

भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2014 को समाप्त वर्ष हेतु

_____ को लोक सभा/राज्य सभा में प्रस्तुत किया गया

संघ सरकार (रेलवे)
2015 की प्रतिवेदन संख्या 29

विषय सूची

	पैराग्राफ	पृष्ठ
प्राक्कथन		ii
अध्याय 1 भारतीय रेल में यात्री कोचों में आग की घटनाएं		1-44
कार्यकारी सार	1.1	1
प्रस्तावना	1.2	5
लेखापरीक्षा उद्देश्य	1.3	6
कार्यक्षेत्र एवं कार्यपणाली	1.5	8
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	1.6	9-42
निष्कर्ष	1.7	42
सिफारिशें	1.8	43-44
अध्याय 2 भारतीय रेल में संरक्षा मर्दों का वितरण एवं उपयोग		45-73
कार्यकारी सार		45
प्रस्तावना	2.1	48
लेखापरीक्षा उद्देश्य	2.2	48
कार्यक्षेत्र एवं कार्यपणाली	2.3	49
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	2.6	50-71
निष्कर्ष	2.7	72
सिफारिशें	2.8	72-73
परिशिष्ट, अनुबंध और संकेताक्षर		74-90
परिशिष्ट	I -III	74-83
अनुबंध	I -III	84-86
संकेताक्षर		87-90

अध्याय-1

भारतीय रेल में यात्री कोचों में आग दुर्घटनाएं

1.1 कार्यकारी सार

भारत में, लोगों तथा थोक में माल की खेपों दोनों के संचार के लिए रेलों परिवहन का सबसे अधिक वरीयता प्राप्त साधन है। निगमित सुरक्षा योजना (सीएसपी) (2003-13) तथा भारतीय रेल परिकल्पना 2020 के कार्यान्वयन के माध्यम से भारतीय रेल का लक्ष्य दुर्घटनाओं के प्रति शून्य सहिष्णुता का है।

मुख्य निष्कर्ष:

- 2001-02 से 2013 तक दुर्घटनाओं की संख्या में 80 प्रतिशत तक कमी लाने के लिए सीएसपी पर विचार किया गया था परन्तु उपरोक्त अवधि के दौरान दुर्घटनाओं की संख्या 160 प्रतिशत तक बढ़ गई थी। यात्री कोचों में आग दुर्घटनाओं में मानव जीवन की हानि तेजी से 2001-12 में 2 से 2011-12 में 9, 2012-13 में 32 तथा 2013-14 में 35 तक बढ़ गई थी।
- अग्निरोधक सामग्रियों के लिए विनिर्देशन निर्धारित करने हेतु उत्तरदायी एजेन्सी, शोध डिजाइन एवं मानक संगठन (आरडीएसओ) के पास अपनी प्रयोगशाला सुविधाएं नहीं थीं तथा अत्याधुनिक तकनीक वाली प्रयोगशाला के निर्माण का प्रस्ताव (2006) अभी भी शुरुआती स्तर पर हैं। 2010 में ₹ 1.5 करोड़ की लागत पर खरीदे गए, कोच डिजाइन के इष्टतम उपयोग हेतु बने, अग्नि अनुकरण साफ्टवेयर का जांच सुविधाओं की अनुपलब्धता के कारण श्रेष्ठतम उपयोग नहीं किया जा सका था।
- आरडीएसओ/रेलवे बोर्ड द्वारा अन्तर्राष्ट्रीय प्रचलन से मेल खाने हेतु कोई स्पष्ट रोडमैप नहीं बनाया गया था जैसा कि सुरक्षा पर XII योजना दस्तावेज में विचार किया गया था। अग्नि रोधक सामग्रियों के लिए विनिर्देशन विकसित करने के लिए आरडीएसओ का मार्गदर्शन अन्तर्राष्ट्रीय रेल संघ (यूआईसी) के मानकों द्वारा किया जाता है। 2006 में आरडीएसओ ने विचार किया कि ये विनिर्देशन केवल एक मध्यवर्ती चरण थे तथा अन्ततः अग्नि रोधक मानकों

को नवीनतम अर्न्तराष्ट्रीय मानकों तक और अद्यतित करना है। वर्तमान यूआईसी मानक मुख्य अर्न्तराष्ट्रीय रेल प्रणालियों से हटाए जा रहे हैं तथा नये अग्नि सुरक्षा मानक ईएन-45545¹ से बदले जा रहे हैं जिनमें यात्रियों पर धुएँ, ऊष्मा तथा जहरीली गैसों के समग्र प्रभाव को देखने के लिए कोच/एसैम्बली की पूर्णरूपेण जांच पर विचार किया गया है। यद्यपि, आठ वर्षों के पश्चात, अग्नि रोधक वस्तुओं की जांच हेतु अत्याधुनिक तकनीकी सुविधाओं के विकास के लिए फरवरी 2014 में वैश्विक निविदा खोली गई है।

- लेखापरीक्षा ने देखा कि आरबी ने कोच के रखरखाव के दौरान एसएलआरज में जंक्शन बाक्स को गार्ड के केबिन में स्थानान्तरित करने, यात्री कोचों के दरवाजों की निचली चिटकनी को हटाने, कई कोचों में रोटरी स्विच पैनल हेतु ताले की व्यवस्था की पर्याप्त उपलब्धता, एसी कोचों में शीशा तोड़ने के लिए हथौड़े का प्रावधान ना होने इत्यादि पर अपने निर्देशों को लागू नहीं किया था। लेखापरीक्षा तथा रेलवे अधिकारियों द्वारा संयुक्त सर्वेक्षण से निम्न तथ्य सामने आये:

- अग्नि प्रवण गतिविधियां जैसे सिगरेट पीना, स्टेशनों पर विक्रेताओं द्वारा खाना पकाना, अनाधिकृत व्यक्तियों द्वारा ज्वलनशील पदार्थ ले जाना, खाली गते के डिब्बे तथा अन्य रद्दी सामान के संचय की जांच नहीं की गई थी जो आग के जोखिम को बढ़ा रहा था।

गैर-एसी रसोई भण्डार यानों में निकास पंखों के काम ना करने के उदाहरणों के अलावा पंखे से बिजली की निकासी तथा मोबाईल फोन जोड़ने के लिए खुली तारों के माध्यम से बिजली इत्यादि, शौचालयों तथा गलियारा क्षेत्रों के निकट खाद्य अपशिष्ट फैकना, बायलरों का रखरखाव ना करना, इलैक्ट्रनिक्स उपकरण, तार प्रणाली, चिमनी, रसोई-भण्डार यानों में खुली आंच पर खाना पकाना इत्यादि सर्वेक्षण के दौरान देखा गया था, जो संकेत करता है कि इन खतरों पर जो आग दुर्घटना में योगदान दे सकते थे, पर्याप्त रूप से नियंत्रण नहीं रखा गया था।

¹ यूरोपियन रेलों में लागू करने के लिए यूआईसी द्वारा विकसित नये अग्नि सुरक्षा मानक

- यूआईसी के मानकों के अनुसार (यूआईसी 564-2), बैठने की जगह वाले प्रत्येक वाहन में एक शामक तथा प्रत्येक स्लीपर कोच में दो शामक उपलब्ध कराना आवश्यक है। लेखापरीक्षा ने देखा कि बैठने के स्थानों के नीचे फर्श पर तथा ताला बन्द लिनन केबिनो के अन्दर अग्नि शामक रखे गये थे। एसएलआर में अग्निशामक एक बार प्रयोग होने वाले पैड लॉक के साथ बन्द अलमारी में रखे गए थे। कुछ, एसएलआरज में, पैड लॉक के बजाए, दरवाजे धागों से बन्द किये गए थे जो आसानी से नहीं खोले जा सकते थे।
- चलती रेलों में स्वचालित धुँआ/अग्नि संसूचक यंत्र सफलतापूर्वक लागू नहीं किये गए थे। XII पंचवर्षीय योजना में भी आग का जल्दी पता लगाने के लिए कोच रेलों में स्वचालित अग्नि अलार्म प्रणाली की शुरुआत की आवश्यकता पर तथा विद्युत यानों तथा रसोई-भण्डार यानों के लिए जो आग दुर्घटनाओं के लिए अधिक असुक्षित हैं, स्वचालित अग्नि संसूचक तथा शमन प्रणाली की शुरुआत पर जोर दिया गया था। उच्च स्तरीय सुरक्षा समीक्षा समिति द्वारा भी कोचों में एसीपी उपकरण के साथ इन्टरफेस द्वारा जुड़ी हुई अग्नि संसूचक प्रणाली की शुरुआत हेतु सिफारिशें की गई थी जिनमें यात्रियों को सचेत करने के लिए ध्वनि भोंपू होना चाहिए। यद्यपि, परीक्षण तथा जांच की सटीक तिथि नहीं दर्शायी गई थी।
- बिना पेट्रोल के मोटर वाहनों की बुकिंग सुनिश्चित करने अथवा प्रतिषिद्ध/प्रतिबन्धित वस्तुओं से बचने के लिए पार्सल वैनो में लदान का पर्याप्त रूप से निरीक्षण नहीं किया गया था। ब्रेक वैनो में पार्सल स्थान के लिए निजी पार्सल संचालकों के साथ पट्टा अनुबन्ध रेल प्राधिकारी द्वारा लदान के निरीक्षण के लिए प्रावधान नहीं करता जो अग्नि प्रवण वस्तुओं के लदान के जोखिम से भरा है।
- सीएसपी (2003-13) ने देखा कि अनुरक्षण स्टाफ को भी चालन स्फाट (टीटीई, कोच परिचालक, क्रेटरिंग स्टाफ इत्यादि) की भाँति प्रशिक्षित किये जाने की आवश्यकता है। लेखापरीक्षा ने देखा कि कर्मचारियों के काफी बड़े प्रतिशत ने प्रशिक्षण एवं कृत्रिम अभ्यास में भाग नहीं लिया है तथा इसलिए कृत्रिम अभ्यास एवं प्रशिक्षण के माध्यम से आग से बचाव पर स्टाफ की जागरूकता को सशक्त करने की आवश्यकता है।

- रेलों में आग दुर्घटनाओं को रोकने पर रेल प्रयोक्ता जागरूकता यात्री रेलों में तथा रेलवे स्टेशनों पर आग दुर्घटनाओं को कम करने में महत्वपूर्ण भूमिका अदा करती है। लेखा परीक्षा ने सर्वेक्षण के माध्यम से आग से सुरक्षा पर यात्रियों की जागरूकता के स्तर का आंकलन किया और पाया कि आरबी द्वारा नियमित यात्री जागरूकता कार्यक्रम आयोजित नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त स्टेशनों पर तथा रेलों में अग्नि प्रवण गतिविधियों को कम करने के लिए विशिष्ट स्थानों पर अग्नि सुरक्षा स्टीकर भी नहीं चिपकाए गए थे। नौ स्टेशनों पर निकटवर्ती दमकल स्टेशन, अस्पताल, पुलिस स्टेशन, एम्बुलैन्स सेवा के आपातकालीन सम्पर्क नम्बरों की अद्यतित सूची भी उपलब्ध नहीं थी
- आग दुर्घटनाओं पर समय पर तथा तुरन्त प्रतिक्रिया के दमकल तथा संचार सुविधाओं की उपलब्धता तथा रेल प्रशासन की तत्परता आवश्यक हैं। सीएसपी ने भी जोर दिया था कि रेल संचालनों में सुरक्षा तथा बचाव को बढ़ाने के लिए मोबाईल रेल रेडियो संचार (एमटीआरसी) में एक वास्तविक क्षमता है। लेखापरीक्षा द्वारा यह देखा गया था कि 16 स्टेशनों के आस पास संबंधित राज्य सरकारों द्वारा अनुरक्षित दमकल इकाईयाँ/दमकल स्टेशन उपलब्ध नहीं थे। इसके अतिरिक्त, मेट्रो रेल, कोलकाता के छह स्टेशनों पर लोको पायलट तथा स्टेशन मास्टर के बीच अति उच्च फ्रीक्वेंसी (वीएचडब्ल्यू) तथा क्लोज प्रयोक्ता ग्रुप (सीयूजी) के माध्यम से प्रत्यक्ष संचार उपलब्ध नहीं कराया गया था।
- स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय, भारत सरकार ने सार्वजनिक स्थानों पर धुम्रपान निषेध नियमावली 2008 के अनुसार सार्वजनिक स्थानों पर धुम्रपान के निषेध हेतु अधिसूचना जारी की थी (मई 2008)। इस नियम में रेल परिसर भी शामिल हैं। तथापि, रेलों तथा रेल परिसरों में धुम्रपान को रोकने तथा उल्लंघन के लिए कठोर सजा निर्धारित करते हुए भारतीय रेल अधिनियम 1989² की धारा 167 में संशोधन नहीं किया गया था।

² भारतीय रेल अधिनियम 1989 की धारा 167 निर्धारित करती है कि (1) कोई व्यक्ति रेल के किसी डिब्बे में धुम्रपान नहीं करेगा यदि उसी डिब्बे में किसी अन्य यात्री द्वारा विरोध किया जाता है, उप-धारा (1) में दिए गए किसी प्रावधान के बावजूद रेल प्रशासन किसी रेल अथवा रेल के एक भाग में धुम्रपान निषेध कर सकता है, (3) जो भी उप-धारा(1) अथवा उप-धारा (2) के प्रावधानों का उल्लंघन करेगा, वह अर्थदण्ड के लिए उत्तरदायी होगा जो सौ रुपये तक हो सकता है।

1.2 प्रस्तावना

रेल परिवहन की मुख्य अपेक्षा देश में विभिन्न गंतव्यों तक यात्रियों तथा माल का सुरक्षित, तीव्र गति से, विश्वसनीय तथा समय पर परिचालन सुनिश्चित करना है। निगमित सुरक्षा योजना (सीएसपी) 2003 से 2013 उन उद्देश्यों, नितियों तथा लक्ष्यों का उल्लेख करता है जिसके लिए भारतीय रेल (आईआर) प्रयास करेगा और सुरक्षा संबंधी कार्यों की प्राथमिकताओं को शामिल करेगा। सीएसपी ने देखा कि रेलों में आग दुर्घटनाएं कुल दुर्घटनाओं का दो प्रतिशत है तथा कुल मौतों के दो प्रतिशत का कारण हैं। सीएसपी का लक्ष्य आग दुर्घटनाओं में कमी करना तथा परिणामस्वरूप मौतों में अस्सी प्रतिशत तक कमी लाना है। 2009 में तैयार किए गए आईआर विजन 2020 का लक्ष्य भी कोचों की अग्नि योग्यता बढ़ाकर तथा यात्री कोचों में अग्नि रोधक सामग्रियों का प्रयोग करके रेलों में रेल संचालन को अग्नि मुक्त बनाना है। XII योजना (2012-2017) में चिन्हित किया गया एक मुख्य क्षेत्र कोचों में अन्तर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार उच्चतम अग्नि रोधक गुणों वाली सज्जा सामग्री का प्रयोग करना था। XII योजना ने अग्नि के जल्द संसूचन हेतु कोच रेलों में स्वचालित अग्नि अलार्म प्रणाली की शुरुआत तथा ऊर्जा यानों एवं रसोई भण्डार यानों में जो आग दुर्घटनाओं के लिए अधिक असुरक्षित हैं स्वचालित अग्नि संसूचन तथा शमन प्रणाली की शुरुआत के लिए बल दिया।

श्री अनिल काकोडकर की अध्यक्षता के तहत उच्चस्तरीय सुरक्षा समीक्षा समिति ने आग दुर्घटनाओं के संबंध में निम्नलिखित महत्वपूर्ण निष्कर्ष एवं सिफारिशों की थी (2012):

- आग की स्थिति में रेलों का रूकना एक महत्वपूर्ण क्रिया है जिसे अग्नि अलार्म प्रणाली के साथ जोड़ा जाना चाहिए क्योंकि हो सकता है कि यात्री रेल को रोकने के लिए अलार्म चैन खींचना (एसीपी) प्रणाली को संचालित करने के लिए सक्षम ना हो। समिति ने कोचों में एसीपी उपकरण के साथ जुड़ी अग्नि संसूचन प्रणाली की शुरुआत की सिफारिश की जिसमें यात्रियों को सचेत करने के लिए कोचों में अनेक स्थानों पर ध्वनि भोंपू होना चाहिए।

- आपातकालीन खिड़कियों के वर्तमान डिजाइन के साथ यात्री दुर्घटनाओं की स्थिति में किसी सहायता के बिना उनसे नहीं कूद सकते एवं एक सामान्य सीढ़ी अथवा इसके समान उपलब्ध कराने के लिए सिफारिश की।
- एसी रसोई भण्डार यानों में खाना पकाना भी खतरनाक है जैसा की अठारह अप्रैल 2011 को मुम्बई राजधानी एक्सप्रेस में आग दुर्घटना से प्रमाणित हुआ था। रेल सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) ने अपनी रिपोर्ट में दर्शाया है की झरनी के साथ तेल से भरा हुआ एक पतीला रात को आंच पर रह गया था तथा स्टाफ इसे बंद करना भूल गया जिसके कारण आग लगी। इसने रसोई भण्डार यानों में खाना पकाना निषिद्ध करने वाले वर्तमान निर्देशों को कड़ाई से लागू करने की सिफारिश की।

भारतीय रेल का लक्ष्य विभिन्न समितियों की सिफारिशों को लागू करके दुर्घटनाओं के प्रति शून्य सहिष्णुता लाना है। यद्यपि, लेखापरीक्षा ने देखा कि 2011-12 से 2013-14 के वर्षों के दौरान, यात्री कोचों में क्रमशः 4.8 तथा 8 आग दुर्घटनाएं हुई थी तथा अकेली पांच दुर्घटनाओं में 76 मौतें हुई थीं। 2001-02 के दौरान भारतीय रेल में घटित आग दुर्घटनाओं की संख्या पांच थी। सीएसपी के अनुसार, यह 2013 तक 80 प्रतिशत तक कम हो जानी चाहिए थी। तथापि, यह देखा गया था कि 2013-14 के साथ साथ 2012-13 के दौरान आग दुर्घटनाओं की संख्या 8 तक बढ़ गई थी अर्थात् 2001-02 की तुलना में 160 प्रतिशत तक बढ़ी थी। इसके अतिरिक्त मौतों की संख्या भी 2012-13 तथा 2013-14 में प्रत्येक वर्ष 30 तक पहुँच गई थी। चूंकि सीएसपी का उद्देश्य प्राप्त नहीं किया गया था, इसलिए भारतीय रेल में स्थापित प्रणाली की पर्याप्तता तथा इसकी प्रभावशीलता की समीक्षा की गई थी।

1.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

निम्नलिखित के मूल्यांकन हेतु आग दुर्घटनाओं के निवारण, पता लगाने तथा प्रतिक्रिया से संबंधित गतिविधियों की समीक्षा की गई थी:

- उत्पादन इकाईयों, कार्यशालाओं तथा कोच डिपो में कोचों के विनिर्माण तथा अनुरक्षण में अन्तर्राष्ट्रीय विनिर्देशनों को पूरा करने वाली अग्नि रोधक सामग्रियों की खरीद तथा उपयोग के माध्यम से आग को रोकने के लिए प्रणाली का अस्तित्व तथा प्रभावशीलता।
- स्टेशनों/यात्री रेलों में अग्नि प्रवण गतिविधियों को रोकने के उपायों की पर्याप्तता तथा प्रभावशीलता।
- प्रभावी संचार, निकास, सटॉफ के प्रशिक्षण तथा आग के नुकसान पर यात्रा करने वाले लोगों के बीच जागरूकता फैला कर नुकसानों को कम करने के प्रयास।

1.4 लेखापरीक्षा मानदण्ड

इस समीक्षा हेतु लेखापरीक्षा मानदण्ड के स्रोत:

- निगमित सुरक्षा योजना 2003-13 (अध्याय V, पैरा No.5.3, 5.6, 5.8, 5.42, 5.43)।
- उच्च स्तरीय सुरक्षा समीक्षा समिति 2012 की रिपोर्ट पैरा 4.6 तथा 4.7 (पेज 57 से 59)।
- अग्नि सुरक्षा, आपातकालीन खिड़की, स्वचालित धुँआ/अग्नि संसूचन प्रणाली के संबंध में आरडीएसओ द्वारा जारी किये गए दिशानिर्देश तथा पत्र।
- अग्नि लेखापरीक्षा पर आरबी द्वारा जारी किये गए दिशानिर्देश तथा पत्र एवं अग्नि सुरक्षा पर क्षेत्रीय रेलों (जेडआरज) द्वारा आयोजित विशेष बैठकें 2012, 2013 तथा 2014।
- भारतीय रेल अधिनियम 1989 की धारा 67, 164 तथा 167 ।
- भारतीय रेल केटरिंग नीति 2010, पैरा 9 ।
- ब्रेक वैनो में पार्सल स्थान किराये पर देने के लिए मानक अनुबंध का पैरा 8 ।

1.5 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, कार्यपद्धति तथा नमूना

- वर्तमान समीक्षा 2011-12 से 2013-14 की तीन वर्ष की अवधि के दौरान भारतीय रेल की अग्नि निवारण, संसूचन तथा नियंत्रण गतिविधियों पर केन्द्रित है। लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र उत्पादन इकाईयों में कोचों के विनिर्माण तथा कार्यशालाओं तथा कोच डिपो में इलैक्ट्रीकल/मैकेनिकल अनुरक्षण में अग्नि निवारण तथा संसूचन से संबंधित गतिविधियों की जांच तक विस्तारित है। ज्वलनशील पदार्थों की ढुलाई, रेलों में धुम्रपान को रोकने के लिए विद्यमान निगरानी तंत्र तथा समय पर अग्नि का पता लगाने तथा शमन में रेलवे की तत्परता तथा बचाव संचालनो का भी अध्ययन किया गया था।

- 14 कार्यशालाओं (39 कार्यशालाओं में से) में 1280 कोचों, 33 डिपों (180 कोच डिपों में से), विभिन्न श्रेणी के 132 स्टेशनों, 1089 कोचों में रेल प्राधिकारियों के साथ संयुक्त निरीक्षण, 138 रेलों के 51 रसोई भण्डार यानों में समीक्षा की गई थी।

लेखापरीक्षा ने क्षेत्रीय रेलों तथा उत्पादन इकाईयों के मैकेनिकल इलेक्ट्रीकल तथा वाणिज्यिक विभागों में अभिलेखों की जाँच की। रेलवे प्राधिकारियों के साथ संयुक्त निरीक्षणों के माध्यम से कार्यशालाओं/कोच डिपो, रेलवे स्टेशनों तथा रेलों में प्रचलित परिस्थितियों की प्रत्यक्ष जांच भी की गई थी। इसके अतिरिक्त निम्नलिखित सर्वेक्षण³ भी लेखापरीक्षा द्वारा किये गए थे:

- अग्नि सुरक्षा उपायों के बारे में उनकी जागरूकता का आंकलन करने के लिए 14 जेडआरज⁴ में 14 कार्यशालाओं तथा सभी जेडआरज में 33 कोच डिपों में 1007 अनुरक्षण स्टॉफ के बीच सर्वेक्षण।

³ नमूना जांच किये गए प्रत्येक कार्यशाला/कोच डिपों के 25 कर्मचारियों को तथा नमूना जांच की गई रेलों में यात्रियों को सर्वेक्षण प्रश्नावलियाँ जारी की गई थीं।

⁴ पूतरे, उमरे तथा दपूमरे में कोई कैरिज कार्यशाला नहीं।

- कोचों में धूम्रपान के खतरे/ज्वलनशील पदार्थों/विस्फोटकों की दुलाई तथा रेलों में अग्नि पर कैसे प्रतिक्रिया की जाए, के विषय में उनकी जागरूकता का आंकलन करने के लिए 17 जेडआर में 3259 यात्रियों के बीच सर्वेक्षण।

29 जनवरी 2015 को समीक्षा आरबी को जारी की गई थी। 24 अप्रैल 2015 को उनका उत्तर प्राप्त हुआ। लेखापरीक्षा टिप्पणियों पर आरबी की प्रतिक्रिया को समीक्षा में उपयुक्त स्थानों पर शामिल किया गया है।

निम्नलिखित पैराग्राफों में लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर चर्चा की गई है।

1.6 अग्नि रोधक सामग्रियों का प्रयोग

यात्री कोचों में आग दुर्घटना के दौरान जान-माल के नुकसान का मुख्य कारण आग का तेजी से फैलना है। भारतीय रेल 2000 से आग के प्रभावों को कम करने तथा कोचों की अग्नि योग्यता को बढ़ाने के लिए अग्नि रोधक सज्जा सामग्री का प्रयोग कर रहा है।

1.6.1 आरडीएसओ द्वारा विनिर्देशनों का विकास

शोध, डिजाईन एवं मानक संगठन (आरडीएसओ) यात्री कोचों में प्रयुक्त सज्जा सामग्रियों के लिए मानक निर्धारित करने हेतु उत्तरदायी एजेन्सी है। उन्होंने 18 अग्नि रोधक सामग्रियों के लिए विनिर्देशन विकसित किये हैं जिनमें अग्नि रोधक गुणों वाले पर्दों का कपड़ा, कमरे का साज समान तथा माड्यूल शौचालयों जैसी सामग्रियाँ शामिल हैं। ये विनिर्देशन मैकेनिकल तथा कैरिज निदेशालय के पास उपलब्ध सीमित प्रयोगशाला सुविधाओं का प्रयोग करके विकसित तथा उन्नत किये गए थे। XII योजना का विचार है कि कोचों में सभी सज्जा सामग्रियाँ अन्तर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार उच्चतर अग्नि रोधक गुणों वाली होनी चाहिए। अग्नि रोधक सामग्रियों के विनिर्देशनों के विकास के संबंध में लेखापरीक्षा में निम्नलिखित बिन्दु देखे गए थे:

- आरडीएसओं अग्नि रोधक सामग्रियों के लिए विनिर्देशन विकसित करने के लिए अन्तर्राष्ट्रीय रेल संघ (यूआईसी) के मानकों द्वारा मार्गदर्शित होता है। इन विनिर्देशनों के मानदण्ड है जैसे लपट के फैलने के प्रति प्रतिरोधक क्षमता, धुएं के कारण दृश्यता की कमी, सीमित आक्सीजन तथा विषाक्तता यद्यपि, आरडीएसओ ने विचार किया (2006) कि ये विनिर्देशन केवल एक मध्यवर्ती चरण थे तथा अन्ततः अग्नि रोधक मानकों को नवीनतम अन्तर्राष्ट्रीय मानको तक और अद्यतित करना पड़ेगा। वर्तमान यूआईसी मानक मुख्य यूरोपियन रेल प्रणालियों में से हटाए जा रहे हैं तथा नये अग्नि सुरक्षा मानक ईएन 45545⁵ के साथ बदले जा रहे हैं जो यात्रियों पर धुएँ, ऊष्मा तथा विषाक्त गैसों के समग्र प्रभाव को देखने के लिए कोच/एसैम्बली की पूर्ण रूपेण जांच पर विचार करता है। आरडीएसओ ने अग्नि रोधक गुणों की जांच के लिए अत्याधुनिक सुविधाएं विकसित करने हेतु एक प्रस्ताव प्रस्तुत (2008) किया था। इस संबंध में, फरवरी 2014 में एक वैश्विक निविदा जारी की गई थी। निविदाओं को जूलाई 2014 तक अन्तिम रूप नहीं दिया गया था। इस संबंध में आगे प्रगति की सूचना आरबी द्वारा नहीं दी गई थी।

इन सुविधाओं के निर्माण में विलम्ब का प्रभाव अग्निरोधक सामग्रियों के विनिर्देशनों के वैश्विक प्रवृत्तियों से मेल खाने के आरडीएसओ के प्रयासों पर पड़ने की संभावना है। इसके अतिरिक्त, विलम्ब ने कोचों के डिजाईन इष्टतमीकरण तथा सामग्रियों के संयोजन के चयन में सहायता करने के लिए मार्च 2010 में ₹ 1.15 करोड़ की लागत पर खरीदे गए “तकनीकी सहायता तथा प्रशिक्षण के साथ अग्नि अनुसरण” साफ्टवेयर के उपयोग को भी प्रभावित किया है

आरबी ने उत्तर दिया (अप्रैल 2015) कि नई सुविधा सितम्बर 2015 तक निर्मित की जाएगी।

XXII योजना ने भी अन्तर्राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप उच्चतर अग्नि रोधक गुणों वाली सामग्रियों के प्रयोग को मुख्य क्षेत्र के रूप में चिन्हित किया है।

⁵ यूरोपियन रेलवे में लागू करने के लिए यूआईसी द्वारा विकसित नये अग्नि सुरक्षा मानक

हालाँकि, इन सुविधाओं के अभाव में, नवीनतम मानकों के अनुरूप विनिर्देशन गठित नहीं किये जा सकते तथा यह तथ्य कि आरबी को प्रयोगशाला स्थापित करने में नौ वर्ष लगे, दर्शाता है कि इस महत्वपूर्ण क्षेत्र की प्रभावशाली रूप से निगरानी नहीं की गई थी। अग्नि रोधक सामग्रियों के विनिर्देशनों की जाँच हेतु नयी जांच सुविधा के निर्माण की बारीकी से निगरानी करने तथा अन्तर्राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप अग्नि रोधक सामग्रियों का प्रयोग प्रारंभ करने की आवश्यकता है।

