भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक
का प्रतिवेदन

मार्च 2015 के समाप्त वर्ष के लिए

संघ सरकार (रेलवे)
2016 की प्रतिवेदन संख्या 13

विषय सूची

	पैराग्राफ	*पृष्ठ*
प्राक्कथन		vii
संक्षेपण		ix
विहंगावलोकन		xiii
अध्याय 1 - प्रस्तावना		
विवरण		
लेखापरीक्षा प्रतिवेदन रूपरेखा	1.1	1
अध्याय रूपरेखा	1.2	2
लेखापरीक्षित इकाई	1.3	2
समाकलित वित्तीय परामर्श और नियंत्रण	1.4	5
लेखापरीक्षा योजना	1.5	5
रिपोर्टिंग	1.6	6
अनंतिम पैराग्राफों के लिए मंत्रालय/विभाग का जवाब	1.7	7
जारी की गई, निपटाई गई और बकाया लेखापरीक्षा आपत्तियां	1.8	7
लेखापरीक्षा के दृष्टांत पर वसूलियां	1.9	7
उपरात्मक कार्रवाई	1.10	8
पैराग्राफ जिन पर की गई कार्रवाई टिप्पणी प्राप्त हुई/लंबित है	1.11	9
अध्याय 2 – यातायात – वाणिज्यिक और प्रचालन		
भारतीय रेल में स्टेशनों के आधुनिकीकरण सहित स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं का उन्नयन	**2.1**	**13-51**
प्रस्तावना	2.1.1	13

लेखापरीक्षा उद्देश्य	2.1.2	13
लेखापरीक्षा मानदंड	2.1.3	14
कार्य क्षेत्र तथा लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली	2.1.4	14
नमूना आकार	2.1.5	15
पिछली लेखापरीक्षा कवरेज	2.1.6	15
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	2.1.7	16
निष्कर्ष	2.1.8	49
सिफारिशें	2.1.9	51
₹736.60 करोड़ मूल्य की उत्पाददक संपत्तियों (कोच) का निष्क्रिय रहना तथा परिणामस्वरूप ₹80.61 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि	2.2	52
संविदा अनियमित रूप से प्रदान करना	2.3	56
डबल डैकर रेलों की अनुचित शुरूआत के परिणामस्वमरूप ₹ 38.24 करोड़ मूल्यय का रोलिंग स्टापक निष्क्रिय हो गया तथा खराब प्रतिपालन जारी रहने के कारण ₹37.74 करोड़ की राजस्वे हानि हुई।	2.4	59
नये बीसीएफसी वेगनों का उपयोग न करना	2.5	62
वैकल्पिक सीसी +8 मार्ग का पता लगाने में विफलता के कारण मालभाड़े की हानि	2.6	64
पैलस ऑन व्ही ल्सय की साझा आय की वसूली न/विलम्बित होना तथा विलम्बित भुगतान पर अनुप्रयोज्यि ब्यातज न लगाना	2.7	67
चुनाव डयूटी के लिए परिनियोजित रेल सुरक्षा विषेश बल स्टायफ की लागत के प्रति रेलवे को देय राशियों की वसूली न होना	2.8	69
खाली डेमू रेकों की ढुलाई के कारण परिहार्य व्यंय	2.9	71
साइडिंग प्रभारों की कम उगाही	2.10	75

ओवर हेड इलैक्ट्रिकल परिसम्पमत्तियों के कम उपयोग (ओएचई) और इलैक्ट्रिक कर्षण से डीजल कर्षण के अनुरक्षण पर परिहार्य आवर्ती व्यय	2.11	76
टर्मिनल माल स्टेशन पर वैगनों का अत्याधिक अवरोधन	2.12	80
ट्रेन लोड श्रेणी दर के अनियमित विस्तारण के परिणामस्वरूप माल भाड़े को कम प्रभारित करना	2.13	81
अध्याय 3 – इलैक्ट्रिकल – सिग्नलिंग और दूरसंचार यूनिटें		
भारतीय रेलवे के सिग्न ल उत्पाकदन यूनिटों की कार्यप्रणाली	**3.1**	**86-140**
प्रस्तावना	3.1.1	86
पृष्ठ भूमि	3.1.2	86
संगठनात्मक संरचना	3.1.3	90
लेखापरीक्षा उद्देश्य	3.1.4	90
लेखापरीक्षा मानदंड, कार्यप्रणाली और कार्यक्षेत्र	3.1.5	91
नमूना आकार	3.1.6	91
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	3.1.7	92
दैनिक आवश्यकता पूरा करने की क्षमता	3.1.8	115
कार्यशालाओं का निष्पादन	3.1.9	122
निष्कर्ष	3.1.10	139
सिफारिशें	3.1.11	140
सिग्नलिंग कार्य मे अनुचित योजना के कारण निष्फल व्यय	3.2	141
अध्याय 4 – मैकेनिकल – क्षेत्रीय मुख्यालय/कार्यशाला/उत्पादन यूनिटें		
मैकेनिकल कार्यशालाओं में श्रमबल प्रबंधन	**4.1**	**146-177**
प्रस्तावना	4.1.1	146

संगठनात्मक संरचना	4.1.2	147
लेखापरीक्षा उद्देश्य	4.1.3	148
मानदंड	4.1.4	148
लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, कार्यप्रणाली और नमूना आकार	4.1.5	148
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	4.1.6	148
निष्कर्ष	4.1.7	177
सिफारिशें	4.1.8	177
नये डीजल लोकोमोटिव के चालू न करने कारण इंजन अर्जन क्षमता की हानि	4.2	178
अनुचित योजना और खराब समन्वयन के कारण ईएमयू बोगीयों की खरीद पर व्यबर्थ व्यय।	4.3	179
उच्च क्षमता बोगियों के विनिर्माण में निष्फल निवेश।	4.4	180
इलैक्ट्रिक लोको फैक्ट्री की स्थापना पर निष्फल व्यय।	4.5	183
स्क्रैप के खरीददारों से उत्पाद शुल्क की वसूली न होना	4.6	185
अध्याय 5 – इंजीनियरिंग – ओपन लाइन और निर्माण		
भारतीय रेल में मानवरहित लेवल क्रॉसिंग को हटाना	**5.1**	**189-220**
प्रस्तावना	5.1.1	189
पृष्ठ भूमि	5.1.2	190
लेखापरीक्षा उद्देश्य	5.1.3	191
लेखापरीक्षा मानदंड	5.1.4	191
लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली	5.1.5	191
नमूना आकार	5.1.6	192
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	5.1.7	192
निष्कर्ष	5.1.8	218

