

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

भारतीय रेल में उपनगरीय रेलगाड़ी सेवाएँ

संघ सरकार (रेलवे)

2016 की प्रतिवेदन संख्या 14

प्राक्कथन

यह प्रतिवेदन भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 के अन्तर्गत राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है।

भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक के इस प्रतिवेदन में भारतीय रेलवे में उपनगरीय रेलगाड़ी सेवाओं की निष्पादन लेखापरीक्षा के परिणाम शामिल हैं। इस प्रतिवेदन में उल्लिखित मामले वह हैं जो 2010-11 से 2014-15 की अवधि के लिए नमूना लेखापरीक्षा के दौरान ध्यान में आए थे तथा वह जो पूर्व वर्षों में ध्यान में आए थे किन्तु जिन्हें पिछले लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में शामिल नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक द्वारा जारी लेखांकन मानकों के अनुरूप की गई थी।

लेखापरीक्षा, लेखापरीक्षा प्रक्रिया के प्रत्येक स्तर पर रेल मंत्रालय से प्राप्त सहयोग के लिए आभार व्यक्त करता है।

विषय सूची

	पैराग्राफ	पृष्ठ
संकेताक्षरों की सूची		i
कार्यकारी सार		ii से iv
अध्याय 1: प्रस्तावना		
संगठनात्मक ढांचा	1.1	1
लेखापरीक्षा उद्देश्य	1.2	2
लेखापरीक्षा का कार्य क्षेत्र कार्यप्रणाली और नमूना चयन	1.3	2
लेखापरीक्षा मानदंड के स्रोत	1.4	3
आभार	1.5	3
अध्याय 2: उपनगरीय रेलगाड़ियों की सेवाओं का परिचालन		
यातायात वृद्धि- लक्ष्य की तुलना में उपलब्धि	2.1.	8
उपनगरीय ट्रेनों का समय पालन	2.2	8
यात्रियों की मृत्यु	2.3	10
गति प्रतिबंध	2.4	14
चलस्टाक की स्थिति	2.5	19
अवसंरचना संवर्धन	2.6	27
अध्याय 3: उपनगरीय यात्रियों को सुविधाएं		
अपूर्ण यात्री सुविधाएं	3.1	31
नगरीय खण्ड में यात्रियों की सुरक्षा	3.2	37
उपनगरीय खण्ड में महिला यात्रियों की सुरक्षा	3.3	39
जन शिकायतें	3.4	39
अध्याय 4: उपनगरीय रेलगाड़ी सेवाओं का वित्तीय निष्पादन		
परिचालन लागत की तुलना में आय	4.1	42
ऊर्जा दक्ष ईएमयू का विकास	4.2	45
उपनगरीय किराया संरचना	4.3	45
निष्कर्ष	4.4	45
सिफारिशें	4.5	46

प्रतिवेदन में प्रयुक्त संकेताक्षर	
एसी	आल्टरनेट करंट
एटीवीएम	स्वचालित टिकट वेंडिंग मशीन
सीसीटीवी	क्लोज सर्किट टेलिविजन कैमरा
काफमाव	कार्यशालाओं के आधुनिकीकरण के लिए केन्द्रीय संगठन
मरे	मध्य रेलवे
डीसी	डायरेक्ट करन्ट
डीएफएमडी	डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर
ईएमआर	आपातकालीन चिकित्सा कक्ष
ईएमयू	इलैक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट
पूरे	पूर्व रेलवे
एफओबी	फुट ओवर ब्रिज
जीआरपी	सरकारी रेलवे पुलिस
आईआर	भारतीय रेल
आईएसएस	एकीकृत सुरक्षा प्रणाली
एलसी	लेवल क्रॉसिंग
एमसीडीओ	मासिक गोपनीय उर्द्ध सरकारी पत्र
मेरे	मेट्रो रेलवे
एनए	उपलब्ध नहीं
पीसीडीओ	आवधिक गोपनीय उर्द्ध सरकारी पत्र
पीओएच	आवधिक ओवरहाल
आरओबी	रोड आवर ब्रिज
आरयूबी	रोड अंडर ब्रिज
दमरे	दक्षिण मध्य रेलवे
दपूरे	दक्षिण पूर्व रेलवे
दरे	दक्षिण रेलवे
परे	पश्चिम रेलवे

कार्यकारी सार

भारतीय रेल की यात्री सेवाएं उपनगरीय एवं गैर-उपनगरीय दोनों खण्डों के लिए उपलब्ध हैं। जहां गैर-उपनगरीय रेल सेवा में लम्बी दूरी की रेलें शामिल हैं, वहीं उपनगरीय रेल सेवाएं शहरों, उपनगरों तथा विस्तारित उपनगरों में यात्रियों के तेज परिचालन को सुगम बनाने के लिए छोटी दूरी, सामान्यतया: 150 किमी तक बनी हैं।

यह प्रतिवेदन रोलिंग स्टॉक का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित करने में दक्षता और अपेक्षित संरचनात्मक ढांचे के प्रावधान; उपनगरीय रेल सेवा का लाभ लेने वाले यात्रियों को प्रदान की गई सुविधाओं और उपनगरीय रेल सेवा के समग्र वित्तीय निष्पादन के सुधार में दक्षता सहित भारतीय रेल द्वारा पर्याप्त उपनगरीय रेल सेवा प्रदान करने में परिचालनात्मक दक्षता पर केन्द्रित है।

मुख्य लेखापरीक्षा निष्कर्ष नीचे दिए गए हैं:

- I. यातायात लक्ष्य की तुलना में उपलब्धि के संबंध में पूरे, दूरे और मेट्रो रेल कोलकाता ने नकारात्मक वृद्धि दर्ज की। इसके अलावा, 2014-15 के दौरान भारतीय रेल के उपनगरीय खण्ड में यात्रियों की संख्या में कुल मिलाकर वृद्धि भी पिछले वर्ष 2013-14 की तुलना में नकारात्मक थी। 2014-15 के दौरान यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या पिछले वर्ष से एक प्रतिशत कम थी।

(पैरा 2.1)

- II. जनवरी 2010 से दिसम्बर 2014 की अवधि के दौरान उपनगरीय रेलगाड़ी क्षेत्रों में 33445 मृत्यु में से, 19868 मृत्यु (59 प्रतिशत) लाइन क्रॉस करने/अतिक्रमण के कारण हुई थीं। इसके आगे 17638 (52.74 प्रतिशत) मृत्यु के मामले मुम्बई उपनगरीय खण्ड में हुए थे। कुल 4885 मृत्यु के मामले (15 प्रतिशत) चलती रेल से गिरने के कारण हुए थे, इसमें से 4002 मृत्यु (82 प्रतिशत) केवल मुम्बई उपनगरीय खण्ड में हुई थीं।

(पैरा 2.3)

- III. विभिन्न कारण अर्थात् ट्रेक प्वाइंट्स और क्रॉसिंग की खराब स्थिति, रेलवे ट्रेकों के पास अतिक्रमण, कमजोर पुल और अन्य (सिग्नलिंग, लेवल क्रॉसिंग इत्यादि) के परिणामस्वरूप गति अवरोध लगाये गये और वर्षों से उनकी निरंतरता से पता चलता है कि भारतीय रेल ने गति अवरोधों को हटाने के लिए प्रभावी सुधारात्मक उपाय प्रारंभ नहीं किए थे।

(पैरा 2.4)

- IV. सभी क्षेत्रीय रेलवे में उपनगरीय खण्ड पर ट्रेक संबंधित कार्यों के लिए निर्धारित लक्ष्यों की प्राप्ति न होने से पता चलता है कि रेलवे चल रहे कार्यों को मानीटर नहीं कर पा रहा था जिसके कारण ट्रेक अनुरक्षण में कमियां आईं जिससे उपनगरीय सेवाओं का समय पालन और सुरक्षित परिचालन प्रभावित हुआ। पांच क्षेत्रीय रेलवे (मरे, पूरे, दरे, परे और मेट्रो रेलवे, कोलकाता) में मार्च 2015 तक 743 कार्य प्रगति पर थे। 2010-15 के दौरान किए जा रहे चयनित 204 कार्यों में से 106 कार्यों की लेखापरीक्षा संवीक्षा में एक महीने और 69 महीने के बीच अधिक समय का पता चला और यातायात सुविधा कार्य, सडक सुरक्षा कार्य-लेवल क्रासिंग इत्यादि जैसे 51 कार्यों के संबंध में ₹ 56.21 करोड़ की लागत का आधिक्य पता चला।

(पैरा 2.4.1 एवं 2.4.6)

- V. भारतीय रेल, विजन 2020 दस्तावेजों में परिकल्पित लेवल क्रासिंग की समाप्ति के लक्ष्य को प्राप्त नहीं कर सका। लेवल क्रासिंग की समाप्ति के लिए पुल कार्य की मन्द प्रगति के अलावा लेवल क्रासिंग पर दुर्घटनाएं न्यूनतम करने में भारतीय रेल द्वारा चिन्ता की कमी का भी पता चलता है।

(पैरा 2.4.3)

- VI. छः क्षेत्रीय रेलवे (पूरे, दमरे, दपूरे, दरे, परे और मेट्रो रेल कोलकाता) में निरीक्षण किए गए 51 स्टेशनों पर न्यूनतम अनिवार्य सुविधाओं के तहत मानदण्डों के अनुसार बुकिंग कांडटरों के प्रावधान में कमी थी। 153 चयनित स्टेशनों में से दो जोनल रेलवे (मरे-1, दरे-4) में पांच स्टेशनों पर पुरुष शौचालय प्रदान नहीं किए गए थे जबकि तीन क्षेत्रीय रेलवे (मरे-1, पूरे-5, और दरे-26) के 32 स्टेशनों पर महिला शौचालय बिलकुल भी प्रदान नहीं किए गए थे। सभी उपनगरीय स्टेशनों पर छः मीटर चौड़ाई के फुट ओवर ब्रिज (एफओबी) प्रदान करने अपेक्षित थे। पांच स्टेशनों (पूरे-4, दरे-1) में छः मीटर चौड़ाई के निर्धारित आकार के एफओबी प्रदान ही नहीं किए गए थे।

(पैरा 3.1)

- VII. 2010-15 के दौरान किसी क्षेत्रीय रेलवे की परिचालनात्मक हानि में कोई कमी नहीं आई थी।

(पैरा 4.1)

सिफारिशें : आईआर इसकी ओर कार्य कर सकती है:

- i. **इलैक्ट्रिक मल्टिपल यूनिट (ईएमयू) रेकों की वहन क्षमता के संवर्धन, उपनगरीय रेल सेवा की आवृत्ति में वृद्धि और सामयिकता अनुरक्षित करते हुए**

समय सारणी के अनुसार रेल सेवा के परिचालन में प्रभावी कार्रवाई से भीड़ और दुर्घटना से मृत्यु से बचा जा सकता है।

- ii. लेवल क्रॉसिंगों की समाप्ति, गति अवरोधों को हटाने, अतिक्रमण हटाने, विशेष रूप से सुरक्षा जोन में, नई कोर्चे प्रारंभ करना, पुराने रोलिंग स्टॉक के प्रतिस्थापन इत्यादि जैसे क्षमता संवर्धन से संबंधित शीघ्रता से निपटाए जाने वाले कार्य किए जा सकते हैं।
- iii. सुरक्षा उपाय जैसे प्लेटफार्म ऊंचा करना, ट्रेकों के बीच फेंसिंग ताकि मृत्यु इत्यादि से बचा जा सके के अलावा समयबाधित तरीके से स्टेशनों पर अपेक्षित यात्री सुविधाओं को प्राथमिकता दी जा सकती है।
- iv. सभी चिन्हित संवेदनशील स्टेशनों पर एकीकृत सुरक्षा प्रणाली (आईएसएस) का शीघ्र कार्यान्वयन और अन्य अनिवार्य सुरक्षा उपाय प्रदान करना जैसे क्लोज सर्किट टेलिविजन (सीसीटीवी), डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर (डीएमएमडी) और प्राथमिकता के आधार पर महत्वपूर्ण स्टेशनों पर अप्राधिकृत प्रवेश से बचाव किया जा सकता है।
- v. उपनगरीय रेल सेवा की परिचालनात्मक लागत को न्यूनतम करने के लिए क्षेत्र की पहचान और उपनगरीय किरायों के यौक्तिकीकरण के माध्यम से राजस्व सृजित किया जा सकता है।
- vi. उपनगरीय रेल सेवा के लिए एक पृथक संगठनात्मक ढांचा स्थापित करना ताकि संबंधित क्षेत्रों में संगठनात्मक दक्षता में वृद्धि हो सके।

अध्याय 1 : प्रस्तावना

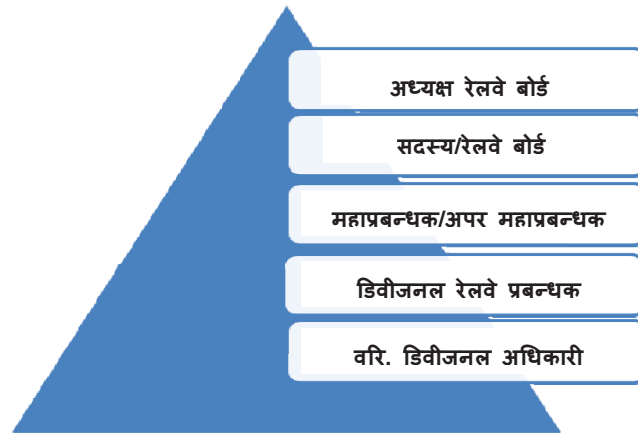
भारतीय रेल की यात्री सेवाएं उपनगरीय एवं गैर-उपनगरीय दोनों खण्डों के लिए उपलब्ध हैं। जहां गैर-उपनगरीय रेल सेवा में लम्बी दूरी की रेलों शामिल हैं, वहीं उपनगरीय रेल सेवाएं शहरों, उपनगरों तथा विस्तारित उपनगरों में यात्रियों के तेज परिचालन को सुगम बनाने के लिए छोटी दूरी, सामान्यतया: 150 किमी तक बनी है।

उपनगरीय रेल सेवाएं “इलैक्ट्रिकल बहुविध इकाईयों”(ईएमयू) के साथ संचालित होती है जो 6,9,12 तथा 15 कोचों के विन्यास में चलती है। ये सेवाएं सात क्षेत्रीय¹ रेलवेज में उपलब्ध कराई गई हैं और बड़े शहरों अर्थात मुम्बई (परे तथा मरे), कोलकाता (पूरे, दपूरे तथा मेरे), चेन्नै (दरे) तथा सिकन्दराबाद (दमरे) में सेवाएं देते हुए 1763 किमी में फैली हैं।

उपनगरीय यात्री भारतीय रेलवे द्वारा 2010-11 से 2014-15 तक पांच वर्षों की अवधि के दौरान ले जाए गए कुल 3054 करोड़ यात्रियों का औसतन 72.86 प्रतिशत है जिन्हे 578 उपनगरीय स्टेशनों द्वारा संचालित किया जाता है। यद्यपि, समान अवधि के दौरान उपनगरीय रेल सेवाओं से अर्जन ₹ 10567 करोड़ था जो सात क्षेत्रीय रेलवेज में कुल यात्री अर्जन (₹ 74868 करोड़) का 14.11 प्रतिशत है।

अतः, उपनगरीय रेल सेवाएं इन क्षेत्रीय रेलवेज के मुख्य शहरों की जनपरिवहन प्रणाली में मुख्य भूमिका निभाती हैं।

1.1 संगठनात्मक ढांचा



क्षेत्रीय तथा डिवीजनल स्तर पर:

¹ मरे, पूरे, दपूरे, दमरे, दरे, परे तथा मेट्रो रेलवे(मेरे), कोलकाता

- क्षेत्रीय स्तर पर, महा प्रबन्धक समस्त रूप से संगठन का प्रभारी होता है जो नियोजन एवं प्रशासन के लिए उत्तरदायी है। मुख्य इलेक्ट्रीकल इंजीनियर, मुख्य संचालन प्रबन्धक, प्रमुख मुख्य इंजिनियर, मुख्य वाणिज्यिक प्रबन्धक तथा अन्य प्रमुख विभागाध्यक्ष उसके सहायक होते हैं।
- डिवीजनल स्तर पर, डिवीजनल रेलवे प्रबन्धक डिवीजन का समस्त रूप से प्रभारी होता है तथा उपनगरीय रेल सेवाओं के सुगम प्रचालन के लिए उत्तरदायी है। वरि. डिवीजनल इलेक्ट्रीकल इंजिनियर/रोलिंग स्टॉक, वरि. डिवीजनल संचालन प्रबन्धक, वरि. डिवीजनल, वरि. डिवीजनल वाणिज्यिक प्रबन्धक तथा अन्य विभागों यथा सुरक्षा, संरक्षा इत्यादि के शाखा अधिकारी उसके सहायक हैं।
- मेट्रो रेलवे, कोलकाता को छोड़कर इन क्षेत्रीय रेलवे में उपनगरीय रेल सेवाओं के लिए कोई समर्पित संगठनात्मक व्यवस्था नहीं है। एक ही साझा संगठनात्मक ढांचा बजट में अलग अलग निधि आबंटन के बिना ही उपनगरीय तथा गैर-उपनगरीय सेवाओं, दोनों के लिए सेवाओं का संचालन करता है।

1.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य

समीक्षा का उद्देश्य यह आंकलन करना था:

- I. पर्याप्त उपनगरीय रेल सेवाएं उपलब्ध करने की संचालनात्मक दक्षता;
- II. उपनगरीय रेल सेवाओं का लाभ लेने वाले यात्रियों को उपलब्ध सेवाओं तथा संरक्षा की पर्याप्तता, तथा
- III. उपनगरीय रेल सेवाओं के समग्र वित्तीय निष्पादन के सुधार में दक्षता।

1.3 लेखापरीक्षा, का कार्यक्षेत्र कार्यपद्धति तथा नमूना चयन

समीक्षा में 2010-15 के दौरान उपनगरीय रेल सेवाओं के निष्पादन तथा उपनगरीय यात्रियों को उपलब्ध कराई गई यात्री सेवाओं से संबंधित मुद्दों को शामिल किया गया है। समीक्षा में अन्य बातों के साथ पिछली लेखापरीक्षा रिपोर्ट में दर्शाये गए मुद्दों के संबंध में भारतीय रेल द्वारा की गई कार्यवाही के अतिरिक्त रेलवे पर स्थाई समिति की सिफारिशों को लागू करने से संबंधित मुद्दें शामिल किए गए हैं। रेलवे के लिए बाद में आने वाले मंत्रियों द्वारा अपने रेल बजट में की गई उदघोषणाओं के कार्यान्वयन की सीमा की भी जांच की गई थी।

लेखापरीक्षा कार्य पद्धति में क्षेत्रीय मुख्यालयों, डिवीजनल कार्यालयों इलेक्ट्रीकल बहुबिध इकाई कार्यशालाओं, इलेक्ट्रीकल बहुबिध इकाई यान शेडों तथा स्टेशनों पर अभिलेखों की जांच शामिल है। बृहद विश्लेषण के लिए, वर्ष 2010 से 2015 तक पांच वर्षों की अवधि के लिए

डाटा संग्रह किया गया था तथा सूक्ष्म विश्लेषण के लिए, 2012-2015 की अवधि के लिए डाटा संग्रह किया गया था।

वर्तमान समीक्षा में, 9 कार्यशालाओं 81 आदर्श स्टेशनों तथा 14 स्टेबलिंग बिन्दुओं सहित 153 उपनगरीय स्टेशनों के नमूने की नमूना जांच की गई थी। 70 उपनगरीय स्टेशनों तथा 35 रेलों में रेलवे प्राधिकारियों के साथ संयुक्त निरीक्षण किये गए थे।