- जीएम, आरसीएफ, कपूरथला ने कुछ अग्नि संकट सामग्रियों जैसे पीवीसी, प्लाईवुड, आंसजक तथा पेन्ट (नुकसादायक दहन उत्पाद के कारण जो ये आग की स्थिति में सर्जित करते हैं) जो विश्व की अन्य रेल प्रणालियों में सीमित ढंग से प्रयोग किये गये थे, के व्यापक प्रयोग के विरुद्ध सुधारात्मक कार्यवाही करने का सुझाव दिया (जनवरी 2013)। लेखापरीक्षा में यह देखा गया था कि ये सामग्रियां भारतीय रेल में अभी भी प्रयुक्त हो रही हैं।

आरबी ने अपने उत्तर में (अप्रैल 2015) बताया कि ये सामग्रियां युआईसी मानक के अनुसार विषाक्तता सहिए सभी अग्नि संबंधित गुणों के लिए योग्य ठहराई गई हैं। इसने यह भी बताया कि पीवीसी तथा लकड़ी के पैनेल इत्यादि को उपयुक्त वैकल्पिक सामग्री के साथ बदलने के लिए प्रयास किये जा रहे हैं।

उत्तर को इस तथ्य के प्रकाश में देखा जाना है कि दो वर्ष बीत जाने के बाद भी, जब यह मुद्दा आरबी के संज्ञान में लाया गया था, यह अभी तक वैकल्पिक सामग्रियों के विकास में लगा है जो यात्रा करने वाले लोगों की सुरक्षा सुनिश्चित करने में उनकी तरफ से असंवेदनशीलता को दर्शाता है। अतः अग्नि नुकसानों को कम करने के लिए वैकल्पिक सामग्रियों के विकास को तेज करने की आवश्यकता है।

- अग्निरोधक सामग्रियों के लिए निरीक्षण एजेन्सी, राईट्स विनिर्माता द्वारा जारी किये गए जांच प्रमाण पत्रों के माध्यम से आपूर्ति की गई सामग्रियों की गुणवत्ता सुनिश्चित करती है तथा विनिर्माता की प्रयोगशाला सुविधाओं में नमूना सामग्रियों की नमूना जाँच करती है। यात्री कोचों में आग की बढ़ी हुई

घटनाओं के मद्देनजर, राइट्स ने आपूर्तिकर्ताओं से इकट्ठे किये गए नमूनों की जांच आरडीएसओ द्वारा अनुमोदित बाहरी प्रयोगशालाओं में करने की प्रक्रिया प्रारंभ की है (अप्रैल 2014)। अग्निरोधक सामग्रियों के संशोधित गुणवत्ता आश्वासन को नियमित आधार पर जारी किये जाने की आवश्यकता है।

- जेडआरज द्वारा अग्नि रोधक सामग्रियों की खरीद तथा उपयोग की स्थिति की निगरानी आरडीएसओ द्वारा नहीं की गई थी। अग्नि रोधक सामग्रियों के निष्पादन पर फीडबैक⁶ जो सज्जा सामग्रियों के अग्नि रोधक गुणों के और विकास में सहायता करता है, जेडआरज तथा उत्पादन इकाईयों से आवधिक रूप से प्राप्त नहीं किया गया था।

आरबी ने उत्तर दिया (अप्रैल 2015) कि आरडीएसओ ने 2011 में सामग्रियों की निष्पादन निगरानी हेतु एक पोर्टल विकसित किया है तथा जेडआरज को निष्पादन पर नियमित फीडबैक के लिए सलाह दी गई है।

उत्तर विश्वसनीय नहीं हैं। उत्पादन इकाईयों तथा जेडआरज द्वारा लेखापरीक्षा को सूचित किया गया है कि वे अग्नि रोधक सामग्रियों के निष्पादन पर आरडीएसओ को कोई फीडबैक नहीं भेज रहे हैं। जब तक फीडबैक प्राप्त नहीं होता है, अग्नि रोधक सामग्रियों में और कोई सुधार नहीं किया जा सकता। इसके मद्देनजर, आरडीएसओ को नियमित रूप से उत्पादन इकाईयों तथा जेडआरज से अग्नि रोधक सामग्रियों के निष्पादन पर फीडबैक प्राप्त करना चाहिए।

1.6.2 अग्नि रोधक सामग्रियों की उपलब्धता

यात्री कोचों के विनिर्माण तथा अनुरक्षण हेतु इन अग्नि रोधक सामग्रियों की उपलब्धता की जांच की गई थी तथा यह पाया गया था कि ये सामग्रियां उत्पादन इकाईयों तथा कार्यशालाओं में उपलब्ध थीं। यद्यपि, इकाईयों को आपूर्ति के

⁶ आरडीएसओ पत्र सं. क्यूएएम/विक्रेता नीति दिनांक 8/10/2010

अपर्याप्त अनुमोदित स्रोतों के कारण आपूर्तियां प्राप्त करने में कठिनाई का सामना करना पड़ रहा था जैसा कि नीचे वर्णन किया गया है:

- आरडीएसओ ने अग्नि रोधक सामग्रियों की आपूर्ति हेतु केवल दो से चार स्रोतों का विकास किया है जैसे पर्दों का कपड़ा (2), रूफ पैनелиंग हेतु शीट (4), प्रीलेमिनेटिड शेडिड काम्प्रेग शीट (2-भाग II), कमरे की सज्जा तथा कोच सीटों में प्रयोग हेतु डेनसीफाईड थर्मल ब्राण्डेड पालीस्टर ब्लॉक (4-भाग II)। अनुमोदित आपूर्तिकर्ताओं के सीमित स्रोतों के कारण, आईसीएफ समय पर सामग्री प्राप्ति में कठिनाई का सामना कर रहा था।
- कार्यशालाओं में (पूतरे, दरे, दपूरे, पमरे, उसीरे, उपरे, परे, उरे) अग्नि रोधक सामग्रियों जैसे पीवीसी साज समान/पीवीसी फ्लोरिंग शीट, वेन रिले तथा लकड़ी आधारित कम्प्रेग, दाग अभेद्य अग्नि रोधक सज्जा कपड़े की आपूर्ति पर्याप्त नहीं थी। सामग्रियों की अनुपलब्धता के कारण, थोड़े से टूटे हुए रेक्सिन/विनाईल फर्श वाले कोचों को चलती रेलों का भाग बनने की अनुमति दी गई थी जिसके परिणामस्वरूप अप्रभावी अनुरक्षण हुआ।

अतः लेखापरीक्षा ने देखा कि प्रभावशाली अनुरक्षण सुनिश्चित करने के लिए कुछ उत्पाद इकाईयों तथा कार्यशालाओं में पर्याप्त अग्नि रोधक सामग्रियां उपलब्ध नहीं थीं।

आरबी ने उत्तर दिया (अप्रैल 2015) कि वे नियमित आधार पर रूचि प्रकटन जारी करके अधिक स्रोत विकसित कर रहे थे। हालाँकि, तथ्य यह है कि इन महत्वपूर्ण सामग्रियों के लिए आपूर्तिकर्ताओं की संख्या अभी भी सीमित है। अतः आरबी को अधिक आपूर्तिकर्ता विकसित करने के लिए पहल करनी चाहिए ताकि उन्हें सीमित आपूर्तिकर्ताओं पर निर्भर ना रहना पड़े।

1.6.3 डिजाईन एवं विकास

सीएसपी ने देखा कि नई तकनीकों का लक्ष्य कम मानव निर्भरता के माध्यम से सुरक्षा में सुधार करना तथा कम लागत पर उन्नत परिसम्पत्ति विश्वसनीयता है। कोचों को इस प्रकार डिजाईन किये जाने की आवश्यकता है ताकि यात्री रेलों में

आग दुर्घटनाओं के निवारण, संसूचन तथा प्रतिक्रिया हेतु पर्याप्त संरक्षण सुनिश्चित किया जा सके। इसके अतिरिक्त, अग्नि को रोकने, पता लगाने, शमन करने तथा प्रतिक्रिया करने के लिए अग्नि बचाव, अग्नि शामन, धुआँ संसूचन, अलार्म बजाने, स्वचालित आपातकालीन ब्रेक तथा आपातकालीन निकास खिड़की की उपयुक्त प्रणाली का डिजाईन करना आवश्यक है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि एकीकृत कोच फैक्ट्री (आईसीएफ) ने केबिन दरवाजों का एक नया डिजाईन विकसित⁷ किया था जिसे वर्तमान डिजाईन के विपरीत जहां दरवाजे केवल अन्दर की ओर खुलते हैं जो दुर्घटना की स्थिति में यात्रियों के निकास को कठिन बना देता है, अन्दर और बाहर दोनों ओर खोला जा सकता था। परीक्षण कार्यवाही के रूप में, ये दरवाजे चार जेडआरज (दपूरे, उपूरे, पमरे तथा मरे-2) में पांच एसी कोचों में प्रारंभ किये गए थे (अगस्त 2014)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि निम्नलिखित दृष्टांतों में आरबी द्वारा डिजाईन में परिवर्तन हेतु प्रस्तावों को स्वीकार करने में विलम्ब हुआ था:

- आईडीएसओ ने अग्नि रोधक लेपित स्टेनलैस स्टील (एसएस) पैनेलिंग हेतु ड्राईंग तैयार किये थे (2010) जिनहे गलियारों तथा मार्गद्वारों में प्रयोग किया जा सकता है।

आरबी ने उत्तर दिया (अप्रैल 2015) कि आईसीएफ ने परीक्षण कार्यवाही के रूप में एसएस पैनेलिंग वाले तीन कोच निकाले हैं तथा 2015-16 में इसे 100 कोचों में उपलब्ध कराने की योजना बना रहा है।

मूल ड्राईंग को 2010 में अन्तिम रूप दिया गया था तथा पांच वर्ष बीत जाने के बाद, आरबी ने बताया कि वे परीक्षण आधार पर 2015-16 में 100 कोचों में इसे उपलब्ध कराने की योजना बना रहे हैं। यदि यह प्रणाली पहले प्रारंभ की गई होती अर्थात् ड्राईंग को अन्तिम रूप दिये जाने के एक/दो वर्षों के अन्दर, तो इस समय तक इसकी कमियों को दूर किया जा सकता था तथा और सुधार किये जा सकते थे। अतः आरबी को सभी कोचों में यह विशेषता उपलब्ध करने के लिए विस्तृत समयबद्ध कार्यवाही योजना तैयार करनी

⁷ आईसीएफ प्रवांक एमडी/फर/डब्ल्यूएण्डडी/98 दिनांक 4/8/2014

चाहिए तथा यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि 2015-16 तक 100 कोचों का लक्ष्य प्राप्त कर लिया जाए।

- अन्तर्राष्ट्रीय रेल संघ (यूआईसी) विनिर्देशन कोचों के अन्त में 15 मिनट की अग्नि बाधाओं तथा 'धुएं का पता लगने पर आपाताकालीन ब्रेक के साथ पंखों का बन्द होना जोड़ने' पर विचार करता है तथा आरडीएसओ ने इस संबंध में 2010 में आरबी को प्रस्ताव भेजा था।

आरबी ने बताया (अप्रैल 2015) कि प्रकोष्ठ वाले सभी एलबीएच⁸ कोचों में एक कोच से दूसरे कोच में आग के फैलाव को रोकने के लिए स्वतः बन्द होने वाले प्रकोष्ठ दरवाजों के पास अग्नि बाधा उपलब्ध कराई गई हैं।

उपरोक्त उत्तर को इस तथ्य के प्रकाश में देखा जाना है कि भारतीय रेल में चलने वाले एलएचबी कोच गैर-एलएचबी कोचों की तुलना में कम थे। चूंकि प्रकोष्ठ दरवाजों की स्वतः बन्द होने की विशेषता प्रभावी रूप से आग के फैलाव को रोक देगी, आरबी को एक समय बद्ध कार्यवाही योजना के साथ सभी गैर एलएचबी कोचों में इस विशेषता का प्रसार करना चाहिए।

- आरडीएसओ ने कोचों में उपयोग हेतु अग्नि शमन प्रणाली विकसित करने के लिए आरबी को प्रस्ताव रखा (अगस्त 2008)। यद्यपि, प्रणाली विकसित करने के लिए एक निजी फर्म को एक संविदा प्रदान (जनवरी 2009) की गई थी, तथापि प्रणाली पर परीक्षण पूरे नहीं हुए थे। आरबी ने पुनः प्रणाली विकसित करने के लिए अनुमान प्रस्तुत करने तथा एक निराकृत रसोई भण्डार यान पर परीक्षण करने का निर्देश दिया (दिस 2012)। प्रणाली अभी विकसित की जानी है तथा जांच की जानी है (सितम्बर 2014)।

आरबी ने उत्तर दिया (अप्रैल 2015) कि आग की स्थिति में स्वतः ही ब्रेक लगने के साथ जुड़ी स्वचालित अग्नि एवं धुंआ संसूचन प्रणाली का आरडीएसओ द्वारा सफलतापूर्वक परीक्षण किया गया है तथा जम्मू तवी राजधानी एक्सप्रेस में उपलब्ध करायी गयी है।

⁸ लिंक हाफमैन बुश-जर्मन डिजाईन के हाइब्रिड कोच

स्वचालित अग्नि एवं धुआं संसूचन प्रणाली उपलब्ध कराने के लिए आरडीएसओ द्वारा 2008 में किया गया प्रस्ताव अभी तक परीक्षण पर था तथा डिजाईन परिवर्तन करने में आरबी की ओर से ढिलाई को दर्शाता है जो प्रभावशाली रूप से अग्नि को रोक सकेगा। आरबी को सभी रेलों में इस विशेषता को लागू करने के लिए प्राथमिकता के आधार पर उपायों का पता लगाना चाहिए।

भारतीय रेल ने यात्री कोचों में अग्नि सुरक्षा उपायों के विकास के निम्नलिखित क्षेत्रों में ज्यादा प्रगति नहीं की है:

- आरडीएसओ ने सभी रेलवे तथा उत्पादन इकाईयों (पीयूज) को सलाह दी (अगस्त 2004) कि गैर एसी मुख्य लाईन कोचों में प्रथम श्रेणी तथा द्वितीय श्रेणी सामान-एवं-सुरक्षा वैन (एसएलआर) में दो आपातकालीन खुलने योग्य खिड़कियाँ (ईओडब्ल्यूज) तथा द्वितीय श्रेणी कोचों में चार ईओडब्ल्यूज होनी चाहिए। आरडीएसओ ने गैर एसी कोचों के लिए ईओडब्ल्यू के स्थान को दर्शाते हुए आरबी को एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया (मई 2011)। उच्च स्तरीय सुरक्षा समिति (2012) ने भी देखा कि दुर्घटना के दौरान यात्री किसी सहायता के बिना खिड़की से नहीं कूद सकते क्योंकि गैर-एसी कोचों में इओयूज का वर्तमान आकार पर्याप्त नहीं था। अतः ईओयूज के डिजाईन में परिवर्तन की आवश्यकता है।

आरबी ने उत्तर दिया (अप्रैल 2015) कि प्रस्ताव का अनुमोदन नहीं किया गया क्योंकि वर्तमान मानक पर्याप्त माने गये थे।

चूंकि यात्रा की श्रेणी की परवाह किये बिना मानव जीवन अधिक महत्वपूर्ण है, अतः यह आवश्यक है कि आपातकाल के दौरान ईओडब्ल्यूज को प्रभावी तथा व्यावहारिक रूप से उपयोग योग्य बनाने के लिए स्लीपर कोचों में इसके डिजाईन की समीक्षा किये जाने की आवश्यकता है। रेल सं. 12622 तमिलनाडू एक्सप्रेस में 30 जुलाई 2012 की आग दुर्घटना पर अपनी रिपोर्ट में सीआरएस द्वारा भी यह प्रमाणित किया गया है। अतः आरबी को आग की स्थिति में यात्रियों के प्रभावी

तथा जल्दी विकास के लिए स्लीपर कोचों में ईओडब्ल्यू के डिजाईन परिवर्तन पर प्रस्ताव पर पुनः विचार करना चाहिए।

1.6.4 कार्यशालाओं तथा कोच डिपो में यात्री कोचों का अनुरक्षण

रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिया (जनवरी 2014) कि आवधिक मरम्मत (पीओएच) के दौरान विद्युत उपकरणों, जंक्शन बाक्स इत्यादि का पर्याप्त तथा उचित अनुरक्षण सुनिश्चित किये जाने की आवश्यकता है। पीवीसी फ्लोरिंग को अच्छी हालत में रखना, पैनलों में अन्तर को रोकना, शीशा तोड़ने वाला हथौडा उपलब्ध कराना, जोड़-रहित तारें सुनिश्चित करना, सामान के क्षेत्र से जंक्शन बाक्स हटाना, दरवाजों की अवाँछनीय कुण्डियाँ हटाना, स्विच पैनलों को ताला बन्द करना कार्यशालाओं तथा कोच डिपो में कोचों⁹ के अनुरक्षण का भाग हैं। एसएलआर के सामान वाले डिब्बे में विद्युतीय शार्ट सर्किट की संभावित घटना से बचने के लिए, आरबी ने ढाचें को संशोधित करने की सलाह दी (2002)। सामान वाले डिब्बे में विद्यमान विद्युत स्विचों को चौकीदार वाले भाग में स्थानान्तरित किया जाना था।

तालिका सं. 1.1
कार्यशालाओं तथा कोच डिपो पर नमूना
जाँच किये गए कोच- 1280

एसी कोच	511
गैर एसी कोच	586
मैट्रो	9
रसोई भण्डार यान	54
ऊर्जा यान	31
एसएलआरज	89

यह पता लगाने के लिए कि क्या अग्नि से सुरक्षा से संबंधित पहलुओं पर कार्यशालाओं तथा कोच डिपो में यात्री कोचों के अनुरक्षण के दौरान उचित ध्यान दिया जाता था, लेखापरीक्षा ने विभिन्न कार्यशालाओं में 1280 यात्री कोचों, कोच डिपो तथा रेलों में 1089 कोचों का संयुक्त निरीक्षण किया।

⁹ नीचे की कुण्डियाँ हटाने के सम्बन्ध में आरबी के पत्र दिनांक 05/05/2010 के अनुसार तथा दिनांक 30/12/2009 के आरबी पत्रांक 2003/विद्युत (जी)/113/2 का अनुबन्ध (स्विच पैनल को ताला बन्द करना, फ्यूज वितरण बोर्ड को सील करना इत्यादि)

लेखापरीक्षा ने देखा कि नमूना जांच की गई कार्यशालाओं तथा कोच डिपो में अनुरक्षण के दौरान यात्री कोचों के विद्युत सर्किटों में ओईएमज/अनुमोदित स्रोतों से खरीदी तथा स्पर्क को रोकने के लिए जोड़-रहित तारे उपलब्ध कराई गई थीं। यद्यपि, लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित क्षेत्रों में कमियाँ देखी:

तालिका सं. 1.2 अनुरक्षण में कमियाँ

क्र. सं.	देखी गई कमियाँ	क्षेत्रीय रेलवे
1	आरबी आदेशों के जारी होने (2002) के 13 वर्षों के बाद भी जांच किये गए 184 एसएलआरज में से 62 में जक्शन बाक्स ¹⁰ चौकीदार के भाग में नहीं रखे गए थे।	पूरे-15, पूमरे-2, उमरे-2, उसीरे-16, उरे-3, दमरे-1, दपूरे-4, दपूमरे-8, पमरे-9, परे-1
2	2369 कोचों में 63 में यात्री कोचों के दरवाजों की नीचे वाली कुन्डियां नहीं हटाई गई थी, जो आपातकालों के दौरान यात्रियों के विकास में रुकावट हैं।	उरे-15, परे-4, दपूमरे-1, मरे-1, पूरे-6, उसीरे-12 उपरे-24
3	1280 कोचों में से 116 में अन्तरो से बचने के लिए कोचों के अन्दर उपकरण, झालर तथा उभरी नक्काशी की मरम्मत नहीं की गई थी जो पैनलों के पीछे फेंके गए अपशिष्ट का घुसने की अनुमति देगा।	मरे-4, उसीरे-59, उपरे-3, डीरे-5, दरे-2,
4	24 कोचों में आपातकालीन खिड़कियां उपलब्ध नहीं कराई गई थीं।	मरे-2, उसीरे-3, उरे-2, उपरे-3, दपूरे-2, दपरे-8, परे-4
5	147 कोचों में उपलब्ध कराई गई आपातकालीन खिड़कियों की संख्या आरडी एसओ द्वारा विनिर्दिष्ट संख्या से कम थी।	मरे-31, पूमरे-11, पूतरे-2, उसीरे-22, उरे-2, उपरे-4, दपूमरे-22, दमरे-2, दपूरे-18, दपरे-8, दरे-23, परे-2
6	आपातकालीन खिड़की के स्थान को दर्शाती हुई संकेत पट्टिका गलियारों की छतों पर उपलब्ध नहीं थीं जैसा कि आरडीएसओ	252 (मरे-13, पूतरे-35, पूरे-6, उमरे-49, उसीरे-45, उरे-4, उपरे-15, दमरे-10, दपूमरे-18,

¹⁰ एक विद्युत जंक्शन वाक्स विद्युत कनेक्शनों हेतु एक डिब्बा है, सामान्यतः उन्हें दिखने से रोकने के लिए अभीष्ट होता है

	द्वारा निर्देश दिया गया था।	दपरे-40 तथा परे-17)
7	702 एसी कोचों में से 132 कोचों में शीशा तोड़ने वाला हथौड़ा उपलब्ध नहीं कराये गये थे, जहां आपातकाल की स्थिति में आपात कालीन खिड़की के शीशे का पैनल तोड़ने के लिए ऐसे हथौड़े उपलब्ध कराया जाना आवश्यक था।	दपरे-12, पमरे-10, उरे-3, दरे-44, मरे-5, पूतरे-23, उपरे-19, परे-4, दपूमरे-12
8	1089 कोचों में से 233 में रोटरी स्विच पैनल तथा एफडीबीज के लिए ताले की व्यवस्था नहीं थी।	मरे-11, पूतरे-150, उसीरे-7, दमरे-14, दरे-17, पमरे-14, परे-20

अतः काफी संख्या में कोचों में मरम्मत के दौरान अग्नि सुरक्षा के संबंध में आरबी निर्देशों का पालन किया जाना शेष था। अपर्याप्त अनुपालन



दर्शाता है कि निगरानी की वर्तमान प्रणाली अपर्याप्त थी/प्रभावशाली नहीं थी।

आरबी ने उत्तर दिया (अप्रैल 2015) कि जेडआरज को निर्देश दिये गए हैं (जनवरी 2014) कि विद्युत उपकरणों इत्यादि की पर्याप्त तथा उचित मरम्मत कार्यशालाओं तथा कोच डिपो में कोचों की मरम्मत का भाग हैं।

उत्तर विश्वसनीय नहीं हैं क्योंकि दिखाए गए दृष्टांत दर्शाते हैं कि निर्देशों का निष्ठापूर्वक पालन नहीं किया गया था। 2011-12 से 2013-14 की अवधि के दौरान 49 आग दुर्घटनाओं में से 28 शार्ट सर्किट के कारण हुई थी जिन्हें कोच अनुरक्षण पर आरबी निर्देशों को कड़ाई से लागू करके टाला जा सकता था। अतः आरबी को इन निर्देशों के कड़ाई से पालन की बारीकी से निगरानी करनी चाहिए।

1.6.5 स्टेशनों/यात्री रेलों में अग्नि प्रवण गतिविधियों को रोकने के लिए उपाय

भारतीय रेल अधिनियम 1989 की धारा 67 तथा 164 रेल परिसरों तथा रेलों में खतरनाक वस्तुओं के लाने-ले जाने को प्रतिबंधित करती हैं। भारतीय रेल अधिनियम 1989 की धारा 167 रेल प्रशासन को रेलों में धूम्रपान रोकने के लिए प्राधिकृत करती है। इसके अतिरिक्त, भारतीय रेल केटरिंग नीति 2010 के पैरा 7.1



चेन्नै सेन्ट्रल (दरे) में अधजली लकड़ी के शेष

के अनुसार उपनगरीय स्टेशनों पर प्लेटफार्मों पर खाना नहीं पकाया जाना चाहिए तथा केवल उन मर्दों को छोड़ कर जिन्हें केवल विद्युत संचालित उपकरण के माध्यम से तैयार किया जाता है, अन्य स्टेशनों को प्लेटफार्मों पर स्टाल एवं ट्रालियों पर खाना पकाना उत्तरोत्तर कम करना चाहिए। भारतीय रेल निर्माण नियम पुस्तिका का अध्याय VIII पैरा 811(i) बताता है कि शहर में स्टेशन के बाहर से असुरक्षित स्थानों के ट्रैक के साथ साथ तक चारदिवारी को बढ़ाया जाना भी आवश्यक है ताकि बाहरी व्यक्ति आसानी से स्टेशनों के अन्दर नहीं आ सकें। आरबी निर्देशों के अनुसार (2008), स्टेशनों में प्रवेश बिन्दुओं पर सामान स्कैनर उपलब्ध कराए जाने थे।

लेखापरीक्षा द्वारा रेलवे प्राधिकारियों के साथ संयुक्त निरीक्षण के माध्यम से 17 जेडआरज¹¹ में 138 रेलों के 1089 कोचों तथा 132 स्टेशनों पर आईआर अधिनियम 1989 की धारा 67, 164 तथा 167 को लागू करने में पर्याप्तता की जांच की थी तथा परिणामों को नीचे संक्षेप में दिया गया है:

¹¹ लेखापरीक्षा ने विभिन्न श्रेणियों के 132 रेलवे स्टेशनों तथा 138 विभिन्न प्रकार की रेलों जैसे राजधानी एक्सप्रेस, दुरंतो, शताब्दी, यात्री कोच इत्यादि का संयुक्त निरीक्षण किया था।

तालिका सं. 1.3 स्टेशनों पर अग्नि सुरक्षा उपाय

क्र. सं.	आपत्ति	क्षेत्रीय रेलवे
1	अनाधिकृत प्रवेश बिन्दुओं का विद्यमान होना	101 स्टेशन (पूतरे-7, पूरे-3, उपूरे-9, उसीरे-6, उपरे-7, दमरे-8, परे-7, मरे-7, पूमरे-2, दपूरे-9, दपरे-4, पमरे-6, उमरे-6, दपूमरे-6, दरे-8, उरे-6)।
2	सामान स्कैनर का प्रावधान ना होना	105 स्टेशन (मरे-4, पूतरे-5, पूमरे-7, पूरे-5, उमरे-7, उपूरे-9, उसीरे-4, उरे-7, उपरे-5, दमरे-8, दपूमरे-6, दपूरे-9, दरे-7, दपरे-7, पमरे-6, परे-9)।
3	एकाधिक प्रवेश बिन्दुओं वाले स्टेशनों पर केवल एक/दो सामान स्कैनर उपलब्ध कराए गए थे।	17 (पूतरे-1, पूरे-1, उपरे-1, मेरे-5, दमरे-1, मरे-5, पमरे-1, दपूमरे-1, दरे-1)
4	केवल तीन सामान स्कैनर	16 प्रवेश बिन्दुओं वाला एचडब्ल्यूएच (पूरे)।
5	केवल दो सामान स्कैनर	16 प्रवेश बिन्दुओं वाला केवाईएन (मरे)
6	सिगरेटों की बिक्री	ताप्ति गंगा एक्सप्रेस (19045) दपूरे
7	एचए 1 कोच में जली हुई सिगरेट के 8 से दस शेष	रेल सं. 18240-नागपुर-विलासपुर शिवनाथ एक्सप्रेस (दपूरे)
8	विक्रेताओं द्वारा खाना पकाना	मन्मद (मरे), खड़गपुर (दपूरे), करौता (पूमरे), गौण्डा (उपूरे), वाराणसी (उरे), अजमेर, नागौर, फूलेरा तथा मेरता रोड (उपरे), करौता (पूमरे) चैन्ने सेन्ट्रन (दरे)।
9	खुले क्षेत्र में अन्य सामान के साथ रखा गया विस्फोटक (रक्षा वि.)	पुणे स्टेशन प्लेटफार्म (मरे)

		
<p>रेल में सिगरेट वेंचता हुआ विक्रेता (परे)</p>	<p>गौण्डा (उपूरे) में प्लेटफार्म पर खाना पकाना तथा करौता (पूमरे) में आग के साथ केतली ले जाता विक्रेता</p>	

लेखापरीक्षा ने 17 जेडआरज में 138 रेलों तथा 132 स्टेशनों में 3259 यात्रियों के बीच एक सर्वेक्षण भी किया तथा संक्षेप परिणाम इस प्रकार है:

- 3105 मे से 400 (12 प्रतिशत) यात्रियों ने, जिन्होंने अपने विचार प्रकट किये थे बताया कि उन्होंने अनाधिकृत व्यक्तियों को ज्वलनशील पदार्थ लाते ले जाते देखा है।
- 3152 मे से 902 (28 प्रतिशत) यात्रियों ने, जिन्होंने अपने विचार प्रकट किये थे, बताया कि उन्होंने रेलवे स्टेशनों पर सिगरेट/बीडी की विक्री देखी है।
- 2647 मे से 512 (19 प्रतिशत) यात्रियों ने , जिन्होंने अपने विचार प्रकट किये थे, बताया कि उन्होंने स्टेशन परिसरों में खाना पकाना देखा था।
- 3128 मे से 871 (26 प्रतिशत) यात्रियों ने, जिन्होंने अपने विचार प्रकट किये थे, बताया था कि उन्होंने रेलों/स्टेशनों में यात्रियों द्वारा शराब के सेवन¹² के मामले देखे थे।



