशन पर तीन स्थायी लाइनें (एक एमईएमयू/डीईएमयू को छोड़कर) हैं जो 10 या अधिक कोच रैकों को समायोजित कर सकती हैं। 9 मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में से जो पटना स्टेशन पर समाप्त हो जाती हैं तथा उन्हें प्राथमिक रखरखाव के बिना वापिस किया जाना है, आठ ट्रेनों में 10 से अधिक कोचों का रैक गठन है। ये रैक मार्च 2017 के दौरान निरीक्षण के रूप में 2 घंटे 35 मिनट से 22 घंटे 55 मिनट तक पटना स्टेशन पर खड़े रहे। इसके परिणामस्वरूप स्थिर लाइनों की कम संख्या के कारण अधिक समय के लिए प्लेटफॉर्म के काम में लगे रहे जिसके परिणामस्वरूप पटना तथा इससे जुड़े स्टेशनों के साथ अंततः ट्रेनों का अंकुलन रहा ।

- पटना स्टेशन पर केवल दो वाशिंग पिट (एक 15 कोच वाली तथा दूसरी 24 कोचों की क्षमता वाली) उपलब्ध थे, जो यहाँ समाप्त होने वाली सभी ट्रेनों के रखरखाव में सक्षम नहीं थे। मार्च 2017 के दौरान राजेन्द्र नगर टर्मिनल से जुड़े राजेन्द्र नगर कोचिंग कॉम्प्लेक्स में 31 रैक स्थानांतरित किये गये थे। लेखापरीक्षा ने देखा कि यद्यपि पटना तथा राजेन्द्र नगर टर्मिनल की दूरी केवल तीन कि.मी., रैक पटना से राजेन्द्र नगर कोचिंग कॉम्प्लेक्स तक पहुँचने में औसतन 4.5 घंटे लेते हैं।

4.4.4 निष्कर्ष

- हालांकि पिछले तीन वर्षों में पटना स्टेशन पर चल रही ट्रेनों की संख्या में कमी आई है तथा कई ट्रेनों को निकट के स्टेशनों में स्थानांतरित किया गया है, फिर भी अंकुलन विद्यमान है। प्लेटफॉर्म सं. 08 पर दिल्ली की ओर से आने वाली 24 कोच वाली ट्रेनों को संचालन में सक्षम नहीं होने वाली जैसी बाधाएं थी, प्लेटफॉर्म सं. 01 को छोड़कर सभी प्लेटफॉर्मों से सीधे जुड़े नहीं मौजूदा वाशिंग पिट लाइन, स्थिर लाइनों की अपर्याप्त संख्या जिस पर ध्यान देने की आवश्यकता है।

4.4.5 सिफारिशें

- रेलवे सभी प्लेटफॉर्मों को वाशिंग पिट लाइन सं. 01 से जोड़ने के लिए सभी साधनों का पता लगा सकती है ताकि ट्रेन की सीधे पिट लाइन में स्थानांतरित किया जा सके।
- रेलवे राजेन्द्र नगर टर्मिनल पर पटना स्टेशन तथा डिपों के बीच खाली रैकों के यात्रा समय को कम करने के लिए कार्रवाई कर सकती है।

4.5 मुगलसराय

स्टेशन का नाम	मुगलसराय स्टेशन			
क्षेत्रीय रेलवे	पूर्व मध्य			
डिविजन	मुगलसराय			
निकट स्टेशन	कूचमान, पूर्व आउटर केबिन मुगलसराय, गंजखवाजा, चंदौली मजहवार			
प्रतिदिन संचालन की जाने वाली कोचिंग ट्रेनों की सं.	आरंभ /समापन	28		
	से गुजरने वाली	112		
	> =24 कोच ट्रेन	30		
	140 -दिन के दौरान संचालन की गई ट्रेनों की संख्या			
	0600 घंटे से 1200 घंटे	1200 घंटे से 1800 घंटे	1800 घंटे से 2400 घंटे	2400 घंटे से 0600 घंटे
	33	30	32	45
प्लेटफॉर्मों की संख्या	8			

स्टेशन का नाम	मुगलसराय स्टेशन
प्लेटफॉर्मों की कुल संख्या जो 24 या उससे अधिक कोच ट्रेनों को संचालन कर सकते हैं	4
पिट लाइनों/वाशिंग लाइनों की कुल संख्या	0
स्टेब्लिंग लाइनों की कुल संख्या	0

4.5.1 मुगलसराय स्टेशन पर अवसंरचना

मुगलसराय स्टेशन प्रतिदिन 140 ट्रेनों का संचालन करता है। गत तीन वर्षों में केवल एक ट्रेन को जोड़ा गया। लेखापरीक्षा ने देखा:-

- इस स्टेशन द्वारा संचालित ट्रेनों की संख्या 140 है जिनमें 30 ट्रेनों में 24 या इससे अधिक कोच हैं। हालाँकि आठ प्लेटफॉर्मों में से केवल चार प्लेटफॉर्मों को 24 से अधिक ट्रेनों को संचालित करने की क्षमता है। गत तीन वर्षों के दौरान, दो प्लेटफॉर्मों को जोड़ा गया।
- मार्च 2017 के दौरान, 20 से 24 कोचों की क्षमता वाली चार ट्रेनों¹⁹ को प्लेटफार्म सं. 6 पर रोक दिया गया था, जिसकी केवल 17 कोच की क्षमता थी, जिससे कारण यात्रियों को उतरने तथा चढ़ने में असुविधा हुई।
- विशेषकर रात के समय 2400 घंटे से 0600 घंटे के बीच ट्रेनों में भारी भीड़ होती है।
- यद्यपि 28 ट्रेन इस स्टेशन से आरंभ/समाप्त होती है, इस स्टेशन पर कोई वाशिंग पिट लाइन अथवा स्टेब्लिंग लाइन नहीं है।



चित्र 4.3 प्लेटफार्म नं. 6 (मुगलसराय जं.), सीमांचल एक्सप्रेस (12487) के 5 डिब्बे प्लेटफार्म के बाहर खड़े

4.5.2 मुगलसराय स्टेशन पर अवरोध

मुगलसराय स्टेशन पर अवरोध की विस्तृत जाँच को एक महीने (मार्च 2017) के दौरान निम्न देखा गया था:

- मार्च 2017 के दौरान, मुगलसराय तथा इसके निकटवर्ती स्टेशनों की टीएसआर की जांच करने पर, यह देखा गया था कि 221 यात्री ट्रेनों को लाइन/प्लेटफॉर्म की कमी के कारण मुगलसराय स्टेशन के निकटस्थ स्टेशनों/आउटर स्टेशनों पर पांच मिनट से अधिक समय के लिए रोका गया था। कुल अवरोधन 4338 मिनट का अर्थात् 20 मिनट प्रति ट्रेन था। आगे, 260 ट्रेनों को निकटस्थ स्टेशन चंदौली मजहवार (17 कि.मी.), पूर्व आउटर केबिन (8 कि.मी) गंज ख्वाजा (7 कि.मी.) तथा कुछमन (12 कि.मी.) को क्रमशः 3,5,8 तथा

¹⁹ 12487 (सीमांचल एक्सप्रेस), 14055 (ब्रह्मपुत्र एक्सप्रेस), 13005 (हावड़ा-अमृतसर मेल), 12175 (चम्बल एक्सप्रेस)

13 प्रति मिनट के अवरोध सहित रोका गया था यद्यपि इन ट्रेनों का इन निकटस्थ स्टेशनों पर ठहराव नहीं था। मालगाड़ी के लिए, इस स्टेशन से 705 माल-गाड़ी गुजरने के संबंध में औसत अवरोधन 21 मिनट रहा ।

- 25 ट्रेनों के संबंध में 442 मिनट का अवरोधन हुआ जिसमें समय सारणी में नियत समय से अधिक समय लिया। ये 21 ट्रेन पांच मिनट से अधिक समय के लिए रोकी गई तथा कुल अवरोधन 431 मिनट था। इसके अलावे 4 ट्रेन निकटस्थ स्टेशनों (चंदौली मजहवार) तथा मुगलसराय स्टेशन के बीच की दूरी को अनुमत समय से 30 मिनट से अधिक समय में तय किया।
- मार्च 2017 के दौरान, 1033 ट्रेनों को मुगलसराय स्टेशन में प्लेटफॉर्म पर रोका गया था तथा समय सारणी में उसके नियत ठहराव से 10347 मिनट अधिक समय के लिए रोका गया।
- मार्च 2017 के महीने के दौरान, लेखापरीक्षा ने देखा कि मुगलसराय स्टेशन पर 30 मिनट से अधिक अवधि के लिए इस स्टेशन पर यात्रा समाप्त होने के बाद ट्रेनों को प्लेटफॉर्म पर रोका गया।
- लेखापरीक्षा ने देखा कि भबुआ से मुगलसराय स्टेशन के बीच चल रही 17 ट्रेनों में से 13 ट्रेनों को असामान्यतः समय सारणी से अधिक समय आंबटित किया गया था जो न्यूनतम समय उस श्रेणी की दूसरी ट्रेनों को आंबटित किया गया था। ट्रेन सं. 12321, हावडा मुम्बई मेल को भबुआ से मुगलसराय स्टेशन की दूरी को कवर करने के लिए 44 मिनट का समय दिया गया है। हालाँकि, उस श्रेणी (सुपरफास्ट) की अन्य 11 ट्रेनों²⁰ को उसी दूरी को कवर करने के लिए 63 से 131 मिनट का समय आंबटित किया गया है।
- लेखापरीक्षा ने निकटस्थ स्टेशनों (कुछमन तथा चंदौली मजहवार) के बीच चलने वाली तीन ट्रेनों की जांच की जिन्हे सामान्यतः अतिरिक्त समय की अनुमति थी। यह देखा गया था कि दो ट्रेनों ने समय सारणी में अनुमत समय से केवल 50 प्रतिशत से भी कम समय लिया तथा एक ट्रेन ने अनुमत समय से 50 से 75 प्रतिशत कम समय लिया। यह स्पष्ट रूप से सूचित करता है कि इन ट्रेनों का समय पालन को बनाए रखने के लिए असामान्यतः अधिक समय आंबटित किया गया है ।
- मार्च 2017 के दौरान, 84 घंटों के अवरोधन के पश्चात मुगलसराय स्टेशन से 168 ट्रेनों देरी से आरंभ हुई। इन ट्रेनों में से 103 ट्रेनों को 30 मिनट, 43 ट्रेनों को आधा घंटा से एक घंटा और 22 ट्रेन को 1 घंटा से अधिक तक रोका गया।

²⁰ ट्रेन सं. 12942, 12175, 12177, 22912, 12311, 12875, 12389, 12987, 12307, 12397, 12817

4.5.3 मुगलसराय स्टेशन पर स्टेशन लाइन क्षमता में अवरोध

मुगलसराय स्टेशन प्रतिदिन 140 स्टेशनों को संचालित करता है जिसमें 30 ट्रेनों में 24 या उससे अधिक कोच हैं। तथापि आठ प्लेटफॉर्मों में से केवल चार में 24 या उससे अधिक कोच वाली ट्रेनों की प्रबंधन क्षमता है। मुगलसराय स्टेशन पर पिट लाइन/स्टेब्लिंग लाइन्स नहीं है। सभी प्रारंभ/समाप्त होने वाली ट्रेन (एक के सिवाय) पैसेंजर ट्रेन है तथा उनका रखरखाव नियत समय के अनुसार अन्य स्टेशनों पर किया जाता है।

- मुगलसराय स्टेशन (पू.म.रे.) पर “मुगलसराय में सभी प्लेटफॉर्म पर 24 कोचों का काम इलैक्ट्रिक निर्माण के लिए विद्युत विभाग द्वारा मई 2012 में तथा सिग्नल तथा दूरसंचार विभाग द्वारा जुलाई 2012 में दिया गया था। यद्यपि दिसंबर 2012 में कार्य आरंभ हुआ केवल इलैक्ट्रिकल कार्य नवंबर 2013 में पूरा किया गया था तथा अन्य कार्य पूरा किया जाना अभी तक बाकी था। देरी के कारणों में मात्रा में भिन्नता, साईट की अनुपलब्धता, सिग्नलिंग इन्टरलॉकिंग योजना आदि को अंतिम रूप देने की सहमति नहीं थी। मंजूरी की तिथि से पांच वर्ष तथा ₹ 5.17 करोड़ (नवंबर) के व्यय के बाद कार्य अभी तक पूरा नहीं हुआ था (अप्रैल 2018)।
- मुगलसराय जंक्शन के सभी प्लेटफॉर्म स्टैंडर्ड III (आर) सिग्नलिंग फीचर के साथ जुड़े हैं। इस स्टेशन पर अक्टूबर 1995 में आरआरआई टाईप का सिग्नलिंग प्रणाली आरंभ की गई थी। वर्न आउट प्वाइंट मशीन के प्रतिस्थापन तथा आरआरआई के उसके ग्राउंड कनेक्शन का कार्य प्रगति पर है। ट्रेन अवरोधन से बचने के लिए, वर्न आउट प्वाइंट मशीन के प्रतिस्थापन तथा आरआरआई के उसके ग्राउंड कनेक्शन का कार्य वर्न आउट प्वाइंट के कारण सिग्नल की विफलता की प्रवृत्ति के कारण ट्रेन अवरोधन से बचने के उद्देश्य से 2012-13 में मंजूर किया गया था। कार्य की अनुमानित लागत ₹ 2.5 करोड़ थी। सिग्नल एवं दूरसंचार विभाग ने अक्टूबर 2013 में पूरा किये जाने वाले ₹ 45.73 लाख की लागत पर एलओए जारी (अप्रैल 2013) किया। यद्यपि विस्तारण अगस्त 2016 तक दिया गया, लेकिन कार्य आज तक पूरा नहीं हो सका। देरी के कारण स्पष्ट साईट तथा प्वाइंट एवं मशीन की आपूर्ति नहीं होना था। संविदाकार को सामग्री की आपूर्ति के लिए ₹ 34.35 लाख की राशि को भुगतान किया गया, जो काम से अभिप्रेत लाभ के बिना चार वर्षों से अधिक के लिए निष्क्रिय था। इस प्रकार, पुराने तथा कटे-फटे लेवर फ्रेम्स के उपयोग तथा काम के पूरा न होने के कारण, रेलवे ने मुगलसराय जंक्शन से चलने वाली ट्रेनों के अवरोधन को कम करने के उद्देश्य को प्राप्त नहीं कर सका।
- मुगलसराय यार्ड के कार्य के लिए सितम्बर 2007 में विस्तृत अनुमान स्वीकृत किया गया था। सिग्नलिंग कार्य के संबंध में, अप्रैल 2011 में निविदा आमंत्रित की गई थी जिसे निविदा चरण (जनवरी 2012) में रद्द कर दिया गया था तथा अंततः कार्य जुलाई 2012

में दिया गया। इस प्रकार कार्य विस्तृत अनुमान के मंजूरी की तिथि से 4 वर्ष 10 महीनों के बाद दिया गया। इलैक्ट्रिकल कार्य के लिए, निविदा फरवरी 2008 में आमंत्रित की गई थी तथा स्वीकृति पत्र जुलाई 2009 में जारी किया गया। यह देखा गया कि काम अभी तक पूरा नहीं हुआ था क्योंकि सिग्नलिंग से संबंधित कार्य अभी भी पूरा नहीं (जुलाई 2017) था। सिग्नलिंग कार्य की वित्तीय प्रगति केवल 42 प्रतिशत थी तथा वास्तविक प्रगति रिकार्ड में नहीं मिली।

4.5.4 निष्कर्ष

मुगलसराय स्टेशन प्रतिदिन लगभग 140 ट्रेनों को संचालित करता है जिसमें 30 ट्रेनों में 24 या उससे अधिक कोच हैं। कोई वाशिंग पिट लाइन/स्टेब्लिंग लाइन नहीं है तथा आठ प्लेटफार्मों में से केवल चार प्लेटफॉर्म को 24 या उससे अधिक कोचों सहित ट्रेनों को संचालित करने की क्षमता है। जैसा कि लेखापरीक्षा के दौरान देखा गया, कम क्षमता वाली प्लेटफार्म पर बहुत सी ट्रेनें रूकती हैं। प्लेटफॉर्म की अपर्याप्त लंबाई के कारण, ट्रेनों पर चढ़ने तथा उतरने में यात्रियों को असुविधा होती है। 24 कोचों या उससे अधिक हैंडलिंग की क्षमता वाले सभी प्लेटफॉर्मों के लिए किए गए कार्य, इंटरलॉकिंग से संबंधित कार्य तथा मुगलसराय यार्ड जिसे पूरा करने के लिए पांच से दस वर्ष लिय गए थे, को अभी भी पूरा किया जाना था।

4.5.5 सिफारिशें

1. 24 या इससे अधिक कोचों को संचालन करने में सक्षम सभी प्लेटफॉर्मों को बनाने का काम अविलंब तथा प्राथमिकता के आधार पर पूरा किया जाए।
2. मुगलसराय यार्ड का काम अविलंब पूरा किया जाए।

4.6 इटारसी

स्टेशन का नाम	इटारसी स्टेशन			
क्षेत्रीय रेलवे	पश्चिम मध्य			
डिविजन	भोपाल			
निकटस्थ स्टेशन	पिपरिया, होशंगाबाद, दुलारिया, घोराडोंगरी			
प्रतिदिन संचालित की जाने वाली कोचिंग ट्रेनों की संख्या	प्रारम्भ/समापन	14		
	से गुजरने वाली	146		
	>= 24 कोच ट्रेन	0		
	दिन के दौरान संचालित की गई ट्रेनों की संख्या- 160			
	0600 घंटे से	1200 घंटे से	1800 घंटे से	2400 घंटे से
	1200 घंटे	1800 घंटे	2400 घंटे	0600 घंटे

स्टेशन का नाम	इटारसी स्टेशन			
	38	34	39	49
कुल प्लेटफॉर्मों की संख्या	7			
प्लेटफॉर्मों की कुल संख्या जो 24 या उससे अधिक कोच ट्रेनों को संचालित करते हैं।	7			
पिल लाइनों/वाशिंग लाइनों की कुल संख्या	2			
प्लेटफॉर्मों की कुल संख्या जो 24 या उससे अधिक कोच ट्रेनों को संचालित करते हैं।	0			
स्टेब्लिंग लाइनों की कुल संख्या	0			
प्लेटफॉर्मों की कुल संख्या जो 24 या उससे अधिक कोच ट्रेनों को संचालित करते हैं।	-			

4.6.1 इटारसी स्टेशन पर अवसंरचना

इटारसी स्टेशन प्रतिदिन लगभग 160 ट्रेनों को संचालित करता है। पिछले तीन वर्षों में संचालित ट्रेनों की संख्या सात से कम हो गई है।

- यद्यपि इटारसी स्टेशन पर बहुत सारी महत्वपूर्ण ट्रेनें यानि प्रतिदिन औसतन 160 ट्रेन गुजरती है, इस स्टेशन पर केवल सात प्लेटफार्म हैं। यह देखा गया था कि सभी सात प्लेटफॉर्म में 24 या उससे अधिक कोचों वाली ट्रेनों को संचालित करने की क्षमता है। पिछले पांच से दस वर्षों के दौरान, इस स्टेशन पर बढ़ते यातायात की देखभाल के लिए दो प्लेटफार्मों का निर्माण किया गया था।
- भीड़ को कम करने के लिए, इटारसी स्टेशन के पास कोई नया स्टेशन/टर्मिनल के निर्माण के लिए कोई प्रस्ताव नहीं था।
- असाधारणतः रात के समय (2400 घंटे से 0600 घंटे) के दौरान ट्रेनों की भीड़ अधिक होती है।
- यहाँ केवल दो वाशिंग पिट लाइन हैं, जिनमें कोई भी 24 या उससे अधिक कोच वाली ट्रेनों को संचालित नहीं कर सकती है। इटारसी स्टेशन पर कोई भी स्टेब्लिंग लाइन्स नहीं है। धुलाई पिट लाइनों/स्टेब्लिंग लाइनों की अपर्याप्त संख्या के कारण इटारसी स्टेशन के प्लेटफार्म पर समाप्त होने के बाद भी गाड़ियां रोकी गई थी। इटारसी स्टेशन से गुजरने वाली ट्रेनों मार्च 2012 में 122 रेलगाड़ी प्रतिदिन से मार्च 2017 में 146 रेलगाड़ी प्रतिदिन तक बढ़ी है। तथापि, पिछले पांच वर्षों के दौरान इटारसी में केवल एक प्लेटफॉर्म बनाया गया है। पिछले स्टेशन/बाहरी संकेत/मार्गस्थ में इटारसी स्टेशन पर आने वाली ट्रेनों के रुकने की एक वजह प्लेटफॉर्म की अपर्याप्त संख्या थी।