सिफारिशें	5.1.9	219
भारतीय रेल में पत्थर की रोडियों की खरीद एवं उनका उपयोग	**5.2**	**221-249**
प्रस्तावना	5.2.1	221
संगठनात्मक संरचना	5.2.2	222
लेखापरीक्षा उद्देश्य	5.2.3	223
लेखापरीक्षा मानदंड	5.2.4	223
लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, कार्यपद्धति और नमूना आकार	5.2.5	223
जांच किये गये मुद्दे और लेखापरीक्षा निष्कर्ष	5.2.6	225
निष्कर्ष	5.2.7	248
सिफारिशें	5.2.8	249
हल्दिरया पर डीजल बहुल इकाई (डीएमयू) कारखाना के निर्माण में अविवेकपूर्ण निवेश	5.3	250
अदरा डिवीजन के प्लॉट धारक से ₹ 11.20 करोड़ की राशि के भूमि लाइसेंस शुल्क की गैर उगाही	5.4	252
बंगरोड में आईओसीएल साईडिंग शुरू करने में परिहार्य विलंब के परिणामस्वरूप ₹65 करोड़ के राजस्व की हानि हुई	5.5	254
उचित प्रामणिकता के बिना यातायात सुविधा कार्यों का कार्यान्वयन	5.6	256
भूमि क्षतिपूर्ति के प्रति राज्य सरकार में पूंजी का अवरोधन	5.7	258
स्लीपर्स की खरीद में मूल्य वर्धित कर का परिहार्य भुगतान	5.8	261
रक्षा साइडिंग की लागत का पूनर्मूल्यांकन न करने के कारण रखरखाव प्रभारों का कम उदग्रहण	5.9	264
हनुमानगढ़- श्रीगंगानगर सेक्शन को खोलने में विलंब के	5.10	266

कारण हानि		
एक क्षतिग्रस्त पुल के प्रतिस्थापना पर नए पुल निर्माण मे विलम्ब के कारण राजस्व की हानि	5.11	268
भरूच - दहेज रेलवे कंपनी लिमिटेड (बीडीआरसीएल) को सड़कों परिपुल के ऊपर एक लाइन पट्टे पर देने से ₹6.55 करोड़ का अनियमित व्यय हुआ।	5.12	271
निष्क्रिय परिसंपत्तियों सृजन के कारण हानि	5.13	273
सिग्नलिंग रिले के कम लेखांकन के परिणाम ₹ 20.68 लाख की हानि	5.14	275
अध्याय-6 - भारतीय रेल में आपदा प्रबन्धन		
प्रस्तावना	6.1	280
संगठनात्मक ढॉचा	6.2	281
लेखापरीक्षा उद्देश्य	6.3	282
लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र एवं कार्यप्रणाली	6.4	282
नमूना आकार	6.5	283
लेखापरीक्षा मापदण्ड के स्रोत	6.6	283
आभार	6.7	283
आपदा का सामना करने के लिए तैयारी	6.8	284
आपदाओं पर पश्च -आपदा प्रतिक्रिया	6.9	298
आपदा से निपटने के लिये क्षमता निर्माण	6.10	303
निष्कर्ष	6.11	316
सिफारिशें	6.12	316
अनुबंध I से III		318-322

प्राक्कथन

रिपोर्ट मार्च 2015 को समाप्त वर्ष के लिये भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 के अंतर्गत राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने हेतु तैयार की गई है।

रिपोर्ट में संघ सरकार के रेल मंत्रालय की अनुपालन लेखापरीक्षा के महत्वपूर्ण परिणाम शामिल हैं।

इस रिपोर्ट में उल्लिखित उदाहरण वे हैं, जो 2014-15 की अवधि के लिये नमूना लेखापरीक्षा के दौरान ध्यान में आये इसके साथ-साथ वे जो पूर्व वर्ष में ध्यान में आयें, लेकिन पूर्व लेखापरीक्षा रिपोर्ट में प्रतिवेदित नहीं किये जा सके; जहां भी आवश्यक है 2014-15 की बाद की अवधि से संबंधित उदाहरण भी शामिल किये गये हैं।

लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षा द्वारा जारी लेखापरीक्षण मानकों के अनुरूप की गई है।

---x---

रिपोर्ट में प्रयोग किये गये संक्षेपण

एबी	स्वायत्त निकाय	डीओएम	डिविजनल प्रचालन प्रबंधक
एबीएस	स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग	ईसीओआर/ई.कोस्ट	पूर्व तटीय रेलवे
एडीईएन	सहायक मण्डल अभियंता	ईसीआर	पूर्व मध्य रेलवे
एईएन	सहायक अभियंता	ईएमयू	इलैक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट
एटीएम	स्वचालित टैलर मशीन	ईआर	पूर्व रेलवे
एटीएन	की गई कार्यवाही नोट	एफए और सीएओ	वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी
एटीवीएम	स्वचालित टिकट विक्रय मशीन	एफओबी	रोड के ऊपर पुल
बीजी	ब्राड गेज	एफओआइएस	मालभाडा संचालन सूचना प्रणाली
बीटीसी	बेसिक प्रशिक्षण केन्द्र	जीएडी	सामान्य व्यवस्था रूपरेखा
सीएओ	मुख्य प्रशासनिक अधिकारी	जीसी	गेज परिवर्तन
सीसी	वहन क्षमता	जीसीसी	ठेके की सामान्य शर्तें
सीसीआई	भारत पूर्ति आयोग	जीआइसी	समूह बीमा योजना
सीसीएम	मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक	जीएम	महाप्रबंधक
सीई	केन्द्रीय उत्पाद शुल्क	एचसीसी	उच्च वहन क्षमता
सीईई	मुख्य इलैक्ट्रिक अभियंता	एचएलएसआरसी	उच्च स्तर सुरक्षा समीक्षा समिति
सेनवेट	केन्द्रीय मूल्य संवर्धन कर	आइसीएफ	एकीकरण कोच कारखाना

सीईटीएच	केन्द्रीय उत्पाद शुल्क शीर्ष	आइएलसीएडी	अंतर्राष्ट्रीय स्तर क्रॉसिंग जागरूकता दिवस
सीएलडब्ल्यू	चितरंजन लोकोमोटिव कारखाना	आईओसीएल	इंडियन ऑयल कार्पोरेशन लिमिटेड
सीएमई	मुख्य मैकेनिकल अभियंता	आइओएच	मध्यवर्ती जांच
कॉफमा	कार्यशाला के आधुनिकीकरण के लिये केन्द्रीय संस्थान	आईआर	भारतीय रेल
सीओएम	मुख्य संचालन प्रबंधक	आईआरपीडब्ल्यूएम	भारतीय रेल स्थाई वे मेनुअल
सीओएन/सीएन	निर्माण	आईआरआर	आंतरिक प्रतिफल दर
सीओएस	स्टोर नियंत्रक	आईआरएसडीसी	भारतीय रेल स्टेशन विकास निगम
सीपीओ	मुख्य बिक्री अधिकारी	आइएसएस	एकीकृत सुरक्षा प्रणाली
सीआर	केन्द्रीय रेलवे	जेई	कनिष्ठ अभियंता
सीआरएफ	केन्द्रीय रोड निधि	जेवी	संयुक्त उद्यम
सीआरएस	रेलवे सुरक्षा आयुक्त	एलसी	लेवल क्रॉसिंग
सीएस	कंक्रीट स्लीपर	एलडी	अनिर्णीत हर्जाना
सीएसपी	कॉरपोरेट सुरक्षा योजना	एलएचबी	लिंके हॉफमैन बुश
सीएसटी	केन्द्रीय बिक्री कर	एलएचएस	सीमित ऊंचाई भूमिगत मार्ग
सीएसटीई	मुख्य सिग्नल और दूरसंचार अभियंता	एलडब्ल्यूआर	लोंग वेल्डेड रेल
सीटीई	मुख्य ट्रैक अभियंता	एमईए	न्यूनतम आवश्यक सुविधाएें
सीटीआर	पूर्ण ट्रैक नवीकरण	एमईएमयू	मेनलाइन इलैक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट
सीडब्ल्यूएम	मुख्य कार्यशाला प्रबंधक	एमजी	मीटर गेज
डीसीएम	डिविजनल वाणिज्यिक प्रबंधक	एमएचए	ग्रह मंत्रालय

