

विहंगावलोकन

इस प्रतिवेदन के चार अध्याय हैं जिनमें वर्ष 2011-12 में किए गए तीन विषयक अध्ययनों तथा एक निष्पादन लेखापरीक्षा के लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं। इसमें शामिल किए गए विषय भारतीय रेलवे के वाणिज्यिक, संचालन, इंजीनियरिंग, संकेतन एवं दूरसंचार, यांत्रिकी और चिकित्सा विभागों से सम्बन्धित हैं।

अध्याय 1 भारतीय रेलवे में वाणिज्यिक प्रचार (वाणिज्यिक एवं संचालन)

इस अध्याय में स्टेशनों, गाड़ियों और लेवल क्रॉसिंग्स पर राजस्व आय को बढ़ाने के लिए विज्ञापन मीडिया की क्षमताओं का लाभ उठाने में जोनल रेलवे के निष्पादन के मूल्यांकन हेतु सभी जोनल रेलवे में किए गए 'भारतीय रेल में वाणिज्यिक प्रचार' पर किए गए विषयक अध्ययन पर लेखापरीक्षा निष्कर्ष सम्मिलित हैं। लेखापरीक्षा ने देखा कि मंत्रालय मांग संभाव्य का समुचित निर्धारण सुनिश्चित करने में विफल रहा। निर्धारित लक्ष्य मंत्रालय द्वारा संचालित किए जा रहे थे। बाजार क्षमता के ज्ञान के अभाव के परिणामस्वरूप जोनल रेलवे द्वारा दी गई विज्ञापन निविदाओं की कम प्रतिक्रियाएं प्राप्त हुईं। विभिन्न परिस्मृति श्रेणियों में असमान अर्जन भी पाया गया था। रेलवे टिकटों, आरक्षण फार्मों/चाटों आदि जैसी परिस्मृतियों की तुलना में वाणिज्यिक प्रचार के लिए स्टेशनों/ गाड़ियों का सक्रिय रूप से अधिक उपयोग किया गया था। कमजोर ठेका प्रबन्धन के कारण ठेका अवधि की समाप्ति के बाद भी अनधिकृत प्रदर्शन हुए जिनमें लाइसेंस शुल्क के बकाया का उच्च जोखिम था।

अध्याय 2 उच्च घनत्व मार्ग (इंजीनियरिंग) पर लाइन क्षमता संवर्धन कार्य का कार्यान्वयन

इस अध्याय में 'उच्च घनत्व नेटवर्क (एचडीएन) मार्गों पर लाइन क्षमता संवर्धन कार्यों के कार्यान्वयन' पर विषयक अध्ययन के लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं। रेलवे बोर्ड ने चार महानगरों, उनके विकर्णों और दिल्ली-गुवाहाटी मार्ग को जोड़ने वाले सात एचडीएन मार्गों को चिन्हित किया और एक रूटीन खण्डवार दृष्टिकोण के बजाय एक मार्गवार एकीकृत दृष्टिकोण का प्रयोग करते हुए लाइन क्षमता संवर्धन कार्य को उच्च प्राथमिकता पर निष्पादित करने के लिए एक 'ब्लू-प्रिंट' विकसित किया (2007-2008)। थोक माल यातायात के लिए तीन महत्वपूर्ण एचडीएन मार्गों (एचडीएन 3 के दिल्ली मथुरा खण्ड सहित सं० 2, 5 और 7) की लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि 'ब्लू प्रिंट' अधूरा था क्योंकि इसमें प्राथमिकता पर निष्पादन के लिए सभी लाइन क्षमता संवर्धन कार्यों को व्यापक रूप से कवर नहीं किया गया था। कार्यों को पहचानने में एक एकीकृत दृष्टिकोण नहीं अपनाया गया और स्वचालित ब्लाक संकेतकों और रेलवे विद्युतीकरण के प्रावधान के लिए काफी अन्तराल मौजूद थे। यद्यपि, स्वर्णिम चतुर्भुज मार्गों के भागों पर थ्रुपुट को बढ़ाने के लिए स्वचालित ब्लाक संकेतकों के प्रतिष्ठापन को महत्वपूर्ण माना गया था, तथापि एचडीएन मार्गों के अधिकतर भागों को उनके प्रतिष्ठापन हेतु चिन्हित नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, लाइन क्षमता संवर्धन कार्यों को प्राथमिकता/फास्ट ट्रैक संस्वीकृति हेतु कोई नीति मौजूद नहीं थी। चिन्हित कार्यों के निष्पादन के लिए नियोजन, संस्वीकृति और निधियन हेतु एकीकृत दृष्टिकोण न अपनाने के कारण कार्य की प्रगति