निष्पादन लेखापरीक्षा रेलवे बोर्ड में एक एन्ट्री कान्फ्रेंस (अक्टूबर 2015) के साथ प्रारंभ हुई। मसौदा रिपोर्ट 22 जनवरी 2016 को रेलवे बोर्ड को जारी की गई थी। एक्जिट कान्फ्रेंस 12 अप्रैल 2016 को रेलवे बोर्ड में आयोजित की गई थी।

1.4 लेखापरीक्षा मानदण्ड के स्रोत

लेखापरीक्षा मानदण्ड के स्रोत हैं:

- इलैक्ट्रिकल, सिविल इन्जिनियरिंग, मैकेनिकल, संचालन, वाणिज्यिक, सुरक्षा एवं संरक्षा विभागों की संहिताओं तथा नियम पुस्तिकाओं के अन्तर्गत निर्धारित प्रावधान।
- उपनगरीय स्टेशनों तथा उपनगरीय रेलों में यात्री सुविधाओं के प्रावधान के संबंध में रेलवे बोर्ड/क्षेत्रीय रेलवे द्वारा जारी किये गए दिशानिर्देश/निर्देश। इलैक्ट्रिकल बहुविध इकाई कोचों के आंकलन, उपयोग तथा अनुरक्षण के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा समय समय पर जारी किये गए निर्देश/परिपत्र।

1.5 आभार

यह समीक्षा करने के लिए क्षेत्रीय रेलवेज द्वारा तथा रेलवे बोर्ड द्वारा भी दिए गए सहयोग के लिए हम आभार व्यक्त करते हैं।

अध्याय 2: उपनगरीय रेल सेवाओं का संचालन

लेखापरीक्षा उद्देश्य I: पर्याप्त उपनगरीय रेल सेवाएं उपलब्ध करने में संचालनात्मक दक्षता का आंकलन करना

भारतीय रेल की संचालनात्मक दक्षता उपनगरीय खण्डों में बढ़ने वाले यात्रियों के आंकलन तथा इस तथ्य के कारण कि सात क्षेत्रीय संख्या में यात्रियों को लाया ले जाया जाता है, इन खण्डों में उपनगरीय रेल सेवाएं उपलब्ध कराने पर निर्भर करती है।

भारतीय रेल के कुल यातायात की तुलना में सात क्षेत्रीय रेलवेज में उपनगरीय यातायात की स्थिति को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

तालिका संख्या 1: यात्रियों की संख्या (करोड़ में)

वर्ष	उपनगरीय खण्ड	गैर-उपनगरीय खण्ड	कुल	कुल यातायात के संदर्भ में उपनगरीय यातायात की प्रतिशतता
1	2	3	4	5
2010-11	426	156	582	73.20
2011-12	443	169	612	72.39
2012-13	451	173	624	72.28
2013-14	455	167	622	73.15
2014-15	450	164	614	73.29
कुल	2225	829	3054	72.86

स्रोत: संबंधित वर्षों का भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकीय विवरण संख्या 12

2010-11 से 2014-15 की समीक्षा अवधि के दौरान उपनगरीय रेल सेवाओं में 2225 करोड़ यात्रियों ने यात्रा की जो समान अवधि के दौरान गैर-उपनगरीय सेवाओं के संबंध में भारतीय रेलवे के कुल यात्री यातायात का 72.28 प्रतिशत (2012-13) से 73.29 प्रतिशत (2014-15) के बीच है। यह समीक्षा अवधि के अन्तर्गत पांच वर्षों में औसतन करीब-करीब 72.86 प्रतिशत तक स्थितरता दर्शाया।

2010-11 से 2014-15 के दौरान संबंधित क्षेत्रीय रेलवेज में प्रति दिन चलने वाली उपनगरीय रेल सेवाओं की औसत संख्या (ए के रूप में दर्शायी गई है) के साथ प्रति रेक² यात्रा करने

² प्रतिदिन यात्रा करने वाले यात्री करोड़ में/प्रतिदिन चलने वाली सेवाओं की औसत संख्या

वाले यात्रियों की औसत संख्या (बी के रूप में दर्शायी गई है) तथा वर्ष में यात्रा करने वाले कुल उपनगरीय यात्री करोड़ में (सी के रूप में दर्शायी गई है) तालिका सं. 2 में दर्शाये गये।

तालिका संख्या 2: रेलों की संख्या, यात्री/रेक तथा यात्री/प्रतिवर्ष की तुलना

क्षेत्रीय रेलवे	विवरण	2010 -11	2011 -12	2012 -13	2013 -14	2014 -15	विगत पाँच वर्षों में वृद्धि प्रतिशत
मरे	ए-औसत रेल/दिन	1446	1464	1484	1533	1519	5
	बी-औसत यात्री/रेक	2652	2681	2651	2624	2666	1
	सी-यात्रा करने वाले यात्री/प्रतिवर्ष	140	143	144	147	148	6
पूरे	ए-औसत रेल/दिन	1196	1274	1309	1327	1336	12
	बी-औसत यात्री/रेक	2170	2134	2127	2087	2002	-8
	सी-यात्रा करने वाले यात्री/प्रतिवर्ष	95	99	102	101	98	3
दमरे	ए-औसत रेल/दिन	54	103	92	100	96	78
	बी-औसत यात्री/रेक	2303	1434	1620	1420	1521	-34
	सी-यात्रा करने वाले यात्री/प्रतिवर्ष	5	5	5	5	5	0
दपूरे	ए-औसत रेल/दिन	79	82	158	168	175	122
	बी-औसत यात्री/रेक	4037	4106	2229	2235	2139	-47
	सी-यात्रा करने वाले यात्री/प्रतिवर्ष	12	12	13	14	14	17
दरे	ए-औसत रेल/दिन	554	564	569	566	564	2
	बी-औसत यात्री/रेक	1762	1857	1903	1975	1922	9
	सी-यात्रा करने वाले यात्री/प्रतिवर्ष	36	38	40	41	40	11
परे	ए-औसत रेल/दिन	1180	1188	1225	1275	1279	8
	बी-औसत यात्री/रेक	2874	2944	2896	2748	2743	-5
	सी-यात्रा करने वाले यात्री/प्रतिवर्ष	124	128	129	128	128	3
मेरे, कोल काता	ए-औसत रेल/दिन	213	231	262	263	268	26
	बी-औसत यात्री/रेक	2046	1986	1969	2030	1872	-9
	सी-यात्रा करने वाले यात्री/प्रतिवर्ष	16	17	19	19	18	13

स्रोत: मासिक गोपनीय अर्ध-शासकीय/आवधिक गोपनीय अर्ध-शासकीय अभिलेख

प्रति दिन उपनगरीय रेल सेवा की औसत संख्या, प्रति रेक यात्रियों की औसत संख्या तथा प्रत्येक संबंधित क्षेत्रीय रेलवे द्वारा वार्षिक रूप से यात्रा करने वाले उपनगरीय यात्रियों का विश्लेषण दर्शाता है कि 2010-11 की तुलना में 2014-15 में सेवाओं में महत्वपूर्ण वृद्धि हुई है। यद्यपि, अन्तर-क्षेत्रीय तुलना में रेल सेवाओं में ऐसी वृद्धि में कोई एकरूपता नहीं है। यह

भी देखा जा सकता है कि पांच वर्षों में भीड़ की स्थिति को कम करते हुए प्रति रक यात्री कम हुए हैं। ऐसे तथ्यों के बावजूद, इन वर्षों में यात्रियों की संख्या में मामूली वृद्धि हुई है जो 0 करोड़ (दमरे) से 8 करोड़ (मरे) तक हैं।

उपरोक्त तालिका से देखा गया कि उपनगरीय रेल सेवाएं 2010-11 से 2014-15 की अवधि के दौरान उपनगरीय स्टेशनों द्वारा यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या के अनुरूप नहीं थीं। इसने आगे देखा कि:

- i. सेवाओं में वृद्धि 2 प्रतिशत (दरे) से 122 प्रतिशत (दपरे) के बीच थी। पूरे तथा परे में, सेवाओं में वृद्धि क्रमशः 12 प्रतिशत तथा 8 प्रतिशत थी।
- ii. यद्यपि, उपनगरीय रेल सेवाओं में वृद्धि हुई थी, तथापि, प्रति रक यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या वाहक क्षमता से कहीं अधिक थीं।



अधिक भीड़ मलाद स्टेशन (परे)

- iii. वहन की क्षमता में वृद्धि 3 प्रतिशत से 17 प्रतिशत के बीच थी। यद्यपि, मरे, पूरे तथा परे में वाहक क्षमता में वृद्धि क्रमशः 6 प्रतिशत 3 प्रतिशत प्रत्येक थी।
- iv. म.रे एवं प.रे में, 15 कोच इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट(ईएमयू) रकों वाली क्रमशः 16 एवं 30 उपनगरीय सेवाएँ अत्यधिक भीड़ को प्रबंधित करने के लिए चलायी जाती हैं। हालांकि, इसकी वहन क्षमता के साथ प्रति रक वहन किए गए यात्रियों की औसत संख्या की तुलना से म.रे एवं प.रे में 2510 यात्री प्रति रक³ की औसत क्रश लोड दर्शाया गया। परिणामस्वरूप चलाने वाली ट्रेनों से गिरकर मरने वाले यात्रियों की संख्या म.रे. एवं प.रे. में बहुत अधिक थी। राजकीय रेलवे पुलिस द्वारा बताए गए मृत्यु मामलों के डाटा विश्लेषण (जनवरी 2010 से दिसंबर 2014) से पता चला कि 33445 में से 4002 मौतें (म.रे.-2741 और प.रे.-1261) चलती ट्रेनों से गिरने के कारण हुई थी।



किंग्स सर्कल स्टेशन (मरे) पर भारी भीड़

³ क्रश लोड एक रक की बैठने की क्षमता से दोगुना होता है।

इसने दर्शाया की म.रे. और प.रे. में भारी यात्री यातायात की आवश्यकता की पूर्ति हेतु कई सेवायें पर्याप्त नहीं हैं जहाँ यात्रियों की मृत्यु के आंकड़े बहुत अधिक हैं।

रेल बजट 2011 में यह घोषणा की गई थी कि मुंबई जैसे बड़े शहरों में समेकित उपनगरीय रेल नेटवर्क के साथ-साथ एक एकल समेकित प्रणाली के तहत उपनगरीय रेल, मेट्रो रेल और अन्य रेल संरचना से नागरिकों को तेज, पर्याप्त, अफोर्डेबल और आरामदेय परिवहन प्रदान किया जा सकेगा। यह भी घोषणा की गई थी कि म.रे. और प.रे. के विभिन्न खण्डों पर 47 अतिरिक्त सेवाओं के साथ मुंबई क्षेत्र में उपनगरीय सेवाओं की वहन क्षमता बढ़ाई जाएगी जबकि मुंबई क्षेत्र मौजूदा 9-कार ईएमयूज को 12-कार ईएमयूज करके 107 उपनगरीय सेवाओं को बढ़ाया जाएगा। चेन्नई क्षेत्र में, विभिन्न खण्डों पर 9 अतिरिक्त सेवायें प्रस्तावित थी। इसके अतिरिक्त कोलकाता उपनगर में विभिन्न खण्डों पर 50 अतिरिक्त सेवायें भी प्रस्तावित थी। सिकंदराबाद क्षेत्र में 10 अतिरिक्त सेवाओं और 83 उपनगरीय सेवाओं को मौजूदा 6-कार से 9-कार सेवाओं में बढ़ाया जाना था।

समीक्षा से पता चला कि म.रे. और प.रे. में प्रतिदिन चलाने वाली सेवाओं की औसत संख्या में क्रमः 18 और 8 सेवाओं की वृद्धि हुई जबकि कोलकाता क्षेत्र में उसी दौरान 81 तक वृद्धि हुई थी। चेन्नई क्षेत्र में 10 अतिरिक्त सेवाएं बढ़ाई गई जबकि सिकंदराबाद क्षेत्र में कोई सेवा नहीं बढ़ाई गई। इसके अतिरिक्त, प रे पर सभी सेवायें केवल हार्बर लाइन पर 9 कोच रिक चलने को छोड़कर 12-कार वाले रिक चल रहे थे जबकि म.रे पर 43 नौ कार वाले रिक चल रहे थे।

रेल बजट 2012 में यह घोषणा की गई थी कि मुंबई क्षेत्र में विभिन्न उपनगरीय खण्ड पर म.रे और प.रे पर 75 नई सेवायें, चेन्नई क्षेत्र में 18 अतिरिक्त सेवायें और विभिन्न खण्डों पर कोलकाता क्षेत्र में 44 नई सेवायें शुरू की जाएंगी। अगामी वर्षों में मेट्रो रेल, कोलकाता में 50 नई सेवायें भी लाने की भी घोषणा की गई थी।

समीक्षा से पता चला कि प्रतिदिन चलने वाली सेवाओं की औसत संख्या में उस अवधि के दौरान क्रमशः म रे और प रे में 20 और 37 सेवाओं की वृद्धि हुई। इसके अतिरिक्त वर्ष 2012 के दौरान पू रे और द पू रे पर क्रमशः 35 और 76 सेवाओं की वृद्धि हुई।

इस प्रकार, भारतीय रेल बढ़ते यात्री यातायात के साथ पर्याप्त सेवायें नहीं प्रदान कर सका जिसके कारण अत्यधिक भीड़ और यात्रियों की मृत्यु हुई जैसा की पैरा 2.3 में चर्चा की गई है।

2.1 यातायात वृद्धि - लक्ष्य की तुलना में उपलब्धि

मार्च, 2014 में रेलवे बोर्ड ने पहली बार 2014-15 के दौरान उपनगरीय खण्ड पर वहन किए जाने वाले यात्रियों की संख्या का लक्ष्य निर्धारित किया। तदनुसार, यात्रियों की संख्या में लक्षित वृद्धि 5 प्रतिशत निर्धारित की गई थी। स्थिति की समीक्षा से पता चला की वर्ष 2014-15 के दौरान कोई भी क्षेत्रीय रेलवे 5 प्रतिशत की लक्षित वृद्धि प्राप्त नहीं कर पाया। क्षेत्रीय रेलवे की उपलब्धि इस प्रकार थी:

तालिका संख्या 3: यातायात लक्ष्यों की प्राप्ति

क्षेत्रीय रेलवे	2013-14 में वहन किए गए यात्री(करोड़)	2014-15 के दौरान प्राप्ति (करोड़)	यातायात लक्ष्यों की प्राप्ति (कॉलम 3-2)×100 / कॉलम 2/(प्रतिशत में)
1	2	3	4
म रे	147	148	0.68
पू रे	101	98	-2.97
द म रे	5	5	0.00
द पू रे	14	14	0.00
द रे	41	40	-2.43
प रे	128	128	0.00
मे रे, कोलकाता	19	18	-5.26
कुल	455	451	-0.88

स्रोत: वहन किए जाने वाले यातायात से संबंधित रेलवे बोर्ड के परिपत्र और भारतीय रेल का वार्षिक सांख्यिकीय विवरण।

उपरोक्त आंकड़े दर्शाते हैं कि पू रे, द रे और मेट्रो रेल कोलकाता में गिरावट दर्ज हुई। द म रे, द पू रे और प रे में कोई वृद्धि नहीं हुई। इसके अतिरिक्त, 2014-15 के दौरान भारतीय रेल के उपनगरीय खण्ड में यात्रियों की संख्या में सम्पूर्ण वृद्धि, पूर्व वर्ष 2013-14 की तुलना में भी नकारात्मक थी। वर्ष 2014-15 के दौरान वहन किए गए यात्रियों की संख्या पिछले वर्ष की तुलना में एक प्रतिशत कम थी।

2.2 उपनगरीय ट्रेनों का समय पालन

भारतीय रेल का नागरिक चार्टर, नागरिकों को सुरक्षित एवं विश्वसनीय ट्रेन सेवायें प्रदान करने की प्रतिबद्धता है। उपनगरीय ट्रेनों के समय पालन की स्थिति राजमार्ग वाले यात्रियों की महत्वपूर्ण आवश्यकता है जो अधिकांशतः उपनगरीय ट्रेन सेवाओं पर निर्भर हैं। संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधकों द्वारा अपने निष्पादन से पता चला कि रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित 95 प्रतिशत का समय पालन लक्ष्य (जुलाई 1986) केवल म रे एवं द रे को

छोड़कर सभी क्षेत्रीय रेलवे द्वारा पूरे किए गए थे। तालिका 4 से ऐसे तथ्यों का विवरण देखा जा सकता है जो इस प्रकार हैं:-

तालिका संख्या 4: उपनगरीय ट्रेनों के समय पालन की स्थिति (प्रतिशत में)

क्षेत्रीय रेलवे	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
1	2	3	4	5	6
म रे	95.8	96.1	90.9	88.1	87.1
पू रे	उपलब्ध नहीं	96.78	96.19	96.55	95.29
द म रे	46.5	81.23	90.34	95.86	93.98
द पू रे	94.1	97.7	97.9	98.4	99.1
द रे	96.87	87.34	79.82	83.44	82.18
प रे	94	96.4	96.3	94.8	95.59
मे रे, कोलकाता	98.42	99.45	99.58	99.66	99.85

स्त्रोत: एमसीडीओज/पीसीडीओज

म रे पर 2012-13 से औसत मासिक समय पालन लक्ष्य में तेजी से गिरावट देखी गई। द रे के मामले में 2010-11 में समय-पालन का अनुपालन 96.87 से गिरकर 2014-15 में 82.18 प्रतिशत हो गई।

अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि म रे एवं द रे में 2012-15 के दौरान 10 से 15 मिनट तक सेवायें देर से चलाने तथा 15 मिनट से अधिक देरी के औसत में वृद्धि हुई थी जिसके कई कारण थे जैसा कि नीचे तालिका 5 में दर्शाया गया है:-

तालिका संख्या 5: देरी से चलाने वाली ट्रेनों की प्रतिशतता।

क्षेत्रीय रेलवे	2012-13			2013-14			2014-15		
	6 से 10 मिनट देर	10 से 15 मिनट देर	15 मिनट से अधिक देर	6 से 10 मिनट देर	10 से 15 मिनट देर	15 मिनट से अधिक देर	6 से 10 मिनट देर	10 से 15 मिनट देर	15 मिनट से अधिक देर
मरे	3.00	3.00	3.00	5.00	4.00	3.00	3.00	5.00	5.00
दरे	10.28	4.95	4.97	7.10	4.22	5.21	7.38	4.42	6.05

स्रोत: मण्डलों में व. मण्डल परिचालन प्रबन्धकों के कार्यालय में अनुरक्षित डाटा।

समय पालन में कमी के कारण तालिका में है:

तालिका संख्या 6: 2010-15 के दौरान समयपालन में कमी के कारण और सेवाओं की संख्या

क्षेत्रीय रेलवे	सावधानी ड्राइविंग	दुर्घटनायें/ पटरी से उतरना	सिग्नल विफलतायें	इकाई कमी/ गड़बड़ी	विविध कारण	कुल
1	2	3	4	5	6	7
मरे	18160	3580	38188	15980	154158	230066
दरे	शून्य	465	10149	शून्य	16348	26962

स्रोत : एमसीडीओज/ पीसीडीओज

रेल मंत्रालय ने 2001 की सीएजी की प्रतिवेदन संख्या 9 के पैरा 2.2 पर अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी (दिसंबर 2006) में बताया कि उन्होंने समयपालन में चूक के कारणों की पहचान कर लिया था जैसे कि सावधानी ड्राइविंग, दुर्घटनायें/पटरी से उतरना, सिग्नल विफलतायें और इकाई की कमी/गड़बड़ी इत्यादि। हालांकि, उपरोक्त तालिका 4 से यह देखा जा सकता है की रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित समयपालन लक्ष्य वर्ष 2011-15 के दौरान द रे पर और वर्ष 2012-15 के दौरान म रे पर पू रे नहीं किए गए थे और इसका भी कारण उन्होंने पूर्व में उल्लिखित बताया।