- मौजूदा इटारसी स्टेशन की भीड़ को कम करने के लिए नए टर्मिनल के निर्माण का कोई प्रस्ताव नहीं था।

4.6.2 इटारसी स्टेशन पर अवरोधन

इटारसी स्टेशन पर अवरोध की विस्तृत जाँच को एक महीने (मार्च 2017) के दौरान, निम्न देखा गया:

- मार्च 2017 के दौरान, इटारसी तथा इसके निकटवर्ती स्टेशनों की टीएसआर की जांच करने पर, लेखापरीक्षा ने देखा कि 424 यात्री ट्रेनों को लाइन/प्लेटफार्म की कमी के कारण इटारसी स्टेशन के निकटस्थ स्टेशनों/आउटर स्टेशनों पर पांच मिनट से अधिक समय के लिए रोका गया। कुल अवरोधन 3200 मिनट यानि औसतन प्रति ट्रेन आठ कि.मी. था। 497 ट्रेनों को निकटस्थ स्टेशनों गुरा (10 कि.मी.), जुझारपुरा (6 कि.मी.) पंवारखेडा(68 कि.मी.) तथा दुलारिया (12 कि.मी.) को क्रमशः 8,6,6 तथा 8 मिनट के औसतन अवरोध सहित रोका गया था यद्यपि इन ट्रेनों का निकट स्टेशनों पर कोई ठहराव नहीं था। माल गाड़ी के लिए, मार्च 2017 के दौरान इटारसी स्टेशन से गुजरने वाली 441 माल गाड़ी के लिए प्रति ट्रेन औसतन 43 मिनट का अवरोधन था।
- 271 ट्रेनों के संबंध में, 2877 मिनट का मार्गस्थ अवरोधन हुआ, जिन्होंने समय-सारणी में नियत समय से अधिक समय लिया। इनमें से 209 ट्रेनें, प्रत्येक पांच मिनट से अधिक रोकी गईं तथा कुल अवरोधन 2712 मिनट हुआ ।
- मार्च 2017 के दौरान, 1343 ट्रेन समय सारणी में उनके नियत समय से अधिक 12877 मिनट के लिए इटारसी स्टेशन के प्लेटफार्म पर रोकी गई थी।
- इटारसी स्टेशन पर, पांच प्लेटफार्म वापसी ट्रेनों में से, तीन प्लेटफार्म वापसी ट्रेन मार्च 2017 के महीने के दौरान प्रति सप्ताह 4060 मिनट के लिए नियत 75 मिनट से अधिक के लिए प्लेटफार्म पर खड़ी रहीं । एक पैसेंजर ट्रेन (ट्रेन सं. 51157/51189 - भुसावल इटारसी/इटारसी इलाहाबाद पैसेंजर) मार्च 2017 के महीने के दौरान प्लेटफॉर्म पर 335 मिनट के लिए स्टेशन पर ठहरने के लिए अनुमत थी।
- इटारसी स्टेशन पर अनुरक्षित एम्पटी कोचिंग रैक मूवमेंट (ईसीआरएम) रजिस्टर की जांच करने पर यह देखा गया कि 14 ट्रेनों को यात्रा समाप्ती के बाद 30 मिनट से अधिक समय के लिए प्लेटफॉर्म पर रोका गया। इन 14 ट्रेनों में से, 12 ट्रेन 30 मिनट के लिए, एक ट्रेन आधा घंटा से एक घंटा के लिए रोकी गई थी तथा एक ट्रेन प्लेटफॉर्म पर ट्रेनों की समाप्ति की 30 मिनट की नियत अवधि से एक घंटा अधिक रोका गया ।
- ट्रेन सं. 22136, रीवा एक्सप्रेस को पिपरिया से इटारसी स्टेशन को कवर करने के लिए 70 मिनट का समय आबंटित किया गया है। हालाँकि उस श्रेणी की छह ट्रेन²¹ (सुपरफास्ट

²¹ ट्रेन सं. 12335, 12194, 12296, 12577, 22132, 12192

ट्रेन) 67 कि.मी. की उस दूरी को कवर करने के लिए 81 मिनट से 98 मिनट का चलने का समय आबंटित किया गया है। आगे यह देखा कि एक ट्रेन सं. 16230, वाराणसी मैसूर एक्सप्रेस को पिपरिया से इटारसी स्टेशन की उस दूरी को कवर करने के लिए 56 मिनट (सुपरफास्ट एक्सप्रेस से कम) का समय दिया गया है, परन्तु उस श्रेणी की अन्य आठ ट्रेनों²² को इस दूरी को कवर करने के लिए 88 मिनट से 108 मिनट का समय आबंटित किया गया है। उसी प्रकार ट्रेन सं. 12191 जबलपुर-निजामुद्दीन एक्सप्रेस को उस श्रेणी (सुपरफास्ट एक्सप्रेस) की अन्य तीन ट्रेनों (12116, 12722 तथा 12154) की तुलना में होशंगाबाद से इटारसी स्टेशन तक 18 कि.मी. की दूरी को कवर करने के लिए 27 मिनट से कम समय आबंटित किया गया है।

- निकटस्थ स्टेशनों (पिपरिया, होशंगाबाद तथा घोराडोंगरी) तथा इटारसी के बीच चलने वाली कुल 31 ट्रेनों को असामान्य अतिरिक्त समय अनुमत था। यह देखा गया कि तीन ट्रेनों ने 50 प्रतिशत कम समय लिया, 21 ट्रेनों ने 50 से 75 प्रतिशत कम समय लिया, तथा सात ट्रेनों ने समय सारणी में अनुमत 75 प्रतिशत से भी कम समय लिया। इससे स्पष्ट होता है कि इन ट्रेनों को समय-पालन को अनुरक्षित करने के लिए असामान्यतः अधिक समय आबंटित किया गया है।
- मार्च 2017 के दौरान, 76 ट्रेनें जो इटारसी स्टेशन से चलती हैं, वे 59 घंटे के अवरोधन के पश्चात स्टेशन से देरी से चली। इन ट्रेनों में से 38 ट्रेनें 30 मिनट तक रोकी गईं, 18 ट्रेनें आधा घंटा से एक घंटा के लिए रोकी गईं तथा 20 ट्रेनें इस स्टेशन से चलने से पहले एक घंटे से अधिक रोकी गईं। मार्च 2017 के दौरान 76 ट्रेनों देरी से चली, 49 ट्रेनें मार्ग खाली न होने के कारण देरी से चली।

4.6.3 इटारसी स्टेशन पर स्टेशन लाइन क्षमता में अवरोधन

इटारसी स्टेशन की स्टेशन लाइन क्षमता को बढ़ाने के लिए निम्न कार्य किये गए :

- इटारसी स्टेशन की स्टेशन लाइन क्षमता बढ़ाने के लिए 'यार्ड रिमोडलिंग के साथ इटारसी नोर्थ ग्रेड पृथक/फ्वाइओवर' का काम ₹ 99.70 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2008-09 में स्वीकृत हुआ था। उद्देश्य यह था कि ढाल एवं सतह के कारण ट्रेनें प्रचालन में जटिलताओं को कम करने के लिए ग्रेड पृथक समपार फाटक को एक जगह (इटारसी) से दो जगहों (पोवारखेडा तथा जुझारपुरा) पर स्थानांतरित कर देगा। कार्य जुलाई 2016 तक पूरा किया जाना था। हालाँकि यह देखा गया था कि अप्रैल 2018 को कार्य की भौतिक एवं वित्तीय प्रगति क्रमशः 40 प्रतिशत तथा 48 प्रतिशत थी।
- इटारसी-खांडवा सैक्शन में एक अन्य कार्य "लंबी ब्लॉक को छह इंटरमीडिएट ब्लॉक सैक्शन में बँटवारे का प्रावधान" को 2013-14 में इस औचित्य के साथ प्रस्तावित किया

²² ट्रेनें सं. 15646, 15648, 10046, 19048, 11068, 21068, 19064, 11062, 11034

गया कि सैक्शन की लाइन क्षमता बढ़े, जो बढ़ते अपेक्षित माल यातायात को समायोजित कर सके। यद्यपि कार्य प्रस्ताव के दो वर्ष से अधिक बीत जाने के बाद 2016-17 में स्वीकृत हुआ, अप्रैल 2018 तक कार्य की भौतिक प्रगति 40 प्रतिशत एवं वित्तीय प्रगति 10 प्रतिशत थी।

4.6.4 निष्कर्ष

इटारसी स्टेशन पर संचालित की जाने वाली सभी ट्रेन 24 कोचों वाली थी तथा सभी सात प्लेटफॉर्म में 24 या उससे अधिक कोचों वाली ट्रेनों को संचालित करने की क्षमता है।

4.6.5 सिफारिशें

1. इटारसी की स्टेशन लाइन क्षमता को बढ़ाने के लिए सभी लंबित कार्यों को शीघ्रता से पूरा किया जाए।

4.7 भोपाल

स्टेशन का नाम	भोपाल			
क्षेत्रीय रेलवे	पश्चिम रेलवे			
डिवीजन	भोपाल			
निकटवर्ती स्टेशन	हबीबगंज, विदिशा, निशातपुरा, बैरागढ़			
प्रतिदिन संचालित की जाने वाली कोचिंग ट्रेनों की संख्या	प्रारंभ/समापन	26		
	से गुजरने वाली	132		
	>= 24 कोच ट्रेन	0		
	दिन के दौरान संचालित की जानी वाली ट्रेनों की संख्या - 158			
	0600 घंटे से	1200 घंटे	1800 घंटे	2400 घंटे
	1200 घंटे	1800 घंटे	2400 घंटे	0600 घंटे
	48	24	47	39
प्लेटफॉर्मों की कुल संख्या	6			
प्लेटफॉर्मों की कुल संख्या जो 24 या उससे अधिक कोच वाली ट्रेनों को संचालित कर सकती हैं	4			
पिट लाइन/वाशिंग लाइन्स की कुल संख्या	2			
पिट लाइन्स/वाशिंग लाइनों की कुल संख्या जो 24 या अधिक या अधिक कोच वाली ट्रेनों को संचालित कर सकती हैं	1			

स्टेशन का नाम	भोपाल
स्टेब्लिंग लाइनों की कुल संख्या	0
स्टेब्लिंग लाइनों की कुल संख्या जो 24 या उससे अधिक कोच वाली ट्रेनों को संचालित कर सकती हैं	-

4.7.1 भोपाल स्टेशन की अवसंरचना

भोपाल स्टेशन प्रतिदिन 158 ट्रेन संचालित करता है। पिछले तीन वर्षों के दौरान संचालित ट्रेनों की संख्या छह से सात हो गई है।

- यद्यपि भोपाल स्टेशन पर बहुत सारी महत्वपूर्ण ट्रेन यानि प्रतिदिन औसतन 132 ट्रेन गुजरती है, इस स्टेशन पर केवल छह प्लेटफॉर्म हैं। जिनमें से केवल चार प्लेटफॉर्म की 24 या उससे अधिक कोचों वाली ट्रेन को संचालित करने की क्षमता है। पिछले पांच से दस वर्षों के दौरान, इस स्टेशन पर केवल एक प्लेटफॉर्म का निर्माण किया गया था।
- भोपाल स्टेशन पर भीड़ कम करने के लिए, भोपाल स्टेशन के निकट किसी नये स्टेशन/टर्मिनल का निर्माण करने का प्रस्ताव नहीं किया गया है।
- असाधारणतः सुबह के समय (0600 घंटे से 1200 घंटे) तथा रात के समय के घंटों के दौरान (1800 घंटे से 2400 घंटे तक) ट्रेनों की भीड़ अधिक होती है।
- यहाँ केवल दो वाशिंग पिट लाइन्स हैं, जिनमें से केवल एक 24 या उससे अधिक कोच वाली ट्रेन का संचालन कर सकती है।
- भोपाल स्टेशन से गुजरने वाली ट्रेनों 20 अर्थात् मार्च 2012 में 112 रेलगाड़ी प्रति दिन से मार्च 2017 में 132 रेलगाड़ी प्रतिदिन तक बढ़ी है। तथापि, इस पांच वर्षीय अवधि के दौरान प्लेटफार्मों की संख्या एक समान रही।

4.7.2 भोपाल स्टेशन पर अवरोधन

भोपाल स्टेशन पर अवरोधन की विस्तृत जांच को एक महीने (मार्च 2017) के दौरान निम्न देखा गया

- लेखापरीक्षा ने भोपाल स्टेशन पर अनुरक्षित किये गए टीएसआर के रिकार्ड को देखा। निकट स्टेशन/आउटर सिग्नल पर किसी भी पैसेंजर ट्रेन का अवरोधन नहीं देखा गया। तथापि यह देखा गया कि भोपाल स्टेशन से गुजरने वाली 497 माल गाड़ियों के लिए औसतन अवरोधन प्रति ट्रेन 33 मिनट था।
- 752 ट्रेनों के संबंध में 12771 मिनट का मार्ग में अवरोधन था जिन्होंने समय सारणी में नियत समय से अधिक समय लिया। इनमें से 583 ट्रेन पांच मिनट से अधिक समय के

लिए रोकी गई थी तथा कुल अवरोधन 12338 मिनट था। आगे, 121 ट्रेनों ने निकटस्थ स्टेशनों (हबीबगंज, विदिशा तथा बैरागढ़) तथा भोपाल स्टेशन के बीच 6 से 11 कि.मी की दूरी को कम करने के लिए अनुमत समय से 30 मिनट का अधिक समय लिया।

- मार्च 2017 को दौरान, 823 ट्रेनों समय सारणी में नियत ठहराव से 6593 मिनट अधिक के लिए भोपाल स्टेशन पर प्लेटफॉर्म पर रोकी गई थी।
- भोपाल स्टेशन पर, तीन प्लेटफार्म वापसी ट्रेनों को संचालन किया जाता है। लेखापरीक्षा ने देखा कि ये तीन ट्रेन 75 मिनट की नियत अवधि से अधिक प्लेटफार्मों पर रुकी तथा मार्च 2017 के महीने के दौरान प्रति सप्ताह 5110 मिनट के लिए प्लेटफॉर्म पर रोकी गई। भोपाल स्टेशन पर, तीन दैनिक ट्रेनों (19711/19712 जयपुर भोपाल एक्सप्रेस 12853/12854 अमरकंटक एक्सप्रेस तथा 54812/54811 भोपाल जोधपुर एक्सप्रेस) अन्य ट्रेन संख्या के रूप में प्रस्थान के लिए संबंधित प्लेटफॉर्मों पर क्रमशः 325 मिनट, 310 मिनट, 320 मिनट के लिए स्टेशन पर ठहरने के लिए अनुमत थी।
- भोपाल स्टेशन पर, एम्पटी कोचिंग रैंक मूवमेंट (ईसीआरएम) रजिस्टर बिल्कुल भी अनुरक्षित नहीं किया जा रहा था। इस तरह, यात्रा समाप्ति के बाद भोपाल स्टेशन पर ट्रेनों के अवरोधन की अवधि तथा इस प्रकार प्लेटफार्म को व्यस्त रखने को निर्धारित नहीं किया जा सका।
- ट्रेन सं. 12161, लश्कर एक्सप्रेस को हबीबगंज तथा भोपाल स्टेशन (6 कि.मी.) के बीच दूरी को कवर करने के लिए 11 मिनट अनुमत की गई है। हालाँकि उस श्रेणी (सुपरफास्ट एक्सप्रेस) की सात ट्रेनों²³ को असाधारण रूप से 6 कि.मी की समान दूरी को कवर करने के लिए 20 से 24 मिनट का अधिक नियत समय आबंटित किया गया है। उसी प्रकार से, ट्रेन सं. 59319, उज्जैन भोपाल पैसेंजर को बैरागढ़ तथा भोपाल स्टेशन के बीच 11 कि.मी. की दूरी को कवर करने के लिए 23 मिनट अनुमत की गई है। हालाँकि, दो अन्य पैसेंजर ट्रेन, 59393 दाहोद हबीबगंज पैसेंजर तथा 59385 इंदौर छिंदवाजा पैसेंजर को सामान्यतः उसी दूरी को कवर करने के लिए क्रमशः 36 तथा 59 मिनट का अधिक समय आबंटित किया गया है।
- लेखापरीक्षा ने हबीबगंज/बैरागढ़ से भोपाल स्टेशन के बीच चलने वाली 13 ट्रेनों की लेखापरीक्षा की जिसमें सामान्यतः समय-सारणी में समय से अधिक समय आबंटित किया गया है। यह देखा गया कि छह ट्रेनों ने समय-सारणी में अनुमत समय से 50 प्रतिशत से 75 प्रतिशत तक कम समय लिया। छह ट्रेनों ने भी 75 प्रतिशत से भी अधिक कम

²³ ट्रेन सं. 12137, 12721, 12969, 12975, 12967, 22129, 12615

समय लिया जो समय-सारणी में अनुमत था। यह स्पष्ट करता है कि इन ट्रेनों को केवल समयबद्धता को अनुरक्षित करने के लिए असामान्य समय आबंटित किया गया है।

- मार्च 2017 के दौरान, 104 ट्रेनें जो भोपाल स्टेशन से चलती हैं, 20 घंटे के अवरोधन के पश्चात देरी से चली। इनमें से 102 ट्रेन 30 मिनट तक रोकी गई थी तथा 2 ट्रेन आधा घंटा से एक घंटा के लिए रोकी गई। ट्रेन का देरी से चलना मार्ग खाली (102 ट्रेन) न होने के कारण बताया गया था।

4.7.3 भोपाल स्टेशन पर स्टेशन लाइन क्षमता में अवरोधन

भोपाल स्टेशन ट्रेनों से गुजरने वाली बहुत बड़ी संख्या को संचालित करता है।

- भोपाल के पास निशातपुरा-डी केबिन तक यार्ड रिमोडिलिंग तथा शंटिंग नेक अप के विस्तार को शामिल करते हुए सैकंड इन्ट्री (वेस्ट साइड) के विकास से संबंधित कार्य के लिए जनवरी 2013 में दो संविदाएं दी गई थी। सैकंड इन्ट्री (वेस्ट साइड) के विकास से संबंधित कार्य को 160 दिनों के विलंब से पुरा किया गया था। तथापि यार्ड रिमोडिलिंग तथा निशातपुरा-डी केबिन तक शंटिंग नेक अप का विस्तार पुरा नहीं हो सका जिसे एलओए के जारी करने की तिथि से 18 महीनों के अंदर पूरा किया जाना था। समापन अवधि चरणबद्ध कार्य के लिए इंजीनियर स्केल योजना के संशोधन के लिए प्रशासनिक आधार पर दिसंबर 2017 तक बढ़ा दिया गया। बाद में, यह निर्धारित किया गया कि यार्ड रिमोडिलिंग वर्क निशातपुरा भोपाल तीसरे लाइन कार्य के साथ किया जाएगा। बीना-भोपाल की तीसरी लाइन का निर्माण 95 प्रतिशत तक पूरा हो चुका है। निशातपुरा तथा भोपाल के बीच तक का सैक्शन अभी तक पूरा नहीं हुआ है।
- निशातपुरा-डी केबिन तथा निशातपुरा यार्ड के बीच कॉर्ड लाइन के अद्यतन स्थिति के संबंध में भोपाल में अन्य कार्य, बैरागढ से बीना वाया निशातपुरा कॉर्ड लाइन से ट्रेनों के सुचारू रूप से संचालन के उद्देश्य से 2012-13 में स्वीकृत किया गया था। स्वीकृति पत्र जनवरी 2013 में जारी किया गया तथा कार्य 295 दिनों के विलंब के बाद पूरा (अप्रैल 2015) हुआ। संविदाकार को समय पर यार्ड रिमोडिलिंग की योजना प्रदान न करना विलंब का कारण था।
- भोपाल स्टेशन पर कोई स्टेब्लिंग लाइन्स नहीं हैं, जिसके कारण भोपाल स्टेशन पर समाप्त होने वाली पांच मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों को, बिना प्राथमिक अनुरक्षण के वापिस लौटना पड़ता है। मार्च 2017 के दौरान पांच में से तीन ट्रेनें²⁴, प्रतिदिन पांच घंटे की औसत से प्लेटफार्म पर रुकी रही, जैसा कि जांच के दौरान देखा गया।

²⁴ 12853/12854 (अमरकंटक एक्सप्रेस), 19711/19712 (जयपुर-भोपाल एक्सप्रेस), 54812/54811 जोधपुर-भोपाल पैसेंजर ट्रेन)