असमान थी और दोहरी लाइन, रेलवे विद्युतीकरण और स्वचालित ब्लाक संकेतकों के प्रावधान के संबंध में एचडीएन मार्गों पर अन्तराल और असम्बद्धताएं मौजूद थी। कार्यों की धीमी प्रगति के साथ-साथ भारी मात्रा में निधियों का अभ्यर्पण/विपथन हुआ। इसके अतिरिक्त, दिल्ली क्षेत्र में प्रवेश के दौरान यातायात के संकुचन को कम नहीं किया जा सका क्योंकि व्यस्त दिल्ली-पलवल खण्ड पर चिन्हित चौथी, पांचवीं और छठी लाईनों के अंश के प्रावधान के लिए निष्पादन एजेंसियों, कार्यों के कार्यक्षेत्र में बदलाव और अन्य स्थल समस्याओं में परिवर्तन के कारण लाइन क्षमता संवर्धन कार्य अधूरे रहे।

अध्याय 3 भारतीय रेलवे में संकेतन परिसम्पत्तियों की निष्पादन दक्षता (संकेतन और दूरसंचार)

आधुनिक संकेतन प्रणाली सुरक्षित और विश्वसनीय गाड़ी प्रचालन और मौजूदा लाइन क्षमता का अधिकतम उपयोग बढ़ाने में मुख्य भूमिका अदा करती है। एक अध्ययन संकेतन परिसम्पत्तियों की निष्पादन दक्षता का मूल्यांकन करने के लिए किया गया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि संकेत आपतन की निगरानी के लिए मुख्य निष्पादन सूचक केवल छह जोन में सहनीय सीमा में था। संकेत और दूरसंचार (एस एंड टी) उपस्कर के कार्यभार को मापने के लिए चार दशकों तक मूल यूनिटों का संशोधन नहीं किया गया था जिसके परिणामस्वरूप जोनल रेलवे द्वारा नए प्रारम्भ किए गए एस एंड टी उपस्करों के संबंध में अलग-अलग यूनिट और मापदण्ड अपनाए गए थे। इसके अतिरिक्त, संकेतन उपस्कर के निष्पादन का निर्धारण करने के लिए डाऊन समय और प्रतिक्रिया समय की निगरानी के लिए मानक प्रतिमानों को निर्धारित नहीं किया गया था। रखरखाव अनुसूचियों और 32 'ए' मार्ग स्टेशनों के अनुपालन में पर्याप्त कमी थी, 93 में से 64 संकेतन उपस्कर पुराने हो गए थे और प्रतिस्थापन के लिए अतिदेय थे।

अध्याय-4 भारतीय रेलवे में सफाई और स्वच्छता-एक अनुवर्ती रिपोर्ट (वाणिज्यिक, परिचालन, इंजीनियरिंग, संकेतन और दूरसंचार, यांत्रिकी और चिकित्सा।

यह अध्याय स्टेशनों पर और गाड़ियों में सफाई के स्तर में सुधार करने हेतु लोक लेखा समिति (पीएसी) की सिफारिशों के अनुसार भारतीय रेलवे द्वारा अपनाए गए विभिन्न उपायों अथवा की गई कार्रवाई पर अनुवर्ती लेखापरीक्षा के परिणामस्वरूप या लेखापरीक्षा निष्कर्षों से संबंधित है। लेखापरीक्षा ने पाया कि पीएसी को दिए गए आश्वासन के बावजूद, स्टेशनों पर और गाड़ियों पर सफाई और स्वच्छता बनाए रखने के लिए विस्तृत कार्य योजना जोनल स्तर पर प्रतिपादित नहीं की गई थी। धुलाईयोग्य एग्रनस या क्षतिग्रस्त और असमतल प्लेटफार्मों के अपर्याप्त प्रावधान के कारण सभी प्रमुख स्टेशनों पर यंत्रिकृत सफाई प्रभावी रूप से नहीं की जा सकी थी। कचरे के एकत्रण और निपटान में कमियों पर काबू पाने के लिए उपचारात्मक उपायों के निर्धारण और कार्यान्वयन के लिए पीएसी के साथ आईआर की वचनबद्धता अपूर्ण रह गई थी। जोनल स्तर पर त्रुटिपूर्ण योजना और अपर्याप्त निगरानी के कारण मार्गस्थ गाड़ियों की सफाई में स्वच्छ गाड़ी स्टेशन योजना में सुधार प्रभावी नहीं था। कोचों की सफाई के लिए गाड़ी पर हाऊस कीपिंग सेवा संतोष से परे थी। गाड़ियों में हरित शौचालयों के कार्यान्वयन के संबंध में पीएसी के लिए आई आर की वचनबद्धता पिछले दो दशकों के दौरान व्यापक परीक्षणों के बावजूद पूरी नहीं हुई थी।

लिनेन के प्रबन्धन पर रेल मंत्रालय के दिशानिर्देशों के द्वारा विशेष रूप से उल्लिखित निगरानी तंत्र पर प्रभावी नियंत्रण के अभाव का प्रभावी रूप से मॉनीटर नहीं किया गया था जिसके परिणामस्वरूप इसके यात्रियों को अस्वच्छ और खराब गुणवत्ता के लिनेन की निरन्तर आपूर्ति हुई। निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार पेयजल की उपलब्धता के प्रावधान नहीं किए गए थे। यहां तक की मौजूदा सुविधाओं का रखरखाव भी खराब तरीके से किया गया था।