डीईएमयू	डीजल इलैक्ट्रिक मल्टीपल इकाई	एमओआर	रेल मंत्रालय
डीएल	दोहरीकरण	एमओटी	पर्यटन मंत्रालय
डीएलडब्ल्यू	डीजल लोकोमोटिव कारखाना	एमओयू	समझौता ज्ञापन
डीएमयू	डीजल मल्टीपल इकाई	एमपीआर	श्रमबल अनुपात
डीएमडब्ल्यू	डीजल आधुनिकीकरण कारखाना	एनसीआर	उत्तर मध्य रेलवे
डीओएम	डिविजनल संचालन प्रबंधक	एनईआर	उत्तर पूर्व रेलवे
एनएफआर/एनईएफआर	उत्तरपूर्व सीमांत रेलवे	आरएसपी	रोलिंग स्टॉक कार्यक्रम
एनजी	नैरो गेज	आरटीडीसी	राजस्थान पर्यटन विकास निगम
एनजीओ	गैर-सरकारी संस्थान	आरयूबी	पुल के नीचे सड़क
एनएल	नई लाइन	आरवीएनएल	रेल विकास निगम लिमिटेड
एनआर	उत्तर रेलवे	एससीआर	दक्षिण मध्य रेलवे
एनडब्ल्यूआर	उत्तर पश्चिम रेलवे	एसई	अनुभाग अभियंता
ओएचई	ऊपरी विद्युत	एसईसीआर	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
पीएसी	लोक लेखा समिति	एसईआर	दक्षिण पूर्व रेलवे
पीसीसी	अनुमत वहन क्षमता	एसआईएमएस	सुरक्षा सूचना प्रबंधन प्रणाली
पीसीई	प्रधान मुख्य अभियंता	एसपीयू	सिग्नल उत्पादन इकाई
पीओ	खरीद आर्दश	एसपीवी	विशेष उद्देश्य वाहन
पीओएच	आवधिक जांच	एसआर	पूर्व रेलवे
पीओएल	पैट्रोलियम	एसएसई	वरिष्ठ अनुभाग अभियंता
पीपीपी	सार्वजनिक निजी भागीदारी	एसडब्ल्यूआर	दक्षिण पश्चिम रेलवे
पीएसयू	सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम	टजीएस	टर्मिनल गुड्स स्टेशन
पीडब्ल्यू	स्थाई रास्ता	टीवीयू	ट्रैन वाहन यूनिट

आरबी	रेलवे बोर्ड	यूआईसी	अंतर्राष्ट्रीय संघ रेलवे
आरसीएफ	रेल कोच कारखाना	यूएमएलसी	स्वचालित लेवल क्रॉसिंग
आरडीएसओ	अनुसंधान, रूपरेखा और मानक संस्थान	वीएटी	मूल्य संवर्धन कर
आरएफक्यू	पात्रता के लिये अनुरोध	डब्ल्यूसीआर	पश्चिम मध्य रेलवे
राइट्स	रेल भारत तकनीकी और आर्थिक सेवा	डब्ल्यूएमएस	कार्यशाला निर्माण सस्पेंस
आरओबी	पुल के ऊपर रोड़	डब्ल्यूओ	कार्य आदेश
आरओआर	प्रतिफल दर	डब्ल्यूआर	पश्चिम रेलवे
आरपीएसएफ	रेलवे सुरक्षा विशेष दल	जेड़आर	क्षेत्रीय रेलवे
आरपीयू	रेलवे उत्पादन इकाइयां		

विहंगावलोकन

इस लेखापरीक्षा रिपोर्ट में 31 मार्च 2015 को समाप्त वर्ष हेतु संघ सरकार के रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) और उसके क्षेत्रीय कार्यालयों में लेखापरीक्षा के दौरान पाये गये महत्वपूर्ण निष्कर्ष शामिल हैं। रिपोर्ट में छः अध्याय हैं जिनमें से पहला अध्याय परिचायक प्रकृति का हैं और आपस में जूड़े मामलों को भी कवर करता है। अन्य चार अध्यायों में चार विभागों अर्थात, यातायात-वाणिज्यिक और परिचालन; इलैक्ट्रिकल-सिग्नलिंग और दूरसंचार इकाईयां, मैकेनिकल-क्षेत्रीय मुख्यालय/कार्यशाला/उत्पादन इकाइयां, और भारतीय रेल (आईआर) का इंजीनियरिंग विभाग से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं। अध्याय 6, भारतीय रेलवे में आपदा प्रबंधन, जिसमें भारतीय रेलवे की आपदा प्रबंधन योजना के प्राप्तता एवं कार्यान्वन पर ध्यान केन्द्रित किया गया है।

लेखापरीक्षा रिपोर्ट के अध्याय 1 में, लेखापरीक्षित सत्त्वों का संक्षिप्त प्रस्तावना; लेखापरीक्षा के दृष्टांतों के आधार पर मंत्रालय/विभाग द्वारा की गई वसूली; पूर्व रिपोर्टों में किए गए लेखापरीक्षा अवलोकनों के प्रति की गई सुधारात्मक कार्रवाई; और की गई कार्रवाई टिप्पणी की संक्षिप्त स्थिति है। अध्याय 2 से 5 संबंधित विभाग शीर्ष के अंतर्गत विस्तृत निष्कर्ष/अवलोकन प्रस्तुत करते हैं।

इस रिपोर्ट में ₹4110.82 करोड के मूल्य की कुल राशि सहित पांच समीक्षा और 30 एकल अवलोकन शामिल हैं। रिपोर्ट में शामिल कुछ महत्वपूर्ण निष्कर्ष नीचे दिये गये हैं:

पैरा 2.1 – भारतीय रेल में स्टेशनों के आधुनिकीकरण सहित स्टेशनों पर यात्री सुविधा में सुधार

सबसे अधिक किफायती और सुविधाजनक यातायात का साधन होने के कारण, रेल यात्री यातायात में लगातार वृद्धि हो रही हैं। 2004-05 से यात्रियों की संख्या में 56 प्रतिशत वृद्धि हुई हैं। तदनुसार, स्टेशनों/टर्मिनलों पर यात्री सुविधाओं के मौजूदा स्तर में बढ़ती मांग और बढ़ती उम्मीदों से निपटने के लिये निरंतर सुधार और उन्नति की आवश्यकता हैं। स्टेशनों/प्लेटफार्मों पर यात्री सुविधा कार्य के निष्पादन के लिये प्रत्येक वर्ष प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे (जेडआर) को निधि आबंटित की जाती हैं। लेखापरीक्षा समीक्षा से पता चला

कि क्षेत्रीय रेलवे कों आबंटित बजट का पूर्ण रूप से उपयोग नहीं किया जा सका। दूसरी ओर, लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि सुविधा कार्यों में देरी की गयी या निधि न होने के कारण पूर्ण नहीं किये जा सके।