2.3 उपनगरीय ट्रेन सेवाओं में यात्रियों की मृत्यु

भारतीय रेल ने अपने नागरिक चार्टर में यात्रियों को सुरक्षित एवं विश्वनीय ट्रेन सेवायें देने का वचन दिया था। रेल मंत्री को प्रस्तुत प्रतिवेदन⁴ (फरवरी 2012) में यह बताया गया की रेलवे प्रणाली में प्रतिवर्ष 15000 मृत्युओं में से लगभग 6000 मौतें केवल मुंबई उपनगरीय प्रणाली में हुई थी। इतनी अधिक मौतें मुख्यतः अनधिकृत प्रवेश के कारण हुई थी। प्रतिवेदन में आगे यह भी बताया गया की अनधिकृत प्रवेश मुख्यतः बैरिकेडिंग न होने, बाड़ न होने तथा पैदल लेवल क्रॉसिंग की जगह पैदल उपरिपुल(एफओबी) न होने आदि के कारण थी।

जनवरी 2010 से दिसम्बर 2014 की अवधि के दौरान मरे, पूरे, दपूरे, दमरे, दरे, परे और मरे, में मृत्यु के कारण सुनिश्चित करने हेतु अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि 33445 मृत्युओं में से 19868 मृत्यु (59 प्रतिशत) लाइन पार करने/अनाधिकृत प्रवेश करने के कारण हुई थी। 17638 (52.74 प्रतिशत) मौतें विभिन्न कारणों से मुंबई उपनगरीय खण्ड (मरे और परे दोनों) में हुई थी। यह देखा जा सकता है कि पूरे में, 1014 यात्रियों की मृत्यु चोट लगने/खंभों से टकराने के कारण हुई थी। जबकि 33445 में से 4885 मृत्यु वाले मामले (15

⁴ डा. अनिल काकोदकर की अध्यक्षता में उच्च स्तरीय समीक्षा समिति की प्रतिवेदन

प्रतिशत) चलती ट्रेन से गिरने के कारण हुई थी जिनमें अकेले मुंबई उपनगरीय खण्ड में 4002 मृत्यु (82 प्रतिशत) हुई थी जैसा कि तालिका 7 में दर्शाया गया है:

तालिका संख्या 7: यात्रियों की मृत्यु का कारण

क्षेत्रीय रेलवे	लाइन पार करना/ अनाधिकृत प्रवेश	प्लेटफार्म गैप में गिरना	चलती ट्रेन से गिरना	खम्भों से टकराने/ठोकर लगने से	अन्य	कुल
1	2	3	4	5	6	7
मरे	6181	25	2741	33	2274	11254
पूरे	6307	167	368	1014	2093	9949
दमरे	814	1	48	8	239	1110
दपूरे	1239	80	262	217	736	2534
दरे	1616	13	205	6	315	2155
परे	3711	61	1261	41	1310	6384
एमआर, कोलकाता	0	0	0	0	59	59
कुल	19868	347	4885	1319	7026	33445

स्रोत: संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के जीआरपी कार्यालयों में अनुरक्षित अभिलेख एवं डाटा।

अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि मरे के सात स्टेशनों⁵ पर ट्रेकों के बीच बाड़ नहीं लगाया गया था, जबकि तीन स्टेशनों (कलवा, डॉम्बीवली और बदलापुर) में आंशिक रूप से बाड़ लगाया गया था। परे में माहिम, विरार, कल्वे रोड, पालघर, बायसर और दहानू रोड स्टेशनों पर अनाधिकृत प्रवेश रोकने हेतु स्टेशन परिसरों के भीतर ट्रेक के बीच बाड़ नहीं लगाया गया था। इसके अतिरिक्त, अनाधिकृत प्रवेश के कारण सर्वाधिक मौतें 1117 जोगेश्वरी-दहिसर खण्ड और 849 मौतें मीरा रोड-विरार खण्ड पर बताई गई थी। पूरे पर 9949 मृत्युओं में से 6307 (63.39 प्रतिशत) मृत्यु लाइन पार करते/अनाधिकृत प्रवेश के कारण मानी गई थी क्योंकि हावड़ा और सियालदह मंडलों के 40 चयनित उपनगरीय स्टेशनों में से 30 पर अनाधिकृत प्रवेश रोकने के लिए स्टेशन परिसरों के भीतर बाड़ नहीं लगाए गए थे।

आगे अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि राजकीय रेलवे पुलिस (जीआरपी) द्वारा बताए गए आंकड़ों और भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकीय विवरण में बताई गई मृत्यु की संख्या में भारी अंतर था। अपने वार्षिक सांख्यिकीय विवरण में पूरे ने 2010-14 के दौरान 154 मौतें बताई थी। जबकि जीआरपी ने पूरे के दो मंडलों (सियालदह और हावड़ा) में 2010 से

⁵ भंडूप, अंबरनाथ, उल्हासनगर, मुलुंड, घाटकोपर, विक्रोली और सियाँन

2013 की अवधि के दौरान 7923 मृत्यु बताई थी। यह सुरक्षा मुद्दों के संबंध में रेल प्रशासन द्वारा रेलवे बोर्ड को बताई गई मृत्यु में असमानता दर्शाता है।

2.3.1 दुर्घटनाग्रस्त व्यक्तियों को मेडिकल सुविधा

मुंबई उपनगरीय खण्ड पर समीक्षा अवधि के दौरान 17638 मृत्यु हुई थी (मरे-11254 और परे-6384) जैसा कि तालिका 7 में दर्शाया गया है। जबकि जनहित मुकदमों की सुनवाई में माननीय बॉम्बे उच्च न्यायालय ने रेल प्रशासन ट्रैक पर यात्रियों की मृत्यु की जांच करके निवारक कदम उठाने का निर्देश दिया। आगे मरे और परे को सभी मुंबई यात्रियों के लिए एम्बुलेंस प्रदान करने का भी निर्देश दिया गया (नवम्बर 2014)। माननीय बम्बई उच्च न्यायालय ने भी रेलवे प्रशासन को मार्च 2011 में दादर (मरे) पर पहले से ही स्थापित 'ट्रॉमा केयर सेंटर' के समान सभी उप-शहरी स्टेशनों पर आपातकालीन चिकित्सा कक्ष बनाने के निर्देश (नवम्बर 2014) दिये। प्रतिक्रिया में, रेलवे प्रशासन 15 उप नगरीय स्टेशनों (मरे और परे) पर आपातकालीन चिकित्सा कक्ष बनाने के लिए सहमत (दिसम्बर 2014) हो गया।

मुंबई उपशहरी विभाग के 37 चयनित स्टेशनों (मरे-15 और परे-22) के रिकॉर्ड की संवीक्षा से पता चला कि एम्बुलेंस सेवा इन 10⁶ चयनित स्टेशनों (मरे-6 और परे-4) में उपलब्ध नहीं थे जबकि, आपातकालीन चिकित्सा कक्ष दादर (मरे) को छोड़कर मुंबई के किसी भी उप शहरी स्टेशनों पर उपलब्ध नहीं कराया गया था। मरे ने छः महीनों के अंदर मुख्य और बंदरगाह लाईनों पर आठ⁷ उप-शहरी स्टेशनों पर आपात कालीन चिकित्सा कक्ष बनाने का निर्णय लिया (दिसम्बर 2014)। यद्यपि, ईएमआर सितम्बर 2015 तक मरे के किसी स्टेशन पर नहीं बनाये गये थे।

यह भी बताया गया कि मरे, पूरे, दमरे, दपूरे, दरे, परे के सभी चयनित उपशहरी रेलवे स्टेशनों पर और मेट्रो रेलवे दपूरे के कुलगछिया को छोड़कर कोलकाता स्टेशनों पर फर्स्ट ऐड बॉक्स उपलब्ध थे। यद्यपि, पूरे में गरिया और रिशरा स्टेशन पर भौतिक सत्यापन से पता चला कि कुछ दवाईयों की अवधि (समाप्त हुई तिथि) समाप्त हुये काफी समय हो चुका था।

578 उपशहरी स्टेशनों में से 153 चयनित स्टेशनों पर एम्बुलेंस की उपलब्धता की नमूना जांच से पता चला कि 112 स्टेशनों (पूरे-38, दमरे-15, दपूरे-20, दरे-24 और मेट्रो रेलवे, कोलकाता-15) पर एम्बुलेंस उपलब्ध नहीं थे। इसके अतिरिक्त, अस्पताल में नाम दर्शाने वाले

⁶ अंबरेनाथ, उल्हासनगर, घोटकोपर, बदलापुर, चंबुर, पनवेल (मरे), केल्वरोड, पल्गार, बोयसर, धन्डू रोड (परे)।

⁷ कुर्ला, वडाला रोड, वाशी, पनवेल, डोबीवली, कल्याण, करजत और थाने

बोर्ड और टेलीफोन नम्बर 19⁸ चयनित स्टेशनों (पूरे-1, दमरे-15 और दपूरे-3) पर नहीं रखे गये थे।

2.3.2 दुर्घटनाओं और असामान्य अवसरों के मामलों में क्षतिपूर्ति

रेलवे दावा न्यायाधिकरण रेलगाड़ी दुर्घटनाओं के कारण मृत्यु/चोट के क्षतिपूर्ति दावे और हिसंक हमले, लूट-पाट, डकैती, दंगे, गोली चलना, आगजनी आदि या रेलवे अधिनियम 1989 की धारा 124 और 124-ए विनिर्दिष्ट किसी यात्री से दुर्घटना होने पर विचार करने के लिए गठित किया गया था। ऐसे न्यायाधिकरण इस संबंध में यात्री के दावों पर विचार करने के बाद कोई उचित अवार्ड दिये जाएंगे। मृत्यु या स्थाई अपंगता के मामले में क्षतिपूर्ति ₹ 4 लाख है और दुर्घटनाओं में न्यूनतम प्रतिपूर्ति ₹ 32,000 है और दुर्घटना की गंभीरता के आधार पर अधिकतम ₹ 360,000 है।

2010-11 से 2014-15 की अवधि हेतु दुर्घटना में मृत्यु/दुर्घटना मामलों से संबंधित रिकॉर्डों की समीक्षा और रेलवे दावा न्यायाधिकरण द्वारा निपटारे गये। निरस्त किये गये क्षतिपूर्ति दावे इस प्रकार हैं:-

तालिका संख्या 8: 2010-11 से 2014-15 की अवधि के दौरान रेलवे दावा न्यायाधिकरण में दुर्घटना मृत्यु/दुर्घटना के लिए दिये गये क्षतिपूर्ति

क्षेत्रीय रेलवे	1 अप्रैल 2010 तक अधिक शेष	पंजीकृत मामलों की संख्या	निपटारे गये मामलों की संख्या	निरस्त मामलों की संख्या	लम्बित मामलों की संख्या	अदा की गई क्षतिपूर्ति (₹ करोड़ में)
1	2	3	4	5	6	7
मरे	2889	4213	1914	565	4623	81.51
पूरे	2220	2628	694	709	3445	29.34
दमरे	72	99	0	0	171	0
दपूरे	289	310	14	17	568	0.48
दरे	0	380	231	52	97	8.61
परे	1738	2168	1482	554	1870	61.19
कुल	7208	9798	4335	1897	10774	181.13

स्रोत: संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के कार्य सीसीओ में अनुरक्षित रिकॉर्ड

⁸ गरिया (पूरे), चंदन नगर, हाफिजपेटा हाई टैंक सिटी, बारोबांदा, भारत नगर, फतेह नगर, नेकलेस रोड, खैराताबाद, लकड़ी-का-पुल, आर्ट्स कॉलेज, विद्या नगर, मलकपेट, डबीरपुर, याकूतपुर, हुप्पुगुदा (दमरे), अंडल, उलुबेरिया और कुलगाछिया (दपूरे)

2.4 गति प्रतिबंध

काफी स्थाई और अस्थायी गति प्रतिबंध प्रत्येक वर्ष और कुछ अभियांत्रिकी बाधाओं के होने के कारण कई वर्षों से कई स्थाई गति प्रतिबंध जारी है। गति प्रतिबंध के कारण अधिक भीड़ वाले उपशहरी खंडों में रास्ते में उपलब्धता को कम करते हुए रेलगाड़ी सेवाओं में लम्बा समय लगता है।

गति प्रतिबंधों के लिए मुख्य कारण पहचाने गये थे जो इस प्रकार हैं:

- (i) ट्रैक की कमजोर स्थिति - 116 - [दरे (20), पूरे (61) और परे (35)],
- (ii) रेलवे ट्रैक साथ भूमि अतिक्रमण - पूरे (06)
- (iii) लेवल पारगमन आदि - 250 [मरे (125), पूरे (62), दमरे (13), दरे (29), दपूरे (3) और परे (1), मेट्रो रेलवे, कोलकाता (17)]
- (iv) बिंदू और पारगमन - 23 - [पूरे (12) और परे (11) और
- (v) कमजोर पुल - 7 - [पूरे (2), दपूरे (3) और परे (2)] आदि

भारतीय रेलवे के उपशहरी खंडों पर स्थाई गति प्रतिबंधों 384 (2010-11) से 402 (2014-15) तक बढ़ाया गया। मरे, दरे और परे पर स्थाई प्रति प्रतिबंधों की संख्या में चार प्रतिशत तक कमी आई थी और पूरे और मेट्रो रेलवे, कोलकाता पर स्थाई प्रति प्रतिबंधों की संख्या में वृद्धि हुई जैसाकि तालिका 9 में दर्शाया गया है।

तालिका संख्या 9: स्थाई प्रति प्रतिबंधों की संख्या

रेलवे	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
1	2	3	4	5	6
मरे	130	130	135	135	125
पूरे	117	118	141	138	143
दमरे	13	13	13	13	13
दपूरे	6	7	5	7	6
दरे	51	51	49	48	49
परे	51	51	51	49	49
मरे, कोलकाता	16	16	16	16	17
कुल	384	386	410	406	402

स्रोत: उपनगरीय भागों हेतु क्रियाशील समय सारणी

वर्षों से गति प्रतिबंध और उनके लगे रहने से गति प्रतिबंध से बने कारणों की प्रकृति और वर्षों से उनका लगा रहना यह दर्शाता है कि भारतीय रेलवे गति प्रतिबंधों को वापस करने के

लिए और इससे उपशहरी रेलगाड़ी सेवाओं की गति बढ़ाने के लिए प्रभावी उपचारात्मक उपाय नहीं कर सकी।

2.4.1 ट्रैकों का अनुरक्षण

ट्रैक का खराब अनुरक्षण सहज उपशहरी रेलगाड़ी संचालनों के लिए महत्वपूर्ण कारक है क्योंकि ट्रैक की खराब स्थिति से गति प्रतिबंधों और पटरी से उतरने के जोखिम और परिणामतः हानि होती है। वर्षा ऋतु में खराब जल निकासी के कारण ट्रैक पर पानी रूक जाता है, जिससे रेल गाड़ियों में विलम्ब होता या निरस्त की जाती है। रेलवे बोर्ड उप शहरी भाग हेतु क्षेत्रीय रेलवे से अलग से निधि एकत्र नहीं करती। परिणामस्वरूप, उपशहरी और गैर-उपशहरी भागों हेतु निधियों की उपयोगिता के विवरण क्षेत्रीय रेलवे द्वारा अलग से अनुरक्षित नहीं किये गये थे। अपनी 23^{वीं} रिपोर्ट में, रेलवे की स्थाई समिति (2013-14) ने अवलोकन किया कि उपशहरी सेवाओं हेतु बजटीय विभाजन के अभाव में, निर्माण कार्यों के सुधार के लिए निधि और अपेक्षित लाभ का आकलन नहीं किया जा सका।

अक्टूबर 2014 में रेलवे सुरक्षा आयुक्त और मरे प्राधिकारियों के बीच हुई बैठक के कार्यवृत्त में, यह देखा गया कि उपराहरी भागों में मुख्य: ट्रैक अटैन्शन में बड़े बकाया मौजूद थे। दशकों से डीप स्क्रीनिंग नहीं की गई और उप शहरी भाग के काफी बड़े भाग में नगण्य ब्लास्ट कुशन हैं और तटबंध बनाने की संभावना नहीं होती।

2010-11 से 2014-15 के दौरान किये हुए उप शहरी भागों में कार्यों से संबंधित ट्रैक की योजना और कार्यान्वयन की स्थिति सुनिश्चित करने के लिए रिकॉर्डों की समीक्षा से पता चला कि:

मध्य रेलवे

2010-11 से 2014-15 के दौरान उप शहरी भागों में ट्रैक की स्थिति में सुधार से जुड़े कार्यों से जुड़े ट्रैक के साथ-साथ ट्रैक नवीकरण निर्माण कार्यों के कार्यान्वयन के लिए निर्धारित लक्ष्य अधिकतर निर्माणकार्यों में पूरे नहीं किये गये थे। यह कमी 10.14 से 97.00 प्रतिशत के बीच थी। लक्ष्य के विस्तृत विश्लेषण के साथ-साथ मुख्य कार्यों के संबंध में पूर्णता से ज्ञात हुआ कि समीक्षा अवधि के दौरान पूर्ण ट्रैक नवीकरण निर्माणकार्यों (प्राथमिक और द्वितीयक) के 383.61 कि.मी. के लक्ष्य के प्रति, 2010-11 से 2014-15 के दौरान 125.59 कि.मी. (32.74 प्रतिशत) की कमी छोड़ते हुए केवल 258.02 कि.मी. ही पूरे किये गये। इसी प्रकार पूर्ण रेल नवीकरण कार्यों के संबंध में, 127.38 कि.मी. (32.81 प्रतिशत) की कमी छोड़ते हुए 388.18 कि.मी. के लक्ष्य के प्रति केवल 260.80 कि.मी. ही लक्ष्य प्राप्त हुई। पूर्ण स्लीपर नवीकरण वर्क्स के संबंध में, 379.01 कि.मी. के लक्ष्य के प्रति, 134.15 कि.मी. (35.39 प्रतिशत) की कमी छोड़ते हुए केवल 244.86 कि.मी. लक्ष्य की प्राप्ति हुई।

मार्च 2014 में टिटवाला स्टेशन पर उपशहरी रेलगाड़ी की पटरी से उतर जाने की जांच रिपोर्ट में, रेलवे सुरक्षा आयुक्त ने कहा कि गतिशील रेलगाड़ी खराब ट्रैक अनुरक्षण और कोचों को जोड़ने वाले कपलर के टूटने के कारण पटरी से उतर गई। इसके अतिरिक्त, जून 2015 में, यह रिपोर्ट की गई कि कल्याण अम्बेरनाथ भाग में रेल ट्रैक के बीच में एक गहरा क्रेटर बन गया था जो सुबह ही देखा गया था जिसके परिणामस्वरूप कई रेल गाड़ियों के विलम्ब के अतिरिक्त कुछ उप-शहरी सेवाओं सेवाएँ निरस्त की गईं।

दक्षिण पूर्व रेलवे

उप-शहरी भाग में कार्यों से संबंधित ट्रैक के कार्य के लिए निर्धारित लक्ष्य; ब्लास्ट की आपूर्ति को छोड़कर, प्राप्त नहीं हुए थे। समीक्षा अवधि के दौरान कमी 15 से 59 प्रतिशत तक थी। इसके अतिरिक्त, यह अवलोकन किया गया कि क्षेत्रीय प्रशासन ने 2010-11 से 2014-15 के दौरान अलग-अलग उप-शहरी और गैर उप शहरी भागों के लिए आबंटन और निधि के उपयोग के विवरण अनुरक्षित नहीं किये गये थे।

