

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का कार्यालय

नई दिल्ली

07 अगस्त 2018

2018 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 17 - भारतीय रेल के चयनित स्टेशनों पर स्टेशन लाइन क्षमता में वृद्धि संसद में प्रस्तुत

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन 2018 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 17 – भारतीय रेल के चयनित स्टेशनों पर स्टेशन लाइन क्षमता में वृद्धि संसद के दोनों सदनों में आज प्रस्तुत किया गया।

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 पैसंजर 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 इंटरलॉकिंग, स्टेब्लिंग और पैसंजर ट्रेनों के रखरखाव के लिये पर्याप्त लाइनों और बिना किसी नियमित गति प्रतिबंध के 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 नहीं 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 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 हेंडल की जाने वाली ट्रेनों की संख्या में काफी वृद्धि हुई है। तथापि, इन स्टेशनों पर हेंडल की जाने वाली ट्रेनों की बढ़ती संख्या के अनुरूप स्टेशनों पर प्लेटफॉर्म, वॉशिंग पिट लाइन तथा स्टेबलिंग लाइन जैसी अवसंरचना संवर्धित नहीं की गई। लेखापरीक्षा ने मार्च 2007, मार्च 2012 तथा मार्च 2017 के लिए इन स्टेशनों में हेंडल की गई ट्रेनों प्लेटफॉर्म, वॉशिंग पिट लाइन तथा स्टेबलिंग लाइनों के डाटा की समीक्षा की और पाया कि समय बीतने के साथ इन स्टेशनों पर हेंडल की जाने वाली ट्रेनों की संख्या में वृद्धि होने के अनुरूप स्टेशनों पर प्लेटफॉर्म वॉशिंग पिट लाइन तथा स्टेबलिंग पिट लाइन जैसी अवसंरचनाएं संवर्धित नहीं की गई।
- वॉशिंग पिट लाइन और स्टेबलिंग लाइन की समुचित संख्या में अनुपलब्धता स्टेबलिंग/ वॉशिंग 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 हेंडल किए जाने वाले 2436 ट्रेनों में से 638 ट्रेन प्रतिदिन 24 या अधिक कोच के साथ चलती हैं। तथापि चयनित 15 स्टेशनों पर, 164 प्लेटफॉर्मों में से, 100 प्लेटफॉर्मों की 24 या उससे अधिक कोच वाली ट्रेनों को हेंडल 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 प्लेटफॉर्म पर अवरोधन (निर्धारित अवधि से अधिक अवरोध)	कोचिंग ट्रेनों का प्लेटफॉर्म पर अवरोधन (ट्रेन का गंतव्य स्टेशन पर पहुंचने के बाद 30 मिनट से अधिक)	स्टेशनों से ट्रेनों के विलंब से 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 चेन्नई 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)

कुछ महत्वपूर्ण 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।

(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 प्लेटफॉर्म पर रोकना पड़ा।

(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 को भीड़

मुक्त करने के लिये मथुरा स्टेशन के आस-पास नये स्टेशन/टर्मिनल के निर्माण का कोई प्रस्ताव नहीं था।

(पैरा 4.3)

- मुगलसराय स्टेशन पर, आठ में से केवल चार प्लेटफॉर्मों में 24 या उससे अधिक कोचों की ट्रेनों को हैंडल करने की क्षमता है। “मुगलसराय में सभी प्लेटफार्म 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)

- चेन्नै सेन्ट्रल (एमएस), टर्मिनल स्टेशन, औसतन प्रतिदिन 157 ट्रेनें हैंडल करता है और उपमहानगरीय टर्मिनल (एमएसएस) औसतन 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।

(पैरा 4.9)

- हावड़ा स्टेशन पर कुल 22 प्लेटफार्मों में से, केवल 10 प्लेटफार्मों में 24 या अधिक कोच वाली ट्रेनों को हैंडल करने की क्षमता है। “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)

- 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 प्लेटफार्मों 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)।

(पैरा 4.13)