लेखापरीक्षा समीक्षा से पता चला कि न्यूनतम आवश्यक सुविधाऐं (एमईए), जो सभी स्टेशनों पर उपलब्ध कराई जानी चाहिये, जैसे पेयजल नल, पैदल पार पथ, उचित स्तर पर प्लेटफॉर्म, प्लेटफॉर्म शेल्टर्स, प्रातीक्षालय, पेशाब घर, लाइट की व्यवस्था आदि भी क्षेत्रीय रेलवे द्वारा पूर्ण रूप से उपलब्ध नहीं कराई जा सकीं हैं। विकलांगों के लिये सुविधाओं जैसे व्हील चेयर, मानक रैंप, विशेष शौचालय आदि के प्रावधान में कमी भी देखी गई थी।

रेल मंत्रालय (एमओआर) ने सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के माध्यम से स्टेशनों के आधुनिकीकरण के कार्य का प्रस्ताव स्टेशन के विकास/सुधार के लिये भारतीय रेल स्टेशन विकास निगम (आइआरएसडीसी) नाम की एक विशेष संस्था के गठन (अप्रैल 2012) के चार वर्षों के बाद भी शुरूआती स्तर पर था क्योंकि आईआरएसडीसी अभी तक (जनवरी 2016) चयनित छः स्टेशनों पर व्यवहार्यता अध्ययन का कार्य भी पूर्ण नहीं कर सका था।

यात्री सुविधा कार्य (136) जिनमे प्रत्येक का अनुमानित मूल्य ₹2.50 करोड़ से अधिक था, में से 53 ठेकों में ₹79.05 करोड़ की सीमा तक अधिक लागत और 132 ठेकों में 192 माह तक के अधिक समय का पता चला। कार्य अधूरे रहे या स्पष्ट कार्यस्थल की गैर-उपलब्धता व यातायात रुकने की; उचित समन्वय के अभाव; और अपर्याप्त निगरानी तंत्र के कारण विलंब से पूर्ण हुये थे जिसके परिणामस्वरूप यात्रियों को असुविधा हुई।

संयुक्त निरीक्षण के दौरान, लेखापरीक्षा ने प्लेटफार्म, प्रतीक्षालय, पैदल पार पथ, स्टेशन की दीवारों आदि की सफाई में कमी देखी।

पैरा 2.2 - ₹736.60 करोड़ की उत्पादक परिसंपत्तियों (कोचो) का निष्क्रिय होना और ₹80.61 करोड़ की अर्जन क्षमता की परिणामी हानि

रेलवे अधिनियम 1989 की धारा 27, निर्धारित करती हैं कि रेलवे के किसी भी भाग पर नये रोलिंग स्टॉक को शुरू करने से पूर्व, रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) का पूर्व अनुमोदन अनिवार्य हैं। दस क्षेत्रीय रेलवे (उसीरे, पूरे, उपूरे, दपूमरे, दरे, पूतरे, उरे, दपरे, परे और उपरे) ने नई ट्रेनों की शुरूआत के लिये एलएचबी प्रकार के 373 यात्री कोच प्राप्त किये (अगस्त 2012 से नवंबर 2015)। लेखापरीक्षा ने देखा कि 150 कोच सेवा में नहीं लिए जा सके व

अनुपयुक्त रहे क्योंकि मुख्य रूप से सीआरएस से अनुमति प्राप्त नहीं हुई। इसके अतिरिक्त, 168 कोच विलंब से कार्य में प्रयोग की गई थी और 35 सीआरएस से अनुमति प्राप्त किये बिना प्रयोग की गई थीं। केवल 20 कोच प्राप्ति के 30 दिनों के अंदर प्रयोग की गई। कोचो के प्रयोग न होने/देरी से प्रयोग होने लंबित प्रयोग के परिणामस्वरूप इन उत्पादक परिसंपत्तियों पर निवेश की गई ₹736.60 करोड़ की निधि अवरूद्ध हुई और ₹80.61 करोड की अर्जन क्षमता की हानि भी हुई।

पैरा 2.3 – ठेके को अनियमित रूप से देना

पूमरे प्रशासन ने पूरे कार्य को पांच अलग अलग कार्यों में विभाजित करके सकरी-निमंली और झांझरपुर-लौकहा बाजार खण्ड के बीच पाइल फाउंडेशन पर मुख्य पुल के पुनः निर्माण हेतु पांच खुली निविदाऐं आमंत्रित की (मई 2012)। सभी पांचों कार्य ₹56.98 करोड की कुल लागत पर, सभी निविदाओं में सबसे कम बोली लगाने वाली, एक ही फर्म को जनवरी 2013 से अप्रैल 2013 के बीच दिये गये थे । लेखापरीक्षा ने देखा कि फर्म ने प्रत्येक पांच निविदाओं के लिये वित्तीय और तकनीकी पात्रता के लिए एक ही समान प्रत्यायक प्रस्तुत किये, जबकि रेलवे बोर्ड (आरवी के) निर्देशों में निर्दिष्ट है कि यदि एक ही फर्म सभी अलग-अलग कार्यो के लिये सबसे कम बोली लगाएगी, सभी कार्य देने के लिये उसकी योग्यता हेतु फर्म का मूल्यांकन कार्य हेतु पूर्ण रूप से किया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा ने देखा कि, यद्यपि कार्यों का पूर्ण करने की तिथि (सितंबर 2013 से दिसंबर 2014) पहले ही निकल चुकी थी, चार कार्यों में कार्य शुरू ही नहीं किया गया था। इस प्रकार, प्रत्यायक का निर्णय किये बिना एक ही ठेकेदार को सभी पांच अलग-अलग ठेके देने के परिणामस्वरूप ठेकेदार को अनुचित लाभ हुआ और इसके अतिरिक्त कार्य समय पर पूर्ण होने में बिलंब हुआ।

पैरा 2.4 - व्यवहार्यता अध्ययन किये बिना डबल डैकर ट्रैन शुरू करने के परिणामस्वरूप ₹ 38.24 करोड़ मूल्य का रोलिंग स्टॉक निष्फल हुआ और निरंतर कमजोर यात्री संख्या संरक्षण के कारण ₹ 37.74 करोड़ की राजस्व हानि हुई।

पूरे, पमरे और परे प्रशासन ने व्यवहार्यता अध्ययन किये बिना हावडा-धनबाद, हबीबगंज- इंदौर और भोपाल- इंदौर रूटों पर तीन नई डबल डैकर ट्रेन सेवा शुरू की (एक अक्टूबर 2011 से और दो सितंबर2013 से)। हावडा-धनबाद रूट

पर कमजोर यात्री संख्या के कारण, ट्रेन सेवा समाप्त कर दी गई (दिसंबर 2014) और तब से ₹ 38.24 करोड़ के मूल्य का रोलिंग स्टॉक निष्फल पड़ा था। इसके अलावा, दो अन्य मार्गो पर, रेलवे बोर्ड के स्वयं के नीति निर्णय के उल्लंघन स्वरूप 30 प्रतिशत से कम यात्री उपलब्धता के बावजूद ट्रेन सेवाएं जारी है जिसके परिणामस्वरूप ₹ 37.74 करोड़ की राजस्व हानि हुई।