4.7.4 निष्कर्ष

भोपाल स्टेशन तक निकटवर्ती स्टेशन/बाहरी सिग्नल पर कोई अवरोध नहीं था, तथापि मार्ग में और स्टेशन पर अवरोध है। चूंकि ईसीआरएम रजिस्टर को अनुरक्षित नहीं किया जा रहा है, समापन के पश्चात भोपाल स्टेशन पर ट्रेनों के अवरोधनों का आकलन नहीं किया जा सका।

4.7.5 सिफारिशें

1. यार्ड रिमॉडलिंग के कार्य को निशांतपुरा और भोपाल के बीच शीघ्रता से पुरा किया जाए।
2. रेलवे भोपाल स्टेशन पर प्रारंभ/समाप्त होने वाली पाँच मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के लिए मुख्य अनुरक्षण सुविधाओं को प्रदान करने का कारण खोजा जाए।

4.8 अहमदाबाद

स्टेशन का नाम	अहमदाबाद स्टेशन			
क्षेत्रीय रेलवे	पश्चिमी			
डिवीजन	अहमदाबाद			
निकटवर्ती स्टेशन	बेतवा, साबरमती, कैनकेरिया दक्षिण कैबिन, साबरमती ए केबिन			
प्रतिदिन संचालित कोचिंग ट्रेनों की संख्या	प्रारंभ/समाप्ति	84		
	गुजरने वाली	58		
	>=24 कोच ट्रेन	14		
	दिवस के दौरान संचालित ट्रेनों की संख्या -142			
	0600 घंटे से 1200 घंटे	1200 घंटे से 1800 घंटे	1800 घंटे से 2400 घंटे	2400 घंटे से 0600 घंटे
	38	33	40	31
प्लेटफार्मों की कुल संख्या	13			
24 या उससे अधिक कोचों की ट्रेनों का संचालन कर सकने वाले प्लेटफार्मों की कुल संख्या	9			
पिट लाइनों/वाशिंग लाइनों की कुल संख्या	11			
24 या उससे अधिक कोचों की ट्रेनों का संचालन कर सकने वाली पिटलाइनों/वाशिंग लाइनों की संख्या	5			

स्टेशन का नाम	अहमदाबाद स्टेशन
स्टेब्लिंग लाइनों की कुल संख्या	11
24 या उससे अधिक कोचों की ट्रेनों का संचालन कर सकने वाली स्टेब्लिंग लाइनों की कुल संख्या	4

4.8.1 अहमदाबाद स्टेशन पर बुनियादी ढांचा

अहमदाबाद स्टेशन प्रतिदिन लगभग 142 ट्रेनों का संचालन करता है। पिछले तीन वर्षों के दौरान ट्रेनों की संचालन संख्या 9 तक बढ़ गई है।

- अहमदाबाद स्टेशन पर 13 प्लेटफार्म हैं, जिसमें से नौ प्लेटफार्म 24 या उससे अधिक कोच क्षमता के ट्रेनों का संचालन कर सकते हैं। फरवरी 2013 में मौजूदा एमजी प्लेटफॉर्म को गैज रूपान्तरण करके दो बीजी प्लेटफार्म अहमदाबाद स्टेशन पर जोड़ा गया।
- दिन के दौरान ट्रेनों का आवागमन विभिन्न अवधि में समान रूप से बांटा गया है।
- अहमदाबाद स्टेशन पर, 11 वाशिंग पिट लाइन और 11 स्टेब्लिंग लाइन है। जिसमें से पांच और चार क्रमशः 24 या उससे अधिक कोचों की ट्रेनों का संचालन कर सकते हैं।
- पिछले पांच वर्षों की अवधि में अहमदाबाद स्टेशन पर अवसरचना के सवर्धन के विश्लेषण के दौरान, लेखापरीक्षा ने देखा कि प्लेटफॉर्मों तथा वाशिंग पिट लाइनों की संख्या को पिछले पांच वर्षों के दौरान स्टेशन द्वारा प्रतिदिन संचालित रेलगाड़ियों की संख्या में वृद्धि के अनुसार बढ़ाया गया। जुड़े हुए स्टेशनों/बाहरी सिग्नल पर कोचिंग ट्रेनों का कोई भी अवरोधन नहीं देखा गया।

4.8.2 अहमदाबाद स्टेशन पर अवरोध

एक माह के दौरान (मार्च 2017) अहमदाबाद स्टेशन पर अवरोध की विस्तृत जांच को निम्न प्रकार से देखा गया था:

- मार्च 2017 के दौरान, अहमदाबाद और इसके निकटवर्ती स्टेशनों के टीएसआर की जांच करने पर, अहमदाबाद स्टेशन के निकटवर्ती स्टेशनों और बाहरी सिग्नल पर यात्री ट्रेनों का कोई अवरोध नहीं देखा गया। मालगाड़ी ट्रेनों के संबंध में, अहमदाबाद स्टेशन से गुजरते हुए 302 मालगाड़ी ट्रेनों में देखा गया कि औसत अवरोधन 28 मिनट प्रति ट्रेन था।
- 1795 ट्रेनों के संबंध में 10130 मिनटों का मार्ग में अवरोध था, जिसने समय सारणी में नियत समय से अधिक समय लिया था। इनमें से 780 ट्रेन 5 मिनट अधिक देर तक रूकी हुई थी और 7840 मिनट का कुल अवरोध था।
- मार्च 2017 के दौरान, 512 ट्रेनें समय सारणी में निर्धारित अपने नियत ठहराव समय से 3375 मिनट अधिक तक अहमदाबाद स्टेशन के प्लेटफार्म पर रूका।

- अहमदाबाद स्टेशन से परिचालित हुई 19 प्लेटफार्मों रिटर्न ट्रेन में से, 13 ट्रेन 75 मिनट के निर्धारित अवधि से अधिक समय तक प्लेटफार्म पर रूकी रही। मार्च 2017 के दौरान प्रति सप्ताह 9430 मिनट का कुल अवरोध इस कारण था। हालांकि, प्लेटफार्मों की व्यवस्तता के कारण अन्य ट्रेनों के अवरोध के मामले इस तरह के प्लेटफार्म रिटर्न ट्रेनों द्वारा नहीं देखे गये।
- मार्च 2017 के माह के दौरान स्टेशनों पर अनुरक्षित एमप्टि कोचिंग रैक मूवमेन्ट (ईसीआरएम) रजिस्टर की जांच पर, लेखापरीक्षा ने देखा कि अहमदाबाद स्टेशन पर, 562 ट्रेनें 30 मिनटों की नियत अवधि से अधिक अहमदाबाद स्टेशन पर समाप्ति के पश्चात रूकी हुई थी। 366 ट्रेनें यात्रा समाप्ति के एक घन्टे की अवधि के पश्चात भी प्लेटफार्म पर खडी रहीं । 35 ट्रेनें यात्रा समाप्ति के पश्चात तीन घन्टे से अधिक देर तक खडी रहीं ।
- मार्च 2017 के दौरान, 497 ट्रेनें जो कि अहमदाबाद स्टेशन से प्रारंभ होती हैं, 83 घन्टों के अवरोध के पश्चात अहमदाबाद स्टेशन से प्रारंभ हुई इन ट्रेनों में से 475 ट्रेने 30 मिनटों तक अवरोधित हुईं, 13 ट्रेनें आधे घन्टे से एक घन्टे तक अवरोधित हुईं और 9 ट्रेनें एक घन्टे से अधिक के लिए अवरोधित हुईं । ट्रेनों का देरी से आरम्भ होना खाली पथ की कमी के कारण को जिम्मेदार ठहराया गया (114 ट्रेनें)।

4.8.3 अहमदाबाद स्टेशन पर स्टेशन लाइन क्षमता में कमियां

अहमदाबाद स्टेशन पर 13 प्लेटफार्मों में दो प्लेटफार्म मीटर गैज लाइन के हैं (प्लेटफार्म सं.11 और 12), जिस पर ट्रेफिक 15 सितम्बर 2017 से बन्द किया गया था जिसके परिणामस्वरूप पिट लाइन बेकार हो गई थी।

- “प्लेटफॉर्म संख्या 8 पर रिसेप्शन तथा वितरण सुविधाओं के साथ मीटर गेज से ब्रॉड गेज तक प्लेटफॉर्म संख्या 9 तथा 10 के रूपांतरण” से संबंधित कार्य को जून 2009 में संस्वीकृत किया गया, जिसे मार्च 2014 तक पूरा होना था। कार्य को अनुमानित लागत की तुलना में लगभग 157 प्रतिशत की लागत आधिक्य के साथ मार्च 2018 में चार वर्षों के विलम्ब के पश्चात पूरा किया जा सका। कार्य को पूर्ण करने में विलम्ब के फलस्वरूप कथित अवधि के दौरान ट्रेनों के अवरोधन को कम करने तथा प्लेटफॉर्मों की उपलब्धता के अभीष्ट उद्देश्य की प्राप्ति नहीं हुई।
- अहमदाबाद जक्शन पर न्यू काम्पलैक्स यार्ड पर 26 कोचों की लम्बाई वाली दो पिट लाइनों के गैज परिवर्तन के कार्य को 2014-15 में इस औचित्य के साथ प्रस्तावित किया गया था कि बढ़ी हुई मांग के पुरा करने और यार्ड में ट्रेनों को सुचारु रूप से चलाने के लिए 22-24 की संरचना वाले कोचों की ट्रेनों की संख्या में बढ़ोतरी हुई थी। लेकिन कार्य को पश्चिम रेलवे द्वारा शुरू नहीं किया गया । मौजूदा पिट लाइन एमजी ट्रेनों के लिए

प्रयोग की जाती थी लेकिन वर्तमान में 15 सितम्बर 2017 से एमजी खण्ड के प्लेटफार्म (सं. 11 एवं 12) के बन्द होने के पश्चात बेकार पड़ी थी।

- अहमदाबाद स्टेशन पर भीड़ कम करने के लिए, रेलवे ने साबरमती (अहमदाबाद जंक्शन से 6 किमी) पर द्वितीय कोचिंग टर्मिनल विकसित करने की योजना बनाई (2013-14)। परियोजना ₹ 28.34 करोड़ की अनुमानित लागत पर दिसम्बर 2016 की पूर्णता तिथि की के साथ वर्ष 2014-15 में मंजूर हुई थी। हालांकि, मार्च 2017 तक कार्य की भौतिक प्रगति और वित्तीय प्रगति क्रमशः 68 प्रतिशत और 58 प्रतिशत थी (अर्थात ₹16.31 करोड़)। मौजूदा एमजी लाइन का विखण्डन में विलंब और ट्रैफिक ब्लाकों की अनुपलब्धता देरी के कारण पाया गया।
- अहमदाबाद स्टेशन में यात्री कोचों के नियमित अनुरक्षण के लिए पिट लाइन दो स्थानों अर्थात साबरमती सीमा पर ओल्ड काम्प्लैक्स यार्ड और मनीनगर सीमा पर न्यू काम्प्लैक्स यार्ड स्थित है। ओल्ड काम्प्लैक्स यार्ड में चार पिट लाइन की क्षमता 19 कोचों से कम है। हालांकि, प्रतिदिन अहमदाबाद से आरम्भ होने वाली/समाप्त होने वाली 44 मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में से 24 का रैंक संयोजन 18 काचों से अधिक है, ओल्ड काम्प्लैक्स यार्ड में इन रैंकों की जांच एक बार में संभव नहीं है। स्थापन/हटाने के दौरान रैंकों के क्रॉस मूवमेन्ट को शामिल करने वाले न्यू काम्प्लैक्स यार्ड में इनकी जांच की जानी आवश्यक है। ट्रेनों के ऐसे क्रॉस आवागमन से बचने के लिए, 2009-10 से 2016-17 के दौरान संस्वीकृत ₹323.46 करोड़ की लागत के सात कार्य प्रगति पर थे। अप्रैल 2018 तक ₹141.25 करोड़ की कार्य लागत के केवल तीन कार्यों का पूरा किया जा सकता था। ₹182.21 करोड़ की कार्य लागत के कार्य की 57 प्रतिशत पूर्णता निधियों के अभाव, विस्तृत आकलन की स्वीकृति न होने तथा कार्य के लिए स्पष्ट स्थल की उपलब्धता न होने आदि के कारण अभी प्रतिक्षित है।

4.8.4 निष्कर्ष

यद्यपि अहमदाबाद स्टेशन पर उपलब्ध प्लेटफार्मों की संख्या पर्याप्त है, दो प्लेटफार्म प्रयोग में नहीं थे क्योंकि इन्हें मीटर गैज से ब्रोड गैज में बदला जाना था। चूंकि मीटर गैज ट्रेनों का परिचालन 15 सितम्बर 2017 से पूर्णतः बन्द कर दिया गया। ये दो प्लेटफार्म और एमजी पिटलाइन भी गैज रूपान्तरण कार्य पूरा होने तक बेकार पड़ी है। प्लेटफार्म संख्या 9 और 10 पर ओएचई सुविधा की अनुपलब्धता के कारण इन प्लेटफार्मों पर इलैक्ट्रिक लोको मोटिव वाली ट्रेनों को खड़ा नहीं किया जा सकता।

4.8.5 सिफारिशें

1. अहमदाबाद स्टेशन पर भीड़भाड़ कम करने के लिए टर्मिनल के रूप में साबरमती स्टेशन के विकास के कार्य को शीघ्रता से पूर्ण किया जाए।

2. अहमदाबाद स्टेशन पर दो प्लेटफार्मों और पिट लाइनों के गैज परिवर्तन को प्राथमिकता पर पूर्ण किया जाए ताकि इनका इष्टतम उपयोग किया जा सके।

4.9 चेन्नै सेन्ट्रल

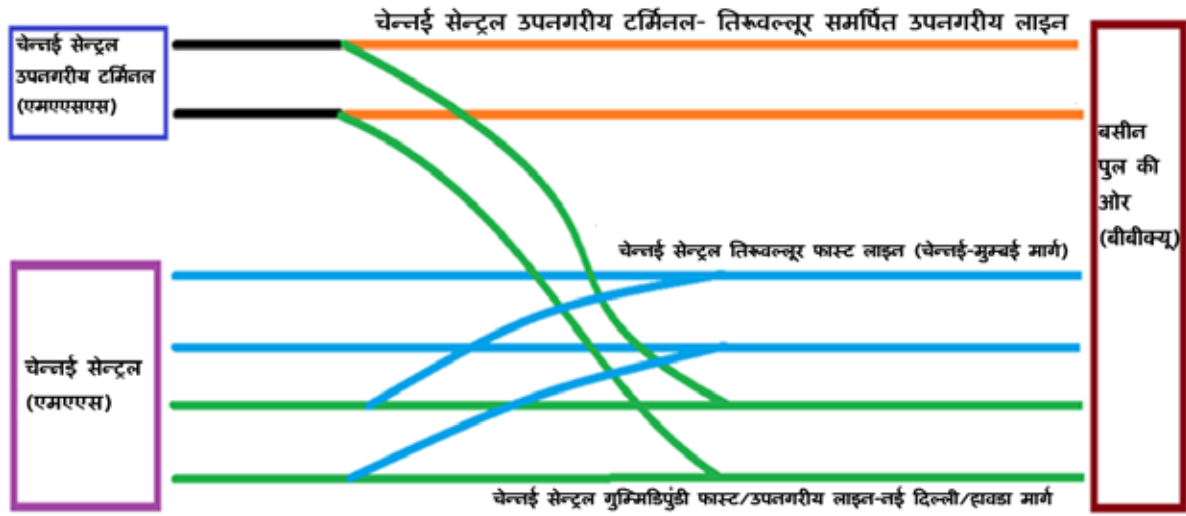
स्टेशन का नाम	चेन्नै सेन्ट्रल स्टेशन			
क्षेत्रीय रेलवे	दक्षिणी			
डिवीजन	चेन्नै			
समीपस्थ स्टेशन	बेसिन ब्रिज जंक्शन			
प्रतिदिन संचालित कोचिंग ट्रेनों की संख्या	प्रारंभ/समाप्ति	138		
	गुजरने वाली	19		
	>=24 कोच ट्रेन	32		
	दिवस के दौरान संचालित ट्रेनों की संख्या -157			
	0600 घंटे से 1200 घंटे	1200 घंटे से 1800 घंटे	1800 घंटे से 2400 घंटे	2400 घंटे से 0600 घंटे
	48	47	47	15
प्लेटफार्मों की कुल संख्या	12			
24 या उससे अधिक कोचों की ट्रेनों का संचालन कर सकने वाले प्लेटफार्मों की कुल संख्या	8			
पिट लाइनों/वाशिंग लाइनों की कुल संख्या	19			
24 या उससे अधिक कोचों की ट्रेनों का संचालन कर सकने वाली पिटलाइनों/वाशिंग लाइनों की संख्या	7			
स्टेब्लिंग लाइनों की कुल संख्या	9			
24 या उससे अधिक कोचों की ट्रेनों का संचालन कर सकने वाली स्टेब्लिंग लाइनों की कुल संख्या	0			

4.9.1 चेन्नै सेन्ट्रल स्टेशन पर बुनियादी ढांचा

चेन्नै सेन्ट्रल (एमएस) एक टर्मिनल स्टेशन है जो प्रतिदिन औसतन लगभग 157 ट्रेनों को संचालित करता है और उपनगरीय टर्मिनल (एमएसएस) से जो प्रतिदिन औसतन आने जाने वाली लगभग 215 ट्रेनें संचालित होते हैं। इस स्टेशन की एक अनूठी विशेषता है कि यहां से कुछ ऐसी गुजरने वाली ट्रेनें हैं जो उत्तर/उत्तरपूर्व/पश्चिम को ओर से आती हैं तथा जो दक्षिण पश्चिम के गंतव्य केरल ओर बंगलौर के मुख्य शहरों के लिए जाती हैं जिनकी दिशा

परिवर्तन की आवश्यकता होती है और लगभग ऐसी 19 ट्रेनों को चेन्नै सेन्ट्रल पर संचालित किया जाता है।

चेन्नै सेन्ट्रल, गुम्मुडीपूडी (जीपीडी) सीमा से और थीरुवल्लूर (टीआरएल) सीमा तक मेल/एक्सप्रेस के साथ-साथ उपनगरीय ट्रेनों सहित ट्रेफिक को संचालन करता है। एमएएस और एमएएसएस के द्वारा संचालित मेल/एक्सप्रेस/पैसेंजर ट्रेनें और उपनगरीय ट्रेनें के लिए क्रॉसओवर, एमएएस और एक समीपवर्ती स्टेशन, बेसिन ब्रिज जंक्शन (बीबीक्यू), के बीच होता है। बीबीक्यू पर मिलने वाले विभिन्न कारिडोरों के लाइनों के मिलने परिणामस्वरूप चेन्नै सेन्ट्रल से पहले क्रॉस मूवमेंटों की काफी संख्या होती है जिसके परिणामस्वरूप सेवाओं को अवरोध कर दिया जाता है। लेखापरीक्षा ने पाया कि:



तालिका 4.4 एमएएस और एमएएसएस में चित्र ट्रेन के क्रॉस मूवमेंट को दर्शा रहा है।

- यद्यपि एमएएस और एमएएसएस विभिन्न कोरिडोरों से ट्रेन सेवाओं का संचालन करता है, चेन्नै सेन्ट्रल से ट्रेफिक की प्रत्येक दिशा के लिए विशेष ट्रैक उपलब्ध नहीं थे क्योंकि ये सभी लाइनों का चेन्नै सेन्ट्रल से 2.2 किमी. दूर स्थित बीबीक्यू पर, भौतिक अभिसरण एक बाधा बन रही है। दो प्लेटफार्म लाइनों को तिरुवाल्लूर से उपनगरीय ट्रेनों को संचालित करने के लिए एमएएसएस में संबर्धित (सितम्बर 2016) किया गया था। हालांकि, एमएएसएस और गुम्मुडीपुंडी के मध्य प्रचालित उपनगरीय ट्रेनों के संबंध में क्रॉसओवर की कमी बनी रही।
- चेन्नै सेन्ट्रल में बारह प्लेटफार्म और उपनगरीय टर्मिनल में पांच प्लेटफार्म थे। एमएएस में 12 प्लेटफार्म लाइनों में से चार²⁵ प्लेटफार्म लाइनें 24 कोचों की क्षमता से कम वाली थीं। जगह की कमी के कारण इन चार प्लेटफार्म लाइनों की क्षमता बढ़ाने की कोई

²⁵ पीएफ-1-21 कोच पीएफ-2-20 कोच, पीएफ 2ए 16 केच पीएफ 7 22 कोच

गुंजाइश नहीं थी। पांच प्लेटफार्मों, जो एमएएसएस में परिचालित हैं, में से दो प्लेटफार्म²⁶ 19 सितम्बर 2016 से आरंभ किये गये थे।