मैट्रो रेल, कोलकाता

₹ 5.60 करोड़ की बढ़ी हुई लागत सहित ₹ 32.33 करोड़ की आरंभिक संस्वीकृत लागत के प्रति ₹ 37.93 करोड़ की लागत पर तेरह कार्य पूरे किये गये थे और बढ़ा हुआ समय 3 महीनों और 27 महीनों के बीच था।

पश्चिम रेलवे

पूर्ण स्लीपर नवीकरण हेतु निर्धारित लक्ष्य वर्ष 2010-11, 2011-12, 2012-13 और 2014-15 में पूर्ण स्लीपर नवीकरण समीक्षा अवधि के दौरान 7.40 कि.मी. के लक्ष्य के प्रति 5.86 कि.मी. तक पूरा किया गया। 2010-11 से 2014-15 के दौरान पूर्ण फिटिंग नवीकरण लक्ष्य 30 कि.मी. से 50 कि.मी. थे, परंतु 19.42 कि.मी. और 29.68 कि.मी. में वास्तविक कार्य किया गया था। वर्ष 2010-11 और 2011-12 में, कोई पूर्ण फिटिंग नवीकरण लक्ष्य कार्य किया गया था।

अप्रैल 2012 से पूर्ण वैल्ड नवीकरण हेतु लक्ष्य निर्धारित नहीं किये गये थे और उपलब्ध डाटा उस संबंध में किये गये कि.मी. कार्य को नहीं दर्शाते। 2013-15 की इस अवधि के दौरान, वैल्ड निष्फल होने के 70 मामले सूचित किये गये थे।

ब्लास्ट के 80 कम./कि.मी. (2010-11), 60 कम./कि.मी. (2011-12), 50 कम./कि.मी. (2012-13) और 30कम./कि.मी. (2014-15) के लक्ष्य के प्रति लक्ष्य की प्राप्ति 33.65, 29.94, 37.06 और 24.22 कम./कि.मी. थी। 245 कम./कि.मी. के कुल लक्ष्य के प्रति लक्ष्यों की प्राप्ति 153.32 कम./कि.मी. थी।

योजना शीर्ष 31 अर्थात ट्रैक नवीकरण से संबंधित समेकित बजट अनुदान और व्यय मुंबई मध्य मंडल हेतु प्रबंधित किया गया था। इसके अतिरिक्त, यह भी अवलोकन किया गया कि 2010-11, 2011-12 और 2014-15 वर्षों में, आबंटित निधि पूरी तरह उपयोग नहीं की गई थी जैसाकि इन वर्षों के दौरान सूचित की गई बचत क्रमशः ₹ 7 करोड़, ₹ 16.98 करोड़ और ₹ 1.12 करोड़ थी।

सभी क्षेत्रीय रेलवे के उप-शहरी भागों से संबंधित ट्रैक के लिए निर्धारित लक्ष्य प्राप्त न होना यह दर्शाता है कि भारतीय रेल चल रहे कार्यों की निगरानी नहीं कर सकी जिसके कारण उपशहरी सेवाओं की समयबद्धता और सुरक्षित संचालनों को प्रभावित करते हुए ट्रैक प्रबंधन में कमियां हुई कि पैरा 2.3 में दर्शाया गया है।

2.4.2 भूमि अतिक्रमण

रेलवे बोर्ड ने निर्णय लिया (नवम्बर 2002) कि मुंबई शहरी परिवहन परियोजना के अंतर्गत आने वाले क्षेत्रों के लिए ट्रैक के साथ-साथ अतिक्रमण हटाने के संबंध में शब्द “सुरक्षित क्षेत्र का अर्थ” “निकट भविष्य के ट्रैक की मध्य लाईन के दोनों ओर 10 मीटर के अंदर की भूमि” होगा। उपशहरी भागों में ऐसे स्थानों की काफी संख्या है जहां रेलवे भूमि पर झुगगी झोपड़ी डालकर अतिक्रमण कर लिया गया है। कई स्थानों पर झुगगी झोपड़ी क्रियाशील लाईन के बहुत पास या रेलवे ट्रैक के साथ-साथ है जिससे गति प्रतिबंध, गंदगी के एकत्र होने और निकासी समस्याओं आदि के कारण सेवाओं का सहज संचालन बाधित होता है। 31 मार्च 2015 तक उप-शहरी भागों में भूमि अतिक्रमण को नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका संख्या 10: 31 मार्च 2015 तक उपनगरीय भागों में भूमि अतिक्रमण

क्षेत्रीय रेलवे	अतिक्रमण की संख्या	सुरक्षित क्षेत्र में अतिक्रमण
1	2	3
मरे	13849	एनएमए
पूरे	42380	35201
दमरे	एनएमए*	एनएमए
दपूरे	3384	411
दरे	806	242
परे	2347	152

*लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराये गये स्रोत: संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के मंडलों में अनुरक्षित रिकॉर्ड

अतिक्रमण से अपनी भूमि को बचाने के लिए रेलवे प्रशासन की ओर से विफलता के कारण रेलगाड़ी संचालन में गति प्रतिबंध लगाया गया और परिणामतः विलम्ब हुआ जिसके पैरा 2.4 और 2.2 में दर्शाया गया है।

2001 की सीएजी की रिपोर्ट सं. 9 के पैरा 2.2 में अपने की गई कार्रवाई टिप्पण (दिसम्बर 2006) में रेल मंत्रालय ने कहा कि सुरक्षित क्षेत्र में अतिक्रमण में हटाया गया था। यद्यपि, सत्य यह है कि मार्च 2015 तक निरापद क्षेत्र में 152 अतिक्रमण हुए थे। रेलवे अधिनियम हटमेंट निवासियों के पुनरुद्धार की अनुमति नहीं देता, जिन्होंने रेलवे की जमीन पर अतिक्रमण किया है। परिणामस्वरूप, अतिक्रमण करने वाले को हटाने में अक्सर देरी होती है। मुम्बई में, यह देखा गया था कि मुम्बई विकास कोर्पोरेशन ने 2839 परियोजना प्रभावित घरों के पुनरुद्धार का उत्तरदायित्व लिया था, जिन्होंने ₹ 124 करोड़ की अनुमत लागत पर उपनगरीय रेलवे अवसंरचना के विकास के लिए आवश्यक रेलवे की जमीन पर अतिक्रमण किया था। मार्च 2015 तक, इस उद्देश्य के लिए ₹ 18.90 करोड़ खर्च किए गए थे।

2.4.3 लेवल क्रॉसिंग

लेवल क्रॉसिंग ने सुरक्षित, विश्वसनीय तथ कुशल ट्रेन सेवाओं के प्रचालन के लिए एक गंभीर चुनौती खड़ी कर दी। लेवल क्रॉसिंग की बड़ी संख्या में मौजूदगी ने उपनगरीय ट्रेन सेवाओं के निर्बाध प्रचालनों तथा समय-पालन को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करता है। लेवल क्रॉसिंग के उन्मूलन का कार्य रेलवे तथा संबंधित राज्य सरकारों का सामूहिक उत्तरदायित्व है। इसके अतिरिक्त, भारतीय रेल के विजन 2020 दस्तावेज (दिसम्बर 2009) में यह देखा गया कि रेल दुर्घटनाओं में लगभग 70 प्रतिशत मृत्यु मानव रहित लेवल क्रॉसिंग पर हुईं तथा इस कारण से, मानव रहित लेवल क्रॉसिंग का उन्मूलन मार्च 2015 तक अभिकल्पित किया गया।

तथापि, अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि समीक्षाअवधि 2010-15 के दौरान, छः क्षेत्रीय रेलवे के उपनगरीय खंडों पर 31/03/2010 को 922 लेवल क्रॉसिंग में से, 908 लेवल क्रॉसिंग बंद नहीं किए गए थे [मरे-47, पूरे-653, दमरे-3, दपूरे-127(66 मानव संचालित तथा 61 मानवरहित), दरे -58 (55 मानव संचालित और 3 मानव रहित) तथा परे-20]। लेवल क्रॉसिंग के उन्मूलन के लिए, 139 रोड ओवर ब्रिज (आरओबीज)/रोड अंडर ब्रिज (आरयूबीज) पर कार्य ₹ 3879.93 करोड़ की अनुमानित लागत पर 1997-98 तथा 2014-15 के बीच लिया गया था, इनमें से 2010-15 के दौरान केवल 14 आरओबीज/आरयूबीज पूरे हुए थे।

एलसीज के स्थान पर इन आरओबीज/आरयूबीज के निर्माण से संबंधित 34 कार्यों की भौतिक प्रगति की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

तालिका संख्या 11: आरओबीज/आरयूबीज की भौतिक प्रगति

कार्यों की संख्या	भौतिक प्रगति	टिप्पणी
15	शून्य	कार्य 2004-05 से 2011-12 के दौरान स्वीकृत हुए थे।
7	5-20 प्रतिशत	
3	50-60 प्रतिशत	
9	100 प्रतिशत	छः आरओबीज/आरयूबीज अधिकृत किए गए थे, जबकि तीन कार्यों में, कार्य का रेलवे का हिस्सा पूरा हुआ था।

स्रोत: संबंधित क्षेत्रीय रेलवे में बनाए गए अभिलेख

इस प्रकार, भारतीय रेल लेवल क्रॉसिंग के उन्मूलन का लक्ष्य प्राप्त नहीं कर पाई जैसा विजन 2020 दस्तावेजों में अभिकल्पित था। इसके अलावा, लेवल क्रॉसिंग के उन्मूलन के लिए ब्रिजकार्यों की धीमी प्रगति लेवल क्रॉसिंग पर दुर्घटनाएं कम करने में रेलवे की चिन्ता की कमी दर्शाती है।

2.5 चल स्टॉक की स्थिति

2.5.1 इलैक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट (ईएमयू) का धारण

एक इलैक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट (ईएमयू) एक ट्रेन है जिसमें सेल्फ-प्रोपेल्ड डिब्बे हैं, विद्युत को प्रेरक बल के रूप में प्रयोग करती है। 1 अप्रैल 2010 को 5249 ईएमयू कोच का धारण सात क्षेत्रीय रेलवे⁹ में 31 मार्च 2015 को 6424 तक बढ़ा दिया गया था जिससे पांच वर्षों में 22.39 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई थी। प्रयोग में लाए जाने वाले कोच की औसत संख्या 85.99 प्रतिशत (2012-13) तथा 87.20 प्रतिशत (2011-12) के बीच है, जैसा तालिका सं. 12 में उल्लिखित है:

तालिका संख्या 12: वर्षवार ईएमयू का स्टॉक

अवधि	वर्ष की शुरुवात में कोच का धारण	वर्ष के दौरान वृद्धि	वर्ष के दौरान निराकरण	प्रयोग के लिए उपलब्ध कोच की संख्या	प्रयोग में लाए जाने वाले कोच की औसत संख्या	प्रयोग की प्रतिशतता
2010-11	5249	607	149	5707	4967	87.03
2011-12	5707	457	115	6049	5275	87.20
2012-13	6049	377	61	6365	5473	85.99
2013-14	6365	196	177	6384	5504	86.22
2014-15	6384	96	56	6424	5596	87.11
जोड़		1733	558			

स्रोत: संबंधित क्षेत्रीय रेलवे में बनाए गए अभिलेख

⁹ मरे, पूरे, दमरे, दपूरे, दरे, परे और मरे, कोलकाता

उपर्युक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि 2010-15 के दौरान कोच का उपयोग लगभग 87 प्रतिशत था। ईएमयू कोच का कुल धारण परे के अतिरिक्त सभी क्षेत्रीय रेलवे में समीक्षा अवधि के दौरान समग्र वर्षानुवर्ष वृद्धि का साक्षी था। इसके अतिरिक्त, 1 अप्रैल 2014 को कुल धारण (1195) में कमी आ गई जब इसकी तुलना परे में 1 अप्रैल 2011 पर धारण (1281) से की गई। इसके परिणामस्वरूप, नई सेवाओं की उपयुक्त संख्या प्रस्तुत नहीं की जा सकी, क्योंकि समान अवधि के दौरान सेवाओं में समग्र वृद्धि केवल 7.5 प्रतिशत थी।

रेलवे बोर्ड ने उनके उत्तर (अप्रैल 2016) में कहा कि ईएमयू स्टॉक की अनुपयोगी प्रतिशतता को कम करने के लिए क्षेत्रीय रेल द्वारा प्रयास किए जा रहे हैं। 2010-11 से 2014-15 के दौरान ईएमयू स्टॉक के प्रयोग की प्रतिशतता लगभग समान रहने का ध्यान रखते हुए यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है।

कोच धारण की क्षेत्रीय रेलवे में चल रही ट्रेन सेवाओं की संख्या के साथ और तुलना से पता चला कि ट्रेन सेवाओं का 1 अप्रैल 2010 को धारण कोच से अनुपात दमरे तथा दपूरे के अतिरिक्त घटती हुई प्रवृत्ति में था, जब उसकी तुलना 1 अप्रैल 2015 को अनुरूप अनुपात से की गई, जैसा तालिका 13 में दर्शाया गया है।

तालिका संख्या 13: उपनगरीय ट्रेन सेवाओं की उपलब्धता का कोच धारण से अनुपात

क्षेत्रीय रेलवे	कोच धारण	सेवाएं	कोच धारण से अनुपात	कोच धारण	सेवाएं	कोच धारण से अनुपात
	1 अप्रैल 2010 को			1 अप्रैल 2015 को		
1	2	3	4	5	6	7
मरे	1538	1446	0.94	1798	1519	0.84
पूरे	1452	1196	0.82	1928	1336	0.69
दमरे	60	54	0.90	96	96	1
दपूरे	280	79	0.28	347	175	0.50
दरे	701	554	0.79	820	564	0.69
परे	1074	1180	1.09	1187	1279	1.08
एमआर, कोलकाता	144	213	1.47	248	268	1.08

स्रोत: संबंधित क्षेत्रीय रेलवे में बनाए गए अभिलेख

इसके अतिरिक्त, यह देखा गया कि 9 कार रेक के संबंध में ईएमयू कोच की अनुपयोगी प्रतिशतता रेलवे बोर्ड द्वारा निश्चित 11.5 प्रतिशत (मार्च 2004) की अनुमत प्रतिशतता से

अधिक थी। मरे पर यह 2010-11 से 2012-13 की अवधि के दौरान 12 प्रतिशत से अधिक थी जबकि 2010-11 के अतिरिक्त परे में यह अनुमत सीमा के अन्दर थी। पूरे पर, यह 2010-11 में 13.64 प्रतिशत, 2012-13 में 13.35 प्रतिशत तथा 2013-14 को 12.12 प्रतिशत थी। यह 9 कार, 10 कार तथा 12 कार रिक के मिश्रित धारण पर आरोप्य था। मेट्रो रेलवे, कोलकाता में 8 कार रिक के संबंध में कोच की अनुपयोगी प्रतिशतता वर्ष 2010-11 के लिए 10 प्रतिशत, वर्ष 2011-12 के लिए 21.74 प्रतिशत, 2012-13 के लिए 33.33 प्रतिशत, 2013-14 के लिए 22.22 प्रतिशत तथा वर्ष 2014-15 के लिए 22.22. प्रतिशत थी जिसे पुराने कोच पर आरोपित किया गया।

ईएमयू कोच की अनुपयोगी प्रतिशतता दर्शाती है कि रेल मंत्रालय उपलब्ध स्टॉक के इष्टतम उपयोग सुनिश्चित करने तथा ट्रेन सेवाओं की उपलब्धता सुनिश्चित करने में विफल रहा।

2.5.2 कोच के शुरू करने में विलंब

प्रत्येक वर्ष, क्षेत्रीय रेल चल स्टॉक के लिए उनकी आवश्यकताएं योजना बनाती है, जिसके आधार पर आवंटन किए जाते हैं। क्षेत्रों द्वारा मेन लाईन इलैक्ट्रिक माल्टीपल यूनिट/डीजल इलैक्ट्रिक मन्टीपल यूनिट कोच के आवंटन तथा प्राप्ति के बाद इन्हे उपकरणों की जांच, पूर्व परीक्षण आयोजित करने के लिए कार शैड/रखरखाव डिपो में भेज दिया जाता है। इसके साथ, प्रचालन विभाग योजना बनाता है तथा सेवाओं को शुरू करने का कार्यक्रम सूचित करता है। हालांकि ट्रेन/कोच के प्रवेश से पहले पूर्वपरीक्षण के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की गई थी, उनकी प्राप्ति की तिथि से 30 दिनों की समय सीमा को लेखापरीक्षा द्वारा नए कोच के पूर्वपरीक्षण तथा शुरू करने के लिए उपयुक्त निर्धारित किया गया था। कई अवसरों पर, कारणों जैसे कि त्रुटियों के साथ कोच की प्राप्ति जिसे संशोधन की आवश्यकता है, के कारण विलंब देखा गया। उत्पादन इकाई से प्राप्त नए ईएमयू रिक को जितना जल्दी संभव हो सेवा में रखने की आवश्यकता है।

प्राप्त नए ईएमयू रिक तथा क्षेत्रीय रेलवे में उनकी शुरूआत/सेवा में रखने का विवरण तालिका सं. 14 में दर्शाया गया है:

तालिका संख्या 14 :2010-15 के दौरान ईएमयू कोच की शुरूआत में विलंब

क्षेत्रीय रेल	प्राप्त नए कोच की संख्या	शुरूआत के लिए विलंबित कोच की संख्या	शुरूआत में देरी की दिनों की संख्या (30 दिनों की अनुमति के बाद)	खाली गए कोच दिनों की संख्या	शुरूआत में विलंब संभाव्य उपर्जन क्षमता की हानि (₹ करोड़ में)
1	2	3	4	5	6
मरे	156	12	3 दिनों	36	0.03
पूरे	645	285	1-627 दिनों	22524	18.20
दमरे	36	0	0	0	0
दपूरे	32	05	26-94 दिनों	255	0.76
दरे	54	44	4-126 दिनों	2108	1.21
परे	492	324	7-488 दिनों	12156	11.14
एमआर, कोलकाता	104	72	1-114 दिनों	1912	0.95
जोड़	1519	742	1- 627 दिनों	38991	32.29

स्रोत: संबंधित क्षेत्रीय रेलवे में बनाए गए अभिलेख

उपर्युक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि पूरे तथा परे में ईएमयू कोच की शुरूआत में अधिक विलंब हुआ था जिसके कारण कोच दिनों की हानि तथा परिणामस्वरूप होने वाली ₹ 32.29 करोड़ की राशि की उपार्जन क्षमता की हानि हुई। रेलवे बोर्ड ने रोक की शुरूआत के लिए कोई समय सीमा निर्दिष्ट नहीं की थी। विलंब के लिए कारण निम्नलिखित थे:

- फर्म द्वारा मोडयूलर टीएम निर्धारण प्रबंध के आशोधन के कारण, जिसमें अनुसंधान विकास एवं मानक संगठन द्वारा पुनर्चना तथा स्वीकृति (627 दिनों का विलंब हुआ), 12 कार की स्टेबलिंग सुविधा का विकास (340 दिनों तक का विलंब) तथा फर्म द्वारा ग्रैब हैंडल प्रतिस्थापना (306) दिनों तक का विलंब (पूरे) अपेक्षित थी।
- बोम्बडियर से बने रोक के लिए आयुक्त, रेल सुरक्षा की अनुमति में विलंब (परे)।