पैरा 3.1 – भारतीय रेल में सिग्नल उत्पादन इकाई की कार्यप्रणाली

सिग्नल उपकरण/डिवाइस भारतीय रेल में संकेतन व्यवस्था के महत्वपूर्ण घटक है जो ट्रेनों के सुरक्षित प्रचालन को सुनिश्चित करते है। भारतीय रेल की सिग्नल उपरकरण/डिवाइस का निर्माण करने के लिए पोडनूर(पीटीजे), हावड़ा (एचडब्ल्यूएच), गाजियाबाद (जीजेडबी), बायकुल्ला (बीवाई), गोरखपुर (जीकेपी) तथा मेटटूगुडा (एमएफटी) में स्थित छः सिग्नल उत्पादन इकाईया है। सभी छः एसपीयूज को पच्चास वर्ष से भी पहले स्थापित किया गया था।

रेलवे बोर्ड ने तकनीक के उन्नयन के साथ एसपीयूज के आधुनिकीकरण की योजना बनाई (जुलाई 2010), क्योंकि तकनीक में अपग्रडेसन के साथ साथ आधुनिक इलेक्ट्रॉनिक सिग्नलिंग उपकरण के लिए मांग बढ़ रही थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि समुचित आधुनिकीकरण किसी भी एसपीयूज में किया जाना शेष है तथा आधुनिकीकरण के लिए एसपीयूज प्रस्ताव रेलवे बोर्ड के पास निपटान किए बिना पड़े थे।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि रिले, प्वांइट मशीन तथा लोकेशन बॉक्स जैसे परम्परागत सिग्नलिंग डिवाइस का निर्माण सिग्नल उत्पादन यूनिट का प्रमुख आधार है। लेखापरीक्षा विश्लेषण से यह भी पता चला कि एसपीयूज में सिग्नलिंग उपकरणों का मूल्य बाजार मूलय से काफी अधिक था।

लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि एसपीयूज बहुत पुरानी मशीन जो अपने उपयोग काल से अधिक समय तक उपयोग में लायी जा चुकी थी, का अभी भी उपयोग कर रहे थे। तकनीकी रूप से उन्नत इलेक्ट्रानिक सिग्नल उपकरण के इन-हाउस निर्माण के लिए सुविधाओं का विकास नहीं किया गया है। एसपीयू का वार्षिक उत्पादन वार्षिक परिनियोजित उत्पादन अनुसूची से काफी कम हुआ। भारतीय रेल आधुनिक सिग्नल मदों की खरीद के लिए ओपन बाजार पर अधिक निर्भर रहती है।

पैरा 4.1 – भारतीय रेल में यांत्रिक वर्कशाप में श्रमबल प्रबंधन

भारतीय रेल में लगभग 1.55 लाख कर्मचारियों को 42 यांत्रिक वर्कशॉपो में 2,54,006 वैगन, 68,558 कोच तथा 10,730 लोकामोटिव (मार्च 2015 तक) को समाहित करते हुए रॉलिगं स्टॉक की बड़ी फ्लीट को बनाए रखने के लिए नियुक्त किया गया है। ये वर्कशॉप रॉलिंग स्टॉक का अनुरक्षण करने के लिए अपेक्षित विभिन्न घटको के निर्माण तथा मरम्मत के अलावा डीजल तथा विधुत इंजन, कोच, वैगन तथा इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट (ईएमयूज) की आवधिक रूप से पूरी जांच करके मरम्मत करती है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि श्रमबल की आवश्यकता का निर्धारण करने के लिए यांत्रिकी वर्कशॉप में या तो वर्कशाप की सस्ंथापित क्षमता से इसे जोड़कर या सस्ंथापपित क्षमता के अनुसार कुल उत्पादन हेतु अपेक्षित समय में कोई एकसमान अथवा वैज्ञानिक प्रक्रिया स्थापित नहीं थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि उपलबध क्षमता का पूर्ण रूप से उपयोग नहीं किया गया था। 42 वर्कशॉप में से 28 में वर्ष 2014-15 के दौरान उपलब्ध कुल 1,202.29 लाख श्रम - घंटो में से केवल 76 प्रतिशत श्रमबल (910.42 लाख श्रम घंटे) को अपने प्रमुख/मूल कार्य के लिए उपयोग किया। इसके अलावा, आवधिक ओवरहालिंग (पीओएच) की आवधिकता को बढ़ाने के कारण प्रोत्साहन तथा अधिशेष श्रम - घंटो के भुगतान द्वारा सुरक्षित श्रम घंटों का पूर्ण रूप से उपयोग किया गया जिसके परिणामस्वरूप श्रमबल की निष्क्रियता हुई।

लेखापरीक्षा ने पाया कि बाहरी स्रोत से माल मंगाना रेलवे बोर्ड की राइटसाइजिंग नीति के अनुरूप नहीं था।

लेखापरीक्षा ने अभिलेखो का अनियमित तथा अनुचित अनुरक्षण भी पाया क्योंकि अधिकतर वर्कशॉपो ने खाली समय बुक नहीं किया।

पैरा 5.1 – भारतीय रेल में मानवरहित लेवल क्रॉसिंग को हटाना

मानवरहित लेवल क्रॉसिंग (यूएमएलसी) मानव जीवन की हानि के परिणाम सहित दुर्घटनाओं के लिए अतिसंवेदनशील है। यूएमएलसीज में 2012-13 से 2014-15 तक की समयावधि के दौरान अधिकतम 625 दुर्घटनाएं हुई। रेलवे के विजन 2020 विवरण के अनुसार (दिसम्बर 2009), सौ प्रतिशत

यूएमएलसी को मैनिंग या किसी स्वीकृत प्रक्रिया के माध्यम से अथवा पाचं वर्ष के अनुरक्षित समय में क्रमिक रूप से हटाया जाना था (2010-2015)।

लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि यूएमएलसी की मैनिंग के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित वार्षिक लक्ष्यों ने कमी प्रवृत्ति दर्शाई (2012-13-1101 यूएमएलसी तथा 2013-14-495 यूएमएलसी)। यह रेलवे बोर्ड के इस आदेश (मार्च 2012) के कारण था कि वे स्थान जहां यूएमएलसी की मैनिंग के लिए अवसंरचना बनाने के लिए कार्य प्रारम्भ नहीं हुए थे, पर रेलवे को तब तक मैनिंग कार्य नहीं करना चाहिए जब तक गेटमैन के अपेक्षित पदों का सृजन/स्वीकृति न हो।

16,125 यूएमएलसी में से 11,630 जो 2010 में थे, को 1 अप्रैल 2015 तक हटाने की योजना बनाई गई थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि पांच वर्षीय मास्टर प्लान अवधि के दौरान केवल 5,737 यूएमएलसी को हटाया गया तथा 10,388 यूएमएलसी 1 अप्रैल 2015 तक अभी भी हटायी जानी थी। जबकि पमरे ने अपने क्षेत्राधिकार में सभी यूएमएलसी को हटाया है, चार क्षेत्रीय रेलवे (उपूरे, उरे, उपरे तथा परे) पर यूएमएलसी की सख्ंया प्रत्येक में 1000 से अधिक थी।

