

कैग की रिपोर्ट का सारांश

भारतीय रेलवे की उपनगरीय रेल सेवाएं

- भारत के नियंत्रक और महालेखा परीक्षक (कैग) ने 26 जुलाई, 2016 को भारतीय रेलवे की उपनगरीय रेल सेवाओं की स्थिति पर अपनी रिपोर्ट सौंपी। यह रिपोर्ट वर्ष 2010-11 और 2014-15 के बीच की है। उपनगरीय रेल सेवाएं वे यात्री रेल सेवाएं होती हैं जो 150 किलोमीटर तक की छोटी दूरी तय करती हैं। इन रेलों के माध्यम से शहरों के भीतर और उपनगरों में यात्रियों की सुविधाजनक आवाजाही संभव होती है। 1,763 किलोमीटर में फैली उपनगरीय रेल सेवाएं सात रेल क्षेत्रों (जोन्स) में उपलब्ध हैं और मुंबई, कोलकाता, चेन्नई और सिकंदराबाद शहरों में सेवाएं प्रदान करती हैं। ऑडिट रिपोर्ट के मुख्य निष्कर्ष और सुझाव निम्नलिखित हैं:
- उपनगरीय रेलवे में यात्रियों का ट्रैफिक :** हालांकि वर्ष 2010-11 और 2014-15 के दौरान सात रेलव जोन्स में उपनगरीय यात्रियों की हिस्सेदारी कुल यात्रियों का 73% थी, उनसे होने वाली आय कुल आय का केवल 14% थी। वर्ष 2014-15 में पूर्वी एवं दक्षिणी रेलवे और कोलकाता मेट्रो रेल अपने ट्रैफिक लक्ष्य पूरे नहीं कर पाए। इसके अतिरिक्त 2014-15 में कुल यात्रियों की संख्या भी पिछले वर्ष की तुलना में 1% कम रही।
- दुर्घटनाएं :** जनवरी 2010 और दिसंबर 2014 के बीच हुई दुर्घटनाओं में मरने वालों की दर्ज संख्या 33,445 थी। इन दुर्घटनाओं में (i) 19,868 मौतें (59%) रेल की पटरियां पार करने के दौरान हुईं और (ii) 4,885 मौतें (15%) चलती ट्रेनों से गिरने के कारण हुईं। लगभग 53% मौतें (17,638) मुंबई उपनगरीय खंड में हुईं। इसके अतिरिक्त चलती ट्रेनों से गिरने के कारण होने वाली 82% मौतें (4,002) भी मुंबई खंड में हुईं। यह भी पाया गया कि इन स्टेशनों में से अनेक में दुर्घटनाग्रस्त लोगों के लिए मेडिकल सुविधाएं पर्याप्त नहीं थीं। दुर्घटनाओं में होने वाली मौतों की संख्या को कम करने के लिए कैग ने निम्नलिखित सुझाव दिए : (i) ट्रेनों की वहन क्षमता (कैरींग कैपेसिटी) में वृद्धि, (ii) ट्रेनों की फ्रीक्वेंसी में वृद्धि और (iii) ट्रेनों की आवाजाही समय पर करना। कैग ने यह सुझाव भी दिया कि रेलवे को कुछ सुरक्षा उपाय करने चाहिए जैसे प्लेटफॉर्म की ऊंचाई बढ़ाना और दुर्घटनाओं में होने वाली मौतों को कम करने के लिए ट्रैक्स के बीच फेंसिंग करना।
- गति संबंधी अवरोध :** ट्रेनों की गति निम्नलिखित कारणों से बाधित होती है (i) ट्रैक, प्वाइंट्स और क्रॉसिंग की खराब स्थिति, (ii) ट्रैकों के आस-पास अतिक्रमण, और (iii) कमजोर पुल। कैग ने यह भी पाया कि भारतीय रेलवे ने इन समस्याओं को दूर करने के लिए प्रभावी उपाय नहीं किए। उसने सुझाव दिया कि रेलवे की क्षमता को बढ़ाने के लिए निम्नलिखित कार्य शीघ्रता से पूरे किए जाने चाहिए : (i) गति अवरोधों को हटाना, (ii) अतिक्रमण को हटाना, और (iii) पुराने रोलिंग स्टॉक (वैगन, लोकोमोटिव) को बदलना।
- लक्ष्य जो हासिल नहीं हुए :** ऑडिट रिपोर्ट में कहा गया है कि रेलवे प्रशासन ट्रैक प्रबंधन से जुड़ी चालू परियोजनाओं का निरीक्षण नहीं कर रहा। इससे ट्रैक प्रबंधन में कमियां आई हैं। परिणामस्वरूप उपनगरीय सेवाओं के सुरक्षित संचालन पर असर हुआ है और समय पर आवाजाही भी प्रभावित हुई है। मार्च, 2015 तक पांच रेलवे जोन्स (मध्य, पूर्वी, दक्षिणी, पश्चिमी और कोलकाता मेट्रो) में 743 परियोजनाएं चालू थीं। ऑडिट रिपोर्ट में निम्नलिखित पाया गया : (i) 106 परियोजनाओं में एक से 69 महीनों के बीच का अतिरिक्त समय लगा, और (ii) 54 परियोजनाओं की लागत में 56 करोड़ रुपए अतिरिक्त व्यय हुए। इसके अतिरिक्त रेलवे लेवल क्रॉसिंग को खत्म करने के अपने लक्ष्य को पूरा नहीं कर पाया। कैग ने सुझाव दिया कि रेलवे को लेवल क्रॉसिंग को खत्म करने से संबंधित अपनी परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करना चाहिए।
- स्टेशनों पर सुविधाएं :** ऑडिट रिपोर्ट में उपनगरीय स्टेशनों में निम्नलिखित कमियां दर्शाई गईं : (i) बुकिंग काउंटरों की