चित्र 4.5 एमएएस पर प्लेटफार्म संख्या 7 और 8



चित्र 4.6 एमएएस पर प्लेटफार्म संख्या 1 और 2

- गंतव्यगत ट्रेनों की प्रतिदिन संख्या, जो मार्च 2007 में 50 ट्रेन थी, मार्च 2017 69 हो गई, अर्थात् 38 प्रतिशत की वृद्धि हो गई। हालांकि, स्टेबलिंग/पिट लाइन की संख्या इन दस वर्षों में समान रही।
- चेन्नै सेन्ट्रल का अनुरक्षण बेसिन ब्रिज के समीप स्थित है जिसमें 19 पिट लाइनें और नौ स्टेबलिंग लाइनें हैं। नौ स्टेबलिंग लाइनों की, तीन लाइनों पर 15 कोचों की क्षमता थी और छः लाइनें केवल 11 से 15 कोचों की ट्रेनों को संचालन कर सकती थी। मार्च 2017 में, लगभग 25 ट्रेनें स्टेबलिंग लाइनों की कमी के कारण निकटतम स्टेशनों पर खड़ी रहीं।
- औसतन 26 ट्रेनें बेसिन ब्रिज यार्ड पर प्रारंभिक अनुरक्षण से गुजरती हैं। अधिकतर ट्रेनें जो बेसिन ब्रिज यार्ड पर अनुरक्षित होती हैं, संबद्ध स्टेबलिंग लाइन की अनुपलब्धता के कारण निर्धारित अनुरक्षण अनुसूची के बाद भी पिट लाइन पर बनी रहीं।
- चेन्नई सेन्ट्रल में प्रतिदिन संचालित कुल ट्रेनों की संख्या मार्च 2007 तक 127 थी, जो मार्च 2012 तक बढ़कर प्रतिदिन 140 एवं मार्च 2017 तक यह संख्या बढ़कर प्रतिदिन 157 ट्रेन हो गई। इस तरह पिछले दस वर्षों के दौरान चेन्नई सेन्ट्रल में संचालित रेलगाड़ियों की संख्या में प्रतिदिन 30 की वृद्धि हुई। तथापि, 10वर्षों की अवधि में प्लेटफार्मों की संख्या समान रहीं। पिछले स्टेशनों/आऊटर सिग्नलों में ट्रेन को रोकने का एक कारण पर्याप्त प्लेटफार्मों की संख्या का अभाव है।
- चूंकि 24 कोचों के साथ अधिक ट्रेनों को संबर्धित करने की मांग की गई थी, प्लेटफार्म लाइनों और पिट लाइनों को ट्रेनों के आगमन और प्रेषण प्रस्थान को बाधा रहित करने के लिए और समय की पाबन्दी को बनाए रखने के लिए पर्याप्त रूप से संबर्धित करने की आवश्यकता है। चूंकि बेसिन ब्रिज यार्ड सभी ओर से बन्द भूमि है, अतः जगह की

²⁶ प्लेटफार्म 15 और 16

कमी के कारण आगामी विस्तार के लिए कोई गुंजाईश नहीं है। पिट लाइन और स्थिर लाइन की अपर्याप्त के कारण कोचों को कम क्षमता के साथ पिट/स्थिर लाइनों में समायोजित करने के लिए रैकों से अलग किया गया था।

- वर्तमान 4 लाइनों से 6 लाइनों तक से चेन्नै सेन्ट्रल बेसिन ब्रिज खण्ड पर क्षमता बढ़ाने के लिए, जुलाई 2014 में उपनगरीय ट्रेफिक को संचालित करने के लिए बेसिन ब्रिज से विशेष डबल लाइन की संयोजकता के रूप में 5वीं और 6वीं लाइनों के प्रावधान के लिए कार्य को स्वीकृत किया था कार्य को पूर्ण किया गया और एमएएसएस पर दो नये प्लेटफार्म के साथ सितम्बर 2016 में आरंभ किया गया था।

4.9.2 चेन्नै सेन्ट्रल स्टेशन पर अवरोधन

एक माह (मार्च 2017) के दौरान चेन्नै सेन्ट्रल स्टेशन पर अवरोधों की विस्तृत जांच से निम्नांकित देखा गया:

- चेन्नै सेन्ट्रल और इसके निकटवर्ती स्टेशनों की टीएसआर की जांच में यह देखा गया कि 169 यात्री ट्रेनों को लाइन/प्लेटफार्म पर आने के लिए चेन्नै सेन्ट्रल स्टेशन के निकटतम स्टेशनों/बाहरी सिगनलों पर पांच मिनट की अवधि से अधिक तक रोका गया। कुल अवरोध 2914 मिनट का था अर्थात् औसत प्रति ट्रेन 17 मिनट।
- 256 ट्रेनों के संबंध में 988 मिनटों का मार्ग में अवरोध था। इनमें से 69 ट्रेनों को पांच अथवा पांच मिनट से अधिक समय के लिए रोका गया और कुल अवरोध 617 मिनट का था।
- सभी तीन प्लेटफार्म वापसी ट्रेनों को निर्धारित 75 मिनटों से अधिक समय तक प्लेटफार्म पर खड़ा रखा था जिससे मार्च 2017 के दौरान प्रति सप्ताह 4550 मिनट के लिए प्लेटफार्म व्यस्त रहा।
- तीन दैनिक ट्रेनों (12674/12656-कोयम्बटूर-चेन्नै सेन्ट्रल चेरान एक्सप्रेस 12655/12673- नवजीवन एक्सप्रेस और 22638/12601- वेस्ट कोस्ट एक्सप्रेस/मंगलोर मेल) को प्लेटफार्म पर क्रमश 170 मिनट 365 मिनट, और 340 मिनट के लिए स्टेशन पर खड़ा रखा गया। खाली रैकों को बेसिन ब्रिज पर अपर्याप्त स्टेब्लिंग लाइनों के कारण प्लेटफार्म लाइनों में रोक कर रखा गया।
- चेन्नै सेन्ट्रल पर अनुरक्षित खाली कोचिंग रैक मूवमेन्ट (ईसीआरएन) रजिस्टर की जांच करने पर यह देखा गया था कि, 718 ट्रेनों को चेन्नै सेन्ट्रल स्टेशन पर यात्रा समाप्ति के पश्चात 30 मिनटों की नियत अवधि से अधिक देर तक रोका गया। इस कारण से मार्च 2017 के दौरान कुल अवरोध 31271 मिनटों तक था। इन ट्रेनों में से 159 ट्रेनों को एक

घन्टों से अधिक समय तक अवरूद्ध रखा गया और 6 ट्रेनों को ट्रेनों की समाप्ति के 30 मिनटों की पर्याप्त अवधि से तीन घन्टों से अधिक तक अवरूद्ध रखा गया था।

- 3605 ट्रेनों को जो चेन्नै सेंट्रल स्टेशन से आरंभ होती हैं, 370 घन्टों के लिए अवरूद्ध होने के बाद स्टेशन से देर से प्रारंभ हुई। इनमें से 3591 ट्रेनों को 30 मिनटों तक रोका गया था और 14 ट्रेनों को आधा घन्टा से एक घन्टा तक अवरूद्ध रखा गया। यह भी देखा गया कि सभी ट्रेनों का विलंब खाली पथ ना मिलने के कारण था।

4.9.3 चेन्नै सेंट्रल स्टेशन पर स्टेशन लाइन क्षमता में कमियां

चेन्नै सेंट्रल स्टेशन एक टर्मिनल स्टेशन है जो मिश्रित उपनगरीय और गैर उपनगरीय ट्रेनों को संचालन करता है:

- चेन्नै सेंट्रल पर, चेन्नै सेंट्रल सीमा (स्टेशन का अन्तिम छोर अर्थात् निकासी बिन्दु के निकट) संख्या 11 प्लेटफार्म के विस्तार के कार्य को नवम्बर 2016 में 26 कोचों को संचालन करने के लिए दो कोचों की लम्बाई तक वृद्धि स्वीकृत की गई थी। लगभग दो वर्षों की अवधि के बाद अप्रैल 2017 को कार्य पूर्ण करने के लिए स्वीकृति पत्र (अक्टूबर 2016) जारी किया गया।



आकृति 4.7 चेन्नै सेंट्रल स्टेशन प्लेटफार्म संख्या 11

- कार्य को दिसम्बर 2016 में रद्द कर दिया गया, क्योंकि ठेकेदार आवश्यक निष्पादन गारंटी प्रस्तुत करने में विफल हो गया था। दक्षिण रेल प्रशासन द्वारा कार्य प्रारम्भ के लिए आगे कोई कार्रवाई नहीं की गई।
- माननीय रेल मंत्री के 2012-13 के बजट भाषण के आधार पर जुलाई 2012 में रेलवे बोर्ड ने द.रे. को कोचिंग टर्मिनल के रूप में रॉयपुरम स्टेशन (चेन्नै सेंट्रल से 6 किमी) का विकास करने के लिए एक पूर्व-व्यवर्हायता अध्ययन आरंभ करने के लिए एक सर्वेक्षण करने के लिए अनुमोदन दिया। एक व्यवर्हायता अध्ययन राईट्स द्वारा किया गया और यह सुझाव दिया गया कि कोचिंग टर्मिनल के रूप में रॉयपुरम स्टेशन का विकास संभव नहीं था। एक नये टर्मिनल के रूप में रॉयपुरम स्टेशन के विकास का कार्य रेलवे कार्यालयों/भवनों, रेलवे क्वार्टर, रेलवे के पास आरओबी, भूमि अधिग्रहण (घनी आबादी वाले के साथ उच्च जोखिम वाले भवन और धार्मिक स्थल जैसे मन्दिर, चर्च और मस्जिद) के साथ बड़े पैमाने पर स्थान परिवर्तन शामिल है। इसे ध्यान में रखते हुए राईट्स ने यह निष्कर्ष निकाला कि नये टर्मिनल का विकास इस स्टेशन पर संभव नहीं था। आगे इस उद्देश्य के लिए वैकल्पिक स्थान की व्यवर्हायता की खोज के लिए लेखापरीक्षा द्वारा कोई प्रयास नहीं किया गया।

- रेलमंत्री के बजट भाषण 2013-14 के दौरान, श्रीपेरंबटुर और गुडुवेनचेरी के मध्य एक नई लाइन की घोषण की गई थी। यह महत्वपूर्ण रूप से चेन्नै सेन्ट्रल पर ट्रेनों के ट्रैफिक की अंकुलन कम करने में सहायता करेगी। क्योंकि दक्षिण जाने वाली ट्रेनों को अवदी से श्री पेरंबटुर के लिए बदला जा सकेगा । कार्य के लिए विस्तृत आकलन अभी तैयार किया जाना बाकी था।
- बेसिन ब्रिज कोचिंग डिपो पर पिटलाइन सं. 2 की क्षमता 22 कोचों की थी और इसे चेन्नै सेन्ट्रल और बेसिन ब्रिज सीमाओं पर एक कोचों की लम्बाई तक बढ़ाया जाना था जो 24 कोचों को समायोजित करने के लिए दोनों सिरों पर बिन्दुओं का विधिवत पुनर्निर्माण करना था। इसमें खराब लाइन 5 और 6 के बीच में एक कोच की लंबाई बढ़ाने हेतु पिट की जांच का काम भी शामिल था। कार्य को स्वीकृत किया गया (अगस्त 2015) और निविदा ₹ 0.81 करोड़ के लिए दिया (फरवरी 2016) गया था। कार्य को अक्टूबर 2016 तक पूर्ण किया जाना था। यद्यपि खराब लाइन 5 और 6 में, पिट के प्रावधान की जांच का कार्य पूर्ण हो गया था, पिट लाइन 2 के विस्तार से संबंधित कार्य के लिए पूर्णता अवधि को, लाइन ब्लॉक और निधि की अनुपलब्धता के कारण, अगस्त 2017 तक बढ़ा दिया गया। मार्च 2017 तक कार्य की भौतिक प्रगति 38 प्रतिशत और वित्तीय प्रगति 29 प्रतिशत थी।



आकृति 4.8 एमएएसएस पर दो नये प्लेटफार्म (सं. 15 एवं 16)

4.9.4 निष्कर्ष

चेन्नै सेन्ट्रल (एमएएस) एक टर्मिनल स्टेशन औसतन प्रतिदिन लगभग 157 ट्रेनों का संचालन करता है और उपनगरीय टर्मिनल (एमएएसएस) प्रति दिन आने जाने वाली 215 ट्रेनों को औसतन संचालन करता है। मेल/एक्सप्रेस/यात्री ट्रेनों और उपनगरीय ट्रेनों के लिए क्रॉस ओवर एमएएसएस के साथ एमएएस पर एमएएस और बेसिन ब्रिज जंक्सन (बीबीक्यू) निकटवर्ती स्टेशन के मध्य कार्य करता है। बीबीक्यू पर विभिन्न कारिडोरों से लाइनों के अभिसरण के परिणामस्वरूप चेन्नै सेन्ट्रल से पहले, काफी संख्या में क्रॉसओवर मूवमेन्ट होती है, जो सेवाओं के लिए अवरोध उत्पन्न करती है। स्टेब्लिंग लाइनों की अपर्याप्त लंबाई के कारण ट्रेनें निकटवर्ती स्टेशन पर रोकी जाती रहीं । क्रॉस ओवर बिन्दुओं पर भीड़ भाड़ कम करने के लिए किये जाने वाले कार्यों को समय पर पूर्ण नहीं किया गया, ताकि अभिप्रेत लाभों को प्राप्त किया जा सके।

4.9.5 सिफारिशें

1. रेलवे चेन्नै सेन्ट्रल पर भीड़भाड़ कम करने के लिए वैकल्पिक स्टेशन/ टर्मिनल के विकास का अन्वेषण किया जाना चाहिए।
2. चेन्नै सेन्ट्रल बेसिन ब्रिज क्रॉस ओवर पर अवरोधो को कम करने के लिए उठाये गये कार्यों को, श्रीपेरंबदुर और गुडुवंचेरी के मध्य नई लाइन, प्लेटफार्म संख्या 11 का विस्तार और पिट लाइनों की क्षमता के संवर्धन को शीघ्रता से पूर्ण किया जाए।

4.10 हावड़ा स्टेशन

स्टेशन का नाम	हावड़ा स्टेशन			
क्षेत्रीय रेलवे	पूर्वोत्तर			
डिवीजन	हावड़ा			
निकटवर्ती स्टेशन	शोर्टिंग यार्ड केबिन, लिलुहा, बेलूर			
प्रतिदिन संचालित कोचिंग ट्रेनों की संख्या	प्रारंभ /समाप्ति	104		
	गुजरने वाली	3		
	>=24 कोच ट्रेन	9		
	दिवस के दौरान संचालित ट्रेनों की संख्या -107			
	0600 घंटे से 1200 घंटे	1200 घंटे से 1800 घंटे	1800 घंटे से 2400 घंटे	2400 घंटे से 0600 घंटे
	32	33	25	14
प्लेट फार्मों की कुल संख्या	22			
24 या उससे अधिक कोचों की ट्रेनों का संचालन कर सकने वाले प्लेटफार्मों की कुल संख्या	10			
पिट लाइनों/वाशिंग लाइनों को कुल संख्या	0			
24 या उससे अधिक कोचों की ट्रेनों का संचालन कर सकने वाली पिटलाइनों/वाशिंग लाइनों की ख्या	-			
स्टेब्लिंग लाइनों की कुल संख्या	0			
24 या उससे अधिक कोचों की ट्रेनों का संचालन कर सकने वाली स्टेब्लिंग लाइनों की कुल संख्या	-			

4.10.1 हावड़ा स्टेशन पर बुनियादी ढांचा

हावड़ा स्टेशन प्रतिदिन लगभग 107 ट्रेनों का संचालन करता है। इस स्टेशन पर पिछले तीन वर्षों से कोई ट्रेन नहीं बढ़ाई गई है।

- मार्च 2012 के दौरान हावड़ा स्टेशन पर प्रतिदिन 45 ट्रेनों की यात्रा समाप्ती होती थी, जो मार्च 2017 में प्रतिदिन बढ़कर 52 ट्रेन हो गई। तथापि, हावड़ा स्टेशन के पास कोई धुलाई पिट लाइन और स्टेबलिंग लाइन नहीं है। प्राथमिक अनुरक्षण हेतु, ट्रेनों को अनुरक्षण डिपो टिकियापारा, सॉर्टिंग यार्ड तथा कोचिंग यार्ड हावड़ा (झील के बगल की लाइन) में भेजा जाता है, उसके कारण अनुरक्षण डिपों का रास्ता, खाली ट्रेनों द्वारा मार्ग व्यस्त रहता है।
- ट्रेनों का परिचालन को दिन भर में समानरूप से बांटा गया था।
- कुल 22 प्लेटफार्मों में से केवल 10 प्लेटफार्मों पर 24 या उससे अधिक कोचों वाली ट्रेनों को संचालन करने की क्षमता है। लेखापरीक्षा ने देखा कि मार्च 2017 के दौरान उच्च कोच क्षमता वाली 18 ट्रेनें प्लेटफार्म की अपर्याप्त लम्बाई के कारण कम कोच क्षमता वाले प्लेटफार्म पर रूकना पड़ा था, इसके परिणामस्वरूप यात्रियों को उतरने तथा चढ़ने में असुविधा हुई।

4.10.2 हावड़ा स्टेशन पर अवरोधन

एक माह (मार्च 2017) के दौरान हावड़ा स्टेशन पर विस्तृत जांच से निम्नांकित देखा गया:

- हावड़ा स्टेशनो की टीएसआर की जांच पर, यह देखा गया कि 129 यात्री ट्रेनों को पांच मिनटों के समय से अधिक लाइन/प्लेटफार्म की कमी के कारण हावड़ा स्टेशन के निकटवर्ती स्टेशनों/बाहरी सिगनलों पर रोका गया। कुल अवरोध 1099 मिनटों का था अर्थात् औसतन नौ मिनट प्रति ट्रेन। मालगाडियों के लिए, हावड़ा स्टेशन से गुजरने वाली 24 मालगाडियों के लिए प्रति ट्रेन सात मिनटों का औसत अवरोध था।
- 283 ट्रेनों के संबंध में 1917 मिनटों का अवरोध मार्ग में था जिसने समय सारणी में निर्धारित समय से अधिक समय लिया। इनमें से 125 ट्रेनों को पांच मिनटों से अधिक के लिए रोका गया था और कुल अवरोध 1548 मिनटों का था। चार ट्रेनों को 30 मिनटों से अधिक के लिए रोका गया था।
- 54 ट्रेनों को, समय सारणी में निर्धारित उनके नियत ठहराव के अतिरिक्त 524 मिनटों तक हावड़ा स्टेशन के विभिन्न प्लेटफार्मों पर रोका गया।
- ट्रेन सं. 13012/53047 को (मालदाटाउन -हावड़ा इंटर सिटी एक्स/विश्वभाररी फास्ट पास) किसी अन्य ट्रेन संख्या के रूप में प्रस्थान से पहले प्लेटफार्म पर खड़े रहने के लिए प्रतिदिन 315 मिनटों को स्वीकृत किया था। आरआरआई/हावड़ा केबिन पर अनुरक्षित ट्रेन सिगनल रजिस्टर (टीएसआर) में हावड़ा स्टेशन पर इस ट्रेन के इतनी देर तक खड़े रहने के लिए रिकार्ड में कोई कारण नहीं पाया गया था। उत्तर में पूरे. कोई विशिष्ट कारण प्रेषित नहीं कर सका और बताया कि प्लेटफार्म पर 13012 डाउन के खाली रैकों को

रखने की व्यवस्था और 53047 अप रूप में इसका उपयोग रैक लिंक के अनुसार किया गया था।

- मार्च 2017 माह के दौरान स्टेशन पर अनुरक्षित खाली कोचिंग रैक मूवमेन्ट (ईसीआरएम) रजिस्टर की जांच पर लेखापरीक्षा ने देखा कि हावड़ा स्टेशन पर 1032 ट्रेनों को 30 मिनटों²⁷ की नियत अवधि से अधिक हावड़ा स्टेशन पर यात्रा समाप्ति के पश्चात प्लेटफार्म पर रोका गया। 119 ट्रेनों को एक घन्टा की अवधि के पश्चात प्लेटफार्म पर खड़ा रखा गया और 10 ट्रेनों को 30 मिनटों के नियत अवधि से अधिक तीन घंटों की अवधि के बाद भी प्लेटफार्म पर खड़ी रहीं।
- 118 ट्रेनें जो हावड़ा स्टेशन से आरंभ होती हैं 39 घन्टो के लिए अवरूध होने के बाद हावड़ा स्टेशन से बिलम्ब से चली थी। इन ट्रेनें में से 103 को 30 मिनटों तक रोका गया था, 13 ट्रेनें को आधा घन्टा से एक घन्टा तक रोका गया था और दो ट्रेनें को एक घन्टा से ज्यादा देर तक रोका गया था। ट्रेनें के विलम्ब से चलने के मुख्य कारण खाली पथ की कमी बताया गया (27 ट्रेनें)। अन्य कारण अनुरक्षण डिपो से देरी से आना, लिंक ट्रेन का देरी से पहुंचना, आदि कारण थे।