रेलवे बोर्ड ने उनके उत्तर (अप्रैल 2016) में कहा कि कई बार रोक की शुरूआत में अतिरिक्त स्टॉक की स्वीकृति इत्यादि सहित निरीक्षण रिपोर्ट विषयों के कारण देरी हो जाती है। आगे बोर्ड ने बताया कि प्रेषण पूर्व गुणवत्ता जांच उत्पादन इकाईयों द्वारा सुदृढ की गई है तथा यह नए रोक की शुरूआत में समय कम करेगा। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि कोई निर्धारित समय नहीं है जिसके अन्दर नए रोक की शुरूआत की जानी चाहिए। अतएव, कोई मानक नहीं है जिससे चालू करने के लिया गया समय मापा जा सके।

2.5.3 आवधिक मरम्मत (पीओएच)

रेलवे बोर्ड कार्यशालाओं के लिए पीओएच कार्यक्रम के अन्तर्गत प्रत्येक वर्ष इलैक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट (ईएमयू) कोच के लिए पीओएच लक्ष्य निश्चित करता है। ईएमयू कोच की पीओएच नौ कार्यशालाओं पर कार्यान्वित की जा रही है, मरे, दमरे, परे, तथा मेट्रो रेल, कोलकाता प्रत्येक में एक तथा पूरे तथा दरे प्रत्येक में दो ईएमयू कोच को मरे, पूरे दमरे, दपूरे, दरे तथा परे में पीओएच 18 महीने तथा मेट्रो रेल, कोलकाता में 36 महीने या 3 लाख किमी. जो भी पहले हो, के अन्तराल पर दी जाती है। जैसा तालिका 15 में दिखाया गया है।

तालिका संख्या 15:- कार्यशाला की आवधिक ओवरहॉल क्षमता और वास्तविक आउटटर्न

क्षेत्रीय रेलवे	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
1	2	3	4	5	6	7
मरे	पीओएच क्षमता	624	624	624	624	624
	लक्ष्य/आवश्यकता	714	658	780	995	948
	किया गया पीओएच	700	711	877	936	948
पूरे	पीओएच क्षमता	1080	1080	1080	1080	1080
	लक्ष्य/ आवश्यकता	993	1008	1073	1207	1332
	किया गया पीओएच	993	1008	1073	1207	1332
दमरे	पीओएच क्षमता	--	--	--	--	--
	लक्ष्य/ आवश्यकता	--	--	--	--	--
	किया गया पीओएच	37	37	70	52	66
दपूरे	पीओएच क्षमता	272	270	288	290	294
	लक्ष्य/ आवश्यकता	216	225	225	336	315
	किया गया पीओएच	200	199	233	254	282
दरे	पीओएच क्षमता	453	489	459	453	459
	लक्ष्य/ आवश्यकता	453	489	459	468	462
	किया गया पीओएच	453	489	459	450	459
परे	पीओएच क्षमता	660	660	660	660	660
	लक्ष्य/ आवश्यकता	596	476	710	720	720
	किया गया पीओएच	592	461	725	693	716
मेट्रो रेलवे, कोलकाता	पीओएच क्षमता	48	48	48	48	48
	लक्ष्य/ आवश्यकता	48	72	48	24	24
	किया गया पीओएच	40	48	48	24	24

स्रोत: संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के संबंधित डिवीजन में अनुरक्षित अभिलेख

उपरोक्त तालिका से, यह देखा गया था कि परे, पूरे, दमरे और मरे में ओवरहॉल किए गए कोचों की संख्या संस्थापित क्षमता से अधिक थी यद्यपि, प्रतिवर्ष कोचों के पीओएच का वास्तविक आउटटर्न कार्यशालाओं की क्षमता से अधिक था, यह 2012-13 में परे, 2010-11 में मरे 2013-14 एवं 2014- 15 में दरे में आवश्यकता से कम था। इसके अलावा 2010-11 से 2012-13 के दौरान पूरे में कोचों के पीओएच का वास्तविक आउटटर्न कार्यशाला की क्षमता से कम था और 2013-14 और 2014-15 में यह क्षमता से अधिक था।

2.5.4 कार्यशालाओं/कार शेडों में अनुमत सीमा से अधिक ईएमयू कोचों का अवरोधन

रेलवे बोर्ड के निदेशों¹⁰ (अगस्त 2008) के अनुसार, ईएमयू कोचों के लिए सभी पीओएच गतिविधियाँ 12-16 दिनों तक और मेट्रो रेल, कोलकाता पर चल रहे कोचों के लिए 25 दिनों की अवधि के अन्दर पूर्ण की जानी है। 2010-15 के दौरान मरे, दपूरे, पूरे, दमरे, दरे, परे और मेरे, कोलकाता में पीओएच के लिए अनुमत समय के बाद का अवरोधन तालिका 16 में दर्शाया गया है:

तालिका संख्या 16:- अनुमत सीमा से अधिक ईएमयू कोचों का अवरोधन

क्षेत्रीय रेलवे	बनाए गए पीओएच कोचों की संख्या	अनुमत समय से अधिक रोके गए कोचों की संख्या	के बीच अवरोधन की अवधि	खोए हुए कोच दिनों की संख्या	अर्जन क्षमता की संभावित हानि (₹ करोड़ में)
1	2	3	4	5	6
मरे	4172	1917	1 to 27 दिन	9048	8.17
पूरे	5613	4398	5 to 91 दिन	96340	72.41
दमरे	262	0	0	0	0
दपूरे	1168	772	2 to 39 दिन	2901	2.63
दरे	2310	380	1 to 76 दिन	2194	1.56
परे	3187	1320	1 to 33 दिन	4155	9.62
मेरे कोलकाता	184	184	1 to 90 दिन	5896	12.17
कुल	16896	8971	1-91 दिन	120534	106.56

स्रोत: एमसीडीओज/पीसीडीओज

¹⁰ एसी/डीसी रैकों के लिए अनुरक्षण सारणी के संबंध में दिनांक 28.08.2008 के रेलवे बोर्ड की पत्र सं. 95/इलैक्(जी)/181/9/ईएमयू

इस संबंध में ओदशों के अनुपालन को अभिनिश्चित करने के लिए अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि सात क्षेत्रीय रेलवे में कार्यशालाओं में अनुमत सीमा से अधिक ईएमयू/मेट्रो कोचों को रोका गया था। इसके परिणामस्वरूप 1 से 91 दिनों के बीच की अवधि के लिए सेवा के लिए कोचों की अनुपलब्धता और समीक्षा की अवधि के दौरान ₹ 106.56 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

2.5.5 आवधिक ओवरहॉल (पीओएच) के 100 दिनों के अन्दर असफलता

यह सुनिश्चित करने के लिए पीओएच गतिविधियों की गुणवत्ता की निगरानी आवश्यक है कि कोचों को काम में लाने से पूर्व कोचों की सभी कमियों पर ध्यान दिया गया है। तथापि अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि 2010-15 के दौरान पीओएच से गुजरे 16896 कोचों में से 5160 कोचों को पीओएच के 100 दिनों के अन्दर खराब बताया गया था। यह देखा गया था कि 1529 कोच (29.63 प्रतिशत) अपने पीओएच के 10 दिनों के अन्दर असफल रहे जिसमें केवल परे में 566 कोच (37 प्रतिशत) शामिल हैं। जैसा कि नीचे विवरण दिया गया है।

तालिका संख्या. 17 – पीओएच के 100 दिनों के अंदर सिक मार्क किए गये कोचों का ब्यौरे

क्षेत्रीय रेल	पीओएच किए गए कोचों की संख्या	पीओएच के 100 दिनों के अंदर सिक कोचों की संख्या	पीओएच के दस दिनों के अंदर विफल हुए/सिक मार्क किए गए कोचों की संख्या
1	2	3	4
मरे	4172	1462	392
पूरे	5613	1940	527
दमरे	262	0	0
दपूरे	1168	148	44
दरे	2310	0	0
परे	3187	1610	566
मेरे, कोलकाता	184	0	0
जोड़	16896	5160	1529

स्रोत: सम्बंधित क्षेत्रीय रेलों के वर्कशॉपों में रखे गए अभिलेख

पीओएच के 100 दिनों के अन्दर कोचों की असफलता से पता चला कि मरे, पूरे और परे पर कार्यशालाओं में किया गया पीओएच खराब कामगिरी के कारण सही नहीं था। इस संबंध में यात्री फीडबैक और उपनगरीय ट्रेनों में यात्रा के दौरान खराब, त्रुटिपूर्ण सुविधाओं/सुख-साधनों के संबंध में यात्रियों द्वारा दर्ज की गई शिकायतों (मरे-200, पूरे-150 और परे-566) ने भी

इस तथ्य का समर्थन किया था। आगे, रेलवे मंत्रालय ने 2001 की रिपोर्ट सं. 9 सीएजी की लेखापरीक्षा पैरा 2.2 के इसकी की गई कार्रवाई टिप्पण (दिसम्बर 2006) में बताया था कि पीओएच के 100 दिनों के अन्दर खराब हो रहे कोचों के प्रचलन को रोकने के लिए कार्यशाला से तुरंत निकलने के बाद लाइन ट्रायल किए जायेंगी। तथापि, पीओएच के 100 दिनों के अन्दर असफल की सीमा (31 प्रतिशत) ने दर्शाया कि भारतीय रेल प्रशासन द्वारा उठाए गए कदम पर्याप्त नहीं थे।

2.5.6 निराकरण के लिए अतिदेय विद्युतीय बहुल इकाई (ईएमयू) कोच

भारतीय रेलवे वित्त संहिता खण्ड-1 के पैराग्राफ 219 और रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों (मई 2006) के अनुसार, ईएमयू कोचों का संहितीय जीवनकाल 25 वर्ष है। अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि दमरे, दपूरे, दरे और परे में 31 मार्च 2015 तक कोई पुराना ईएमयू कोच नहीं चल रहा था। शेष तीन क्षेत्रीय रेलवे में प्रत्येक 12 कोचों के लगभग 20 रैकों के बराबर 243 कोच (138 मोटर कोच और 105 ट्रेलर कोच) मार्च 2015 तक उनका संहितीय जीवनकाल पूर्ण हो चुका था। नीचे तालिका में अधिक पुराने ईएमयू कोचों का जीवनकाल ब्यौरा दर्शाया गया है:-

तालिका संख्या 18: पुराने आयु वाले कोचों की संख्या

कोचों की आयु	मरे	पूरे	मेट्रो रेलवे, कोलकाता	कुल
1	2	3	4	5
25 वर्षों से अधिक किंतु 30 वर्षों से कम	128	32	48	208
30 वर्षों से अधिक	32	3	0	35
कुल	160	35	48	243

स्रोत: संबंधित क्षेत्रीय रेलवे में अनुरक्षित अभिलेख

अब भी कार्यरत 243 पुराने हो चुके कोचों में से 160 मरे (65.84 प्रतिशत) में, पूरे में 35 (14.40 प्रतिशत) और 48 मेट्रो रेलवे, कोलकाता (19.75 प्रतिशत) प्रयुक्त हो रहे थे। 31 मार्च 2015 तक 30 वर्षों से अधिक पुराने 35 कोच (मरे-32 और पूरे-3) उपयोग में थे।

2.6 अवसरचना संवर्धन

2.6.1 उपनगरीय खण्ड में लिए गए कार्यों की स्थिति

उपनगरीय सेवाओं के सुचारू प्रचालन के लिए यात्रीय सुविधाओं और क्षमता संवर्धन कार्यों का समय से निष्पादन आवश्यक है। उपनगरीय खण्ड के लिए निधियों के पृथक आवंटन की अनुपस्थिति में 2010-15 के दौरान सात क्षेत्रीय रेलवे के उपनगरीय खण्डों पर ट्रैफिक सुविधा सड़क सुरक्षा कार्यों-लेवल क्रॉसिंग, ट्रैक नवीनीकरण कार्यों और यात्री सुविधा जैसे कार्यों¹¹ के निष्पादन की स्थिति की समीक्षा की गई थी।

यह देखा गया था कि पांच क्षेत्रीय रेलवे (मरे, पूरे, दरे, परे और मेट्रो रेलवे, कोलकाता) पर 31/03/2015 तक 743 कार्य प्रगति में थे। 2010-15 के दौरान किए गए 204 चयनित कार्य की प्रगति की समीक्षा से 106 कार्यों के संबंध में 1 माह से 69 माह के बीच अत्यधिक समय और ट्रैफिक सुविधा कार्यों, सड़क सुरक्षा कार्यों- लेवल क्रॉसिंग, सड़को परि पुल (आरओबी) सड़क अद्योगामी पुल (आरयूबी) ट्रैक नवीनीकरण कार्यों और अन्य यात्री सुविधा कार्यों जैसे 51 कार्यों के संबंध में ₹ 56.21 करोड़ की अत्यधिक लागत को पता चला जैसा कि नीचे विस्तृत ब्यौरा दिया गया है:

तालिका संख्या 19: लागत और अधिक समय का लगना

क्षेत्रीय रेलवे	नमूना जाँच किए गए कार्यों की संख्या	कार्यों की सं. जिनमें समय अधिक लगा	माह में लगा अधिक समय	कार्यों की सं. जिनमें अधिक लागत लगी	लगी अधिक लागत (₹ करोड़ में)
1	2	3	4	5	6
मरे	43	26	1-69	13	31.79
पूरे	48	18	2-54	10	7.68
दमरे	02	02	15-19	02	2.78
दपूरे	41	29	03-45	17	3.89
दरे	35	02	12-14	02	0
परे	21	21	03-22	04	7.29
मेट्रो रेलवे कोलकाता	14	08	15-19	03	2.78
कुल	204	106		51	56.21

स्रोत: संबंधित क्षेत्रों में संबंधित वर्षों के डीईएन के कार्यालय के अभिलेख

¹¹ योजना शीर्ष 16- ट्रैफिक सुविधा कार्यों, 29 सड़क सुरक्षा कार्यों-लेवल क्रॉसिंग, 30-आरओबी/आरयूबी, 31-ट्रैक नवीनीकरण कार्य, 53-यात्री सुविधा कार्य और 64-विकास/वृद्धि के लिए अन्य विशिष्ट कार्य

मरे में कार्यों की स्थिति की समीक्षा से पता चला कि मुम्बई उप नगर में किए गए 43 कार्यों में से समापन की तिथि से मूल लक्ष्य तिथि की तुलना में एक महीने से 69 महीने के बीच 26 कार्यों के संबंध में अधिक समय लगा छह कार्यों में यद्यपि समापन अवधि पूर्ण हो चुकी थी, फिर भी यह कार्य अधूरा रहा। 13 कार्यों में प्रारंभिक प्राक्कलित लागत की तुलना में ₹2.87 लाख (108.70 प्रतिशत) से ₹23.81 करोड़ (191.07 प्रतिशत) के बीच अधिक लागत लगी थी।

इस प्रकार रेल मंत्रालय अवसररचना में सुधार और बेहतर यात्री सुविधाओं के लाने के बारे में उपनगरीय खण्ड पर कार्यों के निष्पादन के लिए पर्याप्त निधियों को उपलब्ध कराने में असफल रहा।

2.6.2 उपनगरीय यात्रियों के साथ व्यवहार करने वाले स्टाफ को प्रशिक्षण (ग्राहक सेवा केन्द्र)

चूंकि रेलवे सेवाओं का लाभ उठाने वाले यात्री के लिए टिकट काउंटर पर रेलवे स्टाफ मुख्य सम्पर्क होता है, इसलिए फ्रन्टलाइन स्टाफ को प्रशिक्षण देने के बारे में रेल मंत्रालय से प्रश्न किया गया था। रेलवे (2012-13) की स्थायी समिति की पंद्रहवीं लोकसभा, 19वीं रिपोर्ट के लिए अपने उत्तर में रेल मंत्रालय ने सूचित किया कि अनारक्षित टिकटिंग प्रणाली और यात्री आरक्षण प्रणाली पर टिकट बुक करने की खिड़की को संभालने के लिए पूरे स्टाफ को तकनीकी प्रशिक्षण दिया गया था। प्रवेश के समय पर वाणिज्यिक नियमों से संबंधित व्यावसायिक प्रशिक्षण भी स्टाफ को दिया गया था। इसके अतिरिक्त, फ्रन्ट लाइन स्टाफ को क्षेत्रीय प्रशिक्षण केन्द्र के अलावा ग्राहक सेवा केन्द्र, किशनगंज, दिल्ली पर भी ग्राहक सेवा प्रशिक्षण दिया गया था।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि समीक्षा अवधि के दौरान केवल 483 बुकिंग स्टाफ (यात्री आरक्षण प्रणाली और अनारक्षित टिकटिंग प्रणाली) अर्थात् जो कि क्षेत्रीय रेलवे के उपनगरीय भाग में तैनात 7601 स्टाफ का केवल 6.35 प्रतिशत है, जिन्हें प्रशिक्षण दिया गया था। शेष 7118 स्टाफ सदस्यों को अब भी ग्राहक केयर प्रशिक्षण के लिए भेजा जाना है। दमरे, दपूरे, दरे और मेट्रो रेलवे, कोलकाता में 31 मार्च 2015 तक किसी भी तैनात किए गए बुकिंग स्टाफ को प्रशिक्षण नहीं दिया गया था।

2.6.3 चालन स्टाफ (मोटरमैन/गार्ड) के प्रशिक्षण के लिए सिम्युलैटर्स की खरीद एवं उपयोग

चालकों को बेहतर कुशलता एवं ध्यान के साथ सुसज्जित करने के लिए कार्पोरेट सुरक्षा योजना 2003-2013 के अनुसार समय सीमा 2009-10 में योजना शीर्ष-मशीन एवं संयंत्र/पूँजीगत के अन्तर्गत छह इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिटों (इएमयू) की खरीद की योजना बनाई गई थी। अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि प्रत्येक जोनल रेलवे द्वारा सिम्युलैटर को अभी खरीदा जाना था। हालांकि ₹ 8.75 करोड़ की अनुमानित लागत पर एक सिम्युलैटर की खरीद हेतु

परे में 2009-10 के दौरान योजना बनाई गई थी। खरीद हेतु प्रक्रिया को कोफमों, नई दिल्ली द्वारा नवम्बर 2011 में शुरू किया गया था, निविदा को अंतिम रूप दिया गया और जून 2014 में कार्य आदेश जारी कर दिया गए। सिम्यलैटरों के अभाव में 2010-11 से 2013-14 की अवधि के दौरान जोनल इलेक्ट्रिकल ट्रेनिंग सेंटर, महालक्ष्मी में मोटरमैन तथा गार्डों के लिए विभिन्न प्रशिक्षण पाठ्यक्रम आयोजित किए गए थे जिनमें 635 मोटरमैन हेतु पुनश्चर्या पाठ्यक्रम तथा सीमन्ज रेकों के लिए 187 गार्डों के विशेष प्रशिक्षण शामिल है। जोनल रेलवे ने उपनगरीय स्टेशनों के लिए अब तक कोई इएमयू सिम्यलैटर नहीं खरीदा है (अगस्त 2015)। इसके परिणामस्वरूप, मोटरमैन/गार्डों को बेहतर कुशलता एवं ध्यान से सज्जित करने के लक्ष्य, जैसाकि कार्पोरेट सुरक्षा योजना 2003-13 में परिकल्पित है, को प्राप्त नहीं किया जा सका था।

अध्याय 3: उपनगरीय यात्रियों के लिए सुविधाएं

लेखापरीक्षा उद्देश्य 2: उपनगरीय रेलगाड़ी सेवाओं का उपयोग करने वाले यात्रियों को उपलब्ध कराई गई सुरक्षा एवं सुविधाओं की पर्याप्तता का मूल्यांकन करना