भूमिगत मार्गो के निर्माण में धीमी प्रगति यह दर्शाती है कि सभी स्वीकृत कार्यो को पूरा करने के लिए भारतीय रेल कुछ वर्ष लेगा। प्रदत्त सीमित निधियों में से कम उपयोग की गई निधियों को वापिस किया गया जिसने इस तथ्य को प्रमाणित किया कि सामान्य जन के प्रतिरोध जैसे अन्य कारको ने यूएमएलसी को हटाने में प्रगति को बाधा पहुंचाई।

पैरा 5.2 – भारतीय रेल में स्टोन बैलस्ट की खरीद तथा उपयोग

बैलस्ट ट्रेक उप - सरंचना का एक प्रमुख भाग बनाता है तथा ट्रैक निष्पादन और इसके उनुरक्षण में प्रभावी भूमिका निभाता है। लेखापरीक्षा ने प्रयोजन हेतु मॉनीटरिंग तंत्र को सम्मिलित करते हुए बैलस्ट के निर्धारण, खरीद तथा उपयोग की प्रक्रिया की समीक्षा की।

लेखापरीक्षा ने देखा कि ओपन लाइन अनुरक्षण के लिए बैलस्ट का मूल्यांकन आवश्यकता आधारित नहीं था तथा खरीद प्रक्रिया के लिए आवश्यकताओं का निर्धारण करने में कोई एकरूपता नहीं थी। लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि परियोजनाओं के लिए बैलस्ट का निर्धारण भारतीय रेल स्थाई रास्ता नियमावली में वर्णित मानदण्डो की तुलना में अधिक/कम था।

लेखापरीक्षा विश्लेषण से ठेको के क्रियान्वयन में योजना तथा समन्वय के अभाव तथा ठेको में पूर्णता तिथि के अविश्वसनीय निर्धारण का पता चला जिसके परिणामस्वरूप मूल्य भिन्नता खण्ड के तहत भुगतान के तरीके से ₹ 88.82 करोड़ के अतिरिक्त व्यय सहित समीक्षित 574 पूर्ण ठेको में से 532 ठेको में सरल विस्तारणो की मज़ूरी हुई।

बैलास्ट की खरीद तथा उपयोग में मॉनीटरिगं तंत्र तथा नियत्रंण कुछ कारणो अर्थात वास्तविक आवश्यकता से अधिक बैलस्ट के प्रावधान, परियोजना की पूर्णता के पश्चात कमी की स्थिति तथा ठेके की अतिरिक्त विशेष शर्त के अनुसार कम लदान किए गए मात्रा के लिए ठेकेदारो से मालभाड़ा प्रभारो की वसूली न होना आदि की वजह से प्रभावी नहीं था। बैलस्ट की खरीद तथा उपयोग की समीक्षा से पता चला कि रेलवे बोर्ड के लक्ष्य के सदंर्भ में 13 क्षेत्रीय रेलवे में खरीद 19.88 लाख सीयूएम तक अधिक थी। खरीदे गए बैलस्ट का 13.09 लाख सीयूएम तक कम उपयोग हुआ।

पैरा 5.3 – हल्दिया में डीजल मल्टीपल यूनिट (डीएमयू) कारखाने के निर्माण में विवेकहीन निर्णय

दपूरे प्रशासन द्वारा हल्दिया में डीएमयू कारखाने की स्थापना पर जुलाई 2015 तक ₹ 116.52 करोड़ की राशि खर्च की गई है। हालांकि, डीएमयू कारखाने में स्थानीय बाधाओ के कारण उत्पादन को इस तथ्य के बावजूद आरम्भ नहीं किया जा सका कि कारखाने का निर्माण जून 2013 में पूर्ण हुआ था।

पैरा 5.4 – अद्रा डिविजन के प्लाट धारको से ₹ 11.20 करोड़ की भूमि लाईसेंस फीस की उगाही न होना

दपूरे प्रशासन रेलवे बोर्ड के निर्देशो के अनुसार प्लॉट धारको के साथ भूमि लाइसेंस करार के नवीकरण में विफल हुआ तथा इसके परिणामस्वरूप लाइसेंस फीस को संशोधित करने में विफल हुआ। इस विफलता के कारण, दपूरे प्रशासन मांग करने तथा ₹ 11.20 करोड़ की राशि की बकाया लाइसेंस फीस की उगाही में विफल हुआ।

पैरा 6 - भारतीय रेल में आपदा प्रबन्धन

भारत सरकार द्वारा दी गई आपदा प्रबन्धन की परिभाषा को आपदा प्रबन्धन अधिनियम 2005 में नियम का रूप दिया गया था और इस अवधारणा को भारतीय रेल ने अपनी आपदा प्रबन्धन योजना में आपदा को परिभाषित करने के लिए अपनाया था।

लेखापरीक्षा 2010-15 की अवधि को कवर करती हुई 2008 की रिपोर्ट संख्या 8 (भारतीय रेल में आपदा प्रबन्धन) पर लोक लेखा समिति की सिफारिश पर रेल मंत्रालय के आश्वासन के अनुपालन के अतिरिक्त भारतीय रेल की आपदा प्रबन्धन योजना की पर्याप्तता तथा कार्यान्वयन पर फोकस करती है।
लेखापरीक्षा ने पाया कि अधिकांश क्षेत्रीय रेलों की क्षेत्रीय आपदा प्रबन्धन योजनाओं को वार्षिक रूप से अद्यतित नहीं किया गया था। संरक्षा निरीक्षण के निर्धारित कार्यक्रम का अनुपालन नहीं किया गया था और निरीक्षण में सभी डिवीजनों को समान रूप से शामिल नहीं किया गया था। चार वर्ष से अधिक समय गुजर जाने के बाद भी रेलवे द्वारा चिन्हित 202 अतिसंवेदनशील स्टेशनों में एकीकृत सुरक्षा प्रणाली को पूरी तरह लागू नहीं किया गया था तथा निगरानी तंत्र संवेदनशील और भीड़ वाले स्टेशनों पर अपर्याप्त था।

गोल्डन आवर के दौरान आपदा से उबरने तथा राहत के लिए प्रावधान पर्याप्त नहीं था क्योंकि समीक्षा अवधि के दौरान दुर्घटना राहत रेल कभी भी गोल्डन आवर में दुर्घटना स्थल तक नहीं पहुॅची। इसके अलावा अधिकतर केन्द्रीय तथा डिवीजनल अस्पतालों ने आग, विस्फोट, बाढ़ अथवा भूकम्प जैसी स्थिति से निपटने के लिए अपनी आपदा प्रबन्धन योजनाएँ तैयार नहीं की थीं। रिसर्च डिजाइन एण्ड स्टेडर्ड आरगेनाइजेंशन (आरडीएसओ) ने अतिसंवेदनशील भवनों, स्थानों, पुलों सहित रेल अवसरंचनाएं, संवेदनशील स्थानों इत्यादि चिन्हित नहीं किये थे जैसाकि भारतीय रेल आपदा प्रबन्धन योजना 2009 द्वारा वॉछित था।