4.10.3 हावड़ा स्टेशन पर स्टेशन लाइन क्षमता में कमियां

हावड़ा स्टेशन पू.रे. में टर्मिनल स्टेशन है जहां ट्रेनें की उत्तर, दक्षिण, पश्चिम और उत्तर पूर्व से यात्रा समाप्त होती है।

- वर्ष 2015-16 में ज्यादा यात्रियों को ले जाने हेतु नई ट्रेनें को समायोजित करने के लिए हावड़ा में नए प्लेटफार्म सं.24 के एक कार्य को संस्वीकृति दी गई। संस्वीकृत तिथि से दो वर्षों तक कार्य के विस्तृत प्राक्कलन को अभी तक अंतिम रूप दिया जाना था (मार्च 2017)। यह कहा गया कि वर्तमान आरआरआई प्रणाली में यह कार्य संभव नहीं है और इसे 2018-19 में निर्माण कार्यक्रम से हटा दिया गया है।
- हावड़ा स्टेशन (पू.रे.) 24 या उससे अधिक कोचों की औसतन प्रतिदिन नौ ट्रेनें का संचालन करता है। 23 प्लेटफार्मों में से 10 प्लेटफार्म (एक प्लेटफार्म सं.16 केवल माल वाहक ट्रेनें के लिए है अर्थात् यात्री ट्रेनें के लिए प्लेटफार्म 22) 24 कोच की ट्रेनें को संचालन करने में सक्षम है। यह देखा गया कि वर्ष 2013-14 के दौरान लम्बी दूरी की ट्रेनें के समायोजन हेतु पू.रे प्रशासन ने चार प्लेटफार्मों का विस्तार करने के लिए एक कार्य प्रस्ताव दिया था। यह कार्य फरवरी 2018 की तारीख तक पूरा करने के लिए अगस्त 2016 में सौंपा गया था, और अगस्त 2014 में कार्य का विस्तृत अनुमान स्वीकृत

²⁷ स्टेशन पर ट्रेन की समाप्ति के पश्चात ट्रेनें को हटाने के लिए कोई निर्धारित समय नहीं है लेखापरीक्षा ने खाली होने वाली ट्रेनें के लिए 30 मिनटों की अवधि को मान लिया था।

किया गया था। तथापि, मार्च 2018 तक कार्य की वास्तविक प्रगति केवल 10 प्रतिशत थी।

4.10.4 निष्कर्ष

हावड़ा स्टेशन 22 प्लेटफार्मों से लगभग 55 ट्रेनों का संचालन करता है जिनमें से 10 प्लैटफार्म, 24 या उससे अधिक कोचों वाली ट्रेनों के संचालन करने की क्षमता रखते हैं। नए प्लेटफार्म का कार्य और प्लेटफार्मों का विस्तार, यद्यपि दो से चार वर्ष पहले संस्वीकृत किया गया था, जो अभी तक पूरा किया जाना था। इस स्टेशन से 52 ट्रेनें प्रारंभ/समाप्त होती थी। तथापि, इस स्टेशन पर कोई भी पिट लाइन/स्टेबलींग लाइन नहीं है। यहां समाप्त होने वाली ट्रेनों को टिकियापाड़ा सोर्टिंग यार्ड और कोचिंग यार्ड हावड़ा (झील की तरफ) कोचिंग डिपो को अनुरक्षण उद्देश्य के लिए भेजा जा रहा है परिणामस्वरूप खाली रैक संचलन और लाइनें अवरुध हो रही है।

4.10.5 सिफारिशें

1. नए प्लेटफार्म को बनाने और प्लेटफार्म का विस्तार के कार्य को शीघ्रता से पूरा किया जाए।

4.11 जयपुर

स्टेशन का नाम	जयपुर			
क्षेत्रीय रेलवे	उत्तर पश्चिमी			
डिवीजन	जयपुर			
निकटवर्ती स्टेशन	आउटर सिंगनल जयपुर, दुर्गापुर, गाँधीनगर, कनकपुरा			
प्रतिदिन संचालित कोचिंग ट्रेनों की संख्या	प्रारंभ/समाप्त होना	43		
	गुजरना	54		
	>= 24 कोच ट्रेनें	18		
	दिन में संचालित ट्रेनों की संख्या – 97			
	0600 घंटे से 1200 घंटे	1200 घंटे से 1800 घंटे	1800 घंटे से 2400 घंटे	2400 घंटे से 0600 घंटे
	20	28	26	23
प्लेटफार्मों की कुल संख्या	6			
प्लेटफार्मों की कुल संख्या जो 24 या उससे अधिक कोच ट्रेन का संचालन कर सकती हैं	5			
पिट लाइनों/वाशिंग लाइनों की कुल संख्या	3			

स्टेशन का नाम	जयपुर
पिट लाइनों/वाशिंग लाइनों की कुल संख्या जो 24 या उससे अधिक कोच ट्रेनों का संचालन कर सकती हैं।	3
स्टेबलिंग लाइनों की कुल संख्या	4
स्टेबलिंग लाइनों की कुल संख्या जो 24 या अधिक कोच ट्रेनों का संचालन कर सकती हैं	0

4.11.1 जयपुर स्टेशन की अवसंरचना

जयपुर स्टेशन प्रतिदिन लगभग 97 ट्रेनों का संचालन करता है। पिछले तीन वर्षों के दौरान संचालित संख्या में 7 ट्रेनों की बढ़ोतरी हुई है।

- यद्यपि 24 कोचों या अधिक वाली प्रतिदिन 18 ट्रेनों के साथ जयपुर स्टेशन 97 ट्रेनों का संचालन करता है, इस स्टेशन पर केवल छः प्लेटफार्म है, जिनमें से चार 24 या उससे अधिक कोचों का संचालन करने की क्षमता रखते हैं। पिछले तीन वर्षों के दौरान इस स्टेशन में केवल एक प्लेटफार्म जोड़ा गया, जो कि केवल नौ कोचों का संचालन करने की क्षमता रखता है।
- दिन के समय 1200 घंटे और 1800 घंटे के बीच ट्रेनों का अधिक परिचालन होता है।
- जयपुर स्टेशन में तीन वाशिंग पिट लाइनें हैं और सभी तीन 24 कोचों या इससे अधिक की ट्रेनों के संचालन की क्षमता रखते हैं। हालांकि, पांच स्टेबलिंग लाइनों में से कोई भी 24 या इससे अधिक कोच की ट्रेनों का संचालन नहीं कर सकती।

4.11.2 जयपुर स्टेशन पर अवरोधन

एक महीने (मार्च 2017) के दौरान जयपुर स्टेशन पर अवरोधन को विस्तृत जांच में निम्नलिखित पाया गया था:

- लेखापरीक्षा ने जयपुर स्टेशन पर अनुरक्षित टीएसआर के अभिलेख का विश्लेषण किया और निकटवर्ती स्टेशनों/बाहरी सिग्नलों पर 305 माल गाड़ियों के गुजरने से 91 मिनट और 156 यात्री ट्रेनों को 19 मिनटों का औसत अवरोधन पाया गया।
- 304 ट्रेनों का मार्ग में 2161 मिनटों का अवरोधन था, जिसने समय सारणी में निर्धारित समय से अधिक समय लिया। इनमें से 157 ट्रेनें पांच मिनट से अधिक के लिए अवरोधित थी और कुल अवरोधन 1821 मिनट का था। चार ट्रेनें निकटवर्ती स्टेशनों (दुर्गापुर और कनकपुर) और जयपुर स्टेशनों के बीच 7 से 9 किमी. की दूरी को तय करने के लिए अनुमत समय से 30 मिनट अधिक का समय ले रही थी।

- मार्च 2017 के दौरान, जयपुर स्टेशन के प्लेटफार्म पर 1270 ट्रेनें समय तालिका में उनके नियत ठहराव समय के अलावा 10349 मिनटों से अधिक तक अवरोधित थी।
- जयपुर स्टेशन पर, लेखापरीक्षा द्वारा मार्च 2017 के दौरान अनुरक्षित खाली कोचिंग रैंक संचलन (ईसीआरएम) रजिस्टर की जांच करने पर लेखापरीक्षा ने देखा कि जयपुर स्टेशन पर, 244 ट्रेनें यात्रा समाप्त होने के बाद प्लेटफार्म पर 30 मिनट से अधिक समय तक प्लेटफार्म पर रोकी गयी। 26 ट्रेनें, यात्रा समाप्त होने के बाद 30 मिनट से अधिक, एक से तीन घंटों तक प्लेटफार्म पर खड़ी रही ।
- ट्रेन संख्या 19402 लखनऊ अहमदाबाद एक्सप्रेस को गाँधीनगर जयपुर से जयपुर स्टेशन (5.35 किमी.) के बीच की दूरी को तय करने के लिए 13 मिनट का समय दिया गया था। जबकि, उसी श्रेणी (मेल/एक्सप्रेस) की 11 ट्रेनों²⁸ को समान दूरी को तय करने के लिए सामान्य रूप से 17 मिनट से 36 मिनट का लम्बा निर्धारित समय दिया गया है। इसी प्रकार, ट्रेन सं. 12195 आगरा फोर्ट अजमेर इंटरसिटी एक्सप्रेस को गाँधीनगर जयपुर और जयपुर स्टेशनों के बीच 5.35 किमी. की दूरी को तय करने के लिए 12 मिनट का समय दिया गया है। हालांकि, इसी श्रेणी की अन्य छः ट्रेनें²⁹ (सुपरफास्ट एक्सप्रेस) समान दूरी को तय करने के लिए असामान्य रूप से क्रमशः 15 और 27 मिनटों का अधिक समय दिया गया है।
- 18 ट्रेनों में से, जिन्हें गाँधीनगर जयपुर और जयपुर स्टेशन के बीच दूरी को तय करने के लिए असामान्य रूप से नियत समय से अधिक समय दिया गया था, 10 ट्रेनें अनुमत समय की तुलना में वास्तव में काफी कम समय ले रही थी। सात ट्रेन अनुमत समय से 50 प्रतिशत कम समय ले रही थी और तीन ट्रेनें 50 से 75 प्रतिशत कम समय ले रही थी। इससे स्पष्ट होता है कि इन ट्रेनों को केवल समयबद्धता को बनाए रखने के लिए अधिक समय दिया गया था।
- जयपुर स्टेशन से शुरू होने वाली 335 ट्रेनें, 219 घंटों तक रोक लेने के बाद जयपुर स्टेशन से देरी से चली थी। इनमें से 239 ट्रेनों को 30 मिनट तक के लिए रोका गया , 42 ट्रेनों को आधे घंटे से एक घंटे तक रोका गया और 54 ट्रेनों को एक घंटे से अधिक के लिए रोका गया । ट्रेनों का विलम्ब से प्रारंभ करना मुख्यतः खाली मार्ग की कमी (99 ट्रेनें) के कारण था।

4.11.3 जयपुर स्टेशन पर स्टेशन लाइन क्षमता में बाधाएं

जयपुर स्टेशन उ.प.रे. का एक महत्वपूर्ण स्टेशन है, जहां पिछले वर्षों में कई ट्रेनों की संख्या में वृद्धि हुई है।

²⁸ ट्रेन सं. 19716, 19032, 19610, 14853, 14863, 14865, 15014, 14808, 19270, 19580, 14659

²⁹ ट्रेन सं. 12414, 12403, 12916, 12986, 12987, 12958

- जयपुर स्टेशन पर भीड़ को कम करने के लिए अक्टूबर 2015 में जयपुर से निकटवर्ती स्टेशन खातीपुरा में आधुनिक सुविधाओं वाले बड़े यात्री टर्मिनल का निर्माण करने के लिए एक प्रस्ताव दिया गया था। हालांकि, अप्रैल 2018 तक नए टर्मिनल के निर्माण के लिए विस्तृत प्राक्कलन अभी तक तैयार किया जाना था।
- जयपुर यार्ड रिमॉडलिंग कार्य के लिए जुलाई 2009 में संस्वीकृत, निविदा फरवरी 2016 में अर्थात् सात वर्ष बीत जाने के बाद जारी की गई थी। उच्च दरों को ध्यान में रखते हुए, निविदा जून 2016 में रद्द कर दी गई थी और जून 2016 में निविदा पुनः प्रकाशित की गई थी और सितम्बर 2016 में ठेका दोबारा दिया गया था। सितम्बर 2017 तक पूरा करने की अवधि के विरुद्ध, अप्रैल 2018 तक भौतिक प्रगति और वित्तीय प्रगति क्रमशः 35 और 55 प्रतिशत हुई थी। योजना को अंतिमरूप नहीं दिये जाने के कारण निविदा मँगाने में देरी हुई, इस देरी का कारण अभिलेख में नहीं दिया गया था। इस कारण, रेलवे विस्तृत प्राक्कलन की संस्वीकृति के आठ वर्ष बाद भी जयपुर यार्ड रिमॉडलिंग की योजना को कार्यान्वित नहीं किया जा सका ।

4.11.4 निष्कर्ष

जयपुर स्टेशन से 43 ट्रेनें प्रारंभ/समाप्त होती हैं। इन 43 ट्रेनों का संचालन करने के लिए, जयपुर स्टेशन पर तीन वाशिंग पिट लाइनें और पांच स्टेबलिंग लाइन उपलब्ध हैं। हालांकि, कोई भी स्टेबलिंग लाइन 24 या उससे अधिक कोचों वाली ट्रेनों का संचालन करने की क्षमता नहीं रखती थी। जयपुर स्टेशन की सुविधा के लिए काठीपुरा स्टेशन को नए टर्मिनल के विकास के लिए कार्य को अभी तक शुरू नहीं किया गया था। जयपुर स्टेशन पर यार्ड रिमॉडलिंग के कार्य की गति अत्यंत धीमी थी।

4.11.5 सिफारिशें

1. रेलवे, जयपुर स्टेशन पर भीड़ को कम करने के लिए एक नए टर्मिनल के रूप में खातीपुरा स्टेशन का शीघ्र विकास कर सकता है।
2. जयपुर में यार्ड रिमॉडलिंग कार्य को शीघ्रता से पूरा किया जाए।

4.12 नागपुर

स्टेशन का नाम	नागपुर	
क्षेत्रीय रेलवे	केन्द्रीय	
निकटवर्ती स्टेशन	अजनी, गोधानी, इटवारी, कलुम्ना	
प्रतिदिन संचालित कोचिंग ट्रेनों की संख्या	प्रारंभ/समाप्त होना	20
	जुनरना	102
	>= 24 कोच ट्रेनें	44

स्टेशन का नाम	नागपुर			
	प्रतिदिन के दौरान संचालित ट्रेनों की संख्या – 122			
	0600 घंटे से 1200 घंटे	1200 घंटे से 1800 घंटे	1800 घंटे से 2400 घंटे	2400 घंटे से 0600 घंटे
	23	38	33	28
प्लेटफार्मों की कुल संख्या	8			
प्लेटफार्मों की कुल संख्या जो 24 या उससे अधिक कोच ट्रेन का संचालन कर सकती है	5			
पिट लाइनों/वाशिंग लाइनों की कुल संख्या	2			
पिट लाइनों/वाशिंग लाइनों की कुल संख्या जो 24 या उससे अधिक कोच ट्रेनों का संचालन कर सकती है।	2			
स्टेबलिंग लाइनों की कुल संख्या	1			
स्टेबलिंग लाइनों की कुल संख्या जो 24 या अधिक कोच ट्रेनों का संचालन कर सकती है	0			

4.12.1 नागपुर स्टेशन की अवसंरचना

नागपुर स्टेशन प्रति दिन लगभग 122 ट्रेनों का संचालन करता है। संचालित ट्रेनों की संख्या में पिछले तीन वर्षों के दौरान छ: तक वृद्धि हुई है। पिछले तीन वर्षों के दौरान इस स्टेशन में केवल एक प्लेटफार्म बढ़ाया गया है।

- यद्यपि, 24 कोचों या उससे अधिक की क्षमता वाली 44 ट्रेनें नागपुर स्टेशनों से गुजरती हैं, फिर भी 8 प्लेटफार्मों में से केवल पांच प्लेटफार्म 24 कोचों से अधिक ट्रेनों के संचालन करने की क्षमता रखते हैं।
- 1200 घंटे और 2400 घंटे के बीच ट्रेनों का परिचालन अपेक्षाकृत अधिक होती है।
- इस स्टेशन पर केवल दो वाशिंग पिट लाइनें और केवल एक स्टेबलिंग लाइन है। सभी वाशिंग पिट लाइन और स्टेबलिंग लाइन 24 या उससे अधिक कोचों वाली ट्रेनों का संचालन कर सकती हैं।

4.12.2 नागपुर स्टेशन पर अवरोधन

एक महीने के दौरान (मार्च 2017) नागपुर स्टेशन पर अवरोधन की विस्तृत जांच के दौरान निम्नलिखित पाया गया:

- नागपुर और इसके निकटवर्ती स्टेशनों के टीएसआर की जांच करने पर यह देखा गया कि 284 यात्री ट्रेनों लाइन/प्लेटफार्म की कमी के कारण नागपुर स्टेशन के निकटवर्ती स्टेशनों/आउटर सिग्नलों पर पांच मिनट से अधिक तक रूकी रहीं। इस प्रकार कुल अवरोधन समय 6254 मिनट था, अर्थात् औसत प्रति ट्रेन 22 मिनट। इसके अतिरिक्त, 351 ट्रेनों 6, 10 और 10 मिनट प्रति ट्रेनों के औसत अवरोधन के साथ क्रमशः अजनी (2 किमी.), गोधानी (7 किमी.) और कलूमना (6 किमी.) के निकटवर्ती स्टेशनों पर रोका गया था, यद्यपि तथ्य यह है कि उन निकटवर्ती स्टेशनों पर इन ट्रेनों का कोई ठहराव नहीं था। मालगाड़ियों के लिए, मार्च 2017 के दौरान इस स्टेशन पर गुजरने वाली 787 मालगाड़ियों के लिए प्रति ट्रेन औसत अवरोधन समय 59 मिनट था।
- 569 ट्रेनों के संबंध में, मार्ग अवरोधन समय 3634 मिनट था, जिससे समय तालिका में निर्धारित समय से अधिक समय लिया था। इनमें से 273 ट्रेनों का पांच मिनट से अधिक का अवरोधन समय था और कुल अवरोधन समय 2976 मिनट का समय था। इसके अतिरिक्त, 9 ट्रेनों को (कालूमाना पर 7 और इटवारी पर 2) 30 मिनट से अधिक के लिए रोका गया था।
- 522 ट्रेनों को समय तालिका में निर्धारित उनके नियत ठहराव समय से अधिक नागपुर स्टेशन के प्लेटफार्म पर 6275 मिनटों के लिए रोका गया था।
- इस स्टेशन पर संचालन करने वाले तीन प्लेटफार्म वापसी ट्रेनों में से एक प्लेटफार्म वापसी ट्रेन को 75 मिनट की नियत अवधि से अधिक के लिए रोका गया। इस कारण मार्च 2017 के महीने के दौरान प्रति सप्ताह ट्रेन 140 मिनट तक रोका गया ।
- मार्च 2017 के महीने के दौरान स्टेशन पर अनुरक्षित खाली कोचिंग रैक संचालन (ईसीआरएम) रजिस्टर की जांच करने पर लेखापरीक्षा में देखा गया कि 285 ट्रेनों को नागपुर स्टेशन पर यात्रा समाप्त होने के बाद 30 मिनट से अधिक तक प्लेटफार्म पर रोका गया । 75 ट्रेनों को यात्रा समाप्ति के 30 मिनट की नियत अवधि से एक घंटे की अवधि के बाद प्लेटफार्मों पर रोका गया था। 14 ट्रेनों को यात्रा समाप्ति की 30 मिनट की अवधि के बाद तीन घंटों से अधिक समय तक रोका गया।
- ट्रेन संख्या 12721 हैदराबाद-हजरत निजामुद्दीन दक्षिण एक्सप्रेस को अजनी और नागपुर स्टेशन के बीच (3 किमी.) दूरी को तय करने के लिए 13 मिनट का समय दिया गया था। जबकि, समान श्रेणी (सुपरफास्ट एक्सप्रेस) की पांच³⁰ ट्रेनों को समान दूरी तय करने के लिए असमान्य रूप से अधिक क्रमशः 21 मिनट और 33 मिनट का नियत समय दिया गया था। इसी प्रकार, ट्रेन सं. 18030 शालीमार-कुर्ला एक्सप्रेस को इटवारी और नागपुर स्टेशन की बीच (5 किमी.) की दूरी तय करने के लिए 22 मिनट दिए गए थे,