पूणे (मरे) में अन्य सामान के साथ विस्फोटक

¹² शराब भी ज्वलशील है तथा यात्री कोचों में अग्नि का कारण हो सकती है। 22/11/2011 को 13009 की 3 ए यूपी हावड़ा-देहरादून एक्सप्रेस में आग दुर्घटना के मामले में, यह निष्कर्ष निकाला गया था कि आग कोच के फर्श पर फेंके गए जलते हुए सिगरेट बट्ट के कारण लगी थी जिसने वहाँ कपड़ों को जलाया और बाद में कोच के पर्दों तक आग फैल गई। कोच के फर्श पर पहले से मौजूद बिखरी हुई शराब ने आग पकड़ ली और आग को तेज कर दिया।

उपरोक्त से यह देखा जा सकता था कि रेल अधिनियम/नियम पुस्तिका का कार्यान्वयन प्रभावी नहीं था तथा यात्री सर्वेक्षण ने भी स्टेशनों तथा रेलों में अग्नि प्रवण गतिविधियों के अपर्याप्त निवारण की पुष्टि की थी।

आरबी ने बताया (अप्रैल 2015) कि रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) द्वारा अनाधिकृत गतिविधियों में लगे व्यक्तियों के विरुद्ध नियमित कार्यवाही की जा रही थी तथा जेडआरज को धुम्रपान पर निगरानी रखने की सलाह दी गई है।

उपर दर्शायी गई अनेक गतिविधियां स्टेशनों तथा रेलों में ज्वलनशील पदार्थों की दुलाई तथा अग्नि प्रवण गतिविधियों पर आरबी निर्देशों के कार्यान्वयन तथा निगरानी की अपर्याप्तता की ओर संकेत करती हैं। ये गतिविधियाँ यात्रा करने वाले यात्रियों के जीवन को खतरे में डालते हुए एक बड़े अग्नि जोखिम का रूप धारण करती हैं तथा आरबी को पर्याप्त जांच तथा निवारक सजा के माध्यम से ऐसी गतिविधियों के प्रति शून्य सहिष्णुता सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

1.6.6 रसोई भण्डार यान

आई केटरिंग नीति (2010) बताती है कि मोबाइल केटरिंग सेवाएं इस तरह अत्याधुनिक तकनीकी उपकरणों से सज्जित उपयुक्त रूप से डिजाइन किये गए रसोई भण्डार यानों से उपलब्ध कराई जानी थी ताकि अग्नि शमन तथा मोबाइल केटरिंग इकाइयों में खुली जांच वाले गैस वर्नर से उत्तरोत्तर विद्युत से चलने वाले अपेक्षाकृत सुरक्षित उपकरणों



में बदलना सुनिश्चित किया जा सके। नीति राजधानी एक्सप्रेस रेलों, दुरंतो रेलों में पहले से पका हुआ खाना परोसने का प्रावधान भी करती है तथा यह कि शताब्दी तथा दुरंतो में खाना नहीं पकाया जाना चाहिए आरबी, समय समय पर जेडआरज को रसोई भण्डार यानों की उचित मरम्मत तथा विद्युत उपकरणों (जैसे तार प्रणाली, जंक्शन बाक्स, अति वोल्टेज सुरक्षा उपकरण, मिनिचर सर्किट ब्रेकर

इत्यादि) गैस मैनीफोल्ड, रेफ्रिजरेटर तथा अग्नि शामकों की मरम्मत सुनिश्चित करने के लिए निर्देश देता हैं। रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिया (सितम्बर 2011 तथा अक्टूबर 2013) कि रसोई भण्डार यानों में आग को रोकने के लिए रसोई भण्डार यानों की जांच की जानी थी।

15¹³ जेडआरज के 51 रसोई भण्डार यानों (29 एक्सप्रेस में तथा 22 राजधानी/शताब्दी/दुरंतो) में उपकरणों तथा उपस्करों के अनुरक्षण तथा सुरक्षा उपायों की जांच लेखापरीक्षा द्वारा रेलवे अधिकारियों के साथ संयुक्त निरीक्षण के माध्यम से की थी तथा आरबी के निर्देशों की अननुपालना के निम्नलिखित दृष्टांत देखे गए थे:

तालिका सं. 1.4 रसोई भण्डार यानों में कमियां

क्र. सं.	देखी गई कमियां	रसोई भण्डार यानों की सं.
1	खुली आँच वाले गैस वर्नर पर खाना पकाना	30 (मरे 3, पूतरे-3, पूमरे-2, पूरे-3, उपूरे-3, उसीरे-3, दमरे-2, दपूरे-2, दपरे-2, पमरे-1, परे-2, दपूमरे-3, दरे-1)
2	एक्सप्रेस रेलों के रसोई भण्डार यानों में खाना पकाना	29 में से 25 (मरे-3, पूतरे-2, पूमरे-2, उपूरे-3, उसीरे-3, दमरे-2, दपूरे-2, दपरे-1, पमरे-1, परे-2, दपूमरे-3, उरे-1,)
3	राजधानी/शताब्दी/दुरंतो रेलों में खाना पकाना	22 में से 17 (मरे-1, पूतरे-2, पूमरे-1, पूरे-4, उसीरे-2, उपरे-1, दमरे-1, दरे-1, दपरे-2, परे-2)
4	गैस मैनीफोल्ड जो रसोई भण्डार यानों में से एक से अधिक सिलेण्डरों को जोड़ता है, अच्छी हालत में नहीं रखे गए थे,	5 (मरे-1, उपूरे-1, दरे-1, परे-2)
5	गैस कम्पनियों से गैस रिसाव जांच प्रमाणपत्र प्राप्त नहीं किये गए थे	5 (उपूरे-1, दपरे-2, दरे-1, पमरे-1)
6	खाली गते के डिब्बों तथा अन्य अपशिष्ट पदार्थों का संचय	7 (मरे-1, उपूरे-3, परे-2, दरे-1)
7	गैर एसी रसोई भण्डार यानों में खराब निकास पंखे	2 (उपूरे-1, उसीरे-1)

¹³ मरे तथा उमरे को छोड़कर

8	मोबाईल फोन इत्यादि जोड़ने के लिए खुली तारों के माध्यम से पंखे तथा लाईट से बिजली की निकासी	5 (मरे-2, उपरे-3)
9	खाने के भण्डारण तथा परोसने हेतु उपयुक्त स्थान को चिन्हित नहीं किया गया था	12 (मरे-1, पूरे-7, दपरे, दपूमरे-2, दरे-1),
10	खाद्य अपशिष्ट शौचालयों तथा गलियारों के क्षेत्र के पास फेंका गया था	11 (पूरे-2, उपरे-2, उसीरे-2, दपूरे-1, उरे-2, दरे-2)
11	मरम्मत के दौरान रेफ्रिजरेटर्स, बॉयलर्स, विद्युत उपकरणों, तार प्रणाली, चिमनी तथा जंक्शन बाक्स की मरम्मत नहीं की थी	14 (मरे-3, उसीरे-2, उपरे-3, दपूरे-2, दपूमरे-3, दरे-1)

उपरोक्त कमियां/अननुपालना दर्शाती हैं कि यात्रा करने वाले लोगों के लिए एक खतरे का रूप धारण करते हुए रसोई भण्डार यानों में आग को रोकने के लिए निगरानी तंत्र प्रभावशाली नहीं था।

आरबी ने उत्तर दिया (अप्रैल 2015) कि यात्रियों को पहले से पकाया गया भोजन उपलब्ध कराने तथा यात्रा में खाना पकाने में कमी सुनिश्चित करने के लिए इंटरनेट/एसएमएस के माध्यम से अपनी पंसद का खाना बुक करने में यात्रियों को सक्षम करने के लिए अन्य परियोजना प्रारंभ की गई है। इसने यह भी बताया था कि रसोई भण्डार यानों में अग्नि पर नियंत्रण रखने के लिए आरबी ने रसोई भण्डार यानों की मरम्मत हेतु दिशानिर्देश जारी किये हैं।

लेखापरीक्षा में दर्शाये गए उक्त दृष्टांतों से स्पष्ट है कि आरबी निर्देशों का कार्यान्वयन कमजोर था तथा औचक निरीक्षण तथा निवारक सजा के माध्यम से इन अग्नि प्रवण गतिविधियों को दूर करने के लिए इसे सुदृढ़ किये जाने की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त उत्तर उन रेलों की संख्या विनिर्दिष्ट नहीं करता जहां पहले से पकाए गए भोजन की बुकिंग की सुविधाएं उपलब्ध थीं। अतः, सभी रेलों में नई योजना का प्रारंभ होने तक, आरबी को वर्तमान निर्देशों की कड़ी अनुपालना सुनिश्चित करनी चाहिए।

1.6.7 अग्नि शामकों का प्रावधान

यूआईसी के मानकों (यूआईसी 564-2) के अनुसार, बैठने के स्थानों वाले प्रत्येक

वाहन में एक अग्निशामक तथा प्रत्येक स्लीपर कोच में दो अग्निशामक उपलब्ध कराया जाना आवश्यक है। यद्यपि भारतीय रेल द्वारा इस उद्देश्य के लिए युआईसी मानक नहीं अपनाए गए थे, तथापि, आरडीएसओ ने बताया (जनवरी 2014) कि प्रत्येक वतानुकूलित कोच में दो, प्रत्येक ऊर्जा यान में छह, प्रत्येक रसोईभण्डार यान में चार तथा एसएलआर में दो अग्नि शामक उपलब्ध कराए गए थे। आरडीएसओ ने स्लीपर श्रेणी, द्वितीय बैठने के स्थान वाले तथा सामान्य डिब्बों में अग्निशामकों का कोई प्रावधान निर्धारित नहीं किया है।

- लेखापरीक्षा ने 17 क्षेत्रीय रेलवे में 138 रेलों के 50 रसोईभण्डार यानों तथा 577 कोचों में अग्नि शामको के प्रावधान तथा मरम्मत के संबंध में आरडीएसओ के कथन की जांच की तथा पाया कि जैसा आरडीएसओ द्वारा बताया गया था, पचास कोचों में अग्नि शामक उपलब्ध नहीं कराए गए थे जैसा कि नीचे तालिका में दिया गया है:

तालिका सं. 1.5 अग्निशामकों का प्रावधान

कोचों का प्रकार	नमूना जांच किये गए कोचों की सं.	उपलब्ध कराए गए अग्निशामक	उपलब्ध ना कराए गए
एसी कोच	440	421	19
एसएलआर	88	76	12
ऊर्जा यान	49	47	2
रसोईभण्डार यान	50	47	3
कुल	627	591	36

तालिका सं. 1.6 अग्नि शामकों का प्रावधान

क्र सं.	आपत्ति	क्षेत्रीय रेलवे
1	अग्निशामक उपलब्ध नहीं कराए गए थे	19 एसी कोच (पूतरे-5, उपूरे-1, उसीरे-7, दमरे-2, मरे-1, दपूर-1, उरे-2) 12 एसएलआरज (पूतरे-2, उसीरे-6, उपरे-1, परे-1, दपूमरे-1, उरे-1) 2 ऊर्जा यान (उसीरे-2) 3 रसोई भण्डार यान (उपूरे-1, दपूरे-2)
2	दो के बजाए एक अग्नि	25 एसी कोच (मरे-1, पूतरे-8, उपूरे-2, उसीरे-2, उपरे-

	शामक उपलब्ध कराया गया	10, दमरे-1, दरे-1) 3 एसएलआरज (उसीरे-2, मरे-1,) 1 रसोई भण्डार यान (उरे)
3	उर्जा यानों में छह के बजाए दो अग्निशामक उपलब्ध कराए गए थे।	10 (पूतरे-2, उपूरे-2, उसीरे-2, दरे-2, पमरे-2,)
4	उर्जा यानों में छह के बजाए तीन अग्निशामक उपलब्ध कराए गए थे।	4 (पूतरे-1, उसीरे-2(दरे-1)
5	उर्जा यानों में छह के बजाए चार अग्निशामक उपलब्ध कराए गए थे।	18 (पूतरे-1, उरे-1, उपरे-4, दपूरे-2, दरे-4, दपरे-4, परे-2)
6	अग्निशामक उपयुक्त स्थानों पर नहीं रखे गए थे।	105 कोच (पूतरे-12, पूरे-5, उपूरे-7, उसीरे-4, दमरे-5, मरे-8, दपरे-11, पमरे-2, उमरे-19 दपूमरे-6, दरे-20 उरे-6) 16 रसोई भण्डार यान (पूतरे-4, पूरे-5, उपूरे-1, उसीरे-4, उरे-1, दरे-1)
7	अग्नि शामकों के उपयोग हेतु निर्देश उपलब्ध नहीं थे।	375 (पूतरे-64, पूरे-8, उपूरे-7, उसीरे-25 उपरे-3, मेरे-16, दमरे-23, परे-11, मरे-18, दपूरे-26, दपरे-68, पमरे-4, उमरे-31, दपूमरे-20, दरे-41, उरे-10)
8	भराई हेतु लम्बित अग्निशामक	8 (दपूरे-1, दपरे-4, दरे-3)



- लेखापरीक्षा ने देखा कि अग्निशामक बैठने के स्थानों के नीचे फर्श पर तथा तालाबन्द लिनन केबिनो के अन्दर रखे गए थे। एसएलआर के अग्निशामक एक बार प्रयोग होने वाले पैड लॉक वाली बन्द अलमारी में रखे गए थे। कुछ एसएलआर में, पैड लॉक के बजाए दरवाजे धागों से बांधे गए थे जिन्हें आसानी से नहीं खोला जा सकता। अतः, आपातकाल के दौरान आसानी से इन अग्निशामक तक नहीं पहुँचा जा सकता था।
- उच्च स्तरीय सुरक्षा समिति ने अपनी रिपोर्ट में देखा कि वर्तमान में रेलवे ड्राई केमिकल पावर (डीसीपी) प्रकार के संवहनीय अग्निशामकों पर भरोसा करता है तथा कोचों में आग के दौरान रेलवे स्टाफ द्वारा उपयोग हेतु ये अग्नि शामक उपलब्ध होते हैं। समिति ने महसूस किया कि इस प्रकार के प्राथमिक प्रबन्ध सामान्यतः आग दुर्घटनाओं की स्थिति में अपर्याप्त सिद्ध हुए हैं तथा स्थानीय प्राधिकारियों के अन्तर्गत दमकल ने आग बुझाने में बड़ी भूमिका अदा की है। भारतीय रेल ने डीसीपी प्रकार के अग्नि शामकों का प्रयोग जारी रखा है तथा इस पहलू पर आरबी का उत्तर मौन है (अप्रैल2015)।

कोचों में अग्निशामकों का प्रावधान तथा अनुरक्षण आवश्यक हैं तथा तालिका में दर्शायी गई कमियां केवल वे हैं जो नमूना जांच किये गए 627 कोचो (रसोई भण्डार यानों सहित) में देखी गई थीं।

आरबी ने उत्तर दिया (अप्रैल2015) कि परीक्षण आधार पर जीएस तथा गैर-एसी कोचों में अग्नि शामक उपलब्ध कराने के लिए निर्णय लिया गया है।

उत्तर सभी यात्री कोचों में अग्नि शामकों के प्रावधान हेतु कोई समय सीमा नहीं बताता। अग्नि शामकों का प्रावधान करने में यूआईसी 564-2 मानकों की अननुपालना यात्रियों को बड़े हुए अग्नि जोखिम में डाल देगी तथा यात्री कोचों में आग बुझाने में विलम्ब होगा। आरबी को अग्नि शामकों के प्रावधान की समयबद्ध कार्यवाही योजना के साथ बारीकी से निगरानी करनी चाहिए।

1.6.8 स्वचालित अग्नि/धुआं संसूचन प्रणाली

XII पंचवर्षीय योजना ने आग का जल्दी पता लगाने के लिए कोच रेलों में स्वचालित उर्जा यानों एवं रसोई भण्डार यानों में जो अग्नि दुर्घटनाओं के लिए

ज्यादा असुक्षित हैं, स्वचालित अग्नि संसूचन तथा शमन प्रणाली की शुरुआत की आवश्यकता पर बल दिया। उच्च स्तरीय सुरक्षा समीक्षा समिति द्वारा भी कोचों में एसीपी उपकरण के साथ जुड़े अग्नि संसूचन प्रणाली, जिसमें यात्रियों को सचेत करने के लिए सुदृढ़ भोंपू होना चाहिए, की शुरुआत के लिए सिफारिशें की थीं।

लेखापरीक्षा ने देखा कि रेल सम्मेलन समिति के सुझाव (2010) के अनुसार, रेलों में धुआं संसूचन पर आधारित अग्नि अलार्म परीक्षण आधार पर रेल सं. 22823/22824 भुवनेश्वर राजधानी एक्सप्रेस (पूतरे) के केवल दो रेलों में प्रारंभ किया गया था। सफल परीक्षण के पश्चात राजधानी/शताब्दी एक्सप्रेस के 20 रेलों में कार्यान्वयन किया जाना था। आरडीएसओ ने दिसम्बर 2012 में इस संबंध में एक विनिर्देशन जारी किया था तथा मई 2013 में इसे संशोधित किया। यद्यपि, प्रावधान राजधानी एक्सप्रेस के केवल दो रेलों में प्रारंभ किया गया था। यह भी देखा गया था कि यद्यपि आग की स्थिति में रेलों का रूकना एक महत्वपूर्ण क्रिया है जिसे अग्नि अलार्म प्रणाली के साथ जोड़ा जाना चाहिए, तथापि, चलती रेलों में स्वचालित धुआं/अग्नि संसूचन उपकरणों को सफलतापूर्वक लागू किया जाना शेष था।

आरबी ने उत्तर दिया (अप्रैल 2015) कि आरडीएसओ ने एसी कोचों के लिए स्वचालित अग्नि एवं धुआं प्रणाली हेतु तकनीकी विनिर्देशन विकसित किये हैं तथा इन्हें उपलब्ध कराए जाने की प्रक्रिया प्रगति के अन्तर्गत है तथा आईसीएफ को परीक्षण हेतु प्रारंभिक रूप से गैर एसी कोचों में इस प्रणाली का परीक्षण करने की सलाह दी गई है।

आरबी ने गैर-एसी कोचों में स्वचालित धुआं एवं अग्नि संसूचन प्रणाली उपलब्ध कराने के लिए कोई समय सीमा विनिर्दिष्ट नहीं की है। उन्होंने यह भी नहीं बताया कि कब आईसीएफ को गैर-एसी कोचों में इस प्रणाली के परीक्षण की सलाह दी गई है। आरबी को सभी रेलों में प्रणाली को लागू करने के लिए सख्त समय सीमा के साथ सामने आना चाहिए।

1.6.9 पार्सल वैन

ब्रेक वैन/पार्सल वैनो में पार्सल स्थान को किराये पर देने के लिए 'अनुबंध की शर्तों तथा निबन्धनों' के पैरा 8.1 के अनुसार, रेलवे स्टाफ द्वारा

उद्गम/गंतव्य/मध्यवर्ती स्टेशन पर पार्सलो के लदान/उत्तराई का पर्यवेक्षण करना अपेक्षित नहीं था। पर्यवेक्षण के अभाव में, पट्टा धारक पार्सल वैनो में ज्वलनशील/प्रतिबंधित मदों सहित किसी भी मद का लदान कर सकता है। इसके कारण यात्री रेलों की सुरक्षा से समझौता भी होता है।

आरबी ने ब्रेक वैनो/पार्सल वैनो में पार्सल के लदान, प्रतिबंधित/निषिद्ध वस्तुओं के लदान, अतिभारण इत्यादि में अनियमितताओं की जांच करने के लिए विशेष बैठक आयोजित करने के लिए जेडआरज को निर्देशित (मई 2010) किया। लेखापरीक्षा ने पार्सल वैनो¹⁴ की आवधिक औचक जांच के परिणामों की समीक्षा की जो आयोजित की गई थीं तथा निम्नलिखित पाया:

- पेट्रोल खाली किये बिना दुपहिया का लदान (पूरे, पूमरे, उमरे, दमरे, दपूरे, दरे, दपरे)
- एसएलआर की छत तथा पार्सलों के बीच अन्तर छोड़े बिना पार्सलों का लदान (मरे, दमरे, दरे, दपूरे)
- अव्यवस्थित ढंग से मोटर साइकिल तथा अन्य पैकेजों का लदान (मरे, दरे)
- खराब पडी विद्युत लाइंटें तथा एसएलआर में लटकी हुई विद्युत तारे के दृष्टांत (दरे)
- रीड डिफ्यूजर का लदान (ज्वलनशील पदार्थ) (दपरे)।

एक दृष्टांत में, रेलवे प्राधिकारियों के साथ संयुक्त निरीक्षण के दौरान, लेखापरीक्षा ने पाया कि 11 अगस्त 2014 को मदुरै जंक्शन (दरे) में लदान हेतु बुक की गई मोटर साइकिल से पेट्रोल खाली नहीं किया गया था।

उपरोक्त ज्वलनशील सामग्रियों के लदान पर आरबी निर्देशों का निरंतर उल्लंघन दर्शाते हैं। लेखापरीक्षा ने दुर्घटना रिपोर्ट से भी देखा कि 2012 में दो आग दुर्घटनाएं पार्सल वैन में ज्वलनशील वस्तुओं के लदान के कारण हुईं। (मरे, दरे)।

आरबी ने उत्तर दिया (अप्रैल 2015) कि सुधारात्मक कार्यवाही के लिए जेडआरज को आवश्यक निर्देश जारी किये गए थे।

¹⁴ ब्रेक वैन/पार्सल वैनो में पार्सल स्थान को किराये पर देने के लिए अनुबंध की शर्तों तथा निबन्धनों के पैरा 8.1 के अनुसार, रेलवे स्टाफ द्वारा लदान/उत्तराई का पर्यवेक्षण नहीं किया जाएगा। यदि रेलवे अधिकारियों द्वारा पर्यवेक्षण किया गया होता, तो ज्वलनशील तथा अतिभारण के मामलों से बचा जा सकता था।

उत्तर बहुत सामान्य प्रवृत्ति का है तथा दर्शाये गए दृष्टांत आरबी निर्देशों के कार्यान्वयन की प्रणाली में अपर्याप्तता को दर्शाते हैं। चूंकि रेलवे स्टाफ द्वारा पार्सल वैन के लदान का कोई पर्यवेक्षण नहीं किया जाता, ज्वलनशील मर्दों के लदान के कारण आग के जोखिम से इन्कार नहीं किया जा सकता। अतः आरबी को पर्यवेक्षण हेतु प्रावधान शामिल करने अथवा औचक निरीक्षण तंत्र को सुदृढ़ करने के साथ उल्लंघन के लिए कठोर शास्ति लगाने के लिए ब्रेक/पार्सल वैन में पार्सल स्थान के पट्टाधारक के साथ अनुबन्ध (पैरा 8.1 एफ) पर दोबारा चर्चा करनी चाहिए।

1.6.10 अग्नि सुरक्षा पर प्रशिक्षण

सीएसपी(2003-13) ने देखा कि अनुरक्षण स्टाफ को भी चालन स्टाफ (टीटीई, कोच परिचारक, केटरिंग स्टाफ इत्यादि) की भांति प्रशिक्षित किये जाने की आवश्यकता है।

सर्वेक्षण प्रश्नावली के माध्यम से विभिन्न क्षेत्रों में कार्यशालाओं (डब्ल्यूएस) तथा कोच डिपो (सीडी) में यात्री कोचों की मरम्मत के दौरान ध्यान में रखे जाने वाले अग्नि निरोधक पहलुओं पर कर्मचारियों (1,007 कर्मचारी) की जागरूकता की लेखापरीक्षा समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

तालिका सं. 1.7 सर्वेक्षण-अनुरक्षण स्टाफ

क्र. सं.	सर्वेक्षण प्रश्न	जेडआरज तथा कर्मचारियों की जागरूकता
1	उनके द्वारा किये गए कोच अनुरक्षण कार्य की महत्ता	95 प्रतिशत
2	यह तथ्य कि कोच अनुरक्षण में किसी कमी के कारण चलती रेलों में आग दुर्घटना हो सकती हैं।	88 प्रतिशत
3	अग्निशमन पर कोई प्रशिक्षण नहीं लिया	13 जेडआरज में 41 प्रतिशत (मरे, पूतरे, उमरे, उपूरे, उपरे, दमरे, पमरे, दपूमरे, दपूरे, दरे, मेरे, उरे, पूरे)
4	अग्नि सुरक्षा पर किये जागरूकता कार्यक्रम में आग	16 जेडआरज में 33 प्रतिशत (मरे, पूतरे, पूरे, पूमरे, मेरे, उमरे, उपूरे, उसीरे, उरे,

	नहीं लिया	उपरे, दमरे, दपूमरे, दरे, दपरे, पमरे, परे)
5	अग्नि शमन पर कृत्रिम अभ्यास में भाग नहीं लिया	12 जेडआरज में 47 प्रतिशत (मरे, पूतरे, उमरे, उपरे, दमरे, दपूमरे, पूमरे, पमरे, दरे, मरे, उरे, पूरे)
6	अग्नि रोधक उपकरण सम्भालने की जानकारी नहीं हैं।	11 जेडआरज में 11 प्रतिशत (उपूरे, पूतरे, उपरे, दमरे, दपूमरे, दपरे, पमरे, परे, दरे, मेरे, पूरे)

चूंकि काफी बड़ी संख्या में कर्मचारियों ने प्रशिक्षण तथा कृत्रिम अभ्यास में भाग नहीं लिया था, इसलिए अग्निशमन पर कृत्रिम अभ्यास तथा प्रशिक्षण के माध्यम से स्टाफ की जागरूकता को सशक्त करने की आवश्यकता है। अग्नि जोखित के बारे में जागरूकता ना होने के परिणामस्वरूप आग दुर्घटना होने को 12 फरवरी 2012 को कैरिज कार्यशाला (दरे) तथा 15 फरवरी 2014 को एक यात्री कोच में दो आग दुर्घटनाओं द्वारा समर्थन दिया गया। दोनों घटनाओं में आग का कारण गैस कटिंग से पहले कोच की दीवारों में अन्तर में घुसाए गए ज्वलनशील पदार्थों को ना हटाना था। कोच में छोड़े गए ज्वलनशील पदार्थों द्वारा अग्नि जोखिम का रूप धारण कर लेने पर अनुरक्षण स्टाफ को प्रशिक्षण के माध्यम से जागरूकता से उपरोक्त दो घटनाओं से बचा जा सकता था।

- लेखापरीक्षा ने 132 स्टेशनों पर अग्नि के निवारण तथा नियंत्रण पर स्टेशन स्टाफ को दिए गए प्रशिक्षण की पर्याप्तता¹⁵ की जांच की तथा पाया कि स्टाफ तथा यात्री दोनों के लिए जागरूकता कार्यक्रम तथा कृत्रिम अभ्यास पर्याप्त नहीं थे जैसा कि नीचे तालिका बद्ध किया गया है:

तालिका सं. 1.8 सर्वेक्षण-स्टेशन स्टाफ

क्र. सं.	प्रशिक्षण/जागरूकता	स्टेशनों पर आयोजित नहीं किया गया
1	अग्नि शमन तथा बचाव संचालन	6 स्टेशन (उपरे-गुलावपुरा, दमरे-याकुटपुरा तथा विटागुन्टा, दपूरे-आमटा, दपरे-मालेश्वरम एवं अन्नीगेरी

¹⁵ स्टेशनों पर, प्रशिक्षण के रजिस्टर बनाए गए थे तथा उन रजिस्ट्रों से लेखापरीक्षा ने विवरण इक्कट्ठे किये।

2	स्टाफ हेतु जागरूकता कार्यक्रम	64 स्टेशन (मरे-9, पूमरे-3, पूरे-4, मेरे-4, उमरे-4, उपूरे-1, उसीरे-4, उरे-4, उपरे-6, दमरे-7, दरे-2, दपरे-3, पमरे-2, परे-9)।
	यात्रियों हेतु जागरूकता कार्यक्रम	107 स्टेशन (मरे-9, पूतरे-7, पूमरे-7, पूरे-6, मेरे-5, उमरे-7, उपूरे-2, उसीरे-2, उरे-7, उपरे-7, दमरे-8, दपूरे-9, दपूमरे-6, दरे-4, दपरे-5, पमरे-7, परे-9)
3	स्टेशनों पर अग्नि सुरक्षा पर तत्परता हेतु कृत्रिम अभ्यास	114 स्टेशन (मरे-9, पूतरे-6, पूमरे-3, पूरे-8, मेरे-6, उमरे-6, उपूरे-8, उसीरे-6, उरे-5, उपरे-6, दमरे-9, दपूरे-8, दपूमरे-6, दरे-8, दपरे-5, पमरे-7, परे-8)

