

## 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 लिमिटेड<sup>2</sup> (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

<sup>2</sup> 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 उपलब्ध<sup>3</sup> था। उपलब्ध जानकारी की समीक्षा दर्शाती है कि

- 11 स्टेशनों<sup>4</sup> 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 सात<sup>5</sup> 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 सात<sup>6</sup> 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

<sup>3</sup> 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।

<sup>4</sup> पटना, मुगलसराय, नई दिल्ली, हावड़ा, जयपुर, भोपाल, इटारसी, अहमदाबाद, विजयवाड़ा, चेन्नई सेंट्रल, नागपुर

<sup>5</sup> मार्च 2012 के 110 प्लेटफॉर्मों की अपेक्षा में मार्च 2017 को 117

<sup>6</sup> 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।

प्लेटफार्मों की उचित संख्या आवश्यक है इसलिए ज़रूरी है कि प्लेटफार्मों 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 छः 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 प्लेटफार्म, 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 अवसरचना सुविधाओं तथा न्यूनतम अवसरचना 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 अवसरचना 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
<b>कुल</b>	<b>1034</b>	<b>1615</b>	<b>163</b>	<b>101</b>	<b>79</b>	<b>35</b>	<b>62</b>	<b>19</b>

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।