³⁰ 12687, 12139, 12771, 12105 और 12833

जबकि, ट्रेन सं. 18239 शिवनाथ एक्प्रेस को समान दूरी तय करने के लिए 45 मिनट का असमान्य रूप से लम्बा नियत समय दिया गया था।

- नागपुर स्टेशन और निकटवर्ती स्टेशनों (अजनी और इतवारी) के बीच चलने वाली 8 ट्रेनों की लेखापरीक्षा जांच की गई, जिनको असमान्य रूप से अधिक समय दिया गया था। यह देखा गया कि सभी छः ट्रेनें समय तालिका में अनुमत समय से 50 प्रतिशत से कम का समय ले रही थीं। यह स्पष्ट दर्शाता है कि इन ट्रेनों को समयबद्धता बनाए रखने के लिए असमान्य रूप से अधिक समय दिया गया था।
- मार्च 2017 के दौरान, 19 ट्रेनें जो नागपुर स्टेशन से शुरू होती हैं, उनको 9 घंटों तक रोकने के बाद स्टेशन से देरी से चलाया गया। इन ट्रेनों में से 16 ट्रेनें 30 मिनट रोक दी गई थी, एक ट्रेन को आधे घंटे से एक घंटे तक रोका गया और दो ट्रेनों को एक घंटे से अधिक के लिए रोका गया था। ट्रेन का देरी से शुरू होने का (13 ट्रेनों) मुख्य कारण मार्ग का खाली न होना था।

4.12.3 नागपुर स्टेशन पर स्टेशन लाइन क्षमता में अवरोधन

नागपुर स्टेशन म.रे का महत्वपूर्ण स्टेशन है जहां उत्तर से दक्षिण को जाने वाली अधिकतर ट्रेनें गुजरती हैं।

- नागपुर स्टेशन पर, यातायात के लिये प्लेटफार्म सं.8 09 जनवरी 2014 को खोला गया था। उसके बाद से इस प्लेटफार्म को केवल एक ट्रेन के आगमन और प्रस्थान के लिए उपयोग किया गया अर्थात् ट्रेन सं. 12290/12289 नागपुर छत्रपति शिवाजी टर्मिनल दुरंतो एक्प्रेस। इस कारण, प्लेटफार्म का कम उपयोग किया गया। इस सन्दर्भ में, प्लेटफार्म के निर्माण करने का औचित्य और दूसरी ट्रेनों के लिए प्लेटफार्म का उपयोग नहीं किये जाने के कारण रेल प्रशासन से मांगे गए। उत्तर में, रेल प्रशासन ने बताया कि वर्तमान परिदृश्य में, प्लेटफार्म सं. 8 से मेल/एक्प्रेस ट्रेनों को आगमन और प्रस्थान कराने पर प्लेटफार्म सं. 7, 6, 4, 3 और 2 से माल और कोचिंग ट्रेनों का प्रस्थान प्रतिबंधित हो जाएगा। द.पू.म.रे माल इंटरचेन्ज प्लेटफार्म सं.8 पास माल यार्ड पर किया जाता है। यह भी बताया गया कि प्लेटफार्म सं.8 के निर्माण का सम्पूर्ण लाभ नागपुर-कालूमना दोहरीकरण के पूरा होने के बाद ही लिया जा सकता था। द.पू.म.रे के निर्माण विभाग द्वारा कार्य निष्पादित किया जा रहा था। तथापि, द.पू.म.रे के द्वारा इसमें देरी हुई थी। इसके परिणामस्वरूप प्लेटफार्म सं.8 का कम उपयोग हुआ।
- नागपुर स्टेशन पहले से ही संकुलित है, जिसके कारण परिचालन अवरोध जैसे- खाली रैकों को स्थाई रूप से रखने के लिए कक्ष, संचालन शुरू करने में देरी, यार्ड संकुलन है। अजनी स्टेशन नागपुर स्टेशन से 3 किमी. की दूरी पर स्थित है। अधिकतर आवासीय कालोनियां, शैक्षिक संस्थान, अन्तर्राष्ट्रीय विमानपतन, बस टर्मिनल, अस्पताल आदि अजनी

स्टेशन के आस-पास स्थित है। अजनी स्टेशन को सैटलाइट टर्मिनल के रूप में विकसित करने का कार्य प्रस्तावित किया गया था और 2016-17 वर्ष के दौरान मंजूरी दी गई थी। कार्य के लिए विस्तृत प्राक्कलन अभी भी मंजूरी किया जाना था और कार्य शुरू किया जाना था (नवम्बर 2017)।

- 24 कोचों के लिए प्लेटफार्म सं. 4, 5 और 7 के विस्तार का कार्य वर्ष 2013-14 में नागपुर डिविजन के मंडल प्राधिकारी द्वारा प्रस्तावित था। तथापि, स्थान अवरोधनों के कारण इसे अंतिम कार्य में शामिल नहीं किया गया था, क्योंकि इन प्लेटफार्मों के अंत में आरओबी के स्तंभ विस्तार कार्य को अवरोधित कर रहे हैं।
- गोधानी-कालूमना दोहरीकरण कार्य जो कि 13.2 किमी. लंबा है, 2010-11 में ₹ 50.38 करोड़ की लागत पर मंजूर किया गया था। प्रारम्भिक रूप से, सम्पूर्ण कार्य मध्य रेलवे के द्वारा किया जाना था। तथापि, जुलाई 2014 में यह निर्णय लिया गया कि द.पू.म.रे के क्षेत्राधिकार में यह कार्य (7.74 किमी.) द.पू.म.रे के द्वारा किया जाएगा और शेष 5.46 किमी. म.रे के द्वारा किया जाएगा। म.रे द्वारा किया जाने वाला 5.46 किमी. का कार्य ₹ 50.37 करोड़ की लागत पर दिसम्बर 2015 में पूरा हो गया था, जबकि द.पू.म.रे के क्षेत्राधिकार में कार्य पूरा किया जाना था। इस प्रकार, कार्य के निष्पादन की अपूर्ण योजना और परियोजना के पूरा करने में देरी के कारण, आधारिक संरचना की लागत ₹ 50.37 करोड़ हो गई थी और म.रे के भाग का पूरी तरह से उपयोग नहीं किया गया और इसके परिणामस्वरूप, परियोजना के अभिप्रेत लाभ प्राप्त नहीं किये जा सके।

4.12.4 निष्कर्ष

नागपुर स्टेशन प्रतिदिन लगभग 122 ट्रेनों का संचालन करता है। पिछले तीन वर्षों में संचालित ट्रेनों की संख्या में छ ट्रेनों की वृद्धि हुई थी। पिछले तीन वर्षों के दौरान इस स्टेशन में केवल एक प्लेटफार्म जोड़ा गया, जिसका बहुत ही कम उपयोग किया गया है। सैटलाइट टर्मिनल के रूप में अजनी स्टेशन को विकसित करने का कार्य अभी मंजूर किया गया है। द.पू.म.रे द्वारा दोहरीकरण के कार्य को पूरा नहीं किये जाने के कारण, म.रे द्वारा पूर्ण भाग का उपयोग नहीं किया जा सका।

4.12.5 सिफारिशें

1. रेलवे अजनी स्टेशन को वैकल्पिक टर्मिनल स्टेशन के रूप में विकसित करने का कार्य समय पर पूरा होना सुनिश्चित कर सकता है।
2. नागपुर-कालूमना दोहरीकरण कार्य नव निर्मित प्लेटफार्म सं.8 के अधिकतम उपयोग से शीघ्रता से पूरा किया जा सकता था।

4.13 नई दिल्ली और दिल्ली स्टेशन

स्टेशनों का नाम	नई दिल्ली और दिल्ली							
क्षेत्रीय रेलवे	उत्तर							
डिवीजन	दिल्ली							
निकटवर्ती स्टेशन	नई दिल्ली - तिलक ब्रिज, दिल्ली, दिल्ली सराई रोहिल्ला, दिल्ली - सुब्जी मंडी, दिल्ली किशन गंज, दिल्ली सराए रोहिल्ला, दिल्ली शाहदरा जंक्शन							
प्रतिदिन के दौरान संचालित ट्रेनों की संख्या					नई दिल्ली		दिल्ली	
				निकलना/समाप्त होना	166		186	
				गुजरना	76		77	
				>= 24 कोच ट्रेनें	48		21	
प्रतिदिन संचालित ट्रेनों की संख्या								
नई दिल्ली-242				दिल्ली-263				
0600 घंटे से	1200 घंटे से	1800 घंटे से	2400 घंटे से 0600 घंटे	0600 घंटे से 1200 घंटे	1200 घंटे से 1800 घंटे	1800 घंटे से 2400 घंटे	2400 घंटे से 0600 घंटे	
68	86	69	19	71	84	69	39	
				नई दिल्ली			दिल्ली	
प्लेटफार्मों की कुल संख्या				16				16
प्लेटफार्मों की कुल संख्या जो 24 या उससे अधिक कोच की ट्रेन का संचालन कर सकती है				13				5
पिट लाइनों/वाशिंग लाइनों की कुल संख्या				14				8
पिट लाइनों/वाशिंग लाइनों की कुल संख्या जो 24 या उससे अधिक कोच की ट्रेनों का संचालन कर सकती है।				9				1
स्टेबलिंग लाइनों की कुल संख्या				22				10
स्टेबलिंग लाइनों की कुल संख्या जो 24 या अधिक कोच ट्रेनों का संचालन कर सकती है				12				0

4.13.1 नई दिल्ली और दिल्ली स्टेशनों पर अवसंरचना

नई दिल्ली स्टेशन लगभग 242 ट्रेनों का संचालन करता है और दिल्ली स्टेशन प्रतिदिन 263 ट्रेनों का संचालन करता है। पिछले तीन वर्षों के दौरान, प्रत्येक स्टेशनों पर संचालित ट्रेनों की संख्या में 14 ट्रेनों की बढ़ोतरी हुई है।

- दोनों स्टेशनों पर 16 प्लेटफार्म है। हालांकि, केवल पांच प्लेटफार्म 24 कोचों या उससे अधिक की ट्रेनों का संचालन कर सकते हैं। नई दिल्ली स्टेशन में, 13 प्लेटफार्म 24 कोचों या उससे अधिक की ट्रेनों का संचालन कर सकते हैं। पिछले तीन वर्षों में इन दो स्टेशनों पर कोई नये प्लेटफार्म नहीं जोड़े गए ।
- दोनों स्टेशनों पर 0600 घंटे से 2400 घंटों के बीच दिन के समय ट्रेनों की संख्या को समान रूप से बांटा गया था। रात के समय 2400 घंटों से 0600 घंटों के दौरान भीड़ अपेक्षाकृत कम होती है।
- नई दिल्ली स्टेशन पर, 14 पिट लाइनें हैं जिनमें से नौ 24 कोचों या उससे अधिक वाली ट्रेनों का संचालन कर सकती हैं, जबकि दिल्ली स्टेशन पर 8 पिट लाइनों में से केवल एक 24 कोच या उससे अधिक की ट्रेनों का संचालन कर सकती है।
- नई दिल्ली पर, 22 स्टेबलिंग लाइनें हैं जिनमें से 12 ऐसे हैं, जो 24 कोच या उससे अधिक की ट्रेनों का संचालन कर सकती हैं, जबकि दिल्ली स्टेशन पर कुल 10 स्टेबलिंग लाइनों में से कोई भी स्टेबलिंग लाइन नहीं है, जो 24 कोच या उससे अधिक की ट्रेनों का संचालन कर सके।
- नई दिल्ली और दिल्ली स्टेशनों की भीड़ को कम करने के लिए, आनंद विहार टर्मिनल को विकसित किया गया था (चरण I - 2009 में तीन प्लेटफार्म और चरण II - चार प्लेटफार्म 2015 में)। दूसरे स्टेशनों से इस टर्मिनल पर 14 ट्रेनों का स्थान्तरण किया गया और इस टर्मिनल के चालू होने के समय से 24 नई ट्रेनें इस टर्मिनल से चलाई गई हैं।
- नई दिल्ली स्टेशन पर प्रतिदिन आने जाने वाली रेलगाड़ियों की संख्या मार्च 2012 में 228 रेल गाड़ियों से मार्च 2017 में 242 रेलगाड़ियां प्रतिदिन तक बढ़ गई। यद्यपि, प्लेटफार्म/वॉशिंग पिट लाइन/स्टैबलिंग की संख्या इस पांच वर्ष की अवधि के दौरान नहीं बढ़ी। इसके कारण काफी समय तक प्लेटफार्म पर यात्रा समाप्ति रेलगाड़ियों को रोका गया और पूर्ववर्ती स्टेशन/मार्ग पर नई दिल्ली स्टेशन को आने वाली रेलगाड़ियों को रोका गया।

4.13.2 नई दिल्ली और दिल्ली स्टेशनों पर अवरोधन

नई दिल्ली और दिल्ली स्टेशन पर अवरोधनों की एक महीने (मार्च 2017) की विस्तृत जांच के दौरान निम्नलिखित पाया गया:

- नई दिल्ली और दिल्ली स्टेशनों पर अनुरक्षित टीएसआर के अभिलेखों की लेखापरीक्षा जांच की गई। नई दिल्ली स्टेशन के संबंध में, नई दिल्ली स्टेशन के निकटवर्ती स्टेशनों/बाहरी सिग्नलों पर सात ट्रेनें 172 मिनट के लिए अवरोधित थीं। दिल्ली स्टेशन के संबंध में, 28 ट्रेनों को दिल्ली स्टेशन के निकटवर्ती स्टेशन/आउटर सिग्नलों पर 679 मिनटों के लिए रोकी गई। इन दोनों स्टेशन पर मालगाड़ियों का कोई भी अवरोधन नहीं देखा गया।
- नई दिल्ली रेलवे स्टेशन के संबंध में 206 ट्रेनों के संबंध में 2976 मिनट का मार्गस्थ अवरोधन था, जिसने समय सारिणी में निर्धारित समय से अधिक समय लिया। 206 में से 147 ट्रेनों को पांच मिनट से अधिक समय तक रोका गया था और कुल अवरोधन 2749 मिनट था। इसके अतिरिक्त, 28 ट्रेनों को रास्ते में 30 मिनट से अधिक समय तक रोका गया था। इसी प्रकार, दिल्ली स्टेशन के संबंध में 163 ट्रेनों को 2895 मिनट तक रास्ते में रोका गया जिसने समय सारिणी में निर्धारित समय से अधिक समय लिया। इनमें से 136 ट्रेनों को पांच मिनट से अधिक समय तक रोका गया और कुल अवरोधन 2812 मिनट था। इसके अतिरिक्त 22 ट्रेनों को रास्ते में 30 मिनट से अधिक समय तक रोका गया था।
- 289 ट्रेनों को समय सारिणी में निर्धारित उनके ठहराव समय से अधिक और 4301 मिनटों तक नई दिल्ली के प्लेटफार्मों पर रोका गया। दिल्ली स्टेशन पर 474 ट्रेनों को समय सारिणी में निर्धारित उनके ठहराव समय से अधिक और 6110 मिनटों तक प्लेटफॉर्म पर रोका गया।
- खाली कोचिंग रैंक आवागमन के निर्धारित रजिस्टर में इस प्रक्रिया में लगे समय को दर्ज किया जाना चाहिए लेकिन नई दिल्ली और दिल्ली स्टेशनों में यह रजिस्टर नहीं बनाया जा रहा था। हालांकि, मार्च 2017 के महीने में ट्रेन सिग्नल में की गई प्रविष्टि के आधार पर लेखापरीक्षा ने देखा कि स्टेशन पर समाप्त ट्रेन के खाली रैंक के 30 मिनट से अधिक समय तक के अवरोधन की कोई मामला नहीं था।
- पांच³¹ ट्रेनों के संबंध में नई दिल्ली स्टेशन से नामित अनुरक्षण डिपो (दिल्ली किशनगंज, दिल्ली सराय रोहिला, शकूरबस्ती और दिल्ली मेन) की दूरी 3 कि.मी. से 11 कि.मी. तक थी। नामित डिपो पर पहुँचने से पूर्व नई दिल्ली स्टेशन पर इन पांच ट्रेनों द्वारा लिया

³¹ 12229, 12957, 12621, 14003, 22403

गया समय मार्च 2017 के दौरान 17.53 मिनट से 191 मिनट तक था। अधिकतम समय ट्रेन सं. 14003 द्वारा लिया जा रहा था, जिसे रेल प्रशासन द्वारा भी देखा जाना चाहिए था क्योंकि यह ट्रेन प्लेटफार्म को औसतन 191 मिनट प्रति फेरा अवरूद्ध रहती थी।

- नई दिल्ली और इसके अगले स्टेशन (अलीगढ़) के बीच 138 कि.मी. दूरी तय करने के लिए ट्रेन सं. 12303 पूर्वा एक्सप्रेस को 146 मिनट आवंटित किये गये हैं। हालांकि, इसी श्रेणी की दूसरी ट्रेन (ट्रेन सं. 12397 महाबोधी एक्सप्रेस) को इतनी ही दूरी तय करने के लिए 186 मिनट आवंटित किये गये हैं। इसी प्रकार, दिल्ली स्टेशन और इसके अगले स्टेशन (दिल्ली सरायरोहिला) के बीच पांच कि.मी. की दूरी तय करने के लिए ट्रेन सं. 14545, फरूखनगर सहारनपुर एक्सप्रेस को 17 मिनट आवंटित किये गये हैं। हालांकि, दूसरी अन्य समान ट्रेन सं. 15013, रानीखेत एक्सप्रेस को इतनी ही दूरी तय करने के लिए 47 मिनट आवंटित किये गये हैं।
- नई दिल्ली स्टेशन से चलने वाली 154 ट्रेनें 56 घंटे रोके जाने के बाद नई दिल्ली स्टेशन से विलम्ब से चलीं। इनमें से 133 ट्रेनें 30 मिनट तक रोकी गई थी, 11 ट्रेनें आधे घंटे से एक घंटे तक और 10 ट्रेनें एक घंटे से अधिक समय तक रोकी गईं। दिल्ली स्टेशन से चलने वाली 707 ट्रेनें 269 घंटे तक रोके जाने के बाद विलम्ब से चलाई गईं। इनमें से 602 ट्रेनें 30 मिनट तक रोकी गईं, 52 ट्रेनें आधे घंटे से एक घंटे तक तथा 53 ट्रेनें एक घंटे से ज्यादा तक रोकी गयीं। ट्रेनों को विलम्ब से चलाये जाने का कारण मुख्यतः ट्रैक खाली न होना था (नई दिल्ली-68 ट्रेनें, दिल्ली-465 ट्रेन)।

4.13.3 नई दिल्ली और दिल्ली स्टेशनों पर स्टेशन लाइन क्षमता में बाधा

यद्यपि दोनों स्टेशनों पर यातायात सुविधाओं की खराब स्थिति के कारण ट्रेनों का संचालन प्रभावित हो रहा है, फिर भी समीक्षा अवधि के दौरान इन स्टेशनों पर एफडब्ल्यूपी में समामेलन हेतु दिल्ली डिवीजन द्वारा यातायात सुविधाओं/विस्तार का कोई भी कार्य प्रस्तावित नहीं था।

- शकूरबस्ती स्टेशन के विकास (दिल्ली जं. से 10 कि.मी. और नई दिल्ली जं. से 11 कि.मी.) के लिए 2008-09 में ₹ 111.30 करोड़ राशि स्वीकृत की गई थी। हालांकि, कार्य का निष्पादन जनवरी 2011 में ही शुरू हो पाया था। स्पष्ट साइट, आरआरआई भवन के उन्नयन में देरी और एमजी सीमेंट साइडिंग के तोड़फोड़ आदि के कारण छः वर्ष बीत जाने के बाद भी कार्य पूर्ण नहीं हो सका। समापन की लक्ष्य तिथि दिसम्बर 2018 में है। हालांकि अप्रैल 2018 तक कार्य की प्रगति 30 प्रतिशत थी।
- नई दिल्ली और संलग्न सेक्शनों की लाइन क्षमता संवर्धन के लिए सेक्शनों में अतिरिक्त लाइनें प्रदान करना था। नई दिल्ली- तिलक ब्रिज सेक्शन उनमें से एक है। मौजूदा लाइन