आरबी ने उत्तर दिया (अप्रैल 2015) कि सुधारात्मक कार्यवाही हेतु जेडआरज को आवश्यक निर्देश जारी किये गए थे तथा अग्नि शमन आरपीएफ स्टाफ के प्रारंभिक प्रशिक्षण कार्यक्रम का भाग है।

यह तथ्य कि 2011-13 से 2013-14 के दौरान हुई 49 आग दुर्घटनाओं में से छह मानवीय विफलता के कारण हुए थे, अनुरक्षण स्टाफ को प्रशिक्षण की महत्ता को दर्शाते हैं। आरबी का उत्तर उनके पिछले निर्देशों की पुनरावृत्ति भर है। अतः आरबी को अग्नि सुरक्षा पहलुओं पर जागरूकता में सुधार करने के लिए सभी मरम्मत स्टाफ को प्रशिक्षित करने के लिए एक प्रणाली स्थापित करनी चाहिए।

1.6.11 यात्री जागरूकता कार्यक्रम

रेलों में आग दुर्घटनाओं के निवारण पर रेल प्रयोक्ताओं की जागरूकता यात्री रेलों तथा रेलवे स्टेशनों पर आग दुर्घटनाओं को कम करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। लेखापरीक्षा ने 17 जेडआरज में 132 स्टेशनों में तथा 138 रेलों के यात्रियों के बीच अग्नि सुरक्षा पहलुओं पर जागरूकता के स्तर तथा रेल यात्रियों (3259) के बीच अग्नि दुर्घटनाओं पर जागरूकता उत्पन्न करने हेतु भारतीय रेल द्वारा किये गए प्रयासों की समीक्षा की। प्रत्यक्ष जांच तथा सर्वेक्षण के माध्यम से समीक्षा के परिणाम नीचे दिए गए हैं:

तालिका सं. 1.9 प्रशिक्षण एवं जागरूकता कार्यक्रम

क्र.सं.	आपत्ति	स्टेशनों की सं.	रेलों में कोचों की सं.
1	अग्नि सुरक्षा जागरूकता कार्यक्रम आयोजित नहीं किये गए	107 (मरे-9, पूतरे-7, पूमरे-7, पूरे-6, मेरे-5, उमरे-7, उपूरे-2, उसीरे-2, उरे-7, उपरे-7, दमरे-8, दपूरे-9, दपूमरे-6, दरे-4, दपरे-5, पमरे-7, परे-9)	-
2	अग्नि सुरक्षा स्टीकर नहीं लगाए गए थे	88 (मरे-2, पूतरे-7, पूमरे-3, पूरे-3, मेरे-4, उमरे-5, उपूरे-4, उसीरे-6, उरे-5, उपरे-6, दमरे-5, दपूरे-6, दपूमरे-8, दरे-8, दपरे-7, पमरे-4, परे-5)	149 कोच (मरे-17, पूतरे-69, पूरे-11, उरे-4, उपरे-1, दमरे-2, दपूरे-40, दरे-5)
3	अन्य चेतावनियों के साथ अग्नि सुरक्षा निर्देशों को जोड़ना	26 (मरे-6, पूमरे-2, पूरे-5, उमरे-2, उपूरे-3, उसीरे-1, उरे-1, उपरे-1, दमरे-1, दपूरे-1, पमरे-3)	948 कोचों में 695
4	केवल 10 स्टेशनों पर उचित रूप से दर्शाये गए थे	10 (पूमरे-1, पूरे-1, उपूरे-1, दमरे-2, दपूमरे-1, परे-4)	-



रेलों में चिपकाए गए अग्नि सुरक्षा स्टीकर



29/07/2014 को (उसीरे) में कोच सं. 05106 (3ए)-रेल सं. 15960 तथा एसएल कोच सं. 14202 रेल सं. 12506 में गलियारा क्षेत्र

- 65 कोचों में (मरे-3, पूतरे-9, पूमरे-11, पूरे-4, उसीरे-5, उरे-6, उपरे-7, दपूमरे-10, दरे-4, पमरे-3, परे-3) गलियारे तथा मार्ग द्वार क्षेत्र सामान, बिस्तरों, बर्फ

के डिब्बों, कूड़ादान इत्यादि से अवरूद्ध थे जो यात्रियों के निर्बाध आवागमन को बाधित कर रहे थे। यात्री सर्वेक्षण में, 66 प्रतिशत यात्रियों का विचार था कि गलियारे तथा मार्गद्वार क्षेत्र सामान, विस्तरों इत्यादि से अवरूद्ध थे।

लेखापरीक्षा ने सर्वेक्षण के माध्यम से अग्नि सुरक्षा पर यात्रियों की जागरूकता के स्तर का आंकलन किया तथा पाया कि यात्रियों का बड़ा प्रतिशत रेलों में ज्वलनशील पदार्थ ले जाने तथा धुम्रपान करने के जोखिम तथा आपात कालीन खिड़कियों की उपलब्धता से अवगत थे।

आरबी ने उत्तर दिया (अप्रैल 2015) कि टीटीई की कर्तव्य सूची में यात्रियों को भारी सामान बूथ में जमा करने में सहायता करना शामिल है तथा आगे बताया कि ये निर्देश भी विद्यमान है कि टिकट निरीक्षण स्टाफ को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि कोई सामान दरवाजे में यात्रियों के आवागमन को अवरूद्ध ना करें तथा यात्री आराम से दरवाजे तक पहुँच सके। आरबी ने यह भी बताया कि, स्टेशनों पर अग्नि सुरक्षा स्टीकर चिपकाने के लिए जेडआरज को आवश्यक निर्देश जारी किये गए थे तथा अनिवार्य स्टीकर कोच के प्रवेश के पास उपलब्ध कराए गए थे।

उत्तर सामान्य प्रवृत्ति का है। यद्यपि यात्रियों का बड़ा प्रतिशत रेलों में ज्वलनशील ले जाने तथा धुम्रपान करने के जोखिम से अवगत था, तथापि, स्टेशनों तथा रेलों में ज्वलनशील पदार्थ लाना ले जाना तथा अग्नि प्रवण गतिविधियां देखी गई थीं। अतः; आरबी को यात्री जागरूकता कार्यक्रम आयोजित करने चाहिए तथा स्टेशनों तथा रेलों में अग्नि प्रवण गतिविधियों को कम करने के लिए महत्वपूर्ण स्थानों पर अग्नि सुरक्षा स्टीकर चिपकाने चाहिए।

1.6.12 अग्नि दुर्घटना का पता लगाने तथा प्रतिक्रिया में भारतीय रेल की तत्परता

आग दुर्घटनाओं पर समय पर तथा तुरन्त प्रतिक्रिया के लिए अग्नि शमन तथा संचार सुविधाओं की उपलब्धता तथा रेल प्रशासन की तत्परता आवश्यक है। सीएसपी के पैरा 5.17 के अनुसार, रेल संचालकों में सुरक्षा तथा संरक्षण बढ़ाने में मोबाईल रेल रेडियो संचार (एमटीआरसी) प्रणाली में स्वाभाविक क्षमता है।

- 132 में से 16 स्टेशनों के आस पास संबंधित राज्य सरकारों द्वारा अनुरक्षित दमकल इकाई/दमकल स्टेशन उपलब्ध नहीं थे।

- नमूना जांच किये गए 132 स्टेशनों में से नौ में [(याकुटपुरा तथा हाई-टेक सिटी (दमरे), गुलाबपुरा (डी) स्टेशन (उपरे) रायपुर स्टेशन (दपूमरे), भगतनवाला (उरे), फुलवारी शरीफ (पूमरे), हावेरी तथा मालेश्वरम (दपरे), भोपाल (पमरे)] निकटवर्ती दमकल स्टेशन, अस्पताल, पुलिस स्टेशन, एम्बुलैन्स सेवा के आपातकालीन सम्पर्क नम्बरों की अद्यतित सूची उपलब्ध नहीं थी।
- मेट्रो रेल (मेरे) के छह स्टेशनों को छोड़ कर सभी जेडआरज में अति उच्च फ्रीक्वेंसी (वीएचएफ) तथा क्लोज प्रयोक्ता ग्रुप (सीयूजी) के माध्यम से लोको पायलट तथा स्टेशन मास्टर के बीच प्रत्यक्ष संचार था।

आरबी ने उत्तर दिया (अप्रैल 2015) कि सुधारात्मक कार्यवाही हेतु जेडआरज को आवश्यक निर्देश जारी किये गए थे।

उत्तर भी सामान्य प्रवृत्ति का है। आग की स्थिति में तुरन्त कार्यवाही के लिए स्टेशन पर्याप्त अग्नि सुरक्षा सुविधाओं से सज्जित होने चाहिए। अस्पतालों, पुलिस स्टेशनों के आपातकालीन संपर्क नम्बरों की अद्यतित सूची को दर्शाने पर आरबी निर्देशों को लागू किया जाना चाहिए।

1.6.13 दुर्घटना राहत चिकित्सा वैन (एआरएमवी)

सीएसपी के पैरा 8.3 के अनुसार, एआरएमवीज निर्धारित समय पर उपस्थित होगी तथा उन्हें अन्य सभी रेलों से वरीयता प्राप्त होगी। एआरएमवीज को वापसी की दिशा में भी प्राथमिकता दी जाएगी, क्योंकि दूसरे स्थानों पर भी उनकी आवश्यकता हो सकती है। स्थान पर एआरएमवी के पहुँचने पर मण्डलीय तथा क्षेत्रीय मुख्यालयों के साथ सम्पर्क में बने रहने के लिए दुर्घटना के स्थान पर विश्वसनीय तथा प्रभावशाली संचार चैनल स्थापित किये जाएंगे।

भारतीय रेल के 16 क्षेत्रों के (मेरे में कोई एएमआरबी नहीं है) 36 मण्डलों एएमआरवी के लेखापरीक्षा निरीक्षण से पता चला कि:

- भारतीय रेल में 25 एआरएमवीज (पूमरे-3, पूरे-4, उमरे-5, उसीरे-3, उरे-1, उपरे-2, दपूमरे-4, दपूरे-3) की आवधिक परीक्षण रन¹⁶ नहीं कराई गई थी।

¹⁶ भारतीय रेल चिकित्सा नियम पुस्तिका के पैरा 706 के अनुसार, चिकित्सा अधिकारियों द्वारा मासिक निरीक्षण किया जाना है।

- मण्डलीय चिकित्सा अधिकारी द्वारा एआरएमवीज के त्रैमासिक निरीक्षण तथा रिपोर्टों के प्रस्तुतिकरण की स्थिति नीचे तालिका में दी गई है।

तालिका सं. 1.10 एआरएमवी के त्रैमासिक निरीक्षण की स्थिति

आयोजित किये गए त्रैमासिक निरीक्षण	मुख्य चिकित्सा निदेशक को प्रस्तुत नहीं की गई रिपोर्ट
मरे, पूतरे, पूमरे, उमरे, उसीरे, उरे, उपरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे, दरे, दपरे, पमरे, तथा परे के सभी मण्डल तथा उपूरे का लखनऊ मण्डल	हावड़ा तथा सियालदाह-पूरे, लम्डिंग—उसीरे, जोधपुर तथा अजमेर-उपरे, अदरा-दपूरे, आगरा तथा इलाहाबाद-उमरे, विलासपुर तथा रायपुर-दपूमरे तथा अम्बाल-उरे

स्रोत एआरएमवी के अभिलेख

- दो मण्डलों में -रतलाम (परे) तथा अम्बाला (उरे) में चिकित्सा राहत विशेष में पानी के ड्रम को क्लोरीन युक्त जल से भर कर नहीं रखा गया था। जोलापेटई (दरे) संतरागाची तथा अदरा (दपूरे) तथा राजकोट (परे) में चार एआरएमबीज के पानी के ड्रमों में क्लोरीन युक्त पानी को बदलने की जांच करने के लिए कोई अभिलेख उपलब्ध नहीं था।
- जोलारपेटई (दरे) में स्थित एआरएमवी में शल्य चिकित्सा वाली लाईट खराब थी तथा दवाईयों, अवसान तिथि इत्यादि के ब्यौरे दर्शाने वाला रजिस्टर आवधिक रूप से अद्यतित नहीं था। मेट्रो रोड (उपरे) में उपकरण तथा दवाईयाँ आवधिक रूप से नहीं बदले गए थे।
- एआरएमवी कोच सं. 8227(उरे) नवम्बर 2013 से पीओएच के अन्तर्गत थी। चिकित्सा मर्दें जुलाई 2014 में दूसरे एआरएमवी सं. 6662 में स्थानांतरित की गई थीं जिसमें विस्तर, शल्य चिकित्सा कक्ष, डाक्टर/स्टाफ हेतु केबिन, भण्डार हेतु रैक तथा शौचालयों/स्थानागारों में नल नहीं थे।
- तीन एआरएमवीज की छत से रिसाव था तथा ईगतपूरी (मरे), सम्भलपुर तथा भादरख (पूतरे) में बरसात के मौसम के दौरान वैन में पानी टपक रहा था।
- एर्नाकुलम दक्षिण स्टेशन (दरे) में एआरएमवी प्लेटफार्म सं. 2 के अन्त में एक तरफा निकास के साथ स्थित थी जिसके परिणाम स्वरूप किसी अग्नि संबंधी संकटकाल की स्थिति में महत्वपूर्ण समय की हानि हो सकती है। हुबली

(दपरे) न्यु बोनगाई गांव (उसीरे) में एआरएमवी का स्थान आपात काल के दौरान सुगम्य नहीं था।

- सम्भलपुर (पूतरे) में उपलब्ध कराया गया उपकरण परिष्कृत नहीं था तथा दुर्घटना/विनाश के दौरान सम्भालने में आसान नहीं था।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि जांच समिति ने 14.01.2013 को रेल सं. 11123 तथा तथा 16.04.2013 को राजधानी एक्सप्रेस में दो आग दुर्घटनाओं में जेएचएस मण्डल (उमरे) द्वारा एआरएमवी का आदेश ना देने पर गंभीर टिप्पणी की थी।

आरबी ने उत्तर दिया (अप्रैल2015) कि सुधारात्मक कार्यवाही हेतु जेडआरज को आवश्यक निर्देश जारी किये गए थे।

उत्तर सामान्य प्रवृत्ति का है तथा लेखापरीक्षा में दर्शाये गए दृष्टांतों पर की गई विशिष्ट कार्यवाही को नहीं दर्शाता। किसी आग दुर्घटना की स्थिति में, स्थल पर न्यूनतम संभव समय समय में एआरएमवी उपलब्ध कराना रेल प्रशासन का कर्तव्य है अतः, आरबी को सुनिश्चित करना चाहिए कि एआरएमवी का उचित रूप से अनुरक्षण किया गया हो तथा आसानी से सुगम्य स्थानों पर खड़ा किया गया हो।

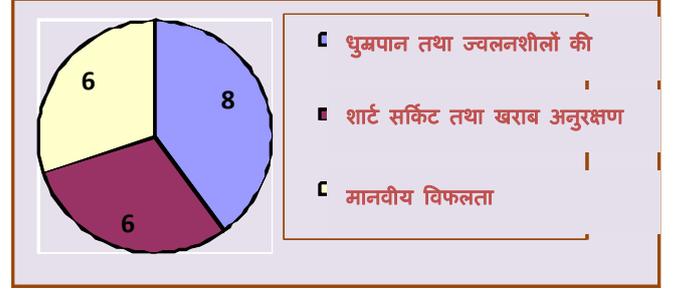
1.6.14 आग दुर्घटनाओं के दृष्टांत

प्रत्येक जेडआर के सुरक्षा विभाग को कार्यशालाओं/डिपों, स्टेशनों, रेलों तथा रसोईभण्डार यानों एवं उर्जा यानों में यात्री कोचों में आग दुर्घटनाओं के निवारण हेतु सुरक्षा उपायों की पर्याप्तता सुनिश्चित करनी है। भारतीय रेल अधिनियम, 1989 की धारा 113(2) के अनुसार, रेल प्रशासन जिसके क्षेत्राधिकार में दुर्घटना हुई है, तथा रेल प्रशासन जिससे दुर्घटना में शामिल रेल संबंधित है, बिना किसी विलम्ब के, दुर्घटना की सूचना राज्य सरकार तथा रेल सुरक्षा आयुक्त को देंगे।

समीक्षा अवधि के दौरान भारतीय रेल में हुई आग दुर्घटनाओं पर लेखापरीक्षा समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

(i) यात्री कोचों में 'आग दुर्घटना' के रूप में सूचित की गई दुर्घटनाएं

समीक्षा अवधि के दौरान (2011-12 से 2013-14) आग की 20 घटनाएं अग्नि दुर्घटना के रूप में सूचित की गई थी (मरे-3, पूमरे-2, पूतरे-1, उरे-1, उमरे-4, उसीरे-1 दमरे-1, दपूरे-1, दपरे-1, परे-3, पमरे-2)।



तालिका सं. 1.11-यात्री कोचों में दुर्घटनाओं के कारण 'आग दुर्घटना' के रूप में सूचित

क्र. सं.	दुर्घटनाओं के कारण	दुर्घटनाओं की सं.	जेडआरज जहां दुर्घटनाएं हुई
1.	धुम्रपान तथा ज्वलनशीलों की दुलाई	8	दमरे, परे, मरे, (2), पूमरे, उमरे, दपूरे, पमरे,
2.	शार्ट सर्किट तथा खराब अनुरक्षण	6	पूतरे, उमरे (2), उसीरे, परे, उरे,
3.	मानवीय विफलता	5	पूमरे, उमरे, दपरे, पमरे, परे

स्रोत: दुर्घटना जांच रिपोर्ट

उपरोक्त में से, पाँच¹⁷ बड़ी आग दुर्घटनाओं के कारण का निष्कर्ष नहीं निकाला गया था जैसा कि नीचे वर्णन किया गया है:

- 22.11.2011 को रेल सं. 13009 के 111 एसी कोच में आग का सबसे संभावित कारण कोच के फर्श पर जलते हुए सिगरेट बट्ट फेंकना था जिससे कपड़ों में आग लग गई जो बाद में कोच के पर्दों में फैल गई। कोच के फर्श पर मौजूद विखरी हुई शराब में भी आग लग गई और आग को और तेज कर दिया (पूमरे)।

¹⁷ हावड़ा-धनबाद एक्स (22.11.2011) तमिलनाडु एक्स (30.07.2012), हैदराबाद-सोलापुर एक्स (16.10.2012) नान्देड़ एक्स (28.12.2013), बान्द्रा-देहरादून एक्स (08.01.2014)।

2. 30.07.2012 को रेल सं. 12622 के एस-11 कोच में आग की घटना संभवतः कोच में ले जाए जा रहे पटाखों के अक्समात जल जाने के कारण हुई थी। (दमरे)।
3. रेल सं. 57660 में 16.10.2012 को कोच सं. एस सी 99480 जीएस में आग की दुर्घटना संभवतः कोच के शौचालय के अन्दर अज्ञात व्यक्तियों द्वारा खुद पर पेट्रोल छिड़कने और लगा लेने के कारण हुई थी (मरे)।
4. 28.12.2013 को 16594 के एसी त्रिटियर कोच में आग संभवतः अज्ञात यात्रियों अथवा व्यक्तियों की तरफ से लापवाही के कृत्य द्वारा अथवा असावधानी के कारण लगी (दमरे)।
5. 18.01.2014 को रेल सं.19019 के एसी त्रिटियर कोच में आग संभवतः अज्ञात यात्रियों अथवा व्यक्तियों की तरफ से लापवाही के कृत्य द्वारा अथवा असावधानी के कारण लगी (परे)।

उपरोक्त के मद्देनजर, आरबी को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि पुनरावृत्ति के निवारण हेतु प्रभावशाली सुधारात्मक कार्यवाही करने के लिए आग दुर्घटनाओं के कारणों को निर्णायक ढंग से स्थापित किया जाए।

(ii) यात्री कोचों में आग के अन्य उदाहरण

इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा के यात्री कोचों में (चलती रेलों/कार्यशालाओं/कोच डिपो में) 29 अन्य अग्नि सम्बन्धित दुर्घटनाओं का पता चला जो 2011-12 से 2013-14 की अवधि के दौरान घटित हुई तथा आग दुर्घटना के रूप में सूचित नहीं की गई थीं।

सीआरएस ने भी रौंती तथा भैरोंगढ स्टेशनों (परे) के बीच 11 नवम्बर 2012 को दिल्ली-मुम्बई दुरंतो एक्सप्रेस में आग दुर्घटना की सूचना न देने के मुद्दे को उठाया था।

इन 29 आग की घटनाओं के कारण (दरे-12, मेरे-6, दमरे-2, उरे-2, दपरे-2, परे-2, मरे-1, पूतरे-1, उपूरे-1) शार्ट सर्किट, धुम्रपान, शरारती गतिविधि तथा अनुरक्षण के दौरान लापरवाही थे जैसा कि नीचे वर्णित हैं:

तालिका सं. 1.12-यात्री कोचों में दुर्घटनाओं के कारण-‘आग दुर्घटना’ के रूप में सूचित ना किये गए

क्र. सं.	दुर्घटनाओं के कारण	दुर्घटनाओं की सं.	जेडआरज जहां दुर्घटनाएं हुईं
1	शार्ट सर्किट तथा खराब अनुरक्षण	22	दरे (9), मेरे (6), परे (2) मरे, दपरे, उरे (2) दमरे
2	धुम्रपान तथा ज्वलनशील की ढुलाई	3	दरे (2) दमरे
3	शरारती गतिविधियां	1	पूतरे
4	कारण स्थापित नहीं किये गए	3	उपूरे, दरे, दपरे

स्रोत: दुर्घटना जांच रिपोर्ट

आरबी ने उत्तर दिया (अप्रैल 2015) कि सुधारात्मक कार्यवाही हेतु जेडआरज को आवश्यक निर्देश जारी किये गए थे।



उत्तर सामान्य प्रकृति का है। इन घटनाओं की सूचना आगदुर्घटनाओं के रूप में ना देना रेल प्रशासन को सुधारात्मक कार्यवाही करने से वंचित करता है। आरबी को कड़ाई से सुनिश्चित करना चाहिए कि आग की सभी घटनाएं आग दुर्घटना के रूप में सूचित की जाएं तथा सुधारात्मक उपचारात्मक कार्यवाही प्रारंभ की जाए।

1.6.15 रेल अधिनियम, 1989 में संशोधन की आवश्यकता

स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय, भारत सरकार ने सार्वजनिक स्थानों पर धुम्रपान निषेध नियमावली 2008 के अनुसार सार्वजनिक स्थानों पर धुम्रपान के निषेध हेतु अधिसूचना जारी की है (मई 2008)। इस नियम के अन्तर्गत रेल

परिसर भी आते हैं। यद्यपि, रेलों तथा रेल परिसरों में धुम्रपान को निषिद्ध करते हुए भारतीय रेल अधिनियम, 1989 की धारा 167 को संशोधित नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, 16.01.2014 को रेल सं. 12809 (मरे) में आग दुर्घटना पर जांच समिति ने भी भारतीय रेल अधिनियम, 1989 की धारा 167 में संशोधन की सिफारिश की है।

आरबी ने रेलों तथा रेल परिसरों में धुम्रपान को रोकने तथा उल्लंघन हेतु कठोर सजा का प्रावधान करने के लिए अभी तक भारतीय रेल अधिनियम की धारा 167 को संशोधित नहीं किया है।

1.7 निष्कर्ष

यद्यपि भारतीय रेल ने अग्नि रोधक गुणों वाली सामग्रियों का प्रयोग प्रारंभ किया है, तथापि अभी इसे नवीनतम अन्तर्राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप सामग्रियों की जांच हेतु अत्याधुनिक जांच सुविधाएं विकसित करनी हैं। कोच डिजाईन के इष्टतमीकरण हेतु बने ₹ 1.5 करोड़ की लागत पर 2010 में खरीद गए अग्नि अनुकरण साफ्टवेयर का जांच सुविधाओं की अनुपलब्धता के कारण श्रेष्ठतम प्रयोग नहीं किया जा सका। जेडआरज द्वारा अग्नि रोधक सामग्रियों की खरीद तथा उपयोग की स्थिति की आरडीएसओ द्वारा निगरानी नहीं की गई थी। कुछ महत्वपूर्ण अग्नि रोधक सामग्रियों के आपूर्तिकर्ताओं की संख्या में भी कमी थी।

गलियारों की दरवाजों की स्वतः बन्द होने की विशेषता, जो दुर्घटना में आग के फैलाव को रोकने में योगदान दे सकती थी, को एलएचबी कोचों तक विस्तारित नहीं किया गया था। उच्च स्तरीय सुरक्षा समिति (2012) ने देखा था कि दुर्घटना के दौरान यात्री किसी सहायता के बिना बाहर नहीं कूद सकते थे क्योंकि गैर-एसी कोचों में ईओडब्ल्यूज का वर्तमान आकार पर्याप्त नहीं था। अतः, उन्होंने ईओडब्ल्यूज के डिजाईन में परिवर्तन की सिफारिश की थी। यद्यपि, इस संबंध में आरबी द्वारा अपने उत्तर (अप्रैल 2015) में कुछ नहीं दर्शाया गया था। गैर-एसी कोचों में स्वचालित अग्नि एवं धुआं संसूचन प्रणाली उपलब्ध नहीं कराई गई थी।

ब्रेक वैनों/पार्सल वैनों में पार्सल स्थान को किराये पर देने के लिए 'अनुबंध की शर्तों तथा निबन्धनों' का पैरा 8.1 पार्सल वैनों के लदान इत्यादि में रेल प्राधिकारियों द्वारा संवीक्षा के विषय में कुछ विनिर्दिष्ट नहीं करता। पैरा को यह सुनिश्चित करने के लिए संशोधित नहीं किया गया था कि पार्सल वैनों में किसी ज्वलनशील/निषिद्ध मर्दों का लदान नहीं किया जाए जिसके कारण यात्री रेलों की सुरक्षा से समझौता करना पड़े।

कर्मचारियों की काफी बड़ी प्रतिशतता ने अग्नि शमन पर प्रशिक्षण, जागरूकता कार्यक्रम एवं कृत्रिम अभ्यासों में भाग नहीं लिया था। आरबी द्वारा नियमित यात्री जागरूकता कार्यक्रम आयोजित नहीं किया गया था। स्टेशनों तथा रेलों में अग्नि प्रवण गतिविधियों को कम करने के लिए महत्वपूर्ण स्थानों पर अग्नि सुरक्षा स्टीकर नहीं चिपकाए गए थे। इसके अतिरिक्त, धुम्रपान, ज्वलनशील पदार्थों की ढुलाई से संबंधित निर्देशों को प्रभावशाली रूप से लागू नहीं किया गया था।

आग दुर्घटनाओं के लिए शार्ट सर्किट तथा खराब अनुरक्षण भी मुख्य कारणों में से एक हैं। रसोई भण्डार यानों में खाना पकाना तथा अग्नि प्रवण गतिविधियों जारी थीं। युआईसी (यूआईसी-564-2) के मानकों के अनुसार, वैठने के स्थानों वाले प्रत्येक वाहन में एक अग्निशामक तथा प्रत्येक स्लीपर कोच में दो अग्निशामक उपलब्ध कराया जाना आवश्यक है तथापि, स्लीपर श्रेणी, द्वितीय सीटिंग, सामान्य सीटिंग डिब्बों में अग्नि शामक उपलब्ध नहीं कराए गए थे। रेलों तथा रेल परिसरों में धुम्रपान को निषिद्ध करते हुए भारतीय रेल अधिनियम, 1989 की धारा 167 को संशोधित नहीं किया गया था।

1.8 सिफारिशें

आग दुर्घटनाओं को रोकने के लिए रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) को निम्नलिखित करना चाहिए:

- अग्नि रोधक सामग्रियों की जांच हेतु आरडीएसओ में सुविधाओं के निर्माण की बारीकी से निगरानी करनी चाहिए तथा समस्त विश्व में रेल प्रणालियों से

मेल खाने के लिए वर्तमान विनिर्देशनों को अन्तर्राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप बनाने के लिए प्रयासों को बढ़ाना चाहिए, बाहरी प्रयोगशालाओं में नमूनों की जांच के द्वारा आपूर्तियों की गुणवत्ता की प्रतिजांच के अपने प्रयासों को जारी रखना चाहिए।

- रेलवे स्टाफ द्वारा पर्यवेक्षण हेतु अथवा औचक निरीक्षण तंत्र को सुदृढ़ करने के साथ उल्लंघन के लिए कठोर शास्ति लगाने हेतु प्रावधान शामिल करने के लिए ब्रेक वैनों/पार्सल वैनों में पार्सल स्थान के पट्टा धारक के साथ अनुबंध (पैरा 8.1 एफ) पर पुनः विचार करना चाहिए।
- कोचों, पार्सल वैनों, ब्रेक वैनों इत्यादि में विश्वसनीय अग्नि संसूचन तथा चेतावनी/सार्वजनिक संबोधन प्रणाली के प्रावधान की संभावना का पता लगाना चाहिए।
- विभिन्ना समितियों (उच्च स्तरीय सुरक्षा समीक्षा समिति, सीआरएस/एसएजी/अन्य जांच समिति इत्यादि) की स्वीकृत सिफारिशों का उचित कार्यान्वयन सुनिश्चित करने के लिए उनके कार्यान्वयन की निगरानी की प्रणाली की समीक्षा करनी चाहिए।

