

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 गए 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 रोकی 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 लिये 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 लिये अनुरक्षित रिकॉर्ड में दर्ज करने की आवश्यकता⁸ है और ऐसे मुद्दों का समुचित योजना और कार्यान्वयन द्वारा समाधान करने के लिये 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 गये थे। 15 चयनित स्टेशनों में से, 14 स्टेशनों में, 12230 ट्रेन प्लेटफॉर्म पर रोकی 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 लिये 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 गईं और 55 ट्रेन समाप्ति के पश्चात 30 मिनट के बाद तीन घंटे के लिये रोकी गईं।

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।