अध्याय 1: प्रस्तावना

1.1 लेखापरीक्षा प्रतिवेदन रूपरेखा

इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में रेल मंत्रालय (अखिल भारतीय क्षेत्रीय रेलों सहित रेलवे बोर्ड) के नियंत्रण के अंतर्गत लेखापरीक्षित इकाईयों के व्यय, प्राप्तियों, परिसम्पत्तियों और देयताओं से संबंधित संव्यवहारों की संवीक्षा शामिल है। इसमें सार्वजनिक व्यय पर प्रभावी नियंत्रण तंत्र के निर्वाह तथा परिचालन तथा दुरूपयोग, अपशिष्ट तथा हानि के प्रति सुरक्षा के लिए सुसंगत नियमों की यथेष्टता वैधानिकता, पारदर्शिता इत्यादि की जॉच शामिल है।

मार्च 2015 को समाप्त होने वाले वर्ष के लिए लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में छः अध्याय समाविष्ट है जिसमें से यह अध्याय प्रवृत्ति में प्रस्तावनारूप है तथा आपस में जुड़ी (क्रॉस कटिंग) प्रवृत्ति के विषयों को भी कवर करता है। अन्य चार अध्यायों में चार विभागों यथा, यातायात-वाणिज्यिक और प्रचालन; इलेक्ट्रिकल-सिग्नलिंग और दूरसंचार इकाईयां; यांत्रिक-क्षेत्रीय मुख्यालय/कार्यशालाएं/उत्पादन इकाईयां तथा आईआर की इंजीनियरिंग से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष समाविष्ट हैं। अध्याय 6, भारतीय रेलवे में आपदा प्रबंधन, जिसमें भारतीय रेलवे की आपदा प्रबंधन योजना के प्राप्तता एवं कार्यान्वन पर ध्यान केन्द्रित किया गया है।

यह प्रतिवेदन महत्वपूर्ण विषय-वस्तु के लेखापरीक्षा निष्कर्षों को प्रस्तुत करता है जो उन्नत निष्पादन तथा बेहतर वित्तीय प्रबंधन सम्पादित करने के लिए सुधारात्मक कार्रवाई स्थापित करने में कार्यकारी की सहायता के लिए अभिप्रेत है। सभी क्षेत्रीय रेलों को कवर करने वाली निम्नलिखित पॉच समीक्षा के विस्तृत निष्कर्ष, इस प्रतिवेदन में विभागवार प्रस्तुत किए गए हैं:

(i) भारतीय रेल में स्टेशनों के आधुनिकीकरण सहित स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं का उन्नयन;

(ii) भारतीय रेल पर सिग्नलिंग उत्पादन इकाईयों का प्रचालन, उनके आधुनिकीकरण सहित;

(iii) भारतीय रेल की यांत्रिकी कार्यशालाओं में श्रमशक्ति प्रबंधन;

(iv) भारतीय रेल में मानव-रहित लेवल क्रॉसिंग का उन्मूलन; और

(v) भारतीय रेल में स्टोन बैलास्ट की अधिप्राप्ति तथा उपयोग।

इसके साथ-साथ, संबंधित क्षेत्रों को कवर करने वाले 32 अलग-अलग पैराग्राफ में समाविष्ट विस्तृत लेखापरीक्षा निष्कर्ष इस प्रतिवेदन के अध्याय 2 से 5 में विभाग वार प्रस्तुत किए गए है।

1.2 अध्याय रूपरेखा

इस अध्याय (अध्याय 1) के पैरा 1.2 से 1.5 में रेल मंत्रालय और इसके अधीनस्थ क्षेत्रीय कार्यालयों की व्यापक प्रोफाइल, इकाईयों के चयन का आधार और लेखापरीक्षा जाँच के लिए मुद्दे तथा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में लेखापरीक्षा अवलोकनों के शामिल करने के लिए प्रतिवेदन कार्यविधि प्रस्तुत है। पैरा 1.7 से 1.11 अनंतिम पैराग्राफ के लिए रेल प्राधिकारियों से प्राप्त जवाब; लेखापरीक्षा अवलोकनो के वर्षवार लंबन का सार; तथा की गई वसूलियों और की गई उपचारात्मक कार्रवाईयों के अनुसार लेखापरीक्षा के प्रभाव को कवर करते है।

1.3 लेखापरीक्षित इकाई

भारतीय रेल 66,030 किमी की कुल मार्ग लम्बाई (31 मार्च 2015) के साथ एक मल्टी-गेज, मल्टी-ट्रैक्शन प्रणाली है। वर्तमान में, भारतीय रेल देश का एक प्रमुख परिवहन संगठन और एक प्रबंधन के अन्तर्गत विश्व का सबसे बड़ा नेटवर्क है।

तालिका 1.1

	ब्रॉड गेज (1676 एमएम)	मीटर गेज (1000 एमएम)	नैरो गेज (762/610 एमएम)	जोड़
मार्ग किलोमीटर	58,825	4,908	2,297	66,030
चालू रेल पथ किमी	83,266	5,240	2,297	90,803
कुल रेल पथ किमी	1,09,535	5,929	2,532	1,17,996
विद्युतीकृत मार्ग किमी	22,224	-	-	22,224
विद्युतीकृत चालू रेलपथ किमी	41,038	-	-	41,038

भारतीय रेल प्रतिदिन 13,098 यात्री गाड़ियां और 9,202 मालगाड़िया चलाता है। इसने 2014-15 के दौरान प्रत्येक दिन 22.53 मिलियन यात्रियों और 3.00 मिलियन टन माल ढोया। 31 मार्च 2015 को भारतीय रेल के पास 1.33 मिलियन कार्य बल है तथा नीचे तालिका में यथा दर्शित अवसंरचनात्मक परिसंपत्तियों तथा चल स्टॉक को बनाए हुए है:

तालिका 1.2

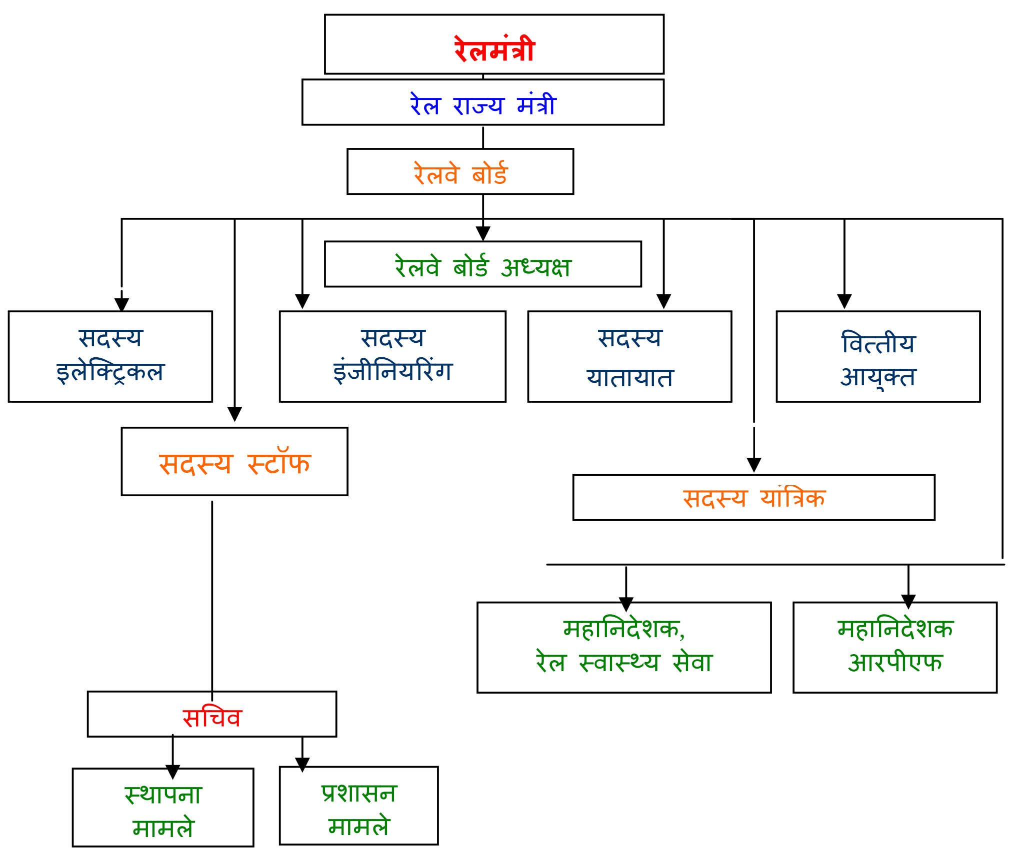
इंजन	10,773
कोचिंग वाहन	68,558
माल वैगन	2,54,006
स्टेशन	7,137