अध्याय-2

भारतीय रेलवे में संरक्षा मदों का वितरण एवं उपयोग

कार्यकारी सार

भारतीय रेल (आईआर) 5633 इलैक्ट्रिक और 4823 डीजल इंजन, 66392 यात्री कोच और 245267 वैगन का प्रतिदिन उपयोग करके 21598 रेल-गाड़ियाँ (यात्री और माल) चलाता है। इन परिसम्पत्तियों का रख-रखाव 87 लोकोशेडो, 201 वैगन मरम्मत कारखानों में किया जाता है जो रेलवे के नेटवर्क में स्थित हैं। इसके परिचालन और रख-रखाव गतिविधियों की सीमा को, रेलगाड़ियों के सुरक्षित चालन और लाखों यात्रियों की संरक्षा के लिए, संरक्षा मदों के प्रभावी वितरण और उपयोग की आवश्यकता है। प्रभावी वितरण इच्छित गुणवत्ता की आवश्यकता संरक्षा मदों की सामयिक और बाधा रहित उपलब्धता सुनिश्चित करती है। वर्तमान समीक्षा संरक्षा मदों के वितरण और उपयोग में भारतीय रेल के भण्डारण विभाग के निष्पादन पर केंद्रित है।

यह समीक्षा 2014-15 के दौरान भण्डार नियंत्रक, मुख्य यांत्रिक अभियन्ता, मुख्य इलैक्ट्रिकल अभियन्ता, क्षेत्रीय रेलवे के एफए एंड सीएओ और कार्यशालाओं से सम्बद्ध भण्डारण डिपो, 17 क्षेत्रीय रेलों की लोकोशेड और कैरेज और वैगनों के डिपों के अभिलेखों की जांच द्वारा किया गया 6 उत्पादन इकाइयों के चयन के अतिरिक्त, 338 कार्यशालाओं, शेड, कोचिंग और वैगन डिपों में से 130 विस्तृत अध्ययन के लिए चुने गये थे। महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्ष निम्नवत हैं:

- i. क्षेत्रीय रेलों में संरक्षा मदों का श्रेणीबद्धकरण एम समान नहीं था। यह संख्या रेलवे बोर्ड द्वारा श्रेणीबद्ध की गई 468 संरक्षा मदों के प्रति 197 और 833 के बीच थी। सभी क्षेत्रीय रेलों में अग्नि अवरोधी सामग्री को संरक्षा मदों के रूप में श्रेणीबद्ध नहीं किया गया था। **पैरा 2.6.1**
- ii. क्षेत्रीय रेलों में संरक्षा मदों के दक्ष मानीटरिंग के लिए के लिए एकीकृत मूल्य सूची संख्या आवश्यक हैं। हालांकि यह देखा गया कि मूल्य सूची संख्या एकीकरण कार्य क्षेत्रीय रेलों द्वारा पूरा नहीं किया गया और क्षेत्रीय

और रेलवे बोर्ड दोनों स्तर पर ही विभिन्न संरक्षा मदों की स्टॉक स्थिति की प्रभावी रूप से निगरानी नहीं की गई थी जिसके परिणामस्वरूप या तो कुछ संरक्षा मदों में कमी हुई कुछ या अन्य मदों की आवश्यकता से अधिक अधिप्राप्ति हुई। **पैरा 2.6.1**

iii. ठेका अवधि¹⁸ की शुरुवात के साथ ही आपूर्ति सुनिश्चित करने के लिए ठेका अवधि की शुरुवात से कम से कम तीन महीने पहले खरीद आदेश प्रस्तुत करने के रेलवे बोर्ड के आदेश का क्षेत्रीय रेलों में अनुपालन नहीं किया गया था। प्राक्कलन तैयार करने और खरीद आदेश जारी करने में विलम्ब के कई उदाहरणों के परिणामस्वरूप संरक्षा मदों की कमी हुई जिससे न केवल चल स्टॉक निष्क्रिय हुए बल्कि कमी को पूरा करने के लिए तत्काल खरीद पर अतिरिक्त व्यय हुआ।

पैरा 2.6.2 और 2.6.4

iv. नामित निरीक्षण एजेन्सियाँ आरडीएसओ और राइट्स द्वारा निरीक्षण के बाद भी संरक्षा मदों की विफलता के दृष्टांत हुए थे। **पैरा 2.6.5**

v. घटिया संरक्षा मदों के उपयोग के कारण कोचों एवं वैगनों के मार्गस्थ अलगाव के दृष्टांत हुए थे जिससे न केवल रेलगाड़ियों का सुरक्षित चालन प्रभावित हुआ बल्कि चल स्टॉक का अवरोधन हुआ। **पैरा 2.6.7**

vi. संरक्षा मदों की बफर स्टॉक सीमाओं के आवधिक संशोधन के लिए रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देश एक समान नहीं थे। 13 क्षेत्रीय रेलों में बफर स्टॉक सीमाओं का संशोधन न करने परिणामस्वरूप ₹ 381.50 करोड़ मूल्य की आवश्यकता से अधिक संरक्षा मदों के स्टॉक का संचयन हुआ। **पैरा**

2.6.8

उपरोक्त लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों पर आधारित निम्नलिखित सिफारिशों की गई थी:

i. संरक्षा मदों की अधिप्राप्ति, वितरण और उपयोग के संबंध में क्षेत्रीय रेलों के बीच बेहतर समन्वय प्रदान करने के लिए रेलवे बोर्ड के

¹⁸ 12 माह की अवधि जिसके लिए आवश्यकता का अनुमान लगाया जाता है, ठेका अवधि कहा जाता है

दिशानिर्देशों के अनुसार संरक्षा मदों के श्रेणीबद्धकरण में समानता समयबद्ध तरीके से सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

- ii. रेलवे बोर्ड द्वारा संरक्षा मदों की अधिप्राप्ति के लिए विभिन्न स्तरों पर समय सीमा निर्दिष्ट करने वाले दिशानिर्देश जारी करने की आवश्यकता है। स्टॉक के इष्टतम उपयोग बनाये रखने के लिए सभी क्षेत्रीय रेलों में बफर स्टॉक सीमा के संशोधन के लिए कार्रवाई शुरू करने की आवश्यकता है।
- iii. क्षेत्रीय रेलों में संरक्षा मदों के स्टॉक के निर्धारित स्तर और संरक्षा मदों की निरन्तर उपलब्धता को सुनिश्चित करने के लिए सामग्री प्रबन्धक सूचना प्रणाली (एमएमआईएस) को प्रभावी रूप से उपयोग करने की आवश्यकता है।
- iv. क्षेत्रीय और रेलवे बोर्ड दोनों स्तर पर निगरानी प्रणाली को संरक्षा आपदाओं से बचने के लिए संरक्षा मदों के दक्ष वितरण एवं उपयोग हेतु मजबूत करने की आवश्यकता है।

2.1 परिचय

संरक्षा मर्दों को भण्डार और पुर्जों की उन मर्दों के तौरपर पारिभाषित किया जाता है जो रेल-गाड़ी परिचालन की संरक्षा से प्रत्यक्ष रूप से संबंधित है। 3.81 प्रतिशत¹⁹ रेलगाड़ी दुर्घटनाओं के लिए संरक्षा उपकरणों की विफलता जिम्मेदार है। तथापि, परिसम्पत्तियों की समय से उपलब्धता/अधिप्राप्ति/शून्य विफलता सुनिश्चित करने का रेलगाड़ियों के सुरक्षित चलने और यात्रियों की संरक्षा पर महत्वपूर्ण प्रभाव है। भारतीय रेल का भण्डारण विभाग रेलगाड़ियों के परिचालन रखरखाव और आंतरिक उत्पादन कार्यकलापों के लिए विभिन्न प्रकार के भण्डारों आवश्यक नियोजन अधिप्राप्ति और आपूर्ति के लिए मुख्य रूप से उत्तरदायी हैं। प्रयोक्ता विभाग जैसे यांत्रिकी, इलैक्ट्रिकल, संकेत और दूसंचार आदि भण्डार विभाग द्वारा अधिप्राप्त संरक्षा मर्दों के उचित उपयोगिता के लिए उत्तरदायी है।

प्रभावी प्रबंधन विभिन्न प्रयोक्ता विभागों के भण्डारों की आवश्यकता के आंकलन द्वारा इच्छित गुणवत्ता की आवश्यक संरक्षा मर्दों की सामयिक और बाधारहित उपलब्धता सुनिश्चित करता है। कुछ मर्दों जैसे कि पहिया और धुरी रोलर बीयरिंग, पटरियाँ, स्लीपर, ब्रेक-ब्लॉक आदि जिनके लिए रेलवे बोर्ड स्तर पर निविदाएं एवं सविदाएं निर्धारित की जाती हैं के अलावा संरक्षा मर्दों क्षेत्रीय रेलवे द्वारा अधिप्राप्त की जाती हैं। 2013-14 के दौरान, आईआर ने ₹ 19365 करोड़ के भण्डारों की अधिप्राप्ति की जिनमें से ₹ 2229 करोड़²⁰ संरक्षा स्टॉक मर्दों की अधिप्राप्ति पर व्यय किए गए थे। रेलवे बोर्ड में भंडार निदेशालय और क्षेत्रीय/मंडल स्तर के विभिन्न शाखाओं के संगठनात्मक ढांचे एवं कार्य ब्यौरा *परिशिष्ट-1* में दिखाया गया है।

2.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य

निष्पादन समीक्षा के उद्देश्य निम्न को निर्धारित करना था:

¹⁹ मार्च 2013 की भारतीय रेलवे की संरक्षा रिपोर्ट

²⁰ सीएलडब्ल्यू/चितरंजन को छोड़कर

- I. प्रयोक्ता विभागों को संरक्षा भण्डारों के वितरण और सामयिक उपलब्धता में सक्षमता: और
- II. संरक्षा भण्डारों के उचित उपयोग सुनिश्चित करने वाली निगरानी प्रणाली की प्रभावकारिता।

2.3 कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली

अध्ययन में 2011-12 से 2013-14 तक तीन वर्षों की अवधि शामिल थी। इसमें भण्डार नियंत्रक, मुख्य यांत्रिक अभियन्ता, मुख्य इलैक्ट्रिकल अभियन्ता, क्षेत्रीय रेलवे के एफए एंड सीएओ और कार्यशालाओं से सम्बद्ध भण्डार डिपो, 17 क्षेत्रीय रेलों के लोकोशेड और कैरिज और वैगनों के डिपों में संरक्षा मर्दों²¹ के वितरण और उपयोग संबंधी अभिलेखों की जांच शामिल थी। 6 उत्पाद इकाइयों के चयन के अतिरिक्त 338 कार्यशालाओं, शेड, कोचिंग और वैगन डिपों में से 130 विस्तृत अध्ययन के लिए चुने गये थे। समीक्षा के लिए चयनित डिपों और उत्पादन इकाइयों की कुल संख्या *परिशिष्ट II* में दर्शायी गई है। सूक्ष्म अध्ययन के लिए, भण्डार विभाग द्वारा जारी प्राक्कलन पत्रों की कुल संख्या का 20 प्रतिवर्ष और खरीद आदेशों की कुल संख्या का 10 प्रतिशत प्रतिवर्ष अधिकतम 25 प्राक्कलन पत्रों/खरीद आदेशों के अधीन सूक्ष्म जांच किए गए थे।

निष्पादन लेखापरीक्षा रेलवे बोर्ड के सलाहकार (रेलवे भण्डार) और सलाहकार (वित्त) के साथ एक एन्ट्री कान्फ्रेंस (अक्टूबर 2014) से प्रारंभ हुई। क्षेत्रीय स्तर पर संबंधित भण्डारण नियंत्रक और वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी के साथ भी एन्ट्री कान्फ्रेंस का आयोजन किया गया था। 1 मई 2015 को रेलवे बोर्ड को ड्राफ्ट समीक्षा रिपोर्ट जारी की गई थी। रेलवे बोर्ड में 8 जुलाई 2015 को हुई एकजट कान्फ्रेंस के दौरान लेखापरीक्षा निष्कर्षों एवं सिफारिशों पर अपर सदस्य(वित्त) भंडार निदेशालय के अधिकारियों के साथ चर्चा हुई। इसी प्रकार के एकजट कान्फ्रेंस क्षेत्रीय रेलों के प्रधान निदेशक लेखापरीक्षा द्वारा क्षेत्रीय रेलों के सम्बन्धित प्राधिकारियों के साथ भी की गई

²¹ स्थायी रास्ता सामग्री और ईंधन को छोड़कर

थी। रेल मंत्रालय का उत्तर जुलाई 2015 में प्राप्त हुआ था एवं उसे रिपोर्ट में शामिल कर लिया गया है।

2.4 लेखापरीक्षा मानदंड

संरक्षा मर्दों के वितरण और उपयोग में भारतीय रेल के भण्डार विभाग के निष्पादन के आंकलन के लिए मानदंड, भण्डार विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता, में दिए गए संबंधित एवं प्रावधानों नियमों लेखा विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता रेलवे बोर्ड क्षेत्रीय रेलवे और उत्पादन इकाइयों द्वारा समय समय पर जारी दिशानिर्देशों और आदेशों से लिए गए हैं।

2.5 अभिस्वीकृति

इस समीक्षा के लिए क्षेत्रीय रेलों, उत्पादन इकाइयों और रेलवे बोर्ड द्वारा भी दिए गए सहयोग की अभिस्वीकृति दी जाती है।

2.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

उद्देश्य I: प्रयोक्ता विभागों में संरक्षा मर्दों के वितरण ओर सामायिक उपलब्धता में कुशलता को निर्धारित करना

भारतीय रेल का भण्डार विभाग 17 क्षेत्रीय रेलों और छह उत्पादन इकाइयों के लिए कार्य कर रहे सम्पूर्ण रेलवे नेटवर्क पर 262²² संग्रहण डिपों का रखरखाव करता है। संरक्षा मर्दों के दक्ष वितरण एवं उपयोग रेल कार्यकलापों के प्रभावी रख-रखाव एवं प्रचालन के लिए अत्यधिक महत्वपूर्ण है। जुलाई 2008 में हुई सीओएस के 67वें कान्फरेंस में संरक्षा मर्दों की 100 प्रतिशत उपलब्धता सुनिश्चित करने का निर्णय लिया गया था।

प्रयोक्ता विभागों को संरक्षा मर्दों के दक्ष वितरण सुनिश्चित करने के तंत्र की समीक्षा से पता चला कि संरक्षा मर्दें या तो आवश्यकता से अधिक थीं अथवा आवश्यकता से कम थी। प्रयोक्ता विभागों को संरक्षा मर्दों की समय से उपलब्धता प्राक्कलन पत्रों के प्रस्तुतीकरण में विलम्ब, खरीद आदेशों को जारी करने में विलम्ब और विक्रेताओं को सुपुर्दगी अवधि में बार बार विस्तार अनुमत करने के कारण प्रभावित हुई थी। भंडारों विलम्बित प्राप्ति के

²² सामग्री प्रबंधन पर अध्याय (भारतीय रेलवे वार्षिक रिपोर्ट एवं लेखें 2012-13)

परिणामस्वरूप संरक्षा मदों की कमी और कोच, वैगन और इंजन निष्क्रिय हुए जैसाकि आगे के पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

2.6.1 संरक्षा मदों का गैर-मानकीकरण

भारतीय रेल 1.8 लाख²³ से अधिक विभिन्न प्रकार और विभिन्न डिजाइन के विवरण, विशिष्टताओं आदि वाली स्टोर का उपयोग करता रहा है, स्टोर की खरीद, वितरण और उपयोग जैसी गतिविधियों की प्रभावी मॉनीटरिंग हेतु पीएल संख्या का एकीकरण महत्वपूर्ण है। सार्वजनिक खरीद पर ढल समिति की सिफारिशों के अनुसार रेल मंत्रालय ने स्टोर मद के लिए मूल्य सूची²⁴ (पीएल) संख्या के एकीकरण का कार्य शुरू किया था। संरक्षा मदों को भारतीय रेल में सर्वाधिक महत्व देते हुए पहले चरण के रूप में मार्च 2012 में रेलवे बोर्ड द्वारा संरक्षा मदों की अद्यतित सूची जारी की गई जिसमें संरक्षा मदों को नीचे दिए गए विवरण के अनुसार तीन श्रेणियों²⁵ में वर्गीकृत किया गया था:

तालिका 2.1 :- रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित संरक्षा मदों की संख्या

क्र. सं.	विभाग	श्रेणी- I	श्रेणी- II	श्रेणी- III	अन्य #	कुल
1.	रेल इंजन – डीजल	23	23	6	33	85
2.	रेल इंजन – बिजली	44	6	50	-	100
3.	कोचिंग स्टॉक	5	21	8	1	35
4.	ईएमयू/एमईएमयू/मेट्रो/ कोचिंग इलेक्ट्रिकल	47	-	21	1	69
5.	माल स्टॉक	-	7	1	6	14
6.	सिग्नलिंग	-	91	-	5	96
7.	टेलीकॉम	-	15	-	2	17
8.	ट्रैक	10	8	-	7	25
9.	यातायात	-	1	-	26	27
	कुल	129	172	86	81	468

#श्रेणी I,II और III के अलावा मदें जैसे-मैग्नेट वाल्व, हैंड ब्रेक एस्से, पीवोट रबड बुश, स्लैकलेस ड्रॉ बार, फ्रेट स्टॉक आदि के लिए पहिया और एक्सेल।

²³ सामग्री प्रबंधन पर अध्याय (भारतीय रेल वार्षिक रिपोर्ट और लेखा 2012-13)

²⁴ समस्त रेल प्रणाली में स्टोर की प्रत्येक मदों के अलग-अलग पहचान के लिए अद्वितीय संख्या

²⁵ वेंडर निर्धारण और अनुमोदन के लिए आरडीएसओ द्वारा सुरक्षा मदों को तीन श्रेणियों में वर्गीकृत किया गया था और इसे रेलवे बोर्ड के प.सं. 99/RS(G)/709/1.Pr.I दिनांक 11.03.2005 द्वारा परिचालित किया गया था।

अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:

- I. किसी भी क्षेत्रीय रेलवे ने रेलवे बोर्ड के निर्देशों का पालन नहीं किया था। क्षेत्रीय रेलवे ने संरक्षा मर्दों को शीर्षों के अंतर्गत वर्गीकृत किया था जो रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित शीर्षों से भिन्न थे। उदाहरण के लिए म.रे. में, संरक्षा मर्दों को कैरिज एण्ड वैगन, निर्माण I, निर्माण III, सामान्य, इलेक्ट्रिकल आदि जैसे शीर्षों के तहत वर्गीकृत किया गया था जो रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित नहीं थे। मेट्रो रेल, कोलकाता में संरक्षा मर्दों को वर्गीकृत नहीं किया गया था।
- II. क्षेत्रीय रेलों में संरक्षा मर्दों की संख्या में समानता नहीं थी। ये संख्याएं रेलवे बोर्ड द्वारा वर्गीकृत 468 संरक्षा मर्दों के प्रति 197 से 833 तक थी। क्षेत्रीय रेलवे ने 5 से 10 विभिन्न शीर्षों के अंतर्गत विभिन्न मर्दों को वर्गीकृत किया था। 'लोकोमोटिव डीजल' के तहत रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित 85 मर्दों के प्रति मध्य रेल ने 205 मर्दों को वर्गीकृत किया था। पूतरे, उरे, पूसीरे और उपरे में भी समान घटनायें देखी गई थीं। रेलवे बोर्ड के निर्धारित मानक के प्रति क्षेत्रीय रेलों में देखी गई भिन्नता का विवरण *परिशिष्ट III* में दर्शाया गया है।
- III. प.रे. (10 शीर्षों के तहत 660 मर्दों में) और म.रे. (7 शीर्षों के तहत 791 मर्दों) में संरक्षा मर्दों के वर्गीकरण में भिन्नता देखी गई जबकि दोनों का मुख्यालय एक ही शहर में है और इनमें समान संचालन गतिविधियां होती हैं। प.रे. में संरक्षा मर्दों के वर्गीकरण हेतु अपनाये गये शीर्ष म.रे. में अपनाए गए शीर्षों से भिन्न थे। समान शीर्ष केवल 'लोकोमोटिव डीजल' था। हालांकि परे और मरे में इस शीर्ष के तहत वर्गीकृत मर्दों की संख्या रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित मर्दों के प्रति क्रमशः 123 और 158 थी। आगे विश्लेषण करने पर यह देखा गया कि समान पीएल संख्या वाली केवल 41 संरक्षा मर्दें दोनों रेलवे में एक समान थी। सभी क्षेत्रीय रेलवे को परिचालित (मार्च 2012) संरक्षा मर्दों की सूची में मूल्य सूची संख्या के अभाव में 'लोकोमोटिव डीजल' शीर्ष के अंतर्गत निर्धारित उपयुक्त संरक्षा मर्दों के समावेश का सत्यापन नहीं किया जा सका।

IV. अद्वितीय संख्या (एकीकृत पीएल संख्या) के माध्यम से सामग्री की पहचान, आपूर्ति चक्र प्रबंधन में महत्वपूर्ण तंत्र है। एकीकृत पीएल संख्या स्टॉक स्तर की प्रभावी मॉनीटरिंग और क्षेत्रीय रेलवे में विभिन्न स्टोर मदों की खरीद करने में महत्वपूर्ण भूमिका अदा करता है। यात्रियों की संरक्षा सुनिश्चित करने हेतु भारतीय रेल में संरक्षा मदों का सर्वाधिक महत्व होने के कारण क्षेत्रीय रेलवे में संरक्षा मदों के प्रभावी वितरण हेतु संरक्षा मदों की एकीकृत संख्या अनिवार्य है ताकि संरक्षा मदों की कमी के कारण भारतीय रेल का संचालन प्रभावित न हो। हालांकि यह देखा गया कि क्षेत्रीय रेलवे द्वारा मूल्य सूची संख्या का एकीकरण पूरा नहीं किया गया था और परिणामस्वरूप विभिन्न संरक्षा मदों की स्टोर स्थिति को क्षेत्रीय स्तर तथा रेलवे बोर्ड दोनों स्तर पर प्रभावी मॉनीटरिंग नहीं की गई थी जैसा कि उप-पैरा 2.6.4 और 2.6.7 में चर्चा के अनुसार संरक्षा मदों के अत्यधिक संग्रहण से स्पष्ट है।

V. क्षेत्रीय रेल प्रशासन से रेलवे बोर्ड के उक्त परिपत्र द्वारा जारी संरक्षा मदों की सूची और क्षेत्रीय रेलवे/आरपीयू द्वारा तैयार मदों की सूची (फरवरी 2015) के बीच इतने बड़े अंतर का कारण पूछा गया था। 8 क्षेत्रीय रेलों²⁶ और एक आरपीयू (आरसीएफ/ आरबीएल) के रेल प्रशासन से उत्तर अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है।

अन्य क्षेत्रीय रेलों से प्राप्त उत्तरों की समीक्षा से पता चला कि:-

- (i) संरक्षा मदों की सूची में स्थानीय संरक्षा मदों के रूप में वर्गीकृत मदें शामिल हैं (मरे एवं पमरे)।
- (ii) रेलवे बोर्ड द्वारा परिचालित संरक्षा मदों की सूची में इकठ्ठी मदों को एक के रूप में शामिल किया जाता है जबकि क्षेत्रीय रेल प्रशासन ने असेम्बली के प्रत्येक मद को अलग-अलग संरक्षा मदों के रूप में वर्गीकृत किया है जिसके परिणामस्वरूप एक बड़ी

²⁶ पमरे/पूतरे/उरे/उपूरे/पूसीरे/दरे/दमरे/दपूमरे/मेट्रो रेल, कोलकाता

संख्या को संरक्षा मदों के रूप में वर्गीकृत किया जा रहा (उपरे एवं परे)।

(iii) संरक्षा मदों को विभिन्न शीर्षों के तहत क्षेत्रीय आवश्यकताओं के अनुसार वर्गीकृत किया गया है (पूरे/उमरे/दपूरे/दपरे/दरे)।

क्षेत्रीय रेल प्रशासन का तर्क मान्य नहीं था क्योंकि क्षेत्रीय रेलवे का विभिन्न शीर्षों के अंतर्गत भंडार का वर्गीकरण करना रेलवे बोर्ड के किसी प्राधिकारी द्वारा समर्थित नहीं था। रेलवे बोर्ड द्वारा परिचालित (मार्च 2012) निर्देशों के अलावा संरक्षा मदों के रूप में उन मदों को निर्धारित करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे को विवेकाधीन शक्तियों को प्रत्यायोजित करने का रेलवे बोर्ड द्वारा कोई विशिष्ट निर्देश नहीं जारी किया गया था। क्षेत्रीय रेलों की इस प्रथा से सभी क्षेत्रीय रेलों को उनकी प्रभावी मॉनीटरिंग के लिए संरक्षा मदों की व्यापक सूची के परिचालन का उद्देश्य विफल हो गया।

VI. आगजनी की घटनाओं तथा परिणामस्वरूप विपत्ति को 80 प्रतिशत घटाने के लिए, निगमित संरक्षा योजना (2003-13) ने यात्री डिब्बों में आग प्रतिरोधी सामग्री के उपयोग की सिफारिश की। रेलवे की अंतर्राष्ट्रीय यूनियन (यूआईसी) के आधार पर, आरडीएसओ ने सपतियां जैसे आग को फैलने से रोकना, धूँ के कारण दृश्यता का कम होना, आक्सीजन सूचकांक और जहरीलेपन का सूचकांक सीमित करने सहित डिब्बे की सामग्री (2005 और 2011 के बीच) को उपलब्ध कराने की विशिष्टताओं को संशोधित किया। **यद्यपि आग प्रतिरोधी सामग्री को क्षेत्रीय रेलों द्वारा संरक्षा मदों के रूप में श्रेणीबद्ध नहीं किया गया था।**

रेलवे बोर्ड ने बताया (जुलाई 2015) कि क्षेत्रीय रेलों की संरक्षा मदों की सूची के बीच अंतर था क्योंकि रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित संरक्षा मदें व्यापक श्रेणियों की थी जबकि क्षेत्रीय रेलों ने संरक्षा मदों की अपनी सूची में विशिष्ट संरक्षा मदें शामिल की थी।

रेलवे बोर्ड का तर्क मान्य नहीं है क्योंकि क्षेत्रीय रेलों में संरक्षा मदों की संख्या में भिन्नता ने संरक्षा मदों की उपलब्धता की दक्ष मानीटरिंग पर प्रतिकूल प्रभाव डाला था। इसके अलावा संरक्षा मदों के लिए एकीकृत पीएल संख्या के

अभाव से संरक्षा मदों के स्टॉक की अदक्ष मानीटरिंग के अलावा संरक्षा मदों के वितरण एवं उपयोग में अदक्षता हुई।

2.6.2 प्राक्कलन तैयार करने में विलम्ब

भण्डारण डिपों भंडार नियंत्रक(सीओएस) को मालसूची स्थिति को आवधिक रूप में सूचित करते हैं और सामग्री प्रबन्धन सूचना प्रणाली(एमएमआईएस) के माध्यम से खपत की दर के प्राक्कलन पर आधारित माँग-पत्र भेजते हैं। रेलवे बोर्ड ने प्राक्कलन पत्रों को तैयार करने के लिए कोई समय सीमा निर्धारित नहीं किया है। तथापि, क्षेत्रीय रेलों को यह अनुदेश दिया गया था (मार्च 2012) कि ठेका अवधि की शुरुवात से कम से कम तीन महीने पहले पीओ जारी कर देना चाहिए जिससे ठेका²⁷ अवधि की शुरुवात के साथ आपूर्ति सुनिश्चित हो। यह प्राप्त करने के लिए, प्राक्कलन पत्रों को तैयार करने की प्रक्रिया विभिन्न मदों के लिए ठेका अवधि से कम से कम एक वर्ष अग्रिम में शुरू कर देना चाहिए।

संरक्षा मदों की खरीद हेतु क्षेत्रीय रेलों और उत्पादन इकाइयों द्वारा तैयार किए गए कुल 24169 प्राक्कलन पत्रों में से 4356 प्राक्कलन पत्रों²⁸ की नमूना जांच से पता चला कि जब प्राक्कलन पत्रों की प्रस्तुति में विलम्ब 32 माह तक था, उन अनुमान पत्रों के प्रति खरीद आदेशों (पीओ) को जारी करने में विलंब निम्नलिखित ब्यौरे के अनुसार 1 से 37 माह के बीच था:

तालिका सं. 2.2 :- प्राक्कलन पत्रों की प्रस्तुति और पीओ जारी करने में विलंब की रेंज

वर्ष	नमूना जांच किए गए प्राक्कलन पत्रों की संख्या		प्राक्कलन पत्रों की प्रस्तुति में विलंब की रेंज (माह में)		इएस के प्रति सीओएस द्वारा जारी किए पीओ की सं.		पीओ को जारी करने में विलंब की रेंज (माह में)	
	जेडआर	आरपीयू	जेडआर	आरपीयू	जेडआर	आरपीयू	जेडआर	आरपीयू
2011-12	1361	34	1 से 32	1 to 12	1640	57	1 से 37	1 से 32
2012-13	1441	49	1 से 20	1 to 21	1681	89	1 से 28	1 से 22
2013-14	1469	33	1 से 13	1 to 25	1666	65	1 से 28	1 से 15
	4271	116			4987	211		
कुल	4387				5198			