भारतीय रेल के सात जोनल रेलवे में उपनगरीय सैक्शन में प्रत्येक वर्ष औसतन 450 करोड़ यात्री यात्रा करते हैं। इसलिए, गाड़ियों एवं स्टेशनों में सफाई एवं स्वच्छता जन स्वास्थ्य प्रोत्साहन हेतु आवश्यक है। लोक लेखा समिति ने अपनी 83वीं रिपोर्ट (2008-09) में विचारणीय क्षेत्रों के बारे में बताया और स्टेशनों एवं गाड़ियों में सफाई तथा स्वच्छता में सुधार की हुई सिफारिशें की। वर्तमान समीक्षा में, 578 उपनगरीय स्टेशनों (मरे-76, पूरे-284, दमरे-21, दपूरे-52, दरे-85, परे-36 एवं मेट्रो रेलवे, कोलकाता-24) में सफाई की स्थिति की जांच की गई थी। यह भी देखा गया कि 95 उपनगरीय स्टेशनों के लिए (16 प्रतिशत) स्टेशनों की यंत्र चालित सफाई हेतु ठेका दिया गया था जैसा कि निम्नलिखित तालिका 20 में दर्शाया गया है:

तालिका संख्या 20 स्टेशनों पर अपनाई गई सफाई की स्थिति एवं तरीका

जोनल रेलवे	स्टेशनों की संख्या	31 मार्च 2015 को स्टेशनों पर आउटसोर्स की गई सफाई का तारिका		31 मार्च को रैग पिकिंग ठेका	सफाई से संबंधित शिकायतें	कार का यंत्रिकृत सफाई ठेका	समीक्षा अवधि के दौरान अपराधियों की संख्या	समीक्षा अवधि के दौरान धारा 198 के तहत एकत्रित जुर्माना (₹)
		यंत्र चालित	मानवीय					
1	2	3	4	5	6	7	8	9
मरे	76	6	शून्य	6	76	3	3834	6.49
पूरे	284	87	158	158	37	4	18613	17.68
दमरे	21	शून्य	21	21	शून्य	1	शून्य	0
दपूरे	52	शून्य	25	25	शून्य	शून्य	42420	32.93
दरे	85	शून्य	30	30	52	शून्य	1561	6.85
परे	36	2	25	शून्य	125	3	25280	18.63
मेट्रो कोलकाता	24	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	11051	30.71
कुल	578	95	259	234	290	11	102759	113.29

स्रोत: संबंधित जोनल रेलवे में अनुरक्षित अभिलेख:

उपरोक्त तालिका से यह देखा गया कि स्टेशनों की यंत्र चालित सफाई हेतु दमरे, दपूरे एवं दरे में कोई ठेका नहीं दिया गया था। इसके अलावा, कुल 21 कार शैडों (मरे-3, पूरे-6, दमरे-1, दपूरे-2, दरे-3, परे-3 और मेट्रो रेलवे, कोलकाता-3) में से तीन जोनल रेलवे (मरे-3, पूरे-4, दमरे-1 एवं परे-3) केवल 11 कार शैडों के लिए इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट (इएमयू) गाड़ियों की यंत्रचालित सफाई के लिए ठेका दिया गया था। कार शैडों में इएमयू कोचों की सफाई के संबंध में यह देखा गया कि मरे तथा पूरे में इएमयू कोचों की यंत्रचालित सफाई हेतु ठेका दिया गया था। यह भी देखा गया कि स्टेशनों पर कुड़ा फेंकने, थूकने आदि के लिए रेलवे अधिनियम की धारा 198 के अंतर्गत 102759 दोषियों का पकड़ा गया था और ₹ 1.13 करोड़ तक जुर्माना एकत्र किया गया था।

संयुक्त निरीक्षण के दौरान, यह देखा गया कि दक्षिण मध्य रेलवे में मल्टी मोडल ट्रांसपोर्ट सिस्टम कोचों की यंत्रचालित सफाई हेतु ठेका दो वर्षों की अवधि के लिए अंदर के साथ-साथ बाहर से कोचों की सफाई के लिए अप्रैल 2013 में दिया गया था। यह देखा गया कि इएमयू कोचों की आंतरिक के साथ-साथ बाहरी सफाई हस्त्यरूप से की जा रही थी, जिसके कारण कोच बाहर से गन्धे/मलीन थे। यह ठेका शर्तों का उल्लंघन था जो कोचों की यंत्रचालित सफाई का अनिवार्य बनाते हैं, किंतु शास्ति वसूल नहीं की गई, क्योंकि ठेका शर्तों में गैर/खराब निष्पादन के लिए शास्ति के उदग्रहण का प्रावधान नहीं था।

माहिम स्टेशन/ परे के संयुक्त निरीक्षण के दौरान यह पाया गया कि सफाई ठेकों के अभाव में प्लेटफार्म एवं आस-पास का क्षेत्र काफी गन्दा था। स्टेशन मास्टर ने बताया कि डिवीजनल प्राधिकारियों ने किसी सफाई ठेका को अंतिम रूप/दिया नहीं था या स्टेशन के लिए हाउसकीपिंग स्टाफ/सफाई कर्मचारी का प्रावधान नहीं किया था।

इस प्रकार, रेल मंत्रालय द्वारा उठाए गए कदम स्टेशनों तथा गाड़ियों पर सफाई की स्थिति में सुधार करने के लिए न तो प्रभावी थे और न ही पर्याप्त थे।

3.1 अपूर्ण यात्री सुविधाएं

रेलवे बोर्ड ने विभिन्न श्रेणी के स्टेशनों जिनमें उपनगरीय स्टेशन (श्रेणी 'ग' स्टेशन) शामिल है, के लिए यात्री सुविधाओं के प्रावधान पर विस्तृत अनुदेश जारी किए थे (जनवरी, 2007 तथा सितम्बर, 2012)। उपनगरीय स्टेशनों पर दी जाने वाली कुछ महत्वपूर्ण न्यूनतम आवश्यक यात्री सुविधाएं, बुकिंग सुविधाएं, पेयजल सुविधाएं, बैठने की व्यवस्था, प्लेटफार्म शैल्टर, उच्च लैवल प्लेटफार्म, मूत्रालय एवं शौचालय, रोशनी, पंखे, समय सारणी डिस्पले, घड़ी, वाटर कूलर, जन समाधान प्रणाली और इलेक्ट्रॉनिक ट्रेन सूचक बोर्ड आदि थी।

उपरोक्त के अलावा, एस्केलेटर/एलीवेटर थी 'वांछित सुविधाओं'¹² के अंतर्गत सभी 'ग' श्रेणी के उपनगरीय स्टेशनों और पर्यटन महत्व के स्टेशनों पर उपलब्ध कराए जाने थे।

इसके अलावा, रेल मंत्रालय ने घोषणा की (फरवरी 2009) कि कुछ स्टेशनों को 'आदर्श स्टेशन' के रूप में विकसित किया जाएगा, जहां टिकेटिंग परिसंचारी क्षेत्र, चेतावनी संकेतकों, आसान पहुंच और एक्जिट के सुधार पर, एक वर्ष में यात्री सुविधाओं का स्तर बढ़ाने के मद्देनजर, ध्यान केंद्रित किया जाएगा। तदनुसार, रेलवे बोर्ड ने आदर्श स्टेशनों पर दी जाने वाली सुविधाओं के संबंध में समय-समय पर विभिन्न अनुदेश जारी किए थे।

578 उपनगरीय स्टेशनों में से 153 (81 आदर्श स्टेशनों सहित) का यात्री सुविधाओं के प्रावधान के संबंध में रेलवे बोर्ड के अनुदेशों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए नमूना जांच हेतु चयन किया गया था। अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि निर्धारित मानकों के अनुसार न्यूनतम आवश्यक सुविधाएं और आदर्श स्टेशनों पर प्रावधान हेतु परिकल्पित कतिपय सुविधाएं भी वहां उपलब्ध नहीं कराई गई थी जिसके ब्यौरे निम्नानुसार हैं:

क. टिकट बुकिंग सुविधा

छह जोनल रेलवे¹³ में निरीक्षण किए गए 51 स्टेशनों पर न्यूनतम आवश्यक सुविधाओं के अंतर्गत मानकों के अनुसार बुकिंग काउंटर की व्यवस्था में कमी थी।

ऑटोमेटिक टिकट वैन्डिंग मशीनें दो जोनल रेलवे (पूरे-12 तथा दरे-1) में 13 उपनगरीय स्टेशनों¹⁴ में उपलब्ध नहीं गई थी। स्मार्ट कार्ड बिक्री काउंटरों को तीन जोनल रेलवे (पूरे-12, दपूरे-2 तथा दरे-1) में 15 स्टेशनों¹⁵ पर उपलब्ध नहीं कराया गया था।

तीन जोनल रेलवे में बुकिंग सुविधा की स्थिति से निम्नलिखित का पता चला:

पश्चिम रेलवे

पूरे के 15 उपनगरीय स्टेशनों पर संयुक्त निरीक्षण के दौरान यह देखा गया कि कई टिकट विन्डों, स्टाफ की कमी के कारण बंद रहती थी। उपलब्ध कराई गई ऑटोमेटिक टिकट वैन्डिंग मशीनों (एटीवीएमज) के बावजूद कुछ स्टेशनों पर टिकटों के लिए यात्रियों की लम्बी कतारे देखी गई थी। इसने दर्शाया कि एटीवीएमज के प्रयोग को पर्याप्त रूप से प्रसारित नहीं किया गया था या उपलब्ध कराया गया। उपस्कर उपयोक्ता हितैषी नहीं था उपनगरीय

¹² सुविधाएं जिन्हें स्टेशनों पर ग्राहक संतुष्टि एवं इंटरफेस प्रक्रिया में सुधार हेतु वांछित समझा गया है

¹³ पूरे, दमरे, दपूरे, मरे, परे, तथा मेट्रो रेलवे, कोलकाता

¹⁴ मथुरा पुर रोड, कृष्णा नगर सिटी, बिराती, शांतिपुर, राणाघाट, हाबड़ा, बजबज, कैनिंग, चकदाहा, कल्याणी, मचलंदापुरा, मध्यम ग्राम (पूरे), वेप्पमबट्टु (दरे)।

¹⁵ मथुरा पुर रोड, कृष्णा नगर सिटी, बिराती, शांतिपुर, राणाघाट, हाबरा, बजबज, कैनिंग, चकदाहा, कल्याणी, मचलंदापुरा, मध्यम ग्राम (पूरे), कुलगाचिया, आमटा (दपूरे) वेप्पमबट्टु (दरे)

स्टेशनों पर उपलब्ध कराई गई एटीवीएमज की संख्या 2012-13 से 2014-15 अवधि के दौरान 195 से 457 तक बढ़ गई थी।

दक्षिण मध्य रेलवे

ग श्रेणी के स्टेशनों अर्थात् दाबीरपुरा, हाइटैक सिटी, लकड़ी का पुल विधानगर, आर्ट कॉलेज एवं बोराबंदा स्टेशनों पर 4 बुकिंग काउंटरों के लिए रेलवे बोर्ड आदेशों के प्रति केवल एक बुकिंग काउंटर उपलब्ध कराया गया था।

पूर्व रेलवे

औसतन 2 बुकिंग विंडो प्रति स्टेशन के साथ 27 लाख दैनिक यात्रियों का प्रबंधन करने वाले 284 उपनगरीय स्टेशनों पर केवल 564 बुकिंग विंडो एवं 95 एटीवीएमज उपलब्ध कराए गए थे।

ख. प्लेटफार्म शैल्टर

रेलवे बोर्ड ने निर्दिष्ट किया (सितम्बर 2012) के प्रत्येक प्लेटफार्म पर 200 वर्ग मीटर के प्लेटफार्म शैल्टर 'न्यूनतम आवश्यक सुविधाओं' के अनुसार सभी ग श्रेणी के उपनगरीय स्टेशनों पर उपलब्ध कराए गए थे। यह देखा गया कि सभी जोनल रेलवे ने इन दिशानिर्देशों एवं कोडल प्रावधानों का पालन किया था।

इसके अलावा, भारतीय रेल निर्माण कार्य नियमपुस्तक के पैरा 416(ग) में प्रावधान है कि महत्वपूर्ण एवं उपनगरीय स्टेशनों के समस्त प्लेटफार्म को कवर किया जाना चाहिए, तथापि यह देखा गया कि मेट्रो रेलवे कोलकाता को छोड़कर सभी जोनल रेलवे पर 153 चयनित स्टेशनों में से 112 स्टेशनों के 366 प्लेटफार्मों को पूर्णतः कवर नहीं किया गया था।

ग. शौचालयों की व्यवस्था

निरीक्षण किए गए 153 चयनित स्टेशनों में से दो जोनल रेलवे (मरे-1 तथा दरे-4) में पांच स्टेशनों¹⁶ पर पुरुष शौचालयों की व्यवस्था नहीं की गई थी जबकि तीन जोनल रेलवे (मरे-1, पूरे-5 एवं दरे-26) के सभी 32 उपनगरीय स्टेशनों पर महिला शौचालयों की व्यवस्था बिल्कुल नहीं की गई थी। हालांकि, पूरे के 28 उपनगरीय स्टेशनों पर महिलाओं के लिए मंत्रालय उपलब्ध कराए गए थे किन्तु ये मानकों के अनुरूप नहीं थे जो अधिदेश देते हैं कि उपलब्ध कराए गए कुल शौचालयों का एक-तिहाई महिलाओं के लिए होना चाहिए। इसके अलावा, यह देखा गया कि छह जोनल रेलवे (मरे-4, पूरे-32, दमरे-15, दपूरे-16, दरे-26 और परे-16) के 109 स्टेशनों पर दिव्यांग वक्तियों के लिए मंत्रालयों की व्यवस्था नहीं की गई थी।

¹⁶ चेम्बुर (मरे) और पल्लावरम पजावनचंगल, टमबरम एवं चेन्नई बीच (दरे)

परे में, अस्वच्छ एवे गंदे शौचालयों और शौचालयों की सफाई के रख-रखाव न करने के लिए 125 शिकायतें प्राप्त हुईं और ठेका की निबंधन एवं शर्तों के अनुसार पे एण्ड यूज शौचालय के ठेकेदारों से 2012-13 से 2014-15 की अवधि के दौरान ₹ 1.36 लाख की शास्ति वसूल की गई।

घ. फुटओवर ब्रिज (एफओबीज)

सभी उपनगरीय स्टेशनों पर छह मीटर की चोड़ाई के एक एफओबी की व्यवस्था अपेक्षित थी। यह देखा गया कि पांच स्टेशनों¹⁷ (पूरे-4, दरे-1) पर निर्धारित आकार के एफओबी की बिल्कुल व्यवस्था नहीं की गई थी।

ड. प्लेटफॉर्म का स्तर

भारतीय रेल निर्माण कार्य विनियमावली के पैरा 411 के अनुसार, उपनगरीय स्टेशनों के मामले में व्यापक गैज मार्ग पर प्लेटफॉर्म की ऊंचाई रेल स्तर से 840 एमएम अधिक है। इसे मुम्बई उपनगरीय प्लेटफॉर्म के लिए 840 एमएम से 920 एमएम तक संशोधित किया गया। हालांकि यह पाया गया कि दो क्षेत्रीय रेलवे (पूरे-6 तथा दपूरे-2) पर आठ¹⁸ स्टेशनों में उच्च स्तरीय प्लेटफॉर्म (760 एमएम से 840 एमएम के बीच) नहीं बनाए गए थे जबकि दो क्षेत्रीय रेलवे (मरे-4 तथा परे-22) पर 26 स्टेशनों में मुम्बई उपनगरीय प्लेटफॉर्मों हेतु 840 एमएम से 920 एमएम तक की संशोधित रैज में उच्च स्तरीय प्लेटफॉर्म नहीं बनाए गए थे।



बान्द्रा स्टेशन (परे) में प्लेटफॉर्म तथा ट्रेन प्लेटफॉर्म के बीच अन्तर

उपनगरीय खण्डों के सरकारी रेलवे पुलिस अभिलेख यह दर्शाते हैं कि जनवरी 2010 से दिसम्बर 2014 तक की समयावधि के दौरान प्लेटफॉर्म तथा इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट (ईएमयू) फूटबोर्ड के बीच अन्तराल में आने से अधिकतम 347 लोगों (मरे-25, पूरे-167, दमरे-1, दपूरे-80, दरे-13 तथा परे-61) की मृत्यु हुई। जांच किए गए 153 उपनगरीय स्टेशनों में से 91 में रेलगाड़ियों के प्लेटफॉर्म तथा फूट बोर्ड के बीच अन्तराल देखा गया। परे में, 2014-15 के दौरान स्वीकृत छः स्टेशनों¹⁹ में 16 प्लेटफॉर्म में से 7 को उंचा करने का कार्य पूर्ण नहीं हुआ था। मरे में, 14 प्लेटफॉर्मों की ऊंचाई बढ़ाने का कार्य प्रगति पर था जबकि 35 प्लेटफॉर्मों पर कार्य अभी प्रारम्भ नहीं हुआ था (जुलाई 2015)।

¹⁷ बजबज, केनिंग, गरिया, श्रीरामपुर (पूरे, वप्पमबट्टु (दरे)

¹⁸ नेहाती, दमदम जं., हाबरा, बजबज, केनिंग तथा मध्यमग्राम (परे) तथा डीयूल्टी, बालीचक (दपूरे)

¹⁹ चर्चगेट, ग्रांट रोड, मुम्बई सेन्ट्रल (एल), महालक्ष्मी, एल्फीन्सटन रोड तथा बान्द्रा ।

क. समय सारणी प्रदर्शन तथा पंखों का प्रावधान

‘न्यूनतम अनिवार्य सुविधाओं’ के परामर्शित मानदण्डों के अनुसार, स्टेशनों पर समय सारणी दी जानी चाहिए। यह पाया गया कि नमूना जांच किए गए 153 उपनगरीय स्टेशनों में से पांच क्षेत्रीय रेलवे (मरे-1, पूरे-6, दपूरे-1, दरे-1 तथा परे-1) के 10 उपनगरीय स्टेशनों²⁰ में समय सारणी का प्रदर्शन नहीं किया गया था। इसके अलावा, 6-9 मीटर चौड़ाई वाले कवर किए गए प्लेटफॉर्मों के लिए पंखों की एक पंक्ति होनी चाहिए। 9 मीटर अधिक चौड़ाई वाले कवर किए गए प्लेटफॉर्मों के लिए दो पंक्तियों में पंखे प्रदान किए जाने चाहिए। यह पाया गया कि निर्धारित अनुसार दक्षिण रेलवे पर पांच स्टेशनों²¹ को छोड़कर सभी चयनित स्टेशनों के लिए पंखों की पर्याप्त संख्या प्रदान की गई थी।

ख. जन सम्बोधन तंत्र

यह पाया गया कि दो क्षेत्रीय रेलवे (पूरे -1 तथा दपूरे-2) के तीन स्टेशनों²² को छोड़कर सभी चयनित स्टेशनों पर जन सम्बोधन तंत्र प्रस्तुत किया गया था। सभी उपनगरीय आदर्श स्टेशनों पर कम्प्यूटर आधारित जन सम्बोधन तंत्र प्रदान करना अपेक्षित था। यह पाया गया कि दो क्षेत्रीय रेलवे (पूरे तथा दपूरे) पर तीन स्टेशनों²³ में यह सुविधा प्रदान नहीं की गई थी। यात्री सर्वेक्षण से पता चला कि मरे, पूरे, तथा दपूरे में कोचों में गैर कार्यकारिणी तथा अश्रव्य जन घोषणा तंत्र के विषय में यात्री शिकायत की प्रतिशतता क्रमशः 68 प्रतिशत, 95 प्रतिशत तथा 79 प्रतिशत थी।