कमी, (ii) शौचालयों का अभाव, और (iii) अपेक्षित आकार के फुटओवर ब्रिज का अभाव। रिपोर्ट में सुझाव दिया गया कि यात्रियों को प्राथमिकता के आधार पर समयबद्ध तरीके से सुविधाएं प्रदान की जाएं। रिपोर्ट में यह सुझाव भी दिया गया कि सभी चिन्हित संवेदनशील स्टेशनों पर एकीकृत सुरक्षा प्रणाली को शीघ्र लागू किया जाए और महत्वपूर्ण स्टेशनों पर अनाधिकृत प्रवेश को रोकने जैसे अनिवार्य सुरक्षा उपाय प्रदान किए जाएं। एकीकृत सुरक्षा प्रणालियों में क्लोज सर्किट टेलीविजन, डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर इत्यादि शामिल हैं।

- **परिचालन लागत** : ऑडिट रिपोर्ट में पाया गया कि 2010 और 2015 के बीच किसी भी जोनल रेलवे के घाटे में कमी नहीं आई। रिपोर्ट में सुझाव दिया गया कि उपनगरीय ट्रेनों की परिचालन लागत को कम करने वाले क्षेत्रों को चिन्हित किया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त उपनगरीय ट्रेनों के किरायों को युक्तिसंगत बनाकर राजस्व अर्जित किया जा सकता है। रिपोर्ट में उपनगरीय रेल सेवाओं के लिए एक अलग संगठनात्मक ढांचा स्थापित करने का सुझाव भी दिया गया जिससे संबंधित क्षेत्रों की संगठनात्मक क्षमता बढ़ाई जा सके।

अस्वीकरण: प्रस्तुत रिपोर्ट आपके समक्ष सूचना प्रदान करने के लिए प्रस्तुत की गई है। पीआरएस लेजिस्लेटिव रिसर्च "पीआरएस" की स्वीकृति के साथ इस रिपोर्ट का पूर्ण रूपेण या आंशिक रूप से गैर व्यावसायिक उद्देश्य के लिए पुनःप्रयोग या पुनर्वितरण किया जा सकता है। रिपोर्ट में प्रस्तुत विचार के लिए अंततः लेखक या लेखिका उत्तरदायी हैं। यद्यपि पीआरएस विश्वसनीय और व्यापक सूचना का प्रयोग करने का हर संभव प्रयास करता है किंतु पीआरएस दावा नहीं करता कि प्रस्तुत रिपोर्ट की सामग्री सही या पूर्ण है। पीआरएस एक स्वतंत्र, अलाभकारी समूह है। रिपोर्ट को इसे प्राप्त करने वाले व्यक्तियों के उद्देश्यों अथवा विचारों से निरपेक्ष होकर तैयार किया गया है। यह सारांश मूल रूप से अंग्रेजी में तैयार किया गया था। हिंदी रूपांतरण में किसी भी प्रकार की अस्पष्टता की स्थिति में अंग्रेजी के मूल सारांश से इसकी पुष्टि की जा सकती है।