²⁷ 12 माह की अवधि जिसके लिए आवश्यकता का अनुमान लगाया जाता है, ठेका अवधि कहा जाता है

²⁸ अनुमानों की कुल संख्या का 20 प्रतिशत प्रतिवर्ष अधिकतम 25 अनुमान पत्रों के अध्यधीन है।

अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- I. 2011-12 के दौरान दो क्षेत्रीय रेलों²⁹, 2012-13 के दौरान तीन क्षेत्रीय रेलों³⁰ और 2013-14 के दौरान एक क्षेत्रीय रेल³¹ में प्राक्कलन पत्रों को प्रस्तुत करने में 12 माह से अधिक का विलंब देखा गया था। द.पू.रे. और प.म.रे. में 18 माह और 32 माह के बीच का महत्वपूर्ण विलंब³² देखा गया था। हालांकि, म.रे., पू.सी.रे., उ.प.रे., द.रे., द.पू.म.रे. और द.प.रे. में नमूना जांच किए गए डिपुओं के संबंध में प्राक्कलन पत्रों की समय पर प्रस्तुति देखी गई थी।
- II. उत्पादन इकाइयों के संबंध में प्राक्कलन पत्रों की प्रस्तुति में अधिकतम विलंब 2011-12 के दौरान आरसीएफ, कपूरथला (12 माह), 2012-13 के दौरान आसीएफ/आरबीएल (21 माह) और 2013-14 के दौरान डीएमडब्ल्यू/पटियाला (25 माह) में देखा गया था।
- III. पीओ जारी करने में 18 माह से अधिक का विलंब 2011-12 के दौरान छह क्षेत्रीय रेलों³³ और एक आरपीयू (डीएमडब्ल्यू/पटियाला-32माह), 2012-13 के दौरान छह क्षेत्रीय रेलों³⁴ और एक आरपीयू (आरसीएफ/कपूरथला-22 माह) और 2013-14 दो क्षेत्रीय रेलों³⁵ में देखा गया था। यह बताता है कि पीओ को ठेका अवधि शुरू होने के छह माह के पश्चात जारी किया जाता था और इस प्रकार यह रेलवे बोर्ड के इन अनुदेशों (मार्च 2002) के उल्लंघन में है कि पीओ को ठेका अवधि के शुरू होने से कम से कम तीन माह पूर्व दिया जाना चाहिए।

अधिकतम विलंब 2011-12 के दौरान द.रे. (37 माह), 2012-13 के दौरान द.म.रे. (28 माह) और 2013-14 के दौरान द.रे (28 माह) में

²⁹ दपूरे (32 माह) और पमरे (18 माह)

³⁰ दपूरे (20 माह), पमरे (18 माह) और मेट्रो (13 माह)

³¹ दपूरे (13 माह)

³² 2011-12 के दौरान दपूरे (32 माह), 2012-13 के दौरान पमरे (18 माह)

³³ दरे (37 माह), दपरे(33 माह), दपूरे(28 माह), दमरे(20 माह), पूसीरे (34 माह), और परे (19 माह)

³⁴ दमरे (28 माह), पूसीरे (27 माह), दरे(25 माह), दपरे(25 माह), परे (20 माह), और दपूरे (19 माह)

³⁵ दरे (28 माह) और दपूरे(26 माह)

अधिकतम विलंब 2011-12 के दौरान द.रे. (37 माह), 2012-13 के दौरान द.म.रे. (28 माह) और 2013-14 के दौरान द.रे (28 माह) में देखा गया था। उत्पादन इकाईयों में पीओ के जारी करने में अधिकतम विलंब 2011-12 के दौरान डीएमडब्ल्यू/पटियाला (32 माह), 2012-13 के दौरान आरसीएफ/ कपूरथला (22 माह) और 2013-14 के दौरान आरसीएफ/कपूरथला (15 माह) में देखा गया था।

प्राक्कलन पत्रों के प्रस्तुतिकरण में विलम्ब को स्वीकार करते हुए रेलवे बोर्ड ने बताया (जुलाई 2015) कि यह मांग प्रस्तुत करने में विलम्ब के कारण था। रेलवे बोर्ड ने एक्जिट कान्फ्रेंस में तर्क दिया कि संरक्षा मर्दों की अधिप्राप्ति प्रयोक्ताओं की मांगों के आधार पर की जा रही थी। रेल मंत्रालय का तर्क मान्य नहीं है क्योंकि ऐसे कई दृष्टांत थे जो या तो संरक्षा मर्दों की कमी अथवा आवश्यकता से अधिक की अधिप्राप्ति की वजह से हुए थे। जैसा कि अगले पैराओं 2.6.4 और 2.6.7 के उल्लेख किए गए थे।

2.6.3 क्रय आदेशों को जारी करने एवं भंडार प्राप्ति में विलम्ब

रेलवे बोर्ड द्वारा दिए गए निर्देशों के अनुसार पीओ को ठेका अवधि के आरंभ में आपूर्ति को सुनिश्चित करने के लिए ठेका अवधि के शुरू होने से कम से कम तीन माह पूर्व दिया जाना चाहिए। इसलिए, अनुमत अधिकतम समय सीमा आंतरिक समय सीमा³⁶ तथा बाह्य समय सीमा³⁷ हेतु क्रमशः नौ माह तथा तीन माह होनी चाहिए।

17 क्षेत्रीय रेलों में खरीदी गई संरक्षा मर्दों, जैसाकि कम्पोजिट ब्रेक ब्लॉक, एम.एस. हैवी ड्यूटी सीमलेंस ट्यूब, ट्रासफार्मर ऑयल, गीयर केस असेम्बली आदि, से संबंधित 1132 पीओ³⁸ की नमूना जांच से आंतरिक समय सीमा में 424 पीओ (37 प्रतिशत) के संबंध में 01 माह से 26 माह के बीच के विलंब³⁹ का पता चला। बाह्य समय सीमा में 721 पीओ (64 प्रतिशत) के मामले में 01 माह से 33 माह के बीच का विलंब भी देखा गया था।

³⁶ आपूर्ति आदेश देने तक आवश्यकता की पहचान की तिथि के बीच अंतर

³⁷ आदेश देने की तारीख से मद की आपूर्ति तक आपूर्तिकार द्वारा लिया गया समय

³⁸ 10 प्रतिशत प्रतिवर्ष अधिकतम 25 प्रतिवर्ष के अध्यक्षीन हैं

³⁹ नौ माह की अनुमन्य अवधि की अनुमति देना

रेलवे उत्पादन इकाइयों के संबंध में, 225 पीओ की नमूना जांच से पता चला कि आंतरिक समय सीमा में 75 पीओ (33 प्रतिशत) के मामले में 01 माह और 20 माह के बीच विलंब था। इसके अतिरिक्त, 161 पीओ (72 प्रतिशत) में, बाह्य समय सीमा में 01 माह से 23 माह के बीच का विलंब था। समय सीमा की वर्ष-वार रेंज को निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:-

तालिका सं. 2.3: संरक्षा मदों की खरीद हेतु समय सीमा में विलंब

क्षेत्रीय रेलवे							
वर्ष	नमूना जांच किए गए पीओ की सं.	09 माह की अनुमन्य अवधि के बाद आंतरिक समय सीमा (माह में) में विलंब			03 माह की अनुमन्य अवधि के बाद बाह्य समय सीमा में विलंब		
		पीओ की सं.	न्यूनतम	अधिकतम	पीओ की सं.	न्यूनतम	अधिकतम
2011-12	382	121	01	26	228	01	33
2012-13	385	160	01	19	245	01	25
2013-14	365	143	01	21	248	01	18
कुल	1132	424			721		
रेलवे उत्पादन इकाइयां (आरपीयू)							
2011-12	74	28	01	07	55	01	23
2012-13	87	33	01	20	73	02	20
2013-14	64	14	01	07	33	01	11
जोड़	225	75			161		
कुल जोड़	1357	499			882		

17 क्षेत्रीय रेलों और छह उत्पाद इकाइयों में बाहरी समय-सीमा और आंतरिक समय-सीमा के संबंध में लंबित मामलों से संबंधित अभिलेख की संवीक्षा से पता चला कि:

- (i) 17 क्षेत्रीय रेलवे में, 545 मामलों में से 417 (77 प्रतिशत) में श्रेणी I और II मदों⁴⁰ से संबंधित लंबी बाहरी समय सीमा थी और 657 मामलों में से 418 (64 प्रतिशत) संरक्षा मद क और ख श्रेणी⁴¹ के खरीद आदेशों से संबंधित थे।

⁴⁰ वेंडर निर्धारण और अनुमोदन के लिए आरडीएसओ द्वारा सुरक्षा मदों को तीन श्रेणियों में वर्गीकृत किया गया था और इसे रेलवे बोर्ड के प.सं. 99/RS(G)/709/1.Pt.I दिनांक 11.03.2005 द्वारा परिचालित किया गया था।

⁴¹ 'क' श्रेणी मद उच्च मूल्य मद हैं जो सभी स्टॉक किये गये मदों के कुल मूल्य का 70 प्रतिशत से बनते हैं; 'ख' श्रेणी मद मध्यम मद हैं जो सभी मदों के कुल मूल्य के 20 प्रतिशत से बनते हैं; और 'ग' निम्न मूल्य मद हैं जो सभी मदों के कुल मूल्य के 10 प्रतिशत से बनते हैं।

- (ii) जबकि छह रेलवे उत्पादन इकाईयों में, 174 मामलों में से 92 (53 प्रतिशत) में श्रेणी I और II से संबंधित लंबी बाहरी समय सीमा थी, 111 मामलों में से 103 (93 प्रतिशत) में संरक्षा मद क और ख श्रेणी के खरीद आदेश से संबंधित थे।
- (iii) 366 मामलों में से 265 (72 प्रतिशत) में आंतरिक समय-सीमा में विलम्ब क और ख श्रेणी भंडार मर्दों के खरीद आदेशों के संबंध में देखा गया था।
- (iv) रेलवे उत्पादन इकाईयों के संबंध में, सभी 22 मामलों में आंतरिक समय सीमा में विलम्ब क और ख श्रेणी भंडार मर्दों के खरीद आदेश से संबंधित था।

अभिलेखों की आगे संवीक्षा से पता चला कि बाह्य समय सीमा में विलम्ब आपूर्तिकारों को सुपुर्दगी अवधियों में बार-बार विस्तार के कारण था। यह पता चला कि:

- I. क्षेत्रीय रेलवे में 517 मामलों में से 334 (65 प्रतिशत में) और आरपीयूज के संबंध में 83.33 प्रतिशत मामले (102 मामलों में से 85) में 60 दिनों से अधिक के लिये विस्तार दिया गया था। विस्तार देने के मुख्य कारण में आपूर्तिकर्ता का अनुरोध, निरीक्षण एजेंसियों द्वारा निरीक्षण में विलम्ब आदि शामिल है। नीचे तालिका दिये गये विस्तार की संख्या और विस्तार की अवधि की सीमा दर्शाती है।

तालिका संख्या 2.4: आपूर्तिकर्ता को स्वीकृत विस्तार की संख्या और उनकी सीमा

वर्ष	नमूना जांच किये गये पीओज़ की संख्या		स्वीकृत विस्तारों की संख्या		पीओज़ की संख्या जहां दिये गये विस्तार की सीमा निम्नलिखित के बीच थी (दिनों में)					
	जेडआर	आरपीयू	जेडआर	आरपीयू	1-30		30-60		60 से कम	
	जेडआर	आरपीयू	जेडआर	आरपीयू	जेडआर	आरपीयू	जेडआर	आरपीयू	जेडआर	आरपीयू
2011-12	298	73	329	59	27	4	24	3	108	31
2012-13	313	76	371	61	39	4	31	1	128	37
2013-14	274	63	235	40	38	3	24	2	98	17
कुल	885	212	935	160	104	11	79	6	334	85
जेडआर+ आरपीयू	1097		1095		115		85		419	

अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:

- I. 17 क्षेत्रीय रेलों में, 57 डिपो से संबंधित 1011 खरीद आदेश, 31 मार्च 2014 तक छह माह से अधिकतक⁴² लंबित थे और उनमें से 199 रद्द कर दिये गये थे। 8 क्षेत्रीय रेलों⁴³, में रद्द किये गये लंबित पीओ की सीमा 25 प्रतिशत (पमरे) और 62 प्रतिशत (मरे) के बीच थी।
- II. 11 क्षेत्रीय रेलों⁴⁴ और दो उत्पादन इकाइयों (डीएमडब्ल्यू/पटियाला आदि आईसीएफ/पेरम्बूर) ने आपूर्ति में विक्रेता की विफलता, दोषपूर्ण प्राक्कलन, स्टॉक की कमी, अधिक आहरण इत्यादि के कारण तत्काल खरीद का सहारा लिया था। 300 मामलों में से 132 में संरक्षा मर्दें करीब-करीब समान निर्धारितसमय के साथ उसी अवधि के दौरान सामान्य तौर पर समान मर्दों की खरीद की तुलना में अधिक दरों पर खरीदी गई थी। इससे रेलवे बोर्ड के साथ साथ क्षेत्रीय रेलों द्वारा अदक्ष वितरण और मानीटरिंग इंगित हुआ था क्योंकि रेलवे बोर्ड क्षेत्रीय रेलों से संरक्षा मर्दों की उपलब्धता की मासिक रिपोर्ट प्राप्त करता है।
- III. रेलवे उत्पादन इकाई में, 49 पीओज़ लंबित थे और 36 मामलों में, उत्पादन इकाइयों के सीओएस चूककर्ता आपूर्तिकर्ताओं के प्रति कार्यवाही करने में विफल रहे।
- IV. 17 क्षेत्रीय रेलवे में रेलवे उत्पादन इकाइयों के संबंध में 64 प्रतिशत मामले/ 706 मामलों में से 457) श्रेणी I और II मर्दों से संबंधित थे और 63 प्रतिशत मामले (30 मामलों में से 19) श्रेणी I और II मर्दों से संबंधित थे।

श्रेणी के साथ-साथ संरक्षा मर्दों के मूल्य के संदर्भ में 60 दिनों से अधिक की वितरण अवधि के विस्तारों के मामलों की संवीक्षा से पता चला कि:

⁴² स्टोर विभाग के लिये भारतीय रेलवे कोड के पैरा 769 से 772

⁴³ मरे (62.37 प्रतिशत, पूमरे (40.43 प्रतिशत), उरे (36.84 प्रतिशत), उसीरे (29.17 प्रतिशत), दरे (35.59 प्रतिशत), दपूरे (46.30 प्रतिशत), दपूमरे (42.86 प्रतिशत) और पमरे (25.30 प्रतिशत)

⁴⁴ मरे, पूमरे, पूतरे, उपरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, दपरे, परे और पमरे

- i. 288 मामलों में से 206 (72 प्रतिशत) श्रेणी I और II संरक्षा मर्दों से संबंधित थे और 70 प्रतिशत मामले (307 मामलों में से 216) क और ख श्रेणी मर्दों के खरदी आदेश से संबंधित थे।
- ii. रेलवे उत्पादन इकाईयों में, 66 प्रतिशत मामले (58 मामलों में से 38) श्रेणी I और II संरक्षा मर्दों से संबंधित थे और 84 प्रतिशत मामले (43 में से 36) क और ख श्रेणी मर्दों के खरीद आदेश से संबंधित थे।

रेलवे बोर्ड ने उल्लेख किया कि विक्रेताओं से प्रतिक्रिया प्राप्त करने में विलम्ब, उच्चतर दरों का उद्धरण, निधि की कमी इत्यादि कुछ कारण थे जिससे पीओ जारी करने में विलम्ब हुआ। सुपुर्दगी अवधि के विस्तार अनुमत करने के सम्बन्ध में रेलवे बोर्ड के बताया (जुलाई 2015) कि आपूर्ति की उपलब्धता सुनिश्चित करने में लिए समय विस्तार दिए गए हैं क्योंकि नये खरीद के लिए अपेक्षित समय फर्मा द्वारा अनुमत विस्तार से अधिक है। रेलवे बोर्ड ने आगे बताया कि तत्काल खरीद आवश्यकता में अप्रत्याशित वृद्धि, विक्रेताओं की विफलता, विलम्बित निरीक्षण अस्वीकरण इत्यादि जैसे कारणों के कारण हुआ है।

रेलवे बोर्ड का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि उचित समय पर संरक्षा मर्दों की उपलब्धता सुनिश्चित नहीं की गई थी जिससे नीचे के पैरा 2.6.4 में उल्लिखित संरक्षा मर्दों के स्टॉक में कमी हुई। तत्काल खरीद के सम्बन्ध में रेलवे बोर्ड द्वारा उल्लिखित कारणों से प्रदर्शित होता है कि उचित प्राथमिकता संरक्षा मर्दों की समय से उपलब्धता सुनिश्चित नहीं की गई थी।

2.6.4 संरक्षा मर्दों की उपलब्धता में विलम्ब का प्रभाव

संरक्षा मर्दों की उपलब्धता में विलम्ब के प्रभाव की समीक्षा से पता चला कि:

- I. नीचे दिये गये विवरण के अनुसार 17 क्षेत्रीय रेलों में 117 स्टॉकिंग डिपो में, 3254 संरक्षा मर्दों का 25 माह तक की अवधि के लिये स्टॉक समाप्त था:

तालिका 2.5-: अवधि की सीमा, संरक्षा मर्दों की स्टॉक समाप्ति की स्थिति

वर्ष	स्टॉक समाप्त संरक्षा मर्दों की संख्या	संरक्षा मर्दों की मात्रा की कमी	अवधि जिसके लिये संरक्षामर्दों का स्टॉक समाप्त था (माह में)
2011-12	936	412111	1 से 24
2012-13	1048	473592	1 से 16
2013-14	1270	354136	1 से 25

- II. तीन क्षेत्रीय रेलों (पूमरे, उसीरे और दरे) संरक्षा मर्दों के स्टॉक समाप्ति की कुल संख्या का 68 प्रतिशत और मात्रा की कमी थीं जैसा नीचे विवरण दिया गया है:

तालिका 2.6: संरक्षा मर्दों की स्टॉक समाप्ति की अधिकतम संख्या

क्षेत्रीय रेलवे का नाम	स्टॉक में समाप्त संरक्षामर्द की संख्या	संरक्षा मर्दों की मात्रा में कमी
पूमरे	121	192417
उसीरे	505	284680
दरे	1219	371069
	1845	848166

- III. 10 क्षेत्रीय रेलों⁴⁵ में 814 कोच वैगन एवं इंजन संरक्षा मर्दों के अभाव में 668 दिनों तक की अवधि के लिये निष्क्रिय रहे जिसमें एयर ब्रेक पाइप, एक्स बॉक्स एसेम्बली, व्हील सेट, क्लेम्पिंग प्लेट, कपलर बॉडी आदि शामिल हैं जिसके परिणामस्वरूप ₹ 348.37 करोड़ की आय क्षमता की हानि हुई:-

तालिका संख्या 2.7: परिसंपत्तियों की निष्क्रियता के कारण आय क्षमता की हानि

वर्ष	कार्यशाला/शेडों की संख्या जहां परिसंपत्तियां निष्क्रिय रही	निष्क्रिय पड़े रही परिसंपत्तियों की संख्या	निष्क्रियता अवधि की सीमा (दिन में)	आय क्षमता की हानि (₹ करोड़ में)
2011-12	14	222	1 to 513	38.34
2012-13	14	293	1 to 570	88.99
2013-14	15	294	1 to 668	221.04
कुल	43	809		348.37

रेलवे बोर्ड ने बताया (जुलाई 2015) कि प्रत्याशित वार्षिक खपत से अधिक भंडार का आहरण विक्रेताओं द्वारा समय से आपूर्ति न करना, निरीक्षण में विलम्ब इत्यादि जैसे विभिन्न घटकों के कारण संरक्षा मर्दों का स्टॉक समाप्त हो गया था। रेलवे बोर्ड का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि क्षेत्रीय रेलें एमएआईएस के प्रभावी उपयोग में विफल रही थी जिससे तीव्र डाब संग्रहण और आवश्यकता का सहज

⁴⁵ मरे, पूमरे, उपूरे, उसीरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, दपरे और पमरे। सुरक्षा मर्दों की कमी के कारण रोलिंग स्टॉक की निष्क्रियता शेष सात क्षेत्रीय रेलवे में नहीं देखी गई थी।

निर्धारण हुआ। चूंकि अनुमोदित प्रतिष्ठित नियमित स्रोत से खरीद गई हैं और आरडीएसओ/राइट्स द्वारा निरीक्षण किया गया है भंडार की समय से आपूर्ति में विक्रेताओं की विफलता और निरीक्षण में विलम्ब अनुचित विक्रेता निर्धारण और मार्च 2002 में रेलवे बोर्ड द्वारा निर्देशित ठेका अवधि की शुरूवात के समय संरक्षामदों की उपलब्धता सुनिश्चित करने में क्षेत्रीय रेलों की अदक्षता का द्योतक था।

लेखापरीक्षा उद्देश्य II: स्टॉक जांच, निगरानी तंत्र इत्यादि सहित संरक्षा भण्डारों का उपयुक्त उपयोग

क्षेत्रीय रेल स्तर पर संरक्षा मदों के उपयोग की मानीटरिंग प्रयोक्ता विभागों के प्रमुखों के साथ सीओएस की मासिक बैठक और कार्यशाला/लोकोशेड/कोचिंग एवं वैगन डिपों इत्यादि में प्रयोक्ता विभाग के साथ डिपों प्रभारी की साप्ताहिक बैठक की जा रही है। डिपों अधिकारियों द्वारा क्षेत्रीय रेलों के सीओएस को उपलब्ध कराई गई सूचना प्रयोक्ता विभागों के विभागध्यक्षों और अधिकारियों के साथ मासिक बैठक में चर्चा के बाद उपचारी उपाय की पहल करने के लिए प्रभावी रूप से उपयोग नहीं की गई थी।

रेलवे बोर्ड मासिक रिपोर्ट के माध्यम से क्षेत्रीय रेलों द्वारा संरक्षा मदों के उपयोग और उपलब्धता को मानीटर करता है। यह सूचित करने तथा उद्देश्य विफल हुआ है क्योंकि संरक्षा मदें जो आरडीएसओ अनुमोदित स्रोत से खरीदी गई हैं और आरडीएसओ और राइट्स जैसे निरीक्षण एजेन्सियों द्वारा निरीक्षण के बाद उपयोग की गई हैं की विफलता के कारण कोच, वैगन और इंजन का ठहराव/अवरोधन/मार्गस्थ अलगाव के कई दृष्टांत देखे गए थे।

वांछित गुणवत्ता की संरक्षा मदों के उपयोग की नमूना जांच से उपयोग से पहले संरक्षा मदों के निरीक्षण की घटिया गुणवत्ता के कई दृष्टांतों का पता चला जिसका गाड़ियों के परिचालन और यात्रियों की सुरक्षित यात्रा पर प्रभाव पड़ा था जैसाकि आगे के पैराओं में चर्चा किया गया है।

वांछित गुणवत्ता की संरक्षा मदों के उपयोग की नमूना जांच से उपयोग से पहले संरक्षा मदों के निरीक्षण की घटिया गुणवत्ता के कई दृष्टांतों का पता

चला जिसका गाड़ियों के परिचालन और यात्रियों की सुरक्षित यात्रा पर प्रभाव पड़ा था जैसाकि आगे के पैराओं में चर्चा किया गया है।

2.6.5 निरीक्षक एजेन्सी द्वारा मंजूरी के पश्चात अस्वीकरण

जब भी एक परेषिती पाता है कि राईटस/आरडीएसओ/डीक्यूए द्वारा निरीक्षित सामग्री पीओ की अपेक्षाओं को पूरा नहीं करती, निरीक्षक प्राधिकरण को अस्वीकरण परामर्श भेजा जाता है। तत्पश्चात, निरीक्षक प्राधिकरण, आपूर्तिकर्ता तथा परेषिती के प्रतिनिधियों द्वारा एक संयुक्त निरीक्षण किया जाता है।

क्षेत्रीय रेलों के चयनित डिपों में नामांकित एजेन्सी द्वारा निरीक्षण के पश्चात संरक्षा मद्दों के अस्वीकरण से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:

- I. 16 क्षेत्रीय रेलों (उमरे को छोड़कर) तथा चार आरपीयूज (आईसीएफ) पैराम्बूर तथा आरसीएफ (रायबरेली को छोड़कर) ₹ 8.55 करोड़ मूल्य के 319 अस्वीकरण मामले (31 मद्दें श्रेणी-ए के अन्तर्गत, 75 मद्दें श्रेणी-बी के अन्तर्गत, 137 मद्दें श्रेणी-सी के अन्तर्गत तथा 76 मद्दें 'अन्य' श्रेणी के अन्तर्गत) देखे गये थे क्योंकि आपूर्तियां अपेक्षित विनिर्देशन के अनुरूप नहीं थीं;
- II. 61 मामलों में से जहां संयुक्त निरीक्षण आयोजित किया गया था, 6 क्षेत्रीय रेलों⁴⁶ एवं एक आरपीयू (डीएलडब्लू/वाराणसी-10 श्रेणी ए के अंतर्गत 1 मद्द, श्रेणी बी के अंतर्गत 4 मद्दें और श्रेणी सी के अंतर्गत 5 मद्दें) में 25 अस्वीकृत मामलों (श्रेणी ए के अंतर्गत 2 मद्दें, श्रेणी बी के अंतर्गत 1 मद्द, श्रेणी सी के अंतर्गत 9 मद्दें और अन्य श्रेणियों के अंतर्गत 3 मद्दें) के संदर्भ में नामित निरीक्षण एजेंसियों द्वारा कोई भी निरीक्षण प्रमाणपत्र प्रस्तुत नहीं किया गया था।
- III. 319 अस्वीकृत मामलों में से 11 क्षेत्रीय रेलों⁴⁷ तथा तीन आरपीयूएस⁴⁸ के 258 मामलों में अस्वीकृत मामलों के समाधान के लिए कोई संयुक्त

⁴⁶ पूरे(3), पूमरे(3), उसीरे(2), उपरे (1), दपूरे (3), और पमरे (2)

⁴⁷ मरे(6), पूरे(3), पूमरे(39), पूतरे(2), उसीरे(5), उपरे(1), दमरे(6), दपूरे(19), दपूमरे(15), पमरे(3), और मेट्रो रेलवे, कोलकाता(6)

⁴⁸ डीएलडब्लू (140) सीएलडब्लू(10), और डीएमडब्लू(3)

निरीक्षण कार्यान्वित नहीं किया गया था 10 क्षेत्रीय रेलों⁴⁹ में एवं दो आरपीयू⁵⁰ में 120 अस्वीकृत मामलों श्रेणी I मर्दों से प्राप्त भंडार में संबन्धित था।

2.6.6 परेषिति द्वारा अस्वीकृति

परेषिति द्वारा निरीक्षण के दौरान, माल की पर्याप्त संख्या टूट-फूट, क्षति तथा खराब सामग्री की आपूर्ति के कारण अस्वीकृत की गई। चयनित डिपों में परेषिति द्वारा अस्वीकृति से संबंधित रिकार्डों की संवीक्षा से पाया गया कि 2011-14 के दौरान 27 स्टोर डिपुओं में अस्वीकृति के 1395 मामले थे। उनमें से 11 क्षेत्रीय रेलों⁵¹ तथा चार आरपीयूएस⁵² में 921 मामलों का निपटान किया गया तथा ₹4.02 करोड़ मूल्य के 474 मामले बकाया थे (मार्च 2014)। इन बकाया मामलों में आठ क्षेत्रीय रेलों⁵³ और डीएलडब्लू/वाराणसी में ₹1.79 करोड़ मूल्य के 163 मामले दो वर्ष से अधिक पुराने थे जैसा *अनुलग्नक II* में दर्शाया गया है।

2.6.7 वारंटी अवधि के दौरान संरक्षा मर्दों की विफलता

आपूर्तिकर्ता वारंटी अवधि में पहले खराब हुए ऐसे भंडार को बदलने के भी दायी है। यह पता चला कि:

- I. क्षेत्रीय रेलों और आरपीयू में वारंटी अवधि के दौरान ₹ 8.41 करोड़ की कीमत की 36327 संरक्षा मर्दों⁵⁴ जो या तो खराब थी या परिचालन में विफल हुई थी, को उनकी विफलता की तिथि से 34 माह तक की विभिन्न अवधियों में इन्हें संबंधित विक्रेताओं द्वारा बदला नहीं गया। बदलने में विलम्ब 6 क्षेत्रीय रेलों⁵⁵ और 2 आरपीयू⁵⁶ में 12 माह से

⁴⁹ पूतरे(2), उरे(2), उसीरे(1), उपरे(1), दरे(1), दमरे(1), दपूरे(12), दपूमरे(7), दपरे(3) पमरे(1)

⁵⁰ डीएलडब्लू वाराणसी (80) और सीएलडब्लू चित्तरंजन (9)