ग. प्राथमिक चिकित्सा कीट तथा व्हील चेयर

दपूरे के कुलगछिया स्टेशन को छोड़कर सभी चयनित स्टेशनों में यह सुविधा प्रदान की गई थी। तीन क्षेत्रीय रेलवे (पूरे-3, दपूरे-1 तथा दरे-15) में, 19 स्टेशनों²⁴ पर व्हील चेयर प्रदान नहीं की गई थी।

²⁰ कल्वा (मरे), हाबरा, बजबज, कैनिंग, चकदहा, मचलंदपुर, मध्यमग्राम (पूरे), फुलेश्वर (दपूरे), पज्हावन्थगल (दरे) तथा पालधर (परे)।

²¹ सेंट थोमस माउंट, पझध्वन्थगल, पट्टाबीरम, वेप्पमबाडू, एमआरटीएस-चेन्नई फोर्ट (दरे)

²² गरिया (पूरे) तथा रामराजतला, कुलगछिया (दपूरे)

²³ गरिया (पूरे) तथा रामराजतला, कुलगछिया (दपूरे)

²⁴ मथुरापुर रोड, गरिया, मध्यमग्राम (पूरे), कुलगछिया (दपूरे), सेंट थोमस माउंट, एमवडूर, मूर मार्किट काम्पलेक्स, विल्लीवककम, पल्लावरम, नूगंमबककम, पझध्वन्थगल, सेदापेट, कोदमबक्कम, पट्टाबीरम, कोरडूर, वेप्पमबाडू, तीरुवोड्डीयूर, तीरुवन्मीयूर, एमआरटीएस चेन्नई फोर्ट (दरे)

घ. 12 कोच की ईएमयू ट्रेनों को समायोजित करने के लिए प्लेटफॉर्म की लम्बाई

यह पाया गया कि पांच क्षेत्रीय रेलवे (मरे-3, स्टेशनों के 9 प्लेटफॉर्म, पूरे-1 स्टेशन का एक प्लेटफॉर्म, दपूरे-1 स्टेशन के 2 प्लेटफॉर्म, दरे-12 स्टेशनों के 25 प्लेटफॉर्म तथा परे-3 स्टेशनों के 4 प्लेटफॉर्म) के 20 चयनित स्टेशनों²⁵ में 12 कोच की ईएमयू ट्रेनों को समायोजित करने के लिए 39 प्लेटफॉर्मों की लम्बाई अपर्याप्त थी। इसके अलावा, 28 चयनित स्टेशनों* पर 118 प्लेटफॉर्मों की सतह असमान थी तथा यंत्रिकृत सफाई में सहायक नहीं थी।

ड. स्टेशन परिसर के अन्दर ट्रेको के बीच फेन्सिंग/रेलिंग का प्रावधान

चार क्षेत्रीय रेलवे (मरे-10, पूरे-30, दमरे-15 तथा परे-6) पर 61 स्टेशनों में अनाधिकार प्रवेश से बचने के लिए स्टेशन परिसरों के अन्दर ट्रेको के बीच फेन्सिंग/रेलिंग प्रदान नहीं की गई थी।

च. लिफ्ट/एस्कलेटर

आदर्श उपनगरीय स्टेशन पर (व्यवहार्यता के अधीन) लिफ्ट/एस्कलेटर प्रदान किए जाने थे। पांच क्षेत्रीय रेलवे (मरे-6, पूरे-36, दपूरे-19, दरे-4 तथा परे-7) के 81 चयनित स्टेशनों में से 72 पर यह सुविधा प्रदान नहीं की गई। रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण (जुलाई 2009) में यह कहा था कि रेलवे विकलांग तथा वृद्ध लोगों के आवागमन को सुविधाजनक बनाने के लिए लिफ्ट तथा एस्कलेटर प्रदान करेगा। हालांकि, यह पाया गया कि किसी उपनगरीय स्टेशन पर लिफ्ट प्रदान नहीं की गई थी। अतः आठ उपनगरीय स्टेशन अर्थात् डोम्बिवली (मरे), दमदम (पूरे), खड़गपुर, पंसकुरा (दपूरे), तम्बरम (दरे), तथा दादर, अंधेरी, विलेपार्ले तथा बोरिवल स्टेशन (परे) पर एस्कलेटर प्रदान किया गया।

पांच क्षेत्रीय रेलवे (मरे-5, पूरे-24, दपूरे-18, दरे-2 तथा परे-6) के 81 चयनित आदर्श स्टेशनों में से 55 पर विकलांग यात्रियों के लिए रेम्प भी प्रदान नहीं किया गया था।

इस प्रकार, भारतीय रेल स्टेशन पर अनिवार्य यात्री सुविधाओं के प्रावधान करने के लिए अपने स्वयं के दिशा-निर्देशों को लागू करने में विफल हुआ। प्राथमिक चिकित्सा कीट, व्हील चेयर, पर्याप्त संख्या में स्वच्छ शौचालय, प्लेटफॉर्म शेल्टर, विकलांग अनुकूल रेम्प/एस्कलेटर

²⁵ वडाला रोड, मंखुर्द, चेम्बूर (मरे-3 स्टेशन/9 प्लेटफॉर्म) बन्देल (पूरे-1 स्टेशन/1 प्लेटफॉर्म), अमृता (दपूरे-1 स्टेशन/2 प्लेटफॉर्म) महिम, बांद्रा, अंधेरी (परे-3 स्टेशन/4 प्लेटफॉर्म) तिरुवल्लूर, अवादी, विल्लीवक्कम, वेप्पमबडू, वेलाचेरी, तिरुवोडीयूर, तिरुवमीयूर, पट्टाबीरम, मूरे मार्केट काम्प्लेक्स, कोरडूर, एमबडूर, पेरम्बूर (दरे-12 स्टेशन/25 प्लेटफॉर्म)

आदि जैसी कुछ मूल सुविधाओं के अभाव ने यह दर्शाया कि रेलवे बोर्ड के दिशा-निर्देशों के क्रियान्वयन को करने के लिए प्रभावी मॉनीटरिंग तंत्र नहीं था।

रेल बजट, 2014 में जुलाई 2014 तक मुम्बई उपनगरीय नेटवर्क पर प्रथम एयर कंडीशन ईएमयू रक की शुरुआत की घोषणा की गई। मुम्बई क्षेत्र में 2 वर्षों की अवधि से अधिक 864 अतिरिक्त स्टेट आफ दी आर्ट ईएमयू के नियोजन की भी घोषणा की गई थी।

समीक्षा से पता चला कि मार्च 2015 तक एयर कंडीशन ईएमयू रक प्रस्तावित नहीं किए गए थे और मार्च 2015 तक 864 अतिरिक्त स्टेट-ऑफ-दी-आर्ट ईएमयू का नियोजन के प्रति 24 कोचो वाले केवल दो बोमबरडियर निर्मित रक प्राप्त किए गए हैं तथा 15 माह के विलम्ब के पश्चात चालू किए गए हैं।

3.2 उपनगरीय खंड में यात्रियों की सुरक्षा

मुम्बई में 2006 सीरियल बम विस्फोट के पश्चात अखिल भारतीय रेल के निर्धारित असुरक्षित स्टेशनों पर संस्थापन हेतु एक समेकित सुरक्षा तंत्र (आईएसएस) की अवधारणा की गई। तदनुसार, रेलवे बोर्ड ने सितम्बर 2008 में सात क्षेत्रीय रेलवे पर 76 उपनगरीय स्टेशनों सहित अखिल भारतीय रेल के 202 संवेदनशील स्टेशनों पर आईएसएस के क्रियान्वयन हेतु दिशा-निर्देश तथा तकनीकी विशिष्टताओं को वर्णित करने वाले निर्देश जारी किए। इसने एक इन्टरनेट प्रोटोकॉल आधारित सीसीटीवी सिस्टम, एस्सेस कंट्रोल, कार्मिक तथा बैगेज स्क्रीनिंग तंत्र, बम डिटेक्शन तथा डिस्पोजल तंत्र की परिकल्पना की।

153 चयनित उपनगरीय स्टेशनों पर अपनाए गए सुरक्षा उपायों से सम्बंधित अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि:

- रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित 76 उपनगरीय स्टेशनों में से चयनित 44 स्टेशनों की समीक्षा से पता चला कि 24 उपनगरीय स्टेशनों पर आईएसएस संस्थापित नहीं किया गया था जबकि 20 उपनगरीय स्टेशनों²⁶ (मरे-1, पूरे-2, दपूरे-2, दरे-5 तथा मेट्रो रेल, कोलकाता -10) पर आईएसएस को



एन्टी/एक्जिट केन्द्र में अंतर जहां मानवरहित डीएफएमडीज को मुम्बई सीएसटी (मरे) में प्रदान किया गया था।

²⁶ सीएसटी मुम्बई (मरे), सियालदह, हावडा (पूरे) खड़गपूर, मिदनापुर (दपूरे), चेन्नई इम्मोर, चेन्नई बीच, मम्बलम, तमबरम, तिरुवल्लूर (दरे), दमदम, एसप्लेनेडे, रबिन्द्र सदन, कालीघाट, रबिन्द्र सरोबर, जतिन दास पार्क, चांदनी चौक, सेन्ट्रल, बेलगछिया तथा पार्क स्ट्रीट (मेट्रो रेल, कोलकाता)

आंशिक रूप से संस्थापित किया गया था।

- ii. 92 स्टेशनों (पूरे-37, दमरे-15, दपूरे-17, दरे-19 तथा परे-04) पर सीसीटीवी प्रदान नहीं किया।
- iii. 118 चयनित स्टेशनों (मरे-14, पूरे-33, दमरे-15, दपूरे-14, दरे-22 तथा परे-20) में डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर (डीएफएमडी) प्रदान नहीं किए गए थे।
- iv. रेल सुरक्षा दल/सरकारी रेलवे पुलिस द्वारा मानव सहित “क्या मैं आपकी सहायता कर सकता हूँ बूथ” को पांच क्षेत्रीय रेलवे (मरे-2, पूरे-12, दमरे-15, दपूरे-17, दरे-19, परे-15 तथा मेट्रो रेल, कोलकाता -15) के 95 स्टेशनों पर प्रदान नहीं किया गया।

क्षेत्रीय रेलवे में सुरक्षा उपाय अर्थात् आईएसएस, सीसीटीवी, डीएफएमडी आदि के क्रियान्वयन की स्थिति से निम्नलिखित का पता चला:

मध्य रेल

समेकित सुरक्षा तंत्र अपनी अवधारणा के बाद आठ वर्ष बीत जाने पर भी केवल आंशिक रूप से लागू हुआ था। विभिन्न स्टेशनों पर संस्थापित डीएफएमडी को सुरक्षा कार्मिक द्वारा मॉनीटर नहीं किया गया। अधिकतर उपनगरीय स्टेशनों पर मौजूद कई अनाधिकृत/मानवरहित प्रवेश तथा निकास केन्द्रों के कारण डीएफएमडी के संस्थापन का उद्देश्य विफल हुआ। उसे ट्रेनों में यात्री सर्वेक्षण के निष्कर्ष द्वारा सुदृढ बनाया गया जिसमें स्टेशनों के 258 यात्रियों में से 175 तथा 302 यात्रियों में से 186 ने सुरक्षा तथा व्यवस्थाओं से असंतुष्टि व्यक्त की।

पूर्व रेल

चयनित स्टेशनों की संवीक्षा से पता चला कि हावड़ा, सीलदाह तथा सोनरपुर नामतः तीन प्रमुख टर्मिनल उपनगरीय स्टेशनों में सीसीटीवी प्रदान किया गया है (सरकारी रेल पुलिस द्वारा प्रदत्त)। सात स्टेशन (सीलदाह पर सरकारी रेल पुलिस के नियंत्रण के तहत एक को छोड़कर) पर डीएफएमडी मानवरहित नहीं था। अधिकतर उपनगरीय स्टेशनों पर मौजूद कई अनाधिकृत/मानवरहित प्रवेश तथा निकास केन्द्रों के कारण डीएफएमडी के संस्थापन का उद्देश्य विफल हुआ।

मेट्रो रेल, कोलकाता

नौ विभिन्न स्थानों पर सीसीटीवी कैमरा -आठ पेन टील्ट जूम कैमरे तथा 43 सी माउंट कैमरे को संस्थापित किया जाना था। हालांकि, सीसीटीवी कैमरे किसी भी स्थान पर संस्थापित नहीं किए गए थे। इसके अलावा, अधिकतर स्टेशनों पर मौजूद कई प्रवेश तथा निकास केन्द्रों के रूप में डीएफएमडी के संस्थापन का उद्देश्य विफल हुआ।

पश्चिम रेलवे

समेकित सुरक्षा तंत्र को आंशिक रूप से क्रियान्वित किया गया था। केवल चर्चगेट तथा बोरीवली नामतः दो स्टेशनों पर डीएफएमडी को संस्थापित किया गया जिसने अपने उद्देश्य को पूरा नहीं किया क्योंकि उन्हें सुरक्षा कार्मिक द्वारा मॉनीटर नहीं किया गया था तथा अधिकतर उपनगरीय स्टेशनों पर कई प्रवेश तथा निकास केन्द्र थे। बोरीवली स्टेशन पर डीएफएमडी को रेलवे अधिकारियों के साथ संयुक्त निरीक्षण के दिन तक गैर कार्यकारी पाया गया।



एन्टी/एक्जिट केन्द्र में अंतर जहां मानवरहित डीएफएमडीज को चर्चगेट (परे) में प्रदान किया गया

3.3 उपनगरीय खंड में महिला यात्रियों की सुरक्षा

पश्चिम रेलवे सुरक्षित तथा आरामदायक यात्रा के लिए वर्ष 1992 में महिला कम्प्यूटर के लिए विशेष ट्रेन (लेडिज स्पेशल) आरम्भ करने वाला पहला क्षेत्रीय रेलवे था। यह सुविधा सभी उपनगरीय ट्रेनों में महिलाओं के लिए विशेष रूप से आरक्षित। तथा।। श्रेणी कोचों की पहले से मौजूद सुविधा के साथ थी। मार्च 2015 तक, उपनगरीय खण्डों पर प्रतिदिन 31 लेडिज स्पेशल (मरे-8, पूरे-7, दमरे-2, दरे-6 तथा परे-8) चल रही है। लेडिज डिब्बे में सुरक्षा कार्मिक का नियोजन, महिला कम्प्यूटर के लिए समर्पित हेल्प लाइन तथा विद्युतीय निगरानी तंत्र जैसे विभिन्न उपायों का कार्यान्वयन उपनगरीय खण्डों पर सभी क्षेत्रीय रेलवे में एकसमान नहीं था क्योंकि यह पाया गया कि केवल मुम्बई उपनगरीय खण्ड पर विशेष रूप से महिला कम्प्यूटर के लिए एक समर्पित हेल्पलाइन की स्थापना की गई तथा उसे सक्रिय किया गया और पश्चिम रेलवे में सीसीटीवी को ट्रॉयल आधार पर महिला डिब्बों के अन्दर संस्थापित किया गया था।

समीक्षा अवधि के दौरान सरकारी रेल पुलिस तथा रेलवे सुरक्षा दल द्वारा प्रस्तुत रेलवे में महिलाओं के प्रति जुर्मों के डाटा ने 2186 मामले दर्शाए (मरे-1336, पूरे-390, दमरे-7, दपूरे-10, दरे-348, परे-49 तथा मेट्रो रेल, कोलकाता -46)।

3.4 जन शिकायतें

उपनगरीय रेलगाड़ी सेवाएं प्रमुख नगर के लोगों की दैनिक गतिविधियों में महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। उपनगरीय रेलगाड़ी सेवाओं की सुविधा/सामयिकता में अभाव तथा कार्यकारिणी में

कुछ बाधाएं इन सेवाओं को निर्भर लाखों लोगों को प्रभावित करती हैं तथा इसके परिणामस्वरूप अक्सर आंदोलन होते हैं। कई बार यह आंदोलन हिंसक हो जाते हैं जिसके परिणामस्वरूप रेलवे को हानि होती है। रेल प्रशासन द्वारा प्रदत्त सेवाओं से संबंधित शिकायतें और उपनगरीय प्रणाली में दक्षता हेतु सुझाव नियमित रूप से प्राप्त होते रहते हैं।

वाणिज्यिक विभाग के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि 2010-15 के दौरान, उपनगरीय सेवाओं के सम्बंध में 13260 शिकायतें प्राप्त हुई थी जैसाकि तालिका 21 में दिया गया है।

तालिका संख्या 21: शिकायतों की प्रकृति और संख्या

क्षेत्रीय रेलवे	स्टेशनों पर कमियां/खराब सुविधाएँ	ट्रेनों में सुविधाएँ	खानपान स्टॉल	अन्य	कुल
1	2	3	4	5	6
मरे	4422	200	323	2055	7000
पूरे	681	150	84	65	980
दमरे	0	0	0	323	323
दपूरे	58	53	44	62	217
दरे	539	105	45	281	970
परे	312	566	106	2437	3421
एमआर, कोलकाता	175	82	0	92	349
कुल	6187	1156	602	5315	13260

स्त्रोत: संबंधित क्षेत्रीय रेलवे अनुरक्षित अभिलेख

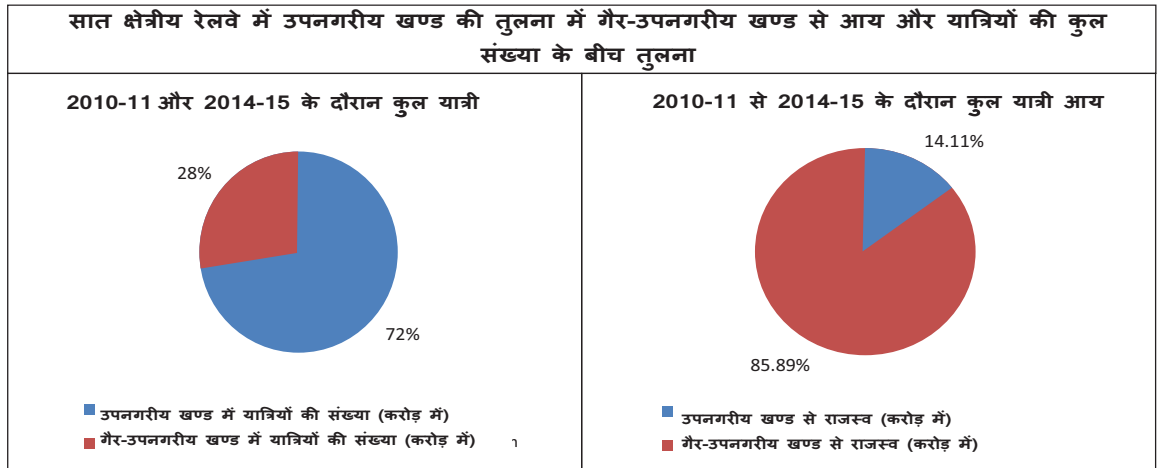
इसके अतिरिक्त, 2010-15 के दौरान रिपोर्टेड लोक आन्दोलन के 348 मामलों (मरे-28, पूरे-218, दमरे-8, दपूरे-12, दरे-65 और परे-17) में से 125 (मरे-16, पूरे-86, दमरे-8, दरे-7 और परे-8) उपनगरीय ट्रेन सेवाओं से संबंधित मुद्दों के कारण थे। उपनगरीय खण्ड में लोक आन्दोलन के कारण रेल संपत्ति की ₹ 57.19 लाख की हानि का मूल्यांकन किया गया था (मरे- ₹ 48.50 लाख, पूरे- ₹ 4.34 लाख, दमरे- ₹ 3.99 लाख और दरे- ₹ 0.36 लाख)।

मरे, पूरे और परे में प्राप्त शिकायतों की अधिकतर संख्या इस तथ्य को दर्शाती हैं कि भारतीय रेल उपनगरीय यात्रियों को अपेक्षित सुविधाएँ प्रदान करने में विफल रही जिसके कारण सेवाओं से असंतोष बढ़ा और लोक आन्दोलन हुआ।