क्षमता और इस सेक्शन पर उपयोग और यातायात संभावना को ध्यान में रखते हुए 1998-99 में नई दिल्ली और तिलकब्रिज स्टेशन³² के बीच 5वें और 6वें लाइन के कार्य की मंजूरी दी गई थी और सितम्बर 2000 में रेलवे बोर्ड द्वारा विस्तृत प्राकलन की मंजूरी दी गई थी। 16 वर्ष बीत जाने के बाद भी कार्य पूरा नहीं हो सका, अप्रैल 2018 तक केवल 70 प्रतिशत कार्य ही पूर्ण हो पाया है जिससे नई दिल्ली स्टेशन की लाइन क्षमता संवर्धन से यह सेक्शन वांछित लाभ से वंचित रह गया।

4.13.4 निष्कर्ष

जबकि नई दिल्ली स्टेशन पर 16 में से 13 प्लेटफार्म ऐसे हैं जिनमें 24 या अधिक कोच वाली ट्रेनों को संचालन करने की क्षमता है, वहीं दिल्ली स्टेशन 16 में से केवल पांच प्लेटफार्म ऐसे हैं जो 24 या इससे अधिक कोच वाली ट्रेनों को संचालन कर सकते हैं। दिल्ली स्टेशन पर 24 या अधिक कोच वाली ट्रेनों की हैंडलिंग क्षमता वाले पिट लाइनों/स्टेब्लिंग लाइनों की संख्या भी कम है। जबकि पिछले तीन वर्षों में किसी भी विशिष्ट नए कार्य की कोई योजना नहीं थी, नई दिल्ली और संलग्न स्टेशनों की लाइन क्षमता संवर्धन और शकूरबस्ती स्टेशन के विकास के लिए गए दो कार्य मंजूरी के नौ से 16 वर्षों के बाद भी अभी चल रहे थे।

4.13.5 सिफारिशें

1. नई दिल्ली स्टेशन लाइन क्षमता संवर्धन और शकूरबस्ती स्टेशन के विकास का कार्य तेजी से पूरा किया जाए।

4.14 विजयावाड़ा

स्टेशन का नाम	विजयवाड़ा			
क्षेत्रीय रेलवे	दक्षिण मध्य			
निकटवर्ती स्टेशन	रायणपादु, कृष्णा कैनाल जन., रामवारप्पाडु, गुन्दला			
प्रतिदिन संचालित कोचिंग ट्रेनों की संख्या	आरम्भ/समाप्त	72		
	गुजरने वाली	122		
>= 24 कोच ट्रेन				32
	दिन में डैंडल की गई ट्रेनों की सं. - 194			
	0600 बजे	1200 बजे	1800 बजे	2400 बजे
	से 1200 बजे	से 1800 बजे	से 2400 बजे	से 0600 बजे
	52	46	52	44

³² नई दिल्ली-तिलक ब्रिज सेक्शन रेलवे नेटवर्क का एक महत्वपूर्ण हिस्सा है जो नई दिल्ली को देश से सभी दिशात्मक (पूर्व, पश्चिम, उत्तर और दक्षिण) यातायात के साथ जोड़ता है। भारतीय रेल के तीन सबसे ज्यादा घिरे ट्रंक मार्ग जैसे - दिल्ली-कोलकाता, दिल्ली - मुंबई और दिल्ली-चेन्नई, नई दिल्ली स्टेशन पहुंचने से पहले इस खंड में शामिल हो गए।

स्टेशन का नाम	विजयवाड़ा
प्लेटफार्म की कुल संख्या	10
प्लेटफार्म की कुल संख्या जिन पर 24 कोच वाली ट्रेनें संचालन की जा सकती हैं	8
पिट लाइन/वाशिंग लाइन की कुल संख्या	5
पिट लाइन/वाशिंग लाइन की कुल संख्या जिन पर 24 कोच वाली ट्रेनें संचालन की जा सकती हैं	3
स्टैब्लिंग लाइन की कुल संख्या	0
स्टैब्लिंग लाइन की कुल संख्या जिन पर 24 कोच वाली ट्रेनें संचालन की जा सकती हैं	--

4.14.1 विजयवाड़ा स्टेशन पर अवसंरचना

विजयवाड़ा स्टेशन प्रतिदिन लगभग 194 ट्रेनें संचालन करता है। पिछले तीन वर्षों के दौरान संचालन की जाने वाली 10 ट्रेनें और बढ़ गई।

- 24 या अधिक कोच वाली 32 ट्रेनें प्रतिदिन विजयवाड़ा से होकर जाती हैं। इस स्टेशन पर 10 प्लेटफार्म हैं जिनमें से आठ प्लेटफार्मों पर 24 या इससे अधिक कोच वाली ट्रेनें संचालन करने की क्षमता है।
- दिन में अलग-अलग समय पर ट्रेनों की भीड़ समान रूप से विभाजित है।
- इस स्टेशन से प्रतिदिन लगभग 72 ट्रेन चलती/समाप्त होती हैं। हालांकि, इस स्टेशन पर केवल पांच वाशिंग पिट लाइनें हैं, जिनमें से केवल तीन पर 24 या अधिक कोच वाली ट्रेनें संचालन की जा सकती हैं। स्टेशन पर कोई भी स्टैब्लिंग लाइन नहीं है।
- 2014-17 के दौरान विजयवाड़ा स्टेशन पर नए टर्मिनल स्टेशन से कम भीड़ वाले स्टेशन के निर्माण का कोई प्रस्ताव नहीं था।
- विगत दस वर्षों के दौरान विजयवाड़ा स्टेशन पर आधारभूत ढांचे की उपलब्धता और संवर्धन की लेखापरीक्षा ने समीक्षा की और अवलोकन किया गया कि यहां भी उद्गम/गंतव्यगत ट्रेनों की प्रतिदिन की संख्या मार्च 2007 में 62 रेलगाड़ियों से बढ़कर मार्च 2017 में बढ़कर 72 रेलगाड़ियों तक हो गई। यद्यपि, विगत दस वर्षों की अवधि तक वाशिंग पिट लाइन/स्टैब्लिंग लाइनों की संख्या पहले जितनी ही थी। वाशिंग पिट लाइन/स्टैब्लिंग लाइनों की अपर्याप्त संख्या के कारण काफी समय तक प्लेटफार्म पर समाप्त होने वाली रेलगाड़ियां रोकी गईं और स्टेशन से देर से आरंभ की गईं।

- विजयवाड़ा स्टेशन से प्रतिदिन गुजरने वाली रेलगाड़ियों की संख्या मार्च 2017 में 88 रेलगाड़ियां प्रतिदिन से मार्च 2017 में 121 रेलगाड़ियां प्रतिदिन तक बढ़ गईं जोकि विगत दस वर्षों में 37.50 प्रतिशत तक वृद्धि हुई। प्लेटफार्म की संख्या भी तीन तक बढ़ गई (मार्च 2007 में 07 प्लेटफार्म से मार्च 2017 में 10 प्लेटफार्म तक) इसी प्रकार, विजयवाड़ा स्टेशन के पहले वाले स्टेशनों पर कोई रूकावट नहीं देखी गई।

4.14.2 विजयवाड़ा स्टेशन पर अवरोधन

एक माह (मार्च 2017) के दौरान विजयवाड़ा स्टेशन पर अवरोधन की विस्तृत जांच से निम्नलिखित का पता चला:

- विजयवाड़ा और इसके निकटवर्ती स्टेशनों के ट्रेन सिग्नल रजिस्टर (टीएसआर) की जांच करने पर लाइन/प्लेटफार्म के लिए विजयवाड़ा स्टेशन के आउटर सिग्नलों/संलग्न स्टेशनों पर कोई भी अवरोधन नहीं देखा गया। हालांकि, इस स्टेशन से गुजरने वाली 499 मालगाड़ियों के लिए औसत अवरोधन 75 मिनट प्रति ट्रेन देखा गया।
- 1162 ट्रेनों के संबंध में मार्गस्थ अवरोधन 11575 मिनट था, जिसने समय सारिणी में निर्धारित समय-सीमा से अधिक समय लिया। इनमें से 1139 ट्रेनों को पांच मिनट से अधिक समय तक रोका गया और कुल अवरोधन 11554 मिनट का था।
- लेखापरीक्षा ने विजयवाड़ा स्टेशन पर 898 ट्रेनों के संबंध में निर्धारित ठहराव समय से 9502 मिनट अधिक ठहराव देखा।
- इस स्टेशन पर 17 प्लेटफार्म रिटर्न ट्रेनों में से सात प्लेटफार्म रिटर्न ट्रेनें प्लेटफार्म पर निर्धारित 75 मिनट से अधिक समय तक रोकी गई थी। इन ट्रेनों को मार्च 2017 के दौरान प्रति सप्ताह 4045 मिनटों तक रोका गया था। एक दैनिक ट्रेन (सं. 12796/112795 सिकंदराबाद-विजयवाड़ा सुपरफास्ट एक्सप्रेस को प्लेटफार्म पर 405 मिनटों तक रोक के रखा गया था।
- मार्च 2017 के दौरान इस स्टेशन पर अनुरक्षित खाली कोचिंग रैंक आवागमन (ईसीआरएम) रजिस्टर की जांच करने पर लेखापरीक्षा ने देखा कि विजयवाड़ा स्टेशन पर 67 ट्रेनें विजयवाड़ा स्टेशन पर समाप्त होने के 30 मिनट के बाद भी रोक के रखी गई थी। 12 ट्रेनें समाप्त होने के 30 मिनट के निर्धारित समय के बाद भी एक घंटे तक रोक के रखी गईं। एक ट्रेन यात्रा समाप्ति के 30 मिनट के बाद भी तीन घंटे से अधिक समय तक रोक के रखी गईं।
- ट्रेन सं. 57241 बित्रागुंटा विजयवाड़ा पैसेंजर को कृष्ण कैनल जं. से विजयवाड़ा स्टेशन के बीच 5 कि.मी. की दूरी तय करने के लिए 22 मिनटों का समय आवंटित था। हालांकि,

इसी श्रेणी की दो ट्रेनों³³ को यही दूरी तय करने के लिए सामान्यतया अधिक समय क्रमशः 40 मिनट और 36 मिनट आवंटित किये गये थे। मार्च 2017 के दौरान इन दोनों ट्रेनों की रनिंग की जांच के दौरान यह देखा गया कि ट्रेनों की समय-सारणी में आवंटित समय से वास्तव में 50 प्रतिशत कम समय लिया था। इससे स्पष्ट रूप से पता चला है कि इन दोनों ट्रेनों की पंचुअलिटी बनाये रखने के लिए सामान्य से अधिक समय आवंटित किया गया था।

- विजयवाड़ा स्टेशन से चलने वाली 518 ट्रेनें 178 घंटे रोक के रखे जाने के बाद देरी से चलाई गई। इनमें से 421 ट्रेनें 30 मिनट तक, 79 ट्रेनें आधे घंटे से एक घंटे और 18 ट्रेनें एक घंटे से अधिक समय तक रोक के रखी गई थी। ट्रेनों के देरी से चलाने का मुख्य कारण ट्रैक खाली न होना (190 ट्रेनें), इंजन की अनुपलब्धता (66 ट्रेनें) मानी गई थी। 261 ट्रेनों के लिए स्टेशन पर कारण दर्ज नहीं किया गया था।

4.14.3 विजयवाड़ा स्टेशन पर स्टेशन लाइन क्षमता में बाधा

विजयवाड़ा द.प.रे का एक महत्वपूर्ण स्टेशन है, जहां विशेषकर 24 कोच से अधिक वाली बहुत सी ट्रेनें संचालन की जाती हैं।

- 'विजयवाड़ा यार्ड और बल्ब केबिन के बीच बल्ब लाइनों के लिए फिट विजयवाड़ा-कोचिंग' कार्य की मंजूरी दी गई थी और ₹ 3.19 करोड़ की लागत से इसे 2015-16 की कार्य योजना में शामिल किया गया था। 20.10.2017 तक समापन की निर्धारित तिथि के साथ 21.2.2017 को कार्य के निष्पादन हेतु साख-पत्र जारी किया गया था। इस कार्य के जल्दी पूरा होने से और निकटवर्ती स्टेशनों अर्थात् गुंडला और राँयनापाडु का विकास करके विजयवाड़ा स्टेशन से गुजरे बिना विशाखापट्टनम-काजीपेट के बीच कोचिंग ट्रेनों को सीधे जोड़ा जा सकता था। वर्तमान में कोचिंग ट्रेनों को विजयवाड़ा यार्ड में जाना पड़ता है और विजयवाड़ा से इंजन रिक्त करना पड़ता है, बल्ब लाइनें कोचिंग ट्रेनों के लिए फिट नहीं हैं। इस कार्य से विजयवाड़ा स्टेशन पर ट्रेनों की भीड़ कम की जा सकती थी।
- 24 कोचों को संचालन करने के लिए इन दो प्लेटफार्मों (सं.2 एवं 3) के विस्तार का कार्य शुरू किया गया (18.09.2015) और इससे दिसम्बर 2016 में समाप्त होना था। हालांकि, मार्च 2017 तक कार्य अभी भी प्रगति पर है। कार्य की धीमी प्रगति का कारण स्टेशन परिसरों में कार्य निष्पादन के लिए सीमित क्षेत्र तथा ब्लॉक की सीमित उपलब्धता माना गया था।
- सत्यनाराणपुरम होते हुए विजयवाड़ा और रामवरपड्डु के बीच नगर निगम द्वारा अपेक्षित जमीन को छोड़ने के लिए यार्ड के संशोधन कार्य के विस्तृत प्राक्कलन की मंजूरी मार्च

³³ ट्रेन सं. 57257 और ट्रेन सं. 57277

2002 में दी गई थी और इसे मार्च 2012 तक पूरा किया जाना था। इसके अतिरिक्त प्राक्कलन में यथोचित संशोधन करते हुए अतिरिक्त कार्य शामिल किए गए थे जिसे रेलवे बोर्ड द्वारा सितम्बर 2015 में मंजूरी दी गई थी। कार्य अप्रैल 2017 में पाँच माह के विलंब से पूर्ण हुई। विलम्ब का कारण ठेकेदार द्वारा कार्य की धीमी प्रगति मानी गई थी।

- स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग और क्रॉस ओवर्स के प्रावधान संबंधित दो कार्यों की मंजूरी वर्ष 2013-14 में दी गई थी। क्रॉस ओवर्स की अनुपलब्धता के कारण विजयवाड़ा प्लेटफार्म से कोचिंग ट्रेन भेजने के लिए विशाखापनट्टनम लाइनों के आरआरआई सिग्नलों पर अप ट्रेनों को रोक के रखा जाता है। यदि क्रॉस ओवर्स प्रदान कर दिए जाएं तो आरआरआई सिग्नलों और स्टेशन प्लेटफार्म पर ट्रेनों को रोकने की बजाए इन्हें विशाखापट्टनम लाइनों से गुड़ीवाड़ा के बीच सीधे डायवर्ट किया जा सकता है। लेखापरीक्षा ने देखा कि ये कार्य अभी शुरूआती चरण में हैं। ये कार्य अगस्त 2017 तक पूरे हो जाने थे।

4.14.4 निष्कर्ष

विजयवाड़ा स्टेशन पर लगभग 194 ट्रेनों को प्रतिदिन संचालन किया जाता है। इन ट्रेनों को संचालन करने के लिए इस स्टेशन पर केवल 10 प्लेटफार्म हैं। यद्यपि दो प्लेटफार्मों का विस्तार शुरू कर दिया गया था और इन्हें दिसम्बर 2016 तक पूरा कर दिया जाना था, ये अभी तक पूरा नहीं हो पाए थे। बहुत बड़ी संख्या (72) में यहां ट्रेनें आती/जाती हैं। हालांकि, इस स्टेशन पर केवल पांच पिट लाइनें हैं। मंजूरी के 15 वर्षों बाद भी यार्ड के पुनर्संरचना का कार्य पूरा नहीं किया जा सका था।

4.14.5 सिफारिशें

1. प्लेटफार्म का विस्तार, यार्ड पुनर्निर्माण, क्रॉस ओवर की व्यवस्था और स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग का कार्य तेजी से पूरा किय जाए।

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 ट्रेक 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 गई 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/ट्रेक 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

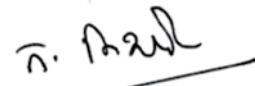
1. सभी क्षेत्रीय रेलवे को भारी यात्री यातायात वाले स्टेशनों के लिए व्यापक मास्टर प्लान बनाने, स्टेशन लाइन क्षमता के अवरोधकों की पहचान करने तथा इन अवरोधों को प्राथमिकता से हल करने के उपाय करने की आवश्यकता है। वे विभिन्न स्टेशनों पर ट्रेफिक के पैटर्न के अनुसार अवसंरचना, जैसे कि प्लेटफॉर्म की संख्या, प्लेटफॉर्म 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



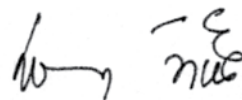
(नंद किशोर)

उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली

दिनांक: 19 जून 2018



(राजीव महर्षि)

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

अनुबंध I (पैरा 3.1) -अवरोधन के कारण													
क्षेत्रीय रेलवे	मण्डल	मार्च 2017 में कुल अवरोधन (मिनट)	अवरोधन के विशेष कारण										
			पथ	लेवल क्रॉसिंग		पुनर्निर्धारण		यातायात		लोको विफलता			
			मिनट में	मिनट में	मिनट में	मिनट में	मिनट में	मिनट में	मिनट में	मिनट में	मिनट में	मिनट में	मिनट में
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
पू.म.रे	दानापुर	158400	69466	43.85	3300	2.08	4961	3.13	7527	4.75	2645	1.67	
	मुगलसराय	33420	6293	18.83	757	2.27	865	2.59	1806	5.40	1719	5.14	
उ.रे	दिल्ली	249960	28739	11.49	1980	0.79	6914	2.77	18397	7.36	0	0	
उ.म.रे	इलाहाबाद	606480	35551	58.62	9340	1.54	248	0.04	99523	16.41	उपलब्ध नहीं कराया		
	आगरा	145500	47161	32.41	772	0.53	35467	24.38	12449	8.56	उपलब्ध नहीं कराया		
पू.रे	हावड़ा	31500	1457	4.63	69	0.22	12339	39.17	274	0.87	671	2.13	
उ.प.रे	जयपुर	25980	3700	14.24	14	0.05	4829	18.59	1843	7.09	1112	4.28	
प.रे	अहमदाबाद	12780	1959	15.33	44	0.34	1919	15.02	405	3.17	240	1.88	
द.म.रे	विजयवाड़ा	100049	494	0.49	40	0.04	उपलब्ध नहीं कराया	383	0.38	557	0.55		
द.रे	चेन्नई	29460	12401	42.09	उपलब्ध नहीं कराया	1134	3.85	3490	11.85	905	3.07		
म.रे	नागपुर	21900	9371	42.79	0	0	1602	7.32	32	0.15	639	2.92	
प.म.रे	भोपाल						उपलब्ध नहीं कराया						

अनुबंध 2 (पैरा 3.2) - मार्च 2017 के लिए चयनित स्टेशन पर ट्रेक खाली न मिलने के कारण नजदीकी स्टेशनों/आउटर सिग्नलों पर मालगाड़ियों/कोचिंग ट्रेनों का अवरोधन									
चयनित स्टेशन का नाम	नजदीकी स्टेशनों की संख्या	कोचिंग ट्रेनों का अवरोधन (पांच मिनट व अधिक)		मालगाड़ियों का अवरोधन		रोकी गई ट्रेनों की संख्या	अवरोधन मिनट में	अवरोधन मिनट में	प्रति ट्रेन/अवरोधन (मिनट)
		रोकी गई ट्रेनों की संख्या	अवरोधन मिनट में	प्रति ट्रेन/अवरोधन (मिनट)	प्रति ट्रेन/अवरोधन (मिनट)				
पटना	5	1055	20552	19	411	12058	29		
मुगलसराय	4	221	4338	20	705	14583	21		
नई दिल्ली	3	7	172	24	0	0	0		
दिल्ली	4	28	679	24	0	0	0		
कानपुर सेंट्रल	4	628	11951	19	393	39205	100		
इलाहाबाद	4	535	12067	23	541	16684	31		
मथुरा	5	296	4299	15	997	34029	34		
हावड़ा	3	129	1099	9	24	160	7		
जयपुर	3	153	2910	19	305	27724	91		
भोपाल	3	0	0	0	497	16582	33		
इटारसी	4	424	3200	8	441	18885	43		
अहमदाबाद	3	0	0	0	302	8413	28		
विजयवाड़ा	4	319	7554	24	499	37359	75		
चेन्नई सेंट्रल	1	169	2914	17	0	0	0		
नागपुर	4	284	6254	22	787	46560	59		
कुल	54	4248	77989	18	5902	272242	46		