⁵¹ मरे, पूरे, पूमरे, उपूरे, उसीरे, उपरे, दमरे, दपूरे, दपरे, परे और पमरे

⁵² डीएलडब्लू वाराणसी, सीएलडब्लू/चित्तरंजन, आरसीएफ/रायबरेली एवं डीएमडब्लू/पटियाला

⁵³ पूरे, पूमरे, उपूरे, उपरे, दपूरे, दपरे, परे एवं पमरे

⁵⁴ जैसे एंकर लिंक हेतु साइलेंट ब्लॉक, वितरक वॉल्वस, बफर केसिंग, ड्राफ्ट गियर, ब्रेक हैड, सेफ्टी हुक एसेम्बली, हैड ब्रेक व्हील, क्चुक्लस, एयर हाजिज आदि

⁵⁵ मरे-34 माह, पूतरे-16 माह, उसीरे-29 माह, उपरे-16 माह, परे -34 माह तथा पमरे-29 माह

⁵⁶ डीएलडब्लू वाराणसी - 34 माह सीएलडब्लू/चित्तरंजन - 14 माह,

- अधिक था। इनमें से, ₹ 5.03 करोड़ (62 प्रतिशत) संरक्षा मर्दें चार क्षेत्रीय रेलों⁵⁷ से संबंधित थी।
- II. छः आरपीयू में, ₹ 1.60 करोड़ मूल्य की 3821 संरक्षा मर्दें⁵⁸ वारंटी अवधि के दौरान विफल हुईं तथा इन्हें विक्रेताओं द्वारा बदला नहीं गया था (मार्च 2014)। इनमें से, ₹ 74.50 लाख (46 प्रतिशत) मूल्य की संरक्षा मर्दें आईसीएफ/पैरम्बूर से संबंधित थी।
- III. 31 मार्च 2014 तक संरक्षा मर्दों की श्रेणी के साथ –साथ मूल्य से संबंधित बकाया वारंटी दावों के मामलों की जांच करने पर, यह पाया गया कि:
- (i) क्षेत्रीय रेलों पर 298 मामलों में से 235 मामलें (79 प्रतिशत) श्रेणी I तथा II मर्दों से संबंधित थे तथा 79 प्रतिशत मामलें (470 मामलों में से 372 मामलें) ए तथा बी श्रेणी मर्दों के लिए खरीद आदेशों से संबंधित थे; तथा
 - (ii) रेलवे उत्पादन यूनिटों में, 94 प्रतिशत मामलें (145 में से 137 मामलें) श्रेणी I तथा II मर्दों से संबंधित थे। 147 में से 50 मामलें (34 प्रतिशत) ए तथा बी श्रेणी मर्दों के लिए खरीद आदेशों से संबंधित थे।
 - (iii) तीन क्षेत्रीय रेलों⁵⁹ (उरे-6, उपूरे-10 तथा दपूरे-3) द्वारा आरडीएसओ/रेलवे बोर्ड को 19 फर्मों को काली सूची में डालने का प्रस्ताव भेजा गया। इनमें से, 15 फर्मों (उरे-2, उपूरे-10 तथा दपूरे-3) को व्यवसाय हेतु तीन से पांच वर्षों के लिए प्रतिबंधित किया गया। इन फर्मों ने जाली प्राधिकरण पत्र/निरीक्षण प्रमाण पत्र, आपूर्त किए उपमानक उपकरणों/मशीनों आदि को प्रस्तुत किया था। उरे से संबंधित शेष चार मामलों में आरडीएसओ/रेलवे बोर्ड की प्रतिक्रिया प्रतीक्षित है।

⁵⁷ दपूरे-₹ 2.15 करोड़, दमरे- ₹ 1.81 करोड़, पूतरे-₹ 63 लाख तथा उसीरे - ₹ 44 लाख

⁵⁸ जैसे मास्टर कन्ट्रोलर, इलास्टिक रिंग, पिनियन आदि

⁵⁹ अन्य क्षेत्रीय रेलवे तथा आरपीयू में सुरक्षा मर्दों की अस्वीकृति को दर्शाते हुए फर्मों को काली सूची में डालने का कोई मामला नहीं देखा गया।

जबकि निरीक्षण एजेन्सियों द्वारा दोषपूर्ण निरीक्षण के लिए कोई उत्तरदायित्व नियत नहीं किया गया था घटिया गुणवत्ता की भंडार मदों के परिणामस्वरूप ट्रेनों की रूकावट, इंजनों की लाइनों पर रूकावट, चलती हुई गाड़ियों से कोर्चों/वेगनों का अलग हो जाना इत्यादि हुआ। यह पाया गया था:

I. 44 कोचिंग और वैगन डिपुओं के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि संरक्षा मदों⁶⁰ की विफलता के कारण खराब काचों/वैगनों को अलग करने के लिए 210 यात्री गाड़ियों और 670 माल गाड़ियों को मार्ग पर रूकावट/रोकना पड़ा जैसा नीचे विस्तृत विवरण दिया गया है:

तालिका सं. 2.8: यात्री और माल गाड़ियों की रूकावट के घंटे

वर्ष	यात्री गाड़ियों की रूकावट/रोकने की संख्या		माल गाड़ियों की रूकावट/रोकने की संख्या		कुल रूकावट घंटे (घंटे-मिनट)		
	डिपुओं की संख्या	गाड़ियों की संख्या	डिपुओं की संख्या	गाड़ियों की संख्या	यात्री	माल	ईंजन
2011-12	24	65	20	261	48-00	1658-34	266-12
2012-13	24	66	20	188	37-56	717-01	274-08
2013-14	24	79	20	221	87-48	840-38	435-57
जोड़		210		670	173-44	3216-13	976-17

इसी प्रकार, सभी क्षेत्रीय रेलों में संरक्षा मदों की विफलता के कारण, 1902 इंजनों की लाइन पर खराबी भी हुई जिसके परिणामस्वरूप यात्री एवं माल गाड़िया का अवरोधन हुआ जैसा नीचे तालिका में दर्शाया गया है:-

तालिका सं 2.9 : इंजनों के रूकावट घंटे

वर्ष	इंजनों की रूकावट		रोके गए कुल इंजनों की संख्या	कुल रूकावट (घंटे/मिनट)		
	डीजल	इलैक्ट्रिकल		इंजन	यात्री	माल
2011-12	377	107	484	384-28	537-01	1968-12
2012-13	602	127	729	713-54	1222-56	647-23
2013-14	560	129	689	613-43	762-30	1117-34
कुल योग	1539	363	1902	1712-05	2522-27	3733-09

⁶⁰ व्हील लिनियर, बोल्लसटर, स्प्रिंग गियर, कर्ट्रिज बीयरिंग, सीबीसी रोड, डिस्ट्रीब्यूशन वाल्व, एलबी स्प्रिंग, ब्रेक गियर, ब्रेक सिलेंटर, शाक एबजोरबर, ब्रेक बाइंडिंग, कम्प्रेसर, रोलर बीयरिंग, एन्कर लिंक इत्यादि

II. इसके आगे संवीक्षा में पता चला कि संरक्षा मर्दों⁶¹ की घटिया गुणवत्ता के कारण मार्ग पर रूकावटों के मामलें पाए गए थे। 14 क्षेत्रीय रेलों में कुल 12245 कोचों⁶² में मार्ग पर रूकावटें तथा 39551 वैगनों⁶³ की मार्ग पर रूकावटों के मामलें पाए गए थे। घटिया गुणवत्ता की संरक्षा मर्दों के कारण कुछ कोचों और वैगनों को उनकी आवधिक ओवरहालिंग (पीओएच) के 100 दिनों के अंदर अलग करना पड़ा वैगनों/कोचों के मार्ग पर रूकावटों की वर्ष वार स्थिति नीचे तालिका में दी गई है।

तालिका सं. 2.10: कोचों और वैगनों को मार्ग पर अलग करना

वर्ष	पीओएच के बाद कोचों/वैगनों को अलग करना					
	100 दिनों के अंदर कोचें	100 दिनों के बाद कोचें	कुल कोचें	100 दिनों के अंदर वैगन	100 दिनों के बाद वैगन	कुल वैगन
2011-12	236	3272	3508	5569	8126	13695
2012-13	244	3576	3820	1383	11808	13191
2013-14	185	4732	4917	1188	11477	12665
जोड़	665	11580	12245	8140	31411	39551

III. नौ क्षेत्रीय रेलों⁶⁴, में जो संरक्षा मर्दें चलती हुई गाड़ियों में बंद हो गई थी वह 'जरूर बदले' मर्दों की श्रेणी के अंतर्गत थी। यह विफलताएं या तो पीओएच/आरओएच/आईओएच के दौरान अंगोपयोग के माध्यम से कुछ जरूर बदलने वाली मर्दों के पुनः प्रयोग या भंडार में इनके स्टॉक की अनुपलब्धता के कारण हुई थी।

IV. पाँच क्षेत्रीय रेलों⁶⁵ में पुराने उपयोगी भंडार अथवा पुराने भंडार के पुनर्निर्माण कर संरक्षा मर्दों की आवश्यकता को पूरा किया गया था जिससे प्रचालन के दौरान जोखिम में वृद्धि हुई। 2011-12 से 2013-14 तक की अवधि के दौरान क्षेत्रीय रेलों में दुर्घटनाओं के कुल 507 में से 16 दुर्घटनाएँ सात

⁶¹ सीबीसी ड्राफ्ट गियर, सीबीसी शॉक, सीबीसी योक, नकल, एन्कर लिंक, ड्रिस्टीब्यूटर वाल्व, इक्वालाइजिंग स्टे, साइड बफर प्लंजर, कोइल स्प्रिंग, पिवाोट, सेकन्डरी स्प्रिंग, रोलर बियरिंग, ब्रेक बीम, सेंटर पिवाोट इत्यादि

⁶² मरे, पूरे, पूतरे, उरे, उपूरे, उमरे, उसीरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, दपरे, और पमरे। बाकी तीन जानेल रेलवे में, मार्गस्थ रूकावट के मामले नहीं पाए गए थे।

⁶³ मरे, पूरे, पूतरे, उरे, उमरे, उसीरे, उपरे, दमरे, दपूमरे, दपरे, परे, एवं पमरे। 2 जोनल रेलवे पूरे और मरे कोलकाता में मार्गस्थ अलग होने के कोई मामले नहीं पाए गए।

⁶⁴ मरे, पूरे, पूतरे, उरे, उमरे, उपूरे, उपरे, दपूरे और दपूमरे

⁶⁵ दरे, दमरे, दपूरे, दपरे और परे।

क्षेत्रीय रेलों⁶⁶ में संरक्षा भंडारों की विफलता के हुई थी जिसके परिणामस्वरूप दो मामलों (पूरे और पूसीरे) में यात्रियों की मृत्यु हुई और ₹ 25.01 करोड़ तक की सम्पत्ति का नुकसान हुआ।

रेलवे बोर्ड ने बताया (जुलाई 2015) कि सभी संरक्षा मर्दों का आदेशित विनिर्देशन की गुणवत्ता और अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए नामित निरीक्षण एजेन्सियों द्वारा सामान्यतया निरीक्षण किया जाता है। तथापि, संरक्षा मर्दों की विफलता के कारणों को रेलवे बोर्ड के उत्तर में शामिल नहीं किया गया था। पुराने उपयोगी भंडार के पुनर्निर्माण की प्रथा विशेषकर संरक्षा मर्दों के सम्बन्ध में संहिताओं एवं नियमपुस्तकों के किसी प्रावधान द्वारा समर्थित नहीं थी।

2.6.8 बफर स्टॉक सीमा

बफर स्टॉक सीमा का आशय उस भंडार से है जिसे मांग या समय-सीमा में अनिश्चितता के प्रति संरक्षा हेतु नियमित भंडार के अतिरिक्त रखा जाता है। रेलवे बोर्ड ने सभी क्षेत्रीय रेलों को सूचित किया (मार्च 2002) कि स्वदेशी व्हील टायर एवं एक्सल (डब्ल्यूटीए) मर्दों को छोड़कर भंडार मर्दों हेतु बफर स्टॉक सीमाओं को सहयोगी वित्त के परामर्श से सीओएस द्वारा निर्धारित किया जाएगा।

नवम्बर 1997 में भारतीय रेल ने उपभोक्ताओं की आवश्यकता के शीघ्र निर्धारण को सक्षम बनाने और भारतीय रेल-इ-खरीद प्रणाली (आइआरइपीएस) के माध्यम से खरीद कार्य शुरू करके संरक्षा मर्दों की खरीद एवं आबंटन हेतु लिए जाने वाले समय को न्यूनतम करने के लिए सामग्री प्रबंधन सूचना प्रणाली (एमएमआईएस) को शुरू किया था। इसलिए पारंपरिक रूप से पालन की जा रही बफर स्टॉक सीमाओं का भी उपभोक्ताओं की बदलती आवश्यकताओं से मेल खाने के लिए आवधिक संशोधन किया जाना चाहिए जिससे कि स्टॉक का स्तर आवश्यकता से कम या आवश्यकता से अधिक न हो।

⁶⁶ पूरे(2), उरे(2), उमरे(1), उसीरे(5), दरे(1), परे(3) और मेरे कोलकाता (2)

लेखापरीक्षा ने पाया चला कि दो क्षेत्रीय रेलों (पू.रे. तथा द.प.रे.) में बफर स्टॉक सीमाओं को संशोधित किया गया था और दो अन्य क्षेत्रीय रेलों (द.रे. तथा मेट्रो रेल/कोलकाता) में बफर स्टॉक सीमाओं को निर्धारित नहीं किया गया था। वर्तमान बफर स्टॉक सीमाओं को 13 क्षेत्रीय रेलों⁶⁷ में बफर स्टाफ सीमाओं की अवधिक समीक्षा एवं संशोधन नहीं किया गया था। बफर स्टॉक सीमाओं के संशोधन न करने के परिणामस्वरूप 2011-14 के दौरान संरक्षा भंडारों की खरीद के प्रति ₹ 65.46 करोड़ की पूंजी का अवरोधन हुआ जिसे निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है-

तालिका सं. 2. 11 बफर स्टॉक सीमाओं में संशोधन न करने के कारण अवरोधन
(₹ करोड़ में)

वर्ष	नमूना जांच किए गए पीओ की सं.	बफर स्टॉक का मूल्य (संशोधन से पूर्व)	बफर स्टॉक मूल्य #(संशोधन के पश्चात)	बफर स्टॉक मूल्य में अंतर (कॉलम सं. 3-4)
1	2	3	4	5
2011-12	300	38.99	17.74	21.26
2012-13	309	43.42	20.02	23.40
2013-14	289	38.76	17.96	20.80
जोड़	898	121.17	55.72	65.46

#परे द्वारा अपनाई गई संशोधित बफर स्टॉक सीमा के संदर्भ में लेखापरीक्षा द्वारा संगणित वित्तीय प्रभाव। इस राशि में वर्ष 2012-13 और 2013-14 के दौरान 'ग' श्रेणी मर्दों के लिए दपरे द्वारा बफर स्टॉक के उर्ध्वगामी संशोधन के आधार पर ₹ 53.30 लाख शामिल हैं। ग श्रेणी के लिए बफर स्टॉक सीमा के उर्ध्वगामी संशोधन हेतु विशेष कारणों अभिलेख में उपलब्ध नहीं थे।

2011-14 के दौरान संरक्षा मर्दों के ओवरस्टॉक से संबंधित अभिलेख की संवीक्षा से पता चला कि:

- 15 क्षेत्रीय रेलों⁶⁸ तथा दो आरपीयू⁶⁹ ने ₹ 159.79 करोड़ मूल्य की 18853 मर्दों⁷⁰ का ओवरस्टॉक⁷¹ रखा (मार्च 2014)। 9 क्षेत्रीय रेलों⁷²

⁶⁷ मरे, पूमरे, पूतरे, उरे, उमरे, उपूरे, उसीरे, उपरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, दपरे, तथा पमरे

⁶⁸ पमरे को छोड़कर जहां अभिलेख उपलब्ध नहीं कराए गए थे तथा दपूमरे जिसने वर्ष 12 तथा 2012-13 के लिए डाटा प्रस्तुत नहीं किया था

⁶⁹ आईसीएफ, आरसीएफ/कपूरथला एवं आरसीएफ/आरबीएल को छोड़कर डीएलडब्ल्यू/वाराणसी एवं डीएमडब्ल्यू/पटियाला जहां अधिक स्टॉक नहीं था तथा सीएलडब्ल्यू जहां अभिलेख उपलब्ध नहीं कराए गए

⁷⁰ कुछ महत्वपूर्ण अधिक मूल्य की ओवर स्टॉक मर्दें एल-टाइप संयोजन ब्रेक ब्लॉक, हैड लाइट एस्सेमबली, एक्सल रफ गियर, स्प्रिंग कॉइल, गियर ड्राफ्ट, रोड एस्सेमबली कार बॉडी आदि

⁷¹ ओवरस्टॉक से तात्पर्य एक विशिष्ट मद के पिछले वर्ष के कुल मामलों से 50 प्रतिशत अधिक मात्राओं से हैं

⁷² पूरे, पूतरे, उरे, उपूरे, दरे, दमरे, दपूमरे, दपरे तथा परे

तथा डीएमडब्ल्यू/पटियाला में, ओवर स्टॉक मर्दों की संख्या में वृद्धि प्रतिशत 3 प्रतिशत तथा 223 प्रतिशत के बीच था।

- ii. 13 क्षेत्रीय रेलों⁷³ और तीन आरपीयू⁷⁴ में ₹ 65.60 करोड़ मूल्य की 10613 मर्दों के सर्प्लस स्टॉक⁷⁵ स्टॉक था। दो क्षेत्रीय रेलों (पूमरे और उपरे) और दो आरपीयू(आईसीएफ/पेरम्बूर और डीएमडब्ल्यू/पटियाला) में 6 प्रतिशत और 68 प्रतिशत के बीच अधिशेष मर्दें थी।
- iii. सभी क्षेत्रीय रेलों (पमरे को छोड़कर⁷⁶) और तीन आरपीएसयूज⁷⁷ (सीएलडब्ल्यू, डीएमडब्ल्यू/ पटियाला और आईसीएफ) में ₹ 156.11 करोड़ मूल्य की 10872 मर्दों का गैर संचलित⁷⁸ स्टोर पड़ा था (मार्च 2014)। सात क्षेत्रीय रेलों⁷⁹ और दो आरपीयूज (सीएलडब्ल्यू और डीएमडब्ल्यू) में गैर संचलित स्टोर मर्दें 2011-12 में 6 प्रतिशत से बढ़कर 2013-14 में 171 प्रतिशत हो गई थी।

रेलवे बोर्ड ने बताया (जुलाई 2015) कि बफर स्टॉक अधिप्राप्ति में अनिश्चितता एवं खपत में अंतर से निपटने के लिए होता है। उन्होंने आगे बल दिया कि एमएमआईएस का कार्यान्वयन माँग एवं आपूर्ति में अनिश्चितता पर प्रभाव नहीं डालता है।

रेलवे बोर्ड का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि बफर स्टॉक सीमा के संशोधन न करने से प्रयोक्ता विभागों के पास आवश्यकता से अधिक स्टॉक रहा। इसके अतिरिक्त, एमएमआईएस प्रयोक्ताओं की आवश्यकता के न्यायोचित निर्धारण और क्षेत्रीय रेलों में संरक्षा मर्दों के उचित वितरण कर स्टॉक का इष्टतम धारिता के लिए प्रबन्धन के लिए सहायक के रूप में उपयोग किया जाना चाहिए। *अनुबन्ध III* में उल्लिखित आवश्यकता से अधिक स्टॉक के संचयन से प्रदर्शित हुआ कि संरक्षा मर्दों के वितरण प्रयोक्ता विभागों के उपयोग के

⁷³ दपूरे, मेरे/कोलकाता एवं परे को छोड़कर; पमरे के संबंधित अभिलेख नहीं उपलब्ध कराए गए

⁷⁴ सीएलडब्ल्यू/चित्तरंजन, आईसीएफ/पेरम्बूर, डीएमडब्ल्यू/पटियाला

⁷⁵ ऐसी स्टोर मर्दें जो दो वर्षों की अवधि हेतु जारी नहीं हुई हो परन्तु उनका निकट भविष्य में प्रयोग होना संभावित हो तो उन्हें 'सर्प्लस स्टॉक के रूप में परिभाषित किया जाता है'

⁷⁶ लेखापरीक्षा को संबंधित अभिलेख नहीं उपलब्ध कराए

⁷⁷ सीएलडब्ल्यू/चित्तरंजन, आईसीएफ/पेरम्बूर डीएमडब्ल्यू/पटियाला

⁷⁸ ऐसी स्टोर मर्दें जो दो वर्षों की अवधि हेतु जारी नहीं हुई हो परन्तु उनका निकट भविष्य में प्रयोग होना संभावित हो तो उन्हें 'सर्प्लस स्टॉक के रूप में परिभाषित किया जाता है'

⁷⁹ पूमरे, उरे, पूरे, उपरे, दपूरे, परे और मेट्रो रेल/कोलकाता

अनुरूप नहीं था। अति स्टाक मदों के समय व्यतीत होने के कारण क्षय/ह्रास और ऐसी मदों के उपयोग के कारण संरक्षा आपदा की सम्भावना से नकारा नहीं जा सकता एवं निधियों का परिहार्य अनुत्पादक अवरोधन हुआ।

2.7 निष्कर्ष

संरक्षा मद रेलगाड़ियों के सुरक्षित चलने में महत्वपूर्ण भूमिका अदा करते हैं। इसलिए अपेक्षित गुणवत्ता के सुरक्षित मदों के वितरण और उपयोग का कुशल प्रबंधन यात्रियों की संरक्षा हेतु आवश्यक है। संरक्षा मदों के मानकीकरण और क्षेत्रीय रेलों में एक समान मानीटरिंग हेतु मूल्य सूची संख्या के एकीकरण हेतु रेलवे बोर्ड के अनुदेशों का पालन नहीं किया गया था। प्राक्कलन-पत्रों के तैयार करने, पीओ को जारी करने में विलम्ब के कारण संरक्षा मदों की प्राप्ति में विलम्ब, ठेका की सुपर्दगी अवधि में बार-बार विस्तार और दोषपूर्ण संरक्षा मदों के अस्वीकरण का संरक्षा मदों की उपलब्धता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा जिसके परिणामस्वरूप चल स्टाक निष्क्रिय हुए, कोचों का मार्गस्थ अलगाव के कारण रेलगाड़ियों का अवरोधन हुआ। बफर स्टाक सीमा के संशोधन न करने के कारण या तो संरक्षा मदों की कमी हुई अथवा आवश्यकता से अधिक स्टाक की धारिता हुई। उपलब्धता और प्रयोक्ता विभागों की खपत की अदक्ष मानीटरिंग से संरक्षा मदों का अधिक स्टाक/अधिशेष स्टाक हुआ।

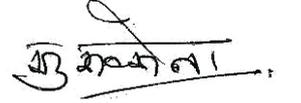
2.8 सिफारिशें

रेलवे बोर्ड द्वारा कार्यन्वयन सुनिश्चित करने के लिए निम्नलिखित सिफारिशों का सुझाव दिया:

- i. संरक्षा मदों की अधिप्राप्ति, वितरण और उपयोग के संबंध में क्षेत्रीय रेलों के बीच बेहतर समन्वय प्रदान करने के लिए रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों के अनुसार संरक्षा मदों के श्रेणीबद्धकरण में समानता समयबद्ध तरीके से सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।
- ii. रेलवे बोर्ड द्वारा संरक्षा मदों की अधिप्राप्ति के लिए विभिन्न स्तरों पर समय सीमा निर्दिष्ट करने वाले दिशानिर्देश जारी करने की आवश्यकता है। स्टाक के इष्टतम उपयोग बनाये रखने के लिए सभी क्षेत्रीय रेलों में

बफर स्टॉक सीमा के संशोधन के लिए कार्रवाई शुरू करने की आवश्यकता है।

- iii. क्षेत्रीय रेलों में संरक्षा मदों के स्टॉक के निर्धारित स्तर और संरक्षा मदों की निरन्तर उपलब्धता को सुनिश्चित करने के लिए सामग्री प्रबन्धक सूचना प्रणाली (एमएमआईएस) को प्रभावी रूप से उपयोग करने की आवश्यकता है।
- iv. क्षेत्रीय और रेलवे बोर्ड दोनों स्तर पर निगरानी प्रणाली को संरक्षा आपदाओं से बचने के लिए संरक्षा मदों के दक्ष वितरण एवं उपयोग हेतु मजबूत करने की आवश्यकता है।



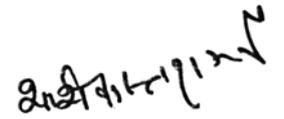
(सुमन सक्सेना)

उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

नई दिल्ली

दिनांक: 29 जुलाई 2015

प्रतिहस्ताक्षरित



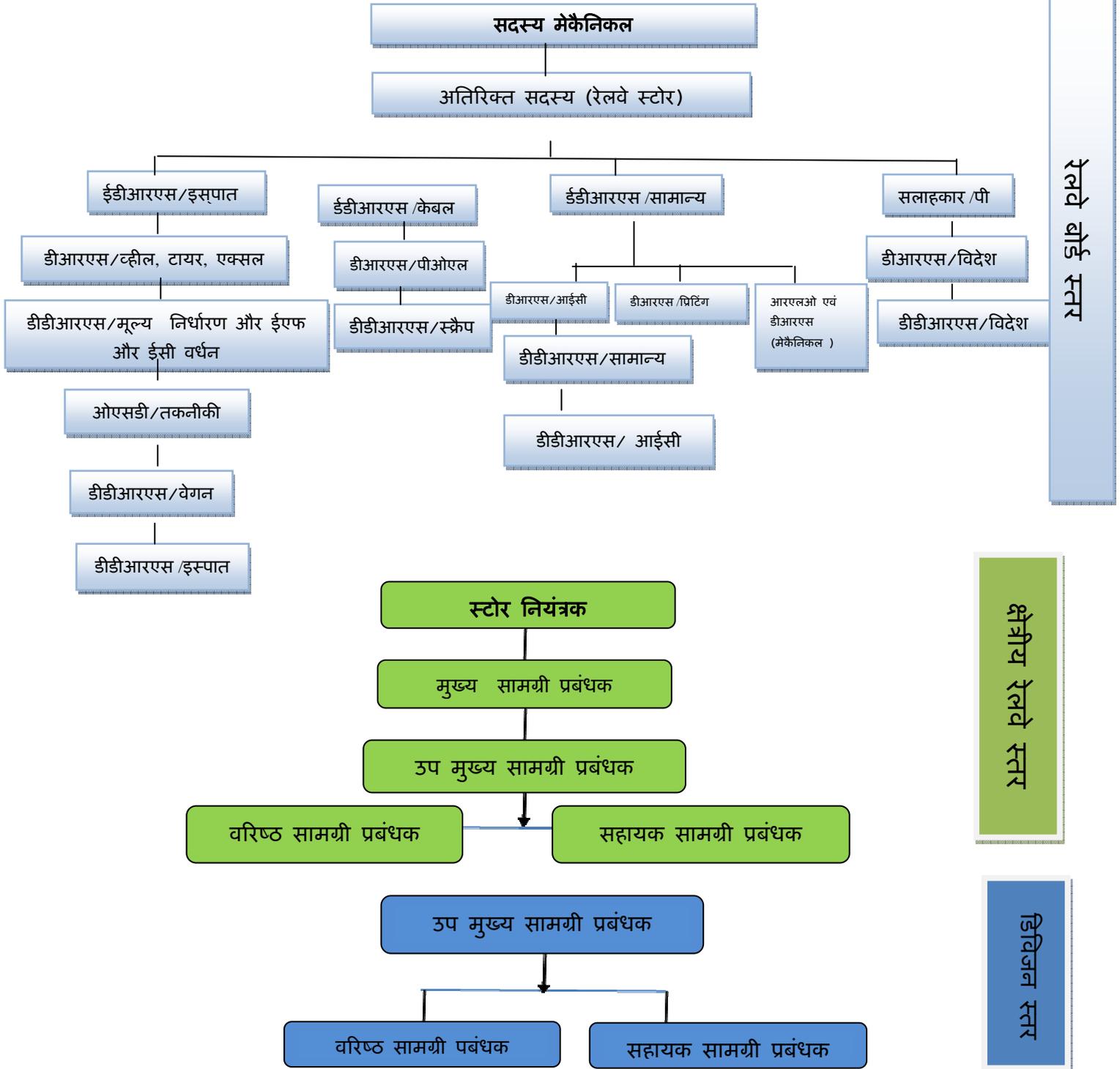
(शशि कान्त शर्मा)

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

नई दिल्ली

दिनांक: 29 जुलाई 2015

अनुबंध 1 (पैरा 2.1)
स्टोर महानिदेशालय का संगठनात्मक चार्ट



ईडी - कार्यकारी निदेशक, डी - निदेशक, डीडी - उप निदेशक, ओएसडी - विशेष ड्यूटी अधिकारी, आरएस - रेलवे स्टोर, पी - खरीद, आईसी - मालसूची नियंत्रक, पीओएल - पेट्रोलियम तेल और लुब्रीकेंट, आरएलओ - क्षेत्रीय संपर्क अधिकारी.