अध्याय 4: उपनगरीय रेल सेवा का वित्तीय निष्पादन

लेखापरीक्षा उद्देश्य 3: उपनगरीय रेल सेवा के पूर्ण वित्तीय निष्पादन के सुधार में दक्षता का आकलन

2010-15 के दौरान उपनगरीय ट्रेनों ने सात क्षेत्रीय रेलवे के 2225 करोड़ यात्रियों को यात्रा करवाई, जो समान अवधि के दौरान यात्रा करने वाले कुल यात्रियों (3054 करोड़) का करीब 72 प्रतिशत है। अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि 2010-15 के दौरान यात्रियों की संख्या में लगभग 5.62 प्रतिशत की वृद्धि थी जिसके परिणामस्वरूप 2010-11 के दौरान ₹ 1851 करोड़ से 2014-15 के दौरान ₹ 2493 करोड़ के राजस्व की वृद्धि हुई अर्थात् आय में 35 प्रतिशत की वृद्धि।



समीक्षा अवधि ने सात क्षेत्रीय रेलवे में उपनगरीय खण्ड से आय और यात्रा करने वाले यात्रियों की कुल स्थिति की साकारात्मक प्रवृत्ति दर्शाई। तथापि, समीक्षा अवधि के दौरान उपनगरीय प्रणाली के पूर्व वर्ष हेतु आंकड़ों की तुलना में यात्रा करने वाले यात्रियों में वृद्धि देखी गई थी जैसे नीचे तालिका 22 में दर्शाया गया है:

तालिका संख्या 22: यात्रियों और राजस्व में वृद्धि की प्रवृत्ति

वर्ष	मरे, पूरे, दपूरे, दमरे, दरे, परे और मैट्रो रेल कोलकाता में यात्रियों की संख्या (करोड़ में)		यात्री राजस्व (₹करोड़ में)	
	उपनगरीय खण्ड	पूर्व वर्ष की तुलना में वृद्धि (प्रतिशत में)	उपनगरीय खण्ड	पूर्व वर्ष की तुलना में वृद्धि (प्रतिशत में)
2010-11	426	5.19	1851	5.47
2011-12	443	3.99	1940	4.80
2012-13	451	1.81	2022	4.23
2013-14	455	0.89	2261	11.82
2014-15	450	-1.09	2493	10.26

स्त्रोत : संबंधित वर्ष की भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकीय विवरण संख्या 12

इस प्रकार, समीक्षा अवधि- के दौरान उपनगरीय यात्री यातायात में वृद्धि की घटती प्रवृत्ति देखी गई जो आगे 2014-15 के दौरान 1.01 प्रतिशत नाकारात्मक हो गई। तथापि 2010-15 की अवधि के दौरान उपनगरीय सेवाओं से आय में 4.23 और 11.82 प्रतिशत के बीच की वृद्धि थी।

4.1 परिचालन लागत की तुलना में आय

उपनगरीय रेल सेवा के कारण राजस्व की बढ़ती हानि को ध्यान में रखते हुए, रेलवे की स्थाई समिति ने, अपनी 34वीं रिपोर्ट में (अक्टूबर 2007) उपनगरीय खण्डों के वित्तीय परिणामों में सुधार के लिये समयबद्ध तरीके से उपायों के प्रभावी क्रियान्वयन की सिफारिश की। रेल मंत्रालय द्वारा योजनाबद्ध उपायों में अन्य बातों के साथ-साथ रैक की लंबाई बढ़ाने, मुंबई क्षेत्र में एसी/डीसी ट्रेक्शन में परिवर्तन, भूमि का वाणिज्यिक उपयोग, बिना टिकट यात्रा करने से यात्रियों को रोकने के लिये टिकट चेकिंग में सुधार शामिल था।

उपनगरीय खण्डों में यात्रा करने वाले यात्रियों से आय से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि 2010-15 के दौरान किसी भी क्षेत्रीय रेलवे में परिचालन हानि में कोई कमी नहीं थी जैसा नीचे तालिका 23 में दर्शाया गया है:

तालिका संख्या 23: उपनगरीय खण्ड में राजस्व हानि (₹ करोड़ में)

क्षेत्रीय रेलवे	वर्ष					कुल
	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	
मरे	525	571	727	862	उपलब्ध नहीं	2685
पूरे	1171	1308	1554	1802	उपलब्ध नहीं	5835
दमरे	36	52	61	66	80	295
दपूरे	281	316	381	382	414	1774
दरे	277	304	316	371	उपलब्ध नहीं	1268
परे	100	89	129	250	उपलब्ध नहीं	568
एमआर कोलकाता	129	225	259	294	299	1206
कुल	2519	2865	3427	4027	793	13631

स्त्रोत: संबंधित वर्ष का वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

इसके अतिरिक्त, यह देखा गया कि समीक्षा अवधि के दौरान यात्री आय में वृद्धि बढ़ती परिचालन लागत के अनुरूप नहीं थी जिसके परिणामस्वरूप इस खण्ड से ₹13,631 करोड़ की हानि हुई (इसमें 2014-15 के लिये मरे, पूरे, दरे और परे की हानि शामिल नहीं है) जैसा नीचे तालिका 24 में विवरण है:

तालिका संख्या 24: उपनगरीय खण्ड के परिचालन अनुपात की तुलना में क्षेत्रीय रेलवे और उपनगरीय खण्ड से राजस्व हानि (₹ करोड़ में)

वर्ष	विवरण	मरे	पूरे	दमरे	दपूरे	दरे	परे	मेरे, कोलकाता
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2010-11	राजस्व हानि-(ए)	525	1171	36	281	277	100	129
	उपनगरीय नेटवर्क का परिचालन अनुपात- (बी)	176.07	424.09	324.81	705.71	318.18	116.81	224.75
	क्षेत्रीय रेलवे का परिचालन अनुपात (सी)	107.31	178.52	85.76	66.98	135.55	97.96	226.35
2011-12	ए	571	1308	52	316	304	89	225
	बी	180.23	449.48	345.95	744.74	308.94	114.01	309.54
	सी	105.68	182.10	85.90	72.24	122.58	94.61	310.89
2012-13	ए	727	1554	61	381	316	129	259
	बी	201.27	516.02	312.76	750.48	309.16	119.07	328.27
	सी	97.82	178.86	79.63	70.50	130.59	89.84	328.26
2013-14	ए	862	1802	66	382	371	250	294
	बी	214.62	537.60	300.70	511.27	304.82	133.29	302.62
	सी	100.23	176.76	84.13	72.54	132.48	91.74	302.63
2014-15	ए	*	*	80	414	*	*	299
	बी	*	*	385.34	488.61	*	*	253.69
	सी	*	*	*	*	128.98	86.51	253.69
कुल राजस्व हानि		2685	5835	295	1774	1268	568	12056

*नोट: - 2014-15 की अवधि के आंकड़े मरे, पूरे, दरे और परे द्वारा प्रस्तुत नहीं किये गये थे।

स्त्रोत : संबंधित वर्ष का वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

सभी क्षेत्रीय रेलवे में उपनगरीय स्टेशनों पर परिचालन अनुपात समीक्षा अवधि के दौरान 100 प्रतिशत से अधिक था जो दर्शाता है कि इस खण्ड से सकल राजस्व सकल परिचालन व्यय से काफी कम था। मरे और परे में, उपनगरीय खण्ड के परिचालन से समीक्षा अवधि के दौरान पूर्व वर्ष में बढ़ती प्रवृत्ति का पता चला जो घटता राजस्व और बढ़ती परिचालन लागत दर्शाता है।

संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के परिचालन अनुपात के संदर्भ में उपनगरीय खण्ड के परिचालन अनुपात की तुलना से पता चला कि;

- पूरे में, उपनगरीय खण्ड के परिचालन अनुपात ने घटते राजस्व और बढ़ती परिचालन लागत के कारण समीक्षा अवधि के दौरान पूर्व वर्षों में बढ़ती प्रवृत्ति दर्शाई। उपनगरीय खण्ड का परिचालन अनुपात 2010-11 में 2.4 गुना से 2014-15 में 3.04 गुना प्रत्येक वर्ष धीरे-धीरे बढ़ा।
- दपूरे के उपनगरीय खण्ड का परिचालन अनुपात 2010-11 और 2011-12 के दौरान अपने क्षेत्रीय रेलवे के परिचालन अनुपात से 10 गुना था, यह 2012-13 में 11 गुना बढ़ा और बाद में 2013-14 में 7 गुना तक कम हुआ जो अपनी परिचालन लागत में सुधार की ओर इशारा करता है।
- दमरे में, यह अनुपात समीक्षा अवधि के दौरान अपनी क्षेत्रीय रेलवे के परिचालन अनुपात से लगातार 4 गुना अधिक बना रहा।

इस प्रकार, भारतीय रेल उपनगरीय सेवा के संबंध में परिचालन हानियों को कम करने के लिए प्रभावी उपाय अपनाने में विफल रहा है जिसने पूर्ण रूप से क्षेत्रीय रेलवे के परिचालन को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया था।

उपनगरीय रेल सेवाओं में हानि को कम करने के लिये टिकट की चैकिंग में सुधार के संबंध में, देखा गया कि 40 लाख यात्री 2012-15 के दौरान बिना टिकट यात्रा करते पकड़े गये और ₹ 127 करोड़ तक का जुर्माना लगाया गया था जैसा तालिका 25 में दर्शाया गया है।

तालिका संख्या 25: बिना टिकट यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या और वसूल किया गया जुर्माना

क्षेत्रीय रेलवे	उपनगरीय स्टेशनों की कुल संख्या	बिना टिकट यात्रा कर रहे यात्रियों की संख्या	वसूल किया गया जुर्माना (₹ करोड़ में)
1	2	3	4
मरे	76	1127675	37
पूरे	284	1492800	42
दमरे	21	66254	2
दपूरे	52	584648	25
दरे	85	72074	2
परे	36	642053	19
मेरे, कोकाता	24	5289	0.14
कुल	578	3990793	127.14

स्त्रोत: संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेख

4.2 ऊर्जा दक्ष ईएमयू का विकास

रेल बजट 2013 में यह घोषणा की गई थी कि ऊर्जा दक्ष विद्युत इंजनों और विद्युत की बहु इकाइयों को पीरनियोजित किया जायेगा। समीक्षा से पता लगता है कि ऊर्जा दस सीमन्स मेक ईएयू रेकों को मरे और परे में परिनियोजित किया गया था।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में बताया (अप्रैल 2016) कि 2014-15 और 2015-16 के दौरान मुम्बई क्षेत्र में 372 ऊर्जा दक्ष कोचों को यात्री सेवाओं में सम्मिलित किया गया है। शेष 492 कोचों को 2016-17 में सम्मिलित किया जायेगा।

तथापि, रेलवे बोर्ड ने इन कोचों की शरूवात करने के परिणामस्वरूप वित्तीय प्रभाव के सहित ऊर्जा की बचत के संबंध में आँकड़े उपलब्ध नहीं कराया है।

4.3 उपनगरीय किराया संरचना

रेलवे पर स्थायी समिति, ने अपनी 34वीं रिपोर्ट में (अक्टूबर 2007) उपनगरीय और मेट्रो रेल पर अनुशंसा की कि जनता यात्रा पर अतिरिक्त वित्तीय भार डाले बिना ब्रेक-इवन को सुनिश्चित करने के लिए उपयुक्त कदम उठाये जायेगे।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चलता है कि भारतीय रेल सम्मेलन एसोसिएशन के कोचिंग टैरिफ के अनुसार (सं. 26 भाग II) जनवरी 2013 से पूर्व, उपनगरीय यात्री सेवाओं का किराया गैर-उपनगरीय खण्ड के लिए किराये के अनुपात में अधिक है। 22 जनवरी 2013 से प्रभावी ₹5, रूपयों के अगले उच्च एकाधित के लिए किराये के पूर्णांकन करने के कारण, वास्तव में उपनगरीय और गैर उपनगरीय खण्ड के मध्य किराये में कोई भिन्नता नहीं थी। तथापि, उपनगरीय किराया सीजन टिकट के माध्यम से भारी सबसिडी लाने से सीजन टिकट पर यात्रा करने वाले यात्रियों के रूप में बढ़ते घाटे के कारण कुल उपनगरीय खण्डों पर कुल यात्रियों को 65 प्रतिशत के हिसाब से प्रभारित किराये में हानि हुई। जबकि गैर-उपनगरीय खण्ड पर सीजन टिकट पर यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए भी सार्थक नहीं हैं।

4.4 निष्कर्ष

उपनगरीय रेल सेवाएँ सात जोनल रेलवे के द्वारा उपलब्ध की गई हैं। 578 उपनगरीय स्टेशनों से प्रति वर्ष लगभग 445 करोड़ यात्रियों की सेवा की जा रही है। लेखापरीक्षा में देखा गया कि भारतीय रेल ने कमियों के संबंध में पर्याप्त और प्रभावी उपाय नहीं किये थे। उपनगरीय सेवाएं उपनगरीय स्टेशनों के द्वारा प्रहस्तित यात्रियों की मात्रा के अनुरूप नहीं थी। यह पाया गया कि 2010-15 के दौरान यात्रा किये हुए यात्रियों की संख्या कोचों का ले जाने की क्षमता से बहुत अधिक थी। इसके अतिरिक्त ट्रेक के अनुरक्षण में कमी, सिग्नल की विफलता ईकाई क्षीत/ईकाई की कमी इत्यादि के कारण सेवाओं को रद्द करने के अतिरिक्त

क्षमता बाध्यताओं को भी जोड़ा गया था। कोचों में भीड़ के परिणामस्वरूप चलती रेलगाड़ियों से गिरने के कारण मरने वाले यात्रीय (4885 यात्री) मरे, पूरे और परे में बहुत अधिक थे।

यद्यपि रेलवे बोर्ड के लक्ष्य के अनुसार उपनगरीय रेल सेवाओं की समयबद्धता अनुरक्षित की गयी थी, फिर भी 2010-15 की अवधि की समीक्षा के दौरान मरे और दरे में गिरावट की प्रवृत्ति प्रदर्शित की गयी थी। गति प्रतिबंध गाड़ियों के लम्बे समय तक चलने से हुई। यह पाया गया कि भारतीय रेलवे के उपनगरीय खण्डों पर स्थायी गति प्रतिबंध 384 से (2010-11) से 402 (2014-15) बढ़ा हुआ था। गति प्रतिबंध लगाने का मुख्य कारण खराब ट्रैक स्थितियाँ, समपारों की मौजूदगी, कमजोर पुल और ट्रैको को साथ अतिक्रमण थे। भारतीय रेल गति प्रतिबंध को वापस लेने के लिए प्रभावी उपचारत्मक उपायों को आरम्भ करने में विफल रहा।

सम्बन्धित जोनल रेलवे उपनगरीय खण्डों पर ट्रैक संबंधी कार्यों के लक्ष्य को प्राप्त नहीं कर सका जो प्रतिकूल रूप से समय की पाबंदी और उपनगरीय रेल सेवा के सुरक्षित संचालन को प्रभावित कर रहा है। नए इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट (ईएमयू) रेकों के चालू करने में देरी के कारण आवधिक मरम्मत में देरी, और रेकों की लगातार खराब संयोजन से कार्यशालाओं में कोचों की असामान्य अवरोधन के कारण सेवाओं की उवलब्धता प्रभावित हुई थी। उपनगरीय सेवाओं के सुधार के लिए बजट में भाषण में घोषित सुधार उपाय अपनाये नहीं गये थे।

नियत मुलभूत सुविधाएँ जैसे-फस्ट ऐड किट, व्हील चेयर, स्वच्छ शौचालयों की पर्याप्त संख्या, प्लेटफार्म शैलटर, निष्क्रिय अनुकूल रैंप/एस्केलेटर इत्यादि का आभाव दर्शाता है कि रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों के कार्यान्वयन को लागू करने की जगह में प्रभावी निगरानी तन्त्र स्थापित नहीं था। एकीकृत सुरक्षा प्रणाली 2006 में इसके अवधारण में लाये जाने के आठ वर्ष बाद में आंशिक रूप से कार्यान्वित की गयी थी। मेटल डीडेक्टर विभिन्न स्टेशनों पर संस्थापित किये गये थे जिन पर सुरक्षा कार्मिकों द्वारा नजर नहीं रखी गयी थी।

सभी जोनल रेलवे पर उपनगरीय स्टेशनों का परिचालन अनुपात समीक्षा की अवधि के दौरान 100 प्रतिशत से अधिक था जिसका अर्थ है कि 2010-15 के दौरान उनके कार्य का व्यय उनकी यातायात अर्जनों की तुलना में अधिक था।

यद्यपि उपनगरीय रेल सेवा यात्री यातायात का महत्वपूर्ण भाग है, फिर भी इस भाग में सुधार के लिए किसी पृथक बजट आवंटन के विभाजन में कोई पृथक संगठनात्मक ढांचा नहीं था।

4.5 सिफारिशें

भारतीय रेलवे द्वारा कार्यान्वयन के लिए निम्नलिखित सिफारिशों का सुझाव दिया जाता है

- i. *इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट (ईएमयू) रेकों की वहन क्षमता के संवर्धन, उपनगरीय रेल सेवा की आवृत्ति में वृद्धि और सामयिकता अनुरक्षित करते हुए समय सारणी के*

अनुसार रेल सेवा के परिचालन में प्रभावी कार्रवाई से भीड़ और दुर्घटना से मृत्यु से बचा जा सकता है।

- ii. लेवल क्रॉसिंगों की समाप्ति, गति अवरोधों को हटाने, अतिक्रमण हटाने, विशेष रूप से सुरक्षा जोन में, नई कोचें प्रारंभ करना, पुराने रोलिंग स्टॉक के प्रतिस्थापन इत्यादि जैसे क्षमता संवर्धन से संबंधित शीघ्रता से निपटाए जाने वाले कार्य किए जा सकते हैं।
- iii. सुरक्षा उपाय जैसे प्लेटफार्म ऊंचा करना, ट्रेकों के बीच फेंसिंग ताकि मृत्यु इत्यादि से बचा जा सके के अलावा समयबाधित तरीके से स्टेशनों पर अपेक्षित यात्री सुविधाओं को प्राथमिकता दी जा सकती है।
- iv. सभी चिन्हित संवेदनशील स्टेशनों पर एकीकृत सुरक्षा प्रणाली (आईएसएस) का शीघ्र कार्यान्वयन और अन्य अनिवार्य सुरक्षा उपाय प्रदान करना जैसे क्लोज सर्किट टेलिविजन (सीसीटीवी), डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर (डीएमएमडी) और प्राथमिकता के आधार पर महत्वपूर्ण स्टेशनों पर अप्राधिकृत प्रवेश से बचाव किया जा सकता है।
- v. उपनगरीय रेल सेवा की परिचालनात्मक लागत को न्यूनतम करने के लिए क्षेत्र की पहचान और उपनगरीय किरायों के यौक्तिकीकरण के माध्यम से राजस्व सृजित किया जा सकता है।
- vi. उपनगरीय रेल सेवा के लिए एक पृथक संगठनात्मक ढांचा स्थापित करना ताकि संबंधित क्षेत्रों में संगठनात्मक दक्षता में वृद्धि हो सके।

बलविन्द्र

(बलविन्द्र सिंह)

उप नियंत्रक महालेखापरीक्षक

नई दिल्ली

दिनांक: 1 जून 2016

प्रतिहस्ताक्षरित

शशि कान्त शर्मा

(शशि कान्त शर्मा)

भारत के नियंत्रक- महालेखापरीक्षक

नई दिल्ली

दिनांक: 2 जून 2016