अनुबंध 3 (पैरा 3.3) - नजदीकी स्टेशनों पर नॉन स्टॉप कोचिंग ट्रेनों का अवरोधन							
नजदीकी स्टेशन का नाम (चयनित स्टेशन से दूरी)	चयनित स्टेशन का नाम	रोकी गई कोचिंग ट्रेनों की संख्या	रोकी गई नॉन-स्टॉप ट्रेनों की संख्या	रोकी गई स्टॉप ट्रेनों की प्रतिशतता	नॉन-स्टॉप ट्रेनों का अवरोधन (मिनट में)	नॉन-स्टॉप ट्रेनों का प्रति मिनट अवरोधन (मिनट में)	नॉन-स्टॉप ट्रेनों का प्रति मिनट अवरोधन (मिनट में)
दानापुर (9 कि.मी.)	पटना	518	112	21.62	699	6	6
फुलवारी शरीफ (7 कि.मी.)	पटना	351	109	31.05	982	9	9
पारसा बाजार (6 कि.मी.)	पटना	209	77	36.84	669	9	9
राजेंद्रनगर टर्मिनल (3 कि.मी.)	पटना	358	59	16.48	506	9	9
चंदौली मोझिर (17 कि.मी.)	मुगलसराय	115	26	22.61	69	3	3
पूर्वी बाहरी केबिन (4 कि.मी.)	मुगलसराय	97	97	100	456	5	5
गंज ख्वाजा (7 कि.मी.)	मुगलसराय	91	38	41.76	305	8	8
कुचमन (12 कि.मी.)	मुगलसराय	219	99	45.21	1240	13	13
गुरा (10 कि.मी.)	इटारसी	108	108	100	893	8	8
जुझारपुरा (3 कि.मी.)	इटारसी	103	103	100	638	6	6
पावरखेड़ा (68 कि.मी.)	इटारसी	151	151	100	862	6	6
डुलरिया (12 कि.मी.)	इटारसी	135	135	100	1016	8	8
बाद (10 कि.मी.)	मथुरा	490	416	84.9	1329	3	3
भूटेश्वर (2 कि.मी.)	मथुरा	341	113	33.14	442	4	4
मुरेशी रामपुर (8 कि.मी.)	मथुरा	48	26	54.17	417	16	16
मथुरा कैंट (2 कि.मी.)	मथुरा	119	17	14.29	214	13	13
भैंसा (10 कि.मी.)	मथुरा	200	19	9.5	122	6	6
नैनी (8 कि.मी.)	इलाहाबाद	357	278	77.87	3366	12	12
सुबेदारगंज (3 कि.मी.)	इलाहाबाद	173	145	83.82	1806	12	12
इलाहाबाद शहर (2 कि.मी.)	इलाहाबाद	213	97	45.54	2509	26	26
प्रयाग (6 कि.मी.)	इलाहाबाद	118	46	39.00	1997	43	43

अनुबंध 3 (पैरा 3.3) - नजदीकी स्टेशनों पर नॉन स्टॉप कोचिंग ट्रेनों का अवरोधन							
नजदीकी स्टेशन का नाम (चयनित स्टेशन से दूरी)	चयनित स्टेशन का नाम	रोकी गई कोचिंग ट्रेनों की संख्या	रोकी गई नॉन-स्टॉप ट्रेनों की प्रतिशतता	नॉन-स्टॉप ट्रेनों का अवरोधन (मिनट में)	नॉन-स्टॉप ट्रेनों का प्रति मिनट अवरोधन (मिनट में)	नॉन-स्टॉप ट्रेनों का प्रति मिनट अवरोधन (मिनट में)	नॉन-स्टॉप ट्रेनों का प्रति मिनट अवरोधन (मिनट में)
पंकी (10 कि.मी.)	कानपुर सेंट्रल	120	56.67	68	353	5	5
कानपुर अंबरगंज (3 कि.मी.)	कानपुर सेंट्रल	274	16.06	44	1113	25	25
कानपुर ब्रिज (3 कि.मी.)	कानपुर सेंट्रल	369	67.75	250	2455	10	10
चंदारी (3 कि.मी.)	कानपुर सेंट्रल	1267	89.5	1134	2356	2	2
बेकिर (7 कि.मी.)	हावड़ा	35	100	35	118	3	3
लिलाह (5 कि.मी.)	हावड़ा	177	100	177	947	5	5
सॉर्टिंग यार्ड केबिन (4 कि.मी.)	हावड़ा	179	100	179	701	4	4
गांधीनगर जयपुर (5 कि.मी.)	जयपुर	38	18.42	7	83	12	12
बाहरी सिग्नल जयपुर (1 कि.मी.)	जयपुर	92	100	92	1306	14	14
कृष्णा नहर (5 कि.मी.)	विजयवाड़ा	141	41.84	59	1335	23	23
गुनादाला (7 कि.मी.)	विजयवाड़ा	104	54.81	57	558	10	10
रायनापहू (11 कि.मी.)	विजयवाड़ा	23	60.87	14	264	19	19
बेसिन ब्रिज (2 कि.मी.)	चेन्नई सेंट्रल	169	100	169	2914	17	17
अजनी (2 कि.मी.)	नागापुर	33	100	33	188	6	6
गोधानी (7 कि.मी.)	नागापुर	163	100	163	1593	10	10
कलुम्ना (6 कि.मी.)	नागापुर	155	100	155	1622	10	10
38 नजदीकी स्टेशन	11 स्टेशन	7853		4907	38443		38443

अनुबंध 4 (पैरा 3.4) - प्रत्येक मामले में 30 मिनट और उससे अधिक मार्गस्थ अवरोधन दर्शाने वाला विवरण										
चयनित स्टेशन का नाम	ट्रेनों की संख्या जिन्हें अतिरिक्त समय लगा	पांच मिनट से अधिक लिया गया अतिरिक्त समय (मिनट में)	आगामी स्टेशन/आउटर सिग्नल का नाम	इन स्टेशनों के बीच की दूरी तय करने के लिए मिनट में अनुमत न्यूनतम समय	मार्च 2017 के दौरान अधिकतम अवरोधन (अनुमत समय के बाद)	30 मिनट या उससे अधिक समय तक रोकी गई ट्रेनों की संख्या	कुल अवरोधन			
पटना	223	3341	पारसा बाजार	18	41	1	41			
			राजेंद्रनगर टर्मिनल	11	85	13	674			
			दानापुर	42	65	9	375			
मुगलसराय नई दिल्ली	206	2749	चंदौली एमजीर	42	49	4	173			
			शिवाजी ब्रिज	12	69	4	822			
			दिल्ली किशन गंज	47	75	3	164			
दिल्ली	163	2812	दिल्ली सदर	11	50	22	1355			
			सब्जी मंडी	29	46	3	444			
			तिलक ब्रिज	23	31	1	191			
			दिल्ली सराय रोहिल्ला	25	62	15	1596			
			दिल्ली शाहदरा	25	42	4	932			
			नैनी	05	65	3	183			
			सूबेदारगंज	05	70	2	135			
			प्रयाग	05	108	72	3525			
			इलाहाबाद शहर	05	53	2	83			
			बाद	10	178	11	1030			
मथुरा	731	9535	भैंसा	16	51	1	51			
			भूतेश्वर	27	66	9	428			
			मुरेशी रामपुर	7	175	7	520			
कानपुर सेंट्रल	2016	44758		कानपुर ब्रिज	12	118	87	4296		

अनुबंध 4 (पैरा 3.4) - प्रत्येक मामले में 30 मिनट और उससे अधिक मार्गस्थ अवरोधन दर्शाने वाला विवरण									
चयनित स्टेशन का नाम	ट्रेनों की संख्या जिन्हें अतिरिक्त समय लगा	पांच मिनट से अधिक लिया गया अतिरिक्त समय (मिनट में)	आगामी स्टेशन/आउटर सिग्नल का नाम	इन स्टेशनों के बीच की दूरी तय करने के लिए मिनट में अनुमत न्यूनतम समय	मार्च 2017 के दौरान अधिकतम अवरोधन (अनुमत समय के बाद)	30 मिनट या उससे अधिक समय तक रोकी गई ट्रेनों की संख्या	कुल अवरोधन		
			कानपुर अंबरगंज	15	50	6	240		
हावड़ा	125	1548	लिलुआ	13	54	4	183		
जयपुर	157	1821	दुर्गापुरा	26	43	1	43		
			कनकपुरा	12	87	3	180		
इटारसी	209	2712	गुरा	5	36	1	36		
			जुर्जरपुर	9	41	1	41		
			दुलरिया	11	38	2	76		
भोपाल	583	12338	हबीबगंज	11	34	1	34		
			विदिशा	44	153	113	5919		
			बैरागढ़	20	55	7	298		
नागपुर	273	2976	कलना	12	99	7	425		
			इतवारी	9	34	2	66		
	5596	98156	32			421	24559		

अनुबंध 5 (पैरा 3.5) - निर्धारित ठहराव से अधिक ठहरने के कारण मार्च 2017 के दौरान स्टेशन पर कोचिंग ट्रेनों का अवरोधन		
स्टेशन	रोकी गई ट्रेनों की संख्या	कुल अवरोधन मिनट में कुल अवरोधन
पटना	637	9181
मुगलसराय	1033	10347
नई दिल्ली	289	4301
दिल्ली	474	6110
कानपुर सेंट्रल	2970	29813
इलाहाबाद	367	6259
मथुरा	710	4857
हावड़ा	54	524
जयपुर	1270	10349
भोपाल	823	6593
इटारसी	1343	12877
अहमदाबाद	512	3375
विजयवाड़ा	898	9502
नागपुर	522	6275
कुल	11902	120363

अनुबंध 6 (पैरा 3.7) - मार्च 2017 के दौरान 30 मिनट के पर्याप्त समय के बाद प्लेटफार्म पर समाप्त ट्रेनों का अवरोधन		क्षेत्रीय रेलवे				कुल अवरोधन (मिनट में)				की रेंज													
स्टेशन का नाम	पर्याप्त समय के बाद रोकی गई ट्रेनों की संख्या	76	2139	51	18	7	0	1-30 मिनट	31-60 मिनट	61-180 मिनट	>180 मिनट	पू.म.रे	उ.रे	उ.म.रे	पू.रे	उ.प.रे	प.म.रे	प.रे	द.म.रे	द.रे	म.रे	कुल	
पटना	76	2139	51	18	7	0																	
मुगलसराय	9	146	9	0	0	0																	
नई दिल्ली	0	0	0	0	0	0																	
दिल्ली	0	0	0	0	0	0																	
कानपुर सेंट्रल	122	7290	60	18	40	4																	
मथुरा	114	11657	21	25	53	15																	
इलाहाबाद	257	6639	200	29	26	2																	
हावड़ा	1032	33997	643	260	119	10																	
जयपुर	244	7880	158	60	25	1																	
भोपाल	अभिलेख नहीं बनाए जा रहे																						
इटारसी	14	300	12	1	1	0																	
अहमदाबाद	562	31642	196	185	146	35																	
विजयवाड़ा	67	1385	54	12	1	0																	
चेन्नई सेंट्रल	718	31271	379	174	159	6																	
नागापुर	285	17142	105	91	75	14																	
कुल	3500	151488	746	463	382	55																	

2018 की प्रतिवेदन संख्या 17 (रेलवे)

अनुबंध

अनुबंध 7 (पैरा 3.8) - समान श्रेणी की अन्य ट्रेनों को अनुमत समय की तुलना में कुछ ट्रेनों को असामान्य अधिक समय अनुमत करने के कारण अवरोधन										
क्षेत्रीय रेलवे	स्टेशन का नाम	ट्रेनों के अगले स्टेशन का नाम	दूरी	स्टेशनों के बीच चलने वाली सीधी ट्रेनों की संख्या	असामान्य रनिंग टाइम की अनुमति वाली ट्रेनों की संख्या	इन ट्रेनों को अनुमत असामान्य समय की रेंज (मिनट)	समान श्रेणी की अन्य ट्रेनों को अनुमत न्यूनतम समय की तुलना में 3 वर्षों में कोच/इंजन मिनटों की हानि			
पू.म.रे	पटना	दानापुर	10	30	17	30 से 60	15 से 23	315900		
पू.म.रे	पटना	तरेगना	30	4	2	67 से 76	54	38220		
पू.म.रे	पटना	पारसा बाजार	6	11	9	29 से 55	18	411216		
पू.म.रे	पटना	राजेंद्र नगर टर्मिनल	3	41	18	15 से 55	7 से 9	224952		
पू.म.रे	मुगलसराय	भभुआ	54	17	13	63 से 131	44 से 61	236028		
पू.म.रे	मुगलसराय	कुचमा	12	7	2	34 से 48	25	34944		
पू.म.रे	मुगलसराय	चंदौली एमजीर	17	4	1	78	70	8736		
उ.रे	नई दिल्ली	अलीगढ़	138	3	1	186	146	43680		
उ.रे	दिल्ली	दिल्ली सराई रोहिल्ला	5	4	1	47	17	32760		
उ.म.रे	कानपुर	गोविंदपुरी	2.45	11	5	19 से 36	8 से 16	89544		
उ.म.रे	कानपुर	कानपुर अंबरगंज	2.36	20	3	20 से 35	10	36036		
उ.म.रे	कानपुर	पनकी	9.85	6	3	38 से 48	23 से 30	46956		
उ.म.रे	इलाहाबाद	इलाहाबाद सिटी	3.2	11	2	18 से 24	13	7176		
उ.म.रे	मथुरा	बाद	10	3	1	20	12	7488		
उ.म.रे	मथुरा	भूतेश्वर	2	8	1	34	29	5460		
उ.म.रे	मथुरा	मुरेशी रामपुर	9	3	2	45 से 59	26	56784		
उ.प.रे	जयपुर	दुर्गापुरा	7.24	29	9	26 से 33	16 से 21	43992		
उ.प.रे	जयपुर	गांधी नगर	5.35	30	20	17 से 36	13 से 15	138840		
उ.प.रे	जयपुर	कनकपुरा	8.94	7	4	25 से 33	12 से 21	42588		
प.म.रे	भोपाल	हबीबगंज	6	41	11	20 से 39	11 से 18	91104		

अनुबंध 7 (पैरा 3.8) - समान श्रेणी की अन्य ट्रेनों को अनुमत समय की तुलना में कुछ ट्रेनों को असामान्य अधिक समय अनुमत करने के कारण अवरोधन									
क्षेत्रीय रेलवे	स्टेशन का नाम	ट्रेनों के अगले स्टेशन का नाम	दूरी	स्टेशनों के बीच चलने वाली सीधी ट्रेनों की संख्या	असामान्य रनिंग टाइम की अनुमति वाली ट्रेनों की संख्या	इन ट्रेनों को अनुमत असामान्य समय की रेंज (मिनट)	समान श्रेणी की अन्य ट्रेनों को अनुमत न्यूनतम समय	समान श्रेणी की अन्य ट्रेनों को अनुमत न्यूनतम समय की तुलना में 3 वर्षों में कोच/इंजन मिनटों की हानि	
प.म.रे	भोपाल	बैरागढ़	11	17	3	33 से 45	23 से 25	53508	
प.म.रे	इटारसी	पिपरिया	67.33	31	13	81 से 108	56 से 70	202956	
प.म.रे	इटारसी	होशंगाबाद	17.73	23	6	36 से 44	27	73476	
प.म.रे	इटारसी	घोड़ाङ्गरी	70.25	18	12	76 से 145	57 से 72	179556	
द.म.रे	विजयवाड़ा	कृष्णा नहर	5.05	17	2	36 से 40	22	34944	
म.रे	नागपुर	अजनी	2.92	9	6	22 से 45	13 से 30	73320	
म.रे	नागपुर	इतवारी	5	4	2	30 से 45	22	33852	
				कुल	409	169		2564016	
							घंटे में हानि	42733.60	

अनुबंध 8 (पैरा 3.8) - मार्च 2017 के दौरान असामान्य अनुमत समय और लिए गए वास्तविक समय को दर्शाने वाला विवरण										
क्षेत्रीय रेलवे	स्टेशन का नाम	स्टेशनों के बीच चलने वाली सीधी ट्रेनों की संख्या	असामान्य रनिंग टाइम की अनुमति वाली ट्रेनों की संख्या	मार्च 2017 में लिए गए औसत समय के लिए नमूना जांच की गई ट्रेनों की संख्या	अनुमत समय से कम समय लेने वाली जांच की गई ट्रेनों की संख्या	अनुमत समय से औसत 50% से अधिक समय लेने वाली नमूना जांच की गई ट्रेनों की संख्या	अनुमत समय से औसत 75% से अधिक समय लेने वाली नमूना जांच की गई ट्रेनों की संख्या	अनुमत समय से औसत 50% से अधिक समय लेने वाली नमूना जांच की गई ट्रेनों की संख्या	अनुमत समय से औसत 75% से अधिक समय लेने वाली नमूना जांच की गई ट्रेनों की संख्या	अनुमत समय से औसत 75% से अधिक समय लेने वाली नमूना जांच की गई ट्रेनों की संख्या
पू.म.रे	पटना	दानापुर	30	17	11	1	9	1	1	1
पू.म.रे	पटना	पारसा बाजार	11	9	9	7	2	0	0	0
पू.म.रे	पटना	राजेंद्रनगर टर्मिनल	41	18	11	7	4	0	0	0
पू.म.रे	मुगलसराय	कुचमा	7	2	2	1	1	0	0	0
पू.म.रे	मुगलसराय	चंदौली एमजीर	4	1	1	1	0	0	0	0
उ.म.रे	कानपुर	गोविंदपुरी	11	5	5	0	0	5	5	5
उ.म.रे	कानपुर	कानपुर अंबरगज	20	3	3	0	0	3	3	3
उ.म.रे	कानपुर	पनकी	6	3	3	0	0	3	3	3
उ.म.रे	इलाहाबाद	इलाहाबाद शहर	11	2	1	1	0	0	0	0
उ.म.रे	मथुरा	बाद	3	1	0	0	0	1	1	1
उ.म.रे	मथुरा	भूतेश्वर	8	1	1	0	0	1	1	1
उ.म.रे	मथुरा	मुरेशी रामपुर	3	2	2	1	1	0	0	0
उ.प.रे	जयपुर	दुर्गापुरा	29	6	6	2	4	0	0	0
उ.प.रे	जयपुर	गांधीनगर जेपीआर	30	18	10	7	3	0	0	0
उ.प.रे	जयपुर	कनकपुरा	7	4	2	1	1	0	0	0
प.म.रे	भोपाल	हबीबगंज	41	11	11	1	4	6	6	6
प.म.रे	भोपाल	बैरागढ़	17	2	2	0	2	0	0	0

अनुबंध 8 (पैरा 3.8) - मार्च 2017 के दौरान असामान्य अनुमत समय और लिए गए वास्तविक समय को दर्शाने वाला विवरण									
क्षेत्रीय रेलवे	स्टेशन का नाम	ट्रेनों के अगले स्टेशन का नाम	स्टेशनों के बीच चलने वाली सीधी ट्रेनों की संख्या	असामान्य रनिंग टाइम की अनुमति वाली ट्रेनों की संख्या	मार्च 2017 में लिए गए औसत समय के लिए नमूना जांच की गई ट्रेनों की संख्या	अनुमत समय से औसत 50% से कम समय लेने वाली नमूना जांच की गई ट्रेनों की संख्या	अनुमत समय से औसत 50% से अधिक समय लेने वाली नमूना जांच की गई ट्रेनों की संख्या	अनुमत समय से औसत 75% से अधिक समय लेने वाली नमूना जांच की गई ट्रेनों की संख्या	अनुमत समय से औसत 75% से अधिक समय लेने वाली नमूना जांच की गई ट्रेनों की संख्या
प.म.रे	इटारसी	पिपरिया	31	13	0	0	11	2	2
प.म.रे	इटारसी	होशंगाबाद	23	6	0	0	6	0	0
प.म.रे	इटारसी	घोड़ाडोंगरी	18	12	0	3	4	5	5
द.म.रे	विजयवाड़ा	कृष्णा नहर	17	2	2	2	0	0	0
म.रे	नागपुर	अजनी	9	6	4	4	0	0	0
म.रे	नागपुर	इतवारी	4	2	2	1	1	0	0
	कुल		381	146	88	40	51	27	27

© भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक
www.cag.gov.in