स्त्रोत - भारतीय रेल वर्ष बुक 2014-15 तथा भारतीय रेल की वेबसाईट

संगठन ढांचा

भारतीय रेल का संगठन ढांचा निम्नलिखित रूप में दर्शाया गया है:

चित्र 1.1



रेल मंत्रालय (एमओआर), भारत सरकार का एक मंत्रालय, देश के रेल परिवहन के लिए उत्तरदायी है। इसकी अध्यक्षता केन्द्रीय रेल मंत्री (एक कैबिनेट मंत्री) द्वारा की जाती है। मंत्रालय में एक रेल राज्य मंत्री भी होता है।

रेलवे बोर्ड (आरबी) जो भारतीय रेल का उच्चतम निकाय है, रेल मंत्री को रिपोर्ट करता है। आरबी की अध्यक्षता पॉच सदस्य (इलेक्ट्रिकल, यांत्रिकी, परिवहन, स्टॉफ, इंजीनियरिंग) तथा एक वित्तीय आयुक्त सम्मिलित, चेयरमैन, रेलवे बोर्ड द्वारा की जाती है। यह सम्पूर्ण क्षेत्रों में प्रचालनों, अनुरक्षण, वित्त और परिसंपत्तियों की निगरानी के लिए जिम्मेदार है। रेलवे बोर्ड यात्री किराए और माल टैरिफ के मूल्य विनियमन के लिए जिम्मेदार है।

प्रत्येक सदस्य के अधीन कार्यात्मक निदेशालय रेल प्रचालन का निर्णय लेने और निगरानी करने में सहायता प्रदान करता है।

क्षेत्रीय स्तर पर, 17 रेलवे जोन, एक शोध एवं मानक संगठन नामत: शोध, अभिकल्प तथा मानक संगठन (आरडीएसओ) लखनऊ; विशेष मशीनरी की खरीद के लिए कार्यशालाओं के आधुनिकीकरण हेतु केन्द्रीय संगठन (काफमाऊ); दो इंजन विनिर्माण इकाईयां (डीजल रेल इंजन कारखाना डीएलडब्ल्यू तथा चितरंजन रेल इंजन कारखाना-सीएलडब्ल्यू) क्रमश: वाराणसी और चितरंजन में; कपूरथला रायबरेली और पैराम्बूर में तीन कोच फैक्टरियां; येलहंका में एक व्हील और एक्सल संयंत्र तथा पटियाला में डीजल आधुनिकीकरण कारखाना है।

रेलवे जोन के नाम उनके मुख्यालय सहित तथा कुल मार्ग किलोमीटर नीचे दिए गए है:

तालिका 1.3

रेलवे	मुख्यालय	मार्ग किमी
मध्य	मुम्बई	4,042
पूर्व	कोलकाता	2,666
पूर्व मध्य	हाजीपुर	3,791
पूर्व तट	भुवनेश्वर	2,679
उत्तर	नई दिल्ली	7,221
उत्तर मध्य	इलाहाबाद	3,216

पूर्वोत्तर	गोरखपुर	3,869
पूर्वोत्तर सीमांत	मालीगांव (गुवाहटी)	3,996
उत्तर पश्चिम	जयपुर	5,554
दक्षिण	चेन्नई	5,079
दक्षिण मध्य	सिकंदराबाद	5,922
दक्षिण पूर्व	कोलकाता	2,722
दक्षिण पूर्व मध्य	बिलासपुर	2,489
दक्षिण पश्चिम	हुबली	3,322
पश्चिम	मुम्बई	6,440
पश्चिम मध्य	जबलपुर	2,995
मैट्रो रेलवे	कोलकाता	27
जोड़		**66,030**

प्रत्येक जोन का अध्यक्ष महाप्रबंधक होता है जिसकी सहायता विभाग के मुख्य प्रधान जैसे प्रचालन, वाणिज्यिक, इंजीनियरी, इलेक्ट्रिकल, मेकैनिकल, भंडार, लेखा, सिग्नल एवं दूरसंचार, कार्मिक, संरक्षा, चिकित्सा आदि द्वारा की जाती है।

उपरोक्त के अतिरिक्त, रेल मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अन्तर्गत (31 मार्च 2015 को) कार्यरत 35 सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयू) और दो स्वायत्त निकाय (एबी) हैं। इन पीएसयूज के प्रचालनों में विस्तृत स्पेक्ट्रम अर्थात यात्री और माल कंटेनर सेवाओं से पट्टा वित्तपोषण, पर्यटन और खान-पान तक शामिल है।

1.4 समाकलित वित्तीय परामर्श और नियंत्रण

वित्त आयुक्त की अध्यक्षता वाले रेलवे बोर्ड और क्षेत्रीय स्तर पर वित्त परामर्शदाता एवं मुख्य लेखापरीक्षा क्षेत्रों में पूर्ण समाकलित वित्तीय परामर्श और नियंत्रण प्रणाली विद्यमान है। वित्तीय प्रधान परामर्श देने और सार्वजनिक राजकोष से व्यय वाले सभी प्रस्तावों की छान-बीन करने के लिए जिम्मेदार है।

1.5 लेखापरीक्षा योजना

विस्तृत रूप से रेलवे की लेखापरीक्षा के लिए इकाईयों के चयन की योजना योजनाबद्ध बजट के स्तर, आवंटित और तैनात संसाधनों, आंतरिक नियंत्रण के

साथ अनुपालन की सीमा, प्रत्यायोजित शक्तियों का क्षेत्र, कार्य/क्रियाकलाप की संवेदनशीलता तथा कोमलता, बाह्य पर्यावरण घटकों के संबंध में जोखिम निर्धारण के आधार पर बनाई गई थी। पूर्व लेखापरीक्षा निष्कर्षों, लोक लेखा समिति की सिफारिशों, मीडिया रिपोर्टें, जहां सुसंगत है, पर भी विचार किया गया था।

ऐसे जोखिम निर्धारण के आधार पर कुल 18,505