

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 ट्रेनें के रखरखाव के लिये पर्याप्त लाइनों और गति प्रतिबंध के बिना ट्रेनें 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। ट्रेनें 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, ट्रेनें 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 ट्रेनें 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 ट्रेनें में यात्रा करने वाले यात्रियों की चढ़ने/उतरने में सरलता प्रदान करने हेतु पर्याप्त लंबाई के प्लेटफॉर्म प्रदान करना, स्टेशनों पर ट्रेनें के रखरखाव और स्टेब्लिंग हेतु पर्याप्त सुविधा पर्याप्त यार्ड क्षमता प्रदान करना आदि, प्लेटफॉर्म पर ट्रेनें 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 है। 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 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 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 ट्रेफिक 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।