परिशिष्ट 1 (पैरा 2.1 देखें)

स्टोर निदेशालय की विभिन्न शाखाओं का कार्य

इकाई	विभाग	कार्य
रेलवे बोर्ड स्टोर	कार्यकारी निदेशक रेलवे स्टोर इस्पात	इस्पात की मांग और खरीद अधिक स्टॉक और इस्पात के अधिशेष के निपटान के लिये नीति और प्रक्रिया आदि ।
	निदेशक, रेलवे स्टोर (व्हील, टायर और एक्सल)	व्हील, टायर और एक्सल आदि की आवश्यकता की योजना
	उप निदेशक, रेलवे स्टोर (पीएफ एवं ईसी)	वाणिज्यिक, स्टोर निदेशालय, वैगन बिल्डरों, आरडीएसओ, यातायात, मेकेनिकल और वाणिज्यिक निदेशालय के बीच समन्वय का काम
	कार्यकारी निदेशक रेलवे स्टोर, (केबल)	इलैक्ट्रिक लोको आदि के लिये रेलवे सिग्नलिंग केबल, इलास्टोमरिक केबल से संबंधित निविदा और ठेके को अंतिम रूप देना आदि।
	निदेशक, रेलवे स्टोर (पीओएल)	मुख्य एचएसडी, एसकेओ, एलडीओ, फर्नेस ऑयल आदि की खरीद
	कार्यकारी, निदेशक रेलवे स्टोर (जी)	स्टोर कोड सुधार, सीओएस कांफ्रेस, रेलवे और पीयूएस आदि के शिकायत के मामले से संबंधित सभी नीतिगत मामले,
	निदेशक रेलवे स्टोर (प्रिंटिंग)	भारतीय रेलवे की प्रिंटिंग प्रेस से संबंधित सभी मामले
	निदेशक रेलवे स्टोर (एम)/आरएलओ	क्षेत्रीय रेलवे में एमएमआईएस और आईआरआईपीएस के समन्वय, निगरानी और तर्कसंगत कार्यान्वयन से संबंधित कार्य।
	सलाहकार, रेलवे स्टोर (खरीद)	बीएचईएल से लोको की खरीद, स्टोर विभाग की श्रमशक्ति योजना और स्थापना मामले,
	निदेशक रेलवे स्टोर (विदेश)	व्हील, एक्सल, लोकोमोटिक्स और व्हील सेट आदि की खरीद।
क्षेत्रीय रेलवे स्टोर	स्टोर नियंत्रक (सीओएस)	स्टोर की योजना, खरीद और वितरण, उपयोगकर्ता विभाग द्वारा स्टोर की उपलब्धता और उपयोगिता की निगरानी।
	मुख्य सामग्री प्रबंधक और उप मुख्य सामग्री प्रबंधक	सीओएस को उसके कार्य, और उत्तरदायित्व पूर्ण करने में सहायता, रेलवे बोर्ड की नीति और दिशानिर्देशों का कार्यान्वयन, मालसूची नियंत्रण आदि।

परिशिष्ट- II (पैरा 2.3 देखें)

नमूना लेखापरीक्षा ने नमूना आकार का चयन दर्शाने वाला विवरण					
क्र. सं.	वर्णन	आकार	कुल	चयनित नमूना आकार	चयनित नमूना आकार का प्रतिशत
1	कार्यशालाएं (यांत्रिकी एवं एस व टी)	अधिकतम दो कार्यशालाओं के अधीन 50 प्रतिशत	50	29	58.00
2	शालाएं (ईएमयू/एमईएमयू/डीईएमयू कार शालाएं)	अधिकतम दो शालाएं एक डीजल लोकोशेड और एक इलैक्ट्रिकल इंजन शाला (यदि किसी क्षेत्रीय रेलवे के दो या अधिक डीजल लोकोशेड नहीं हैं दो डीजल लोकोशेड चयनित होती हैं अथवा विपरीतता से)	87	32	36.78
3	कोचिंग डिपो एवं वैगन डिपो	दो मुख्य डिपो-एक कोचिंग डिपो और एक वैगन डिपो नहीं था वहां कोई वैगन डिपो नहीं था, दो मुख्य कोचिंग डिपो का चयन किया गया	201	69	34.33
4	स्वतंत्र उत्पादन इकाइयां और आंचलिक रेलवे के साथ संबंधित उत्पादन इकाइयां	100 प्रतिशत	6	6	100

परिशिष्ट - II (पैरा 2.3 देखें)

नमूना लेखापरीक्षा हेतु नमूना आकार के चयन को दर्शाता विवरण

क्र. सं;	क्षेत्रीय रेलवे	कार्यशालाए (मैकेनिकल एवं एसएण्डटी) 50%		शेड (ईएमयू/एमईएमयू/डी ईएमयू कार शेड)		कोचिंग तथा वैगन डिपु		उत्पादन इकाइया (100%)
		कुल संख्या	चयनित	कुल संख्या	चयनित	कुल संख्या	चयनित	
1	मरे	3	2 सीआर कार्यशाला / एमटीएन और लोको कार्यशाला / पी एल	10	2 डीएलएस / पुणे और एल्स / केवाईएन	26	8 सीडी / डब्ल्यूबी, बीएसएल, डीडी, डॉ, और डब्ल्यूडी / वीडिएलआर , बीएसएल, वाडी, डीडी	
2	पूरे	4	2 यांत्रिक कार्यशाला / केपीए और एलएलएच	4	2 डीएसएल / यूडीएल और इएलएस / हावड़ा	5	3 सीडी / टीपीकेआर , एसडीएच और डब्ल्यूडी / यूडीएल	
3	पूमरे	1	1 यांत्रिक कार्यशाला / एसपीजे	5	2 डीएलएस / एमजीएस और इएलएस / एमजीएस	23	7 सीडी / आरजेक्यू, पीएनबीसी, एमएफपी, डीबीजी और डब्ल्यू सी सी / एमजीएस , गीगा, एनआरपीए	
4	पूतरे	1	1 सीआर कार्यशाला / एमसीएस	3	2 डीएलएस / वीएसकेपी और इएलएस / वीएसकेपी	7	3 सीडी / पुरी, बीबीएस और डब्ल्यूडी/ वीएसकेपी	

5	उरे	5	2 सी एंड डब्ल्यू - जेयूडीडब्ल्यू और सिग्नल की शॉप /जीजेडबी	6	2 डीएसएल / टीकेडी इएलएस / एलडीएच	13	4 सीडी / एलकेओ जेएटी और डब्ल्यूडी / यूएमबी, टीकेडी	
6	उमरे	1	1 डब्ल्यूडी /जेएचएस	5	2 डीएसएल / जेएचएस और इएलएस / सीएनबी	16	5 सीडी / एलएलडी, सीएनबी, एजीसी और डब्ल्यूडी / सीएनबी, कार	
7	उपूरे	3	2 1. एस एंड टी कार्यशाला/ जीकेसी 2. मैक्। कार्यशाला /आईजेडए न	2	2 डीएसएल/ जी.डी. डीएसएल/ आईजेडएन	13	4 सीडी / जीकेपी, एलजेएन, सीपीआर और एलजेएन (एमजी)	
8	उसीरे	2	2 मैकेनिकल वर्कशाप एनबीक्यू और डीबीआरटी	4	2 डीएलएस/ एनजीसी और डीएलएस/ एसजीयूजे	12	4 सीडी/ एनजेपी, जीएचवाई और डब्ल्यूडी/ एनजेपी, एनजीसी	
9	उपरे	5	2 कैरिज वर्कशॉप/ एआईआई और सिग्नल वर्कशॉप/ एआईआई	3	2 डीएसएल/ एबीआर और डीएलएल/ बीजीकेआई	5	3 सीडी/जेपी, एआईआई और डब्ल्यू/ एमडी	
10	दरे	6	2 कैरिज और वैगन वर्कशॉप/ पीईआर	7	2 डीएसएल/ जीओसी और ईएलएस/ ईडी	27	9 सीडी/बीबी क्यू जीएसएन, टीवीसी,	

			और लोको वर्कशॉप/ पीईआर				एनसीजे, एएलएलपी और डब्ल्यूडी/ टीएनपीएम, जेटीजे, एचओएम, आईपीएन	
11	दमरे	4	2 मैकेनिकल और इलैक्ट्रिकल/ वर्कशॉप एलजीडी और मैकेनिकल और जनरल/ वर्कशॉप जीटीपीएल	10	2 डीएलएस/ केजेडजे और ईएलएस/ एलजीडी	17	5 सीडी/एससी , एचवाईबी, टीपीटीवाई, और डब्ल्यूडी/ आरडीएम, जीवाई	
12	दपूरे	2	2 मैकेनिकल वर्कशॉप केजीपी और एसएंडटी वर्कशॉप केजीपी	7	2 डीएलएस/ बीएनडीएम और ईएलएस/ टाटा	13	4 सीडी/ एसआरसी एचटीई और डब्ल्यूडी/ बीएनडीएम, बीकेएससी	
13	दपूमरे	2	1 डब्ल्यू आर एस/आर	3	2 डीएलएस/ आर और ईएलएस/ बीआईए	9	3 सीडी/ बीएसपी, ड्रग और डब्ल्यूडी/ बीआईए	
14	दपूरे	2	2 सीआरएस/यू बीएल और सीआरएस/ए मवाईएस	2	2 डीएलएस/ यूबीएल और डीएलएस/ केजेएम	9	3 सीडी-एसबीसी, यूबीएल और डब्ल्यूडी/ एचपीटी	
15	पूरे	6	सी.एल एवं डब्ल्यू/डीए चडी तथा मरे कार्यशाला/ पीएल	11	2 ईएलएस/बी आरसीवाई एवं डीएलएस/आ रटीएम	2	2 सीडी/बीसी टी एवं जीएस/एस बीआई	
16	पमरे	2	मरे/बीपीए ल एवं डब्ल्यूआरए स/कोटा	5	2 डीएलएस/ई टी ईएलएस/टी केडीसी	4	2 डब्ल्यूडी/ए नकेजे एवं सीडी/जेबी पी	

17	एमआर/ कोलकाता	1	1					
18	सीएलडब्ल्यू / चितरंजन							1
19	डीएमडब्ल्यू / पटियाला							1
20	डीएलड ब्ल्यू/ वाराणसी							1
21	आईसीएफ / पैरम्बूर							1
22	आरसीएफ / आरबीएल							1
23	आरसीएफ / कपूरथला							1
	कुल	50	29	87	32	201	69	6

परिशिष्ट III (पैरा 2.6.1 देखें)

रेलवे बोर्ड की तुलना में जोनल रेलवे/रेलवे उत्पादन यूनिटों के अनुसार संरक्षा मर्दों के रूप में वर्गीकृत शीर्ष/मर्दों की संख्या दर्शाता विवरण:

जोनल रेलवे/ आरपीयू	रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार वर्गीकृत शीर्ष/मर्दों की संख्या	जोनल रेलवे/आरपीयू द्वारा वर्गीकृत शीर्ष/मर्दों की संख्या	लेखापरीक्षा आपत्तियां
म.रे.	9/468	7/791	रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित डीजल इंजन की श्रेणी के अंतर्गत 85 मर्दों के प्रति मध्य रेलवे ने 205 मर्दों को श्रेणीबद्ध किया है
पू.रे	9/468	6/696	रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित कोचिंग स्टॉक श्रेणी के अंतर्गत 35 मर्दों के प्रति पूर्वी रेलवे ने 380 मर्दों को श्रेणीबद्ध किया है।
पू.म.रे	9/468	7/586	रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित डीजल इंजन की श्रेणी में 85 मर्दों और इलेक्ट्रिक इंजन की श्रेणी के अंतर्गत 100 मर्दों के प्रति पूर्व मध्य रेलवे ने क्रमशः 204 एवं 211 मर्दों को श्रेणीबद्ध किया है।
पू.त.रे.	9/468	7/784	रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित डीजल इंजन की श्रेणी के अंतर्गत 85 मर्दों और कोचिंग स्टॉक श्रेणी के अंतर्गत 35 मर्दों के प्रति पूर्व तटीय रेलवे ने क्रमशः 274 और 346 को श्रेणीबद्ध किया।
उ.रे	9/468	7/533	रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित डीजल इंजन की श्रेणी के अंतर्गत 85 मर्दों और ट्रैक की श्रेणी के अंतर्गत 25 मर्दों के प्रति उत्तरी रेलवे ने क्रमशः 137 और 102 मर्दों को श्रेणीबद्ध किया।
उ.म.रे	9/468	04/832	रेलवे बोर्ड द्वारा श्रेणीबद्ध नौ शीर्षों के अंतर्गत 468 मर्दों की तुलना में, उमरे ने लगभग दोहरी संख्या को श्रेणीबद्ध किया अर्थात् चार शीर्षों के अंतर्गत 832 मर्दें।
उ.पू.रे	9/468	6/197	उपूरे द्वारा श्रेणीबद्ध संरक्षा मर्दों की संख्या रेलवे बोर्ड द्वारा श्रेणीबद्ध मर्दों की आधी संख्या से भी कम है।
उ.सी.रे	9/468	7/595	रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित डीजल इंजन की श्रेणी के अंतर्गत 85 मर्दों के प्रति पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे ने 205 मर्दों को वर्गीकृत किया
उ.प.रे	9/468	6/521	रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित डीजल इंजन की श्रेणी के अंतर्गत 85 मर्दों और कोचिंग स्टॉक की श्रेणी के अंतर्गत 35 मर्दों के प्रति उत्तर

			पश्चिम रेलवे ने क्रमशः 276 और 140 मदों को वर्गीकृत किया
द.रे	9/468	5/794	रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित शीर्षो से शीर्ष-वार वर्गीकरण एकदम अलग है।
दमरे	9/468	5/303	रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित कोचिंग स्टॉक श्रेणी के तहत 35 मदों तथा मालभाड़ा स्टॉक श्रेणी के तहत 14 मदों के प्रति, दक्षिण मध्य रेलवे ने क्रमशः 96 एवं 99 मदों को श्रेणीबद्ध किया है।
दपूरे	9/468	7/677	रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लोकोमोटिव विद्युत श्रेणी के तहत 86 मदो तथा मालभाड़ा स्टॉक श्रेणी के तहत 14 मदों के प्रति, दपूरे ने क्रमशः 222 एवं 220 मदो को श्रेणीबद्ध किया है।
दपूमरे	9/468	8/833	रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लोकोमोटिव विद्युत श्रेणी के तहत 86 मदो तथा मालभाड़ा स्टॉक श्रेणी के तहत 14 मदों के प्रति, दपूरे ने क्रमशः 222 एवं 220 मदो को श्रेणीबद्ध किया है।
दपरे	9/468	6/234	रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लोकोमोटिव विद्युत श्रेणी के तहत 86 मदो तथा मालभाड़ा स्टॉक श्रेणी के तहत 14 मदों के प्रति, दपूरे ने क्रमशः शून्य एवं 40 मदो को श्रेणीबद्ध किया है।
परे	9/468	10/660	रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लोकोमोटिव विद्युत श्रेणी के तहत 86 मदो तथा मालभाड़ा स्टॉक श्रेणी के तहत 14 मदों के प्रति, दपूरे ने क्रमशः 222 एवं 107 मदो को श्रेणीबद्ध किया है।
पमरे	9/468	9/295	हालांकि, नौ शीर्षो के तहत वर्गीकरण सही प्रकार किया गया है तथापि, वर्गीकृत मदो की संख्या रेलवे बोर्ड द्वारा वर्गीकृत मदो की कुल संख्या से भिन्न है।
मेट्रो	9/468		मेट्रो रेल में संरक्षा मदों का कोई वर्गीकरण नहीं किया गया।
सीएलडब्ल्यू	9/468	01/122	इंजन उत्पादन यूनिट होने के नाते, वर्गीकरण रेलवे बोर्ड के वर्गीकरण के अनुरूप प्रतीत होता है।
डीएमडब्ल्यू	9/468	01/35	इंजन उत्पादन यूनिट होने के नाते, वर्गीकरण रेलवे बोर्ड के वर्गीकरण के अनुरूप प्रतीत होता है।
डीएलडब्ल्यू	9/468	01/289	इंजन उत्पादन यूनिट होने के नाते, वर्गीकरण रेलवे बोर्ड के वर्गीकरण के अनुरूप प्रतीत होता है।
आईसीएफ	9/468	02/333	कोच उत्पादन यूनिट होने के नाते, वर्गीकरण रेलवे बोर्ड के वर्गीकरण के अनुरूप प्रतीत होता है।

			है।
आरसीएफ, केएक्सएच	9/468	01/34	एक उत्पादन इकाई होने के कारण वर्गीकरण, रेलवे बोर्ड के वर्गीकरण अनुरूप प्रतीत होता है।
आरसीएफ, आरबीएल	9/468	01/18	सीमित गतिविधियों के साथ एक उत्पादन इकाई होने के कारण वर्गीकरण, रेलवे बोर्ड के वर्गीकरण अनुरूप प्रतीत होता है।

अनुबंध-1 (पैरा 2.6.3 देखें)

विलम्बित आपात खरीदों के कारण हानि को दर्शाने वाला विवरण

क्षेत्रीय रेलवे तथा आरपीयू	वर्ष	जांच की गई आपात खरीदों के लिए पीओज की संख्या	कुछ मर्दों के प्रति छः माह के अन्दर सामान्य खरीदों के लिए जारी पीओ की संख्या	उन मामलों के संख्या जहां आपात खरीद की तुलना में सामान्य खरीद की दर कम हैं	आपात खरीद पर परिहार्य व्यय (₹ करोड़ में)	उन मर्दों की श्रेणी जहां आपात खरीद की तुलना में सामान्य खरीद की दर कम है				श्रेणी (मूल्य-वार) जहां आपात खरीद की तुलना में सामान्य खरीद की दर कम हैं		
						I	II	III	अन्य	ए	बी	सी
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
जेड आर	2011-12	100	37	31	0.39	17	6	0	6	12	4	8
	2012-13	76	46	36	0.40	7	12	0	9	26	6	2
	2013-14	75	33	21	0.06	5	4	0	10	11	6	1
जोड़		251	116	88	0.86	29	22	0	25	49	16	11
आरपीयू	2011-12	18	17	17	0.52	0	0	0	0	0	0	0
	2012-13	5	4	3	0.12	0	0	0	0	0	0	0
	2013-14	26	26	25	0.42	0	0	0	0	0	0	0
जोड़		49	47	45	1.06	0	0	0	0	0	0	0
जेडआर +आरपीयू	2011-12	118	54	48	0.92	17	6	0	6	12	4	8
	2012-13	81	50	39	0.53	7	12	0	9	26	6	2
	2013-14	101	59	46	0.48	5	4	0	10	11	6	1
कुल जोड़		300	163	133	1.92	29	22	0	25	49	16	11

अनुबंध- II (पैरा 2.6.6 देखें)

निरस्त भण्डार के प्रति बकाया राशि का ब्यौरा दर्शाने वाला विवरण (31.03.2014 तक)									
क्षेत्रीय रेलवे तथा आरपीयू	भण्डारों को निरस्त करने वाले डिपों की संख्या	निरस्त भण्डार		वसूली की स्थिति		मामलें		2 वर्षों से अधिक लम्बित मामलें (कॉलम 7 में से)	
		मामलों की संख्या	मूल्य (₹ लाख में)	मामलों की संख्या	मूल्य (₹ लाख में)	मामलों की संख्या	मूल्य (₹ लाख में)	मामलों की संख्या	मूल्य (₹ लाख में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
मरे	1	2	12.72	0	0	2	12.72	0	0
पूरे	2	5	23.1	1	11.49	4	11.61	1	0.91
पूमरे	5	256	971.28	173	882.83	83	88.45	67	60.84
पूतरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0
उरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0
उमरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0
उपूरे	1	56	162	1	4.11	55	157.89	45	94.39
उसीरे	6	3	4.42	0	0	3	4.42	0	0
उपरे	1	3	9.12	0	0	3	9.12	2	6.61
दरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0
दमरे	1	1	0.59	0	0	1	0.59	0	0
दपूरे	1	3	21.05	0	0.46	3	20.59	1	0.29
दपूमरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0
दपरे	2	6	3.81	0	0	6	3.81	3	0.49
परे	2	3	4.82	0	0	3	4.82	1	2.96
पमरे	1	1	0.79	0	0	1	0.79	1	0.79
डीएलडब्ल्यू	1	1038	280.1	735	224.35	303	55.75	42	11.43
सीएलडब्ल्यू	1	14	83.25	9	54	5	29.25	0	0
आईसीएफ	0	0	0	0	0	0	0	0	0
आरसीएफ	1	1	1.63	0	0	1	1.63	0	0
आरसीएफ/ आरबीएल	0	0	0	0	0	0	0	0	0
डीएमडब्ल्यू/ पटियाला	1	3	0.36	2	0.1	1	0.26	0	0
मेट्रो/कोलका ता	0	0	0	0	0	0	0	0	0
जेडआर	23	339	1213.7	175	898.89	164	314.81	121	167.28
आरपीयू	4	1056	365.34	746	278.45	310	86.89	42	11.43
जेडआर एवं आरपीयू	27	1395	1579.04	921	1177.34	474	401.7	163	178.71

अनुबंध- III (संदर्भ पैरा 2.6.8)							
ओवर स्टॉक, सरप्लस स्टॉक और गैर संचालित स्टोर							
क्षेत्रीय रेलवे और आरपीयू	वर्ष	ओवर स्टॉक		सरप्लस स्टोर		गैर-संचालित स्टोर	
		मदों की संख्या	मूल्य (₹ करोड़ में)	मदों की संख्या	मूल्य (₹ करोड़ में)	मदों की संख्या	मूल्य (₹ करोड़ में)
1	2	3	4	5	6	7	8
जेडआर	2011-12	6045	36.27	3543	7.69	2768	14.28
	2012-13	6107	49.08	2458	9.39	2440	12.84
	2013-14	5963	74.28	2552	9.11	2427	15.56
		18115	159.63	8553	26.19	7635	42.681
आरपीयू	2011-12	192	0.0045	608	9.07	928	33.57
	2012-13	229	0.01	716	13.57	1140	40.12
	2013-14	317	0.14	736	16.76	1169	39.74
		738	0.1545	2060	39.4	3237	113.44
	जोड़	18853	159.78	10613	65.59	10872	156.12

संकेताक्षर

एएसी	औसत वार्षिक खपत
एबीआर	आबू रोड
एआईआई	अजमेर जं.
एजीसी	आगरा छावनी
एएमएम	सहायक सामग्री प्रबंधक
बीसीटी	मुम्बई सेन्ट्रल
बीआईए	भिलाई
बीबीव्यू	बेसीन ब्रीज जं.
बीबीएस	भुवनेश्वर
बीकेएससी	बोकारो स्टील सिटी
बीपीएल	भोपाल जं.
बीएनडीएम	बोन्डामुण्डा
बीएसएल	भुसावल जं.
बीएसपी	बिलासपुर जं.
सीएआर	चुनार
सीबीसी	सेंटर बफर कप्लर
सीआर	मध्य रेलवे
सीएलडब्ल्यू	चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स चितरंजन
सीडी	कोचिंग डिपो
सीएनबी	कानपुर सेन्ट्रल
सीएमएम	मुख्य सामग्री प्रबंधक
सीआरएस	रेलवे सुरक्षा आयोग
सीओएस	स्टोर नियंत्रक
सीएंडडब्ल्यू	कैरेज एण्ड वर्कशाप
डीबीजी	दरभंगा जं.
डीबीआरटी	डीब्रुगढ जं.
डीआरएस	निदेशक, रेलवे स्टोर
डीडीआरएस	उप निदेशक, रेलवे स्टोर
डीजीएसएंडडी	आपूर्ति और निपटान महानिदेशालय
डीएचडी	दाहोद
डीएलडब्ल्यू	डीजल लोकोमोटिव वर्क्स, वाराणसी
डएमडब्ल्यू	डीजल लोको आधुनिकीकरण वर्क्स, पटियाला
डीपी	प्रेषण अवधि
डीएलएस	डीजल लोको शेड
डर्भईएमयू	डीजल इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट
ईडीआरएस	कार्यकारी निदेशक, रेलवे स्टोर

ईआर	पूर्वी रेलवे
ईसीआर	पूर्व मध्य रेलवे
ईसीओआर	पूर्व तटीय रेलवे
ईएमयू	इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट
ईएलएस	इलेक्ट्रिक लोको शेड
ईडी	ईरोड
एफएंड सीएओ	वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी
जीडी	गोंडा जं.
जीएचवाई	गुवाहाटी
जीजेडबी	गाजियाबाद
जीकेसी	गोरखपुर छावनी
जीकेपी	गोरखपुर जंक्शन
जीओसी	गोल्डन रॉक
जीवाई	गूटी
एचटीई	हटिया
एचओडी	विभाग के प्रमुख
आईओएच	इंटरमीडिएट ओवरहाल
आईसीएफ	इंटीग्रल कोच फैक्ट्री, पेरम्बूर
आईआरईपीएस	भारतीय रेलवे ई-प्रोक्योरमेंट सिस्टम
आईआर	भारतीय रेल
आईजेडएन	इज्जतनगर
जेबीपी	जबलपुर
जेपी	जयपुर
जेयूडीडब्ल्यू	जगाधारी वर्कशॉप
जेएचएस	झांसी जं.
जेएटी	जम्मू तवी
एचपीटी	होसपेट जं.
एचवाईबी	हावड़ा जं.
केजीपी	खड़गपुर जं.
केजेएम	कृष्णराजपुरम
केपीए	कंचरापारा
केजेडजे	काजीपेट
केएक्सएच	कपूरथला
केवाईएन	कल्यान जं.
एलजीडी	लाल्लागुडा, सिकंदराबाद
एलजेएन	लखनऊ पूर्वोत्तर
एलडी	परिसमापन हर्जाना
एलकेओ	लखनऊ

एलएलएच	लिलुआ
एमआर	मेट्रो रेलवे
एमडी	मदार
मेमो	मेनलाइन इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट
एमसीएस	मंचेश्वर
एमएफपी	मुजफ्फरपुर जं.
एमएमआइएस	सामग्री प्रबंधन सूचना प्रणाली
एमटीएन	मुम्बई, माटुंगा
एमवाईएस	मैसूर
एनजेपी	न्यू जलपाईगुडी
एनकेजे	न्यू कटनी जंक्शन
एनसीआर,एनडी	उत्तर मध्य रेलवे, नई दिल्ली
एनईआर	उत्तर पूर्व रेलवे
एनएफआर	उत्तरपूर्व सीमांत रेलवे
एनडब्ल्यूआर	उत्तर पश्चिम रेलवे
एनआरपीए	नारायणपुर अनंत
पीईआर	पेरंबुर
पीएल	मुम्बई ल. परल
पीसीडीओ	आवधिक गोपनीय अर्द्ध-कार्यालय
पीओएच	आवधिक संपूर्ण मरम्मत
पीओ	खरीद आदेश
पीएनओ	पंडु
पीएल	मूल्य लेजर
पीवीसी	मूल्य विभिन्नता क्लॉज
पीईआर	पेरंबुर
पीएनबीई	पटना जंक्शन
आरओएच	नियमित संपूर्ण मरम्मत
आरसीएफ/आरबीएल	रेल कोच फैक्ट्री, राय बरेली
आरसीएफ	रेलकोच फैक्ट्री, कपूरथला
आरडीएसओ	अनुसंधान डिजाइन और मानक संगठन
आरडीएम	रामागुडम
आरएसपी	रॉलिंग स्टॉक प्रोग्राम
आरडब्ल्यूएफ	रेल पहिया फैक्ट्री यलहंका
आरआईटीईएस	रेल इंडिया तकनीकी और आर्थिक सेवा
आरजेओ	राजेन्द्र पुल
आरटीएम	रतलाम जंक्शन
आरएस	रेलवे स्टोर
आरपीयू	रेलवे उत्पादन इकाईयां

एसएण्डटी	सिग्लनिंग और टेलीकम्यूनिकेशन
एसआर	दक्षिण रेलवे
एसबीआई	साबर मती जंक्शन
एससी	सिकंदराबाद जंक्शन
एससीआर	दक्षिण मध्य रेलवे
एसईआर	दक्षिण पूर्व रेलवे
एसईसीआर	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
एसजीयूजे	सिलीगुडी जंक्शन
एसआरसी	संतरागची जंक्शन
एसएमएम	वरिष्ठ सामग्री प्रबंधक
एसडब्ल्यूआर	दक्षिण पश्चिम रेलवे
एसपीजे	समस्तिपुर जंक्शन
एसबीसी	बैंगलौर सिटी जंक्शन
टीओआर	टर्नओवर अनुपात
टीकेडी	तुगलकाबाद
टीपीकेआर	टिकीयापरा
टीपीटीवाई	तिरुपति
टीएनपी	तोण्डैयारपेट
टीएण्डए	तकनीकी और प्रशासनिक
टाटा	टाटानगर जंक्शन
टीडब्ल्यूएफए	वित्तीय समायोजन बिना स्थानांतरण
यूबीएल	हुबली
यूडीएल	अंदल जंक्शन
यूएमबी	अंबाला कैंट जंक्शन
वीडीएलआर	वडाला रोड बीबीआर
वीएसकेपी	विशाखापट्टनम
वीजेडएम	विजयनगरम जंक्शन
डब्ल्यूआर	पश्चिम रेलवे
डब्ल्यूसीआर	पूर्व मध्य रेलवे
जेडआर	क्षेत्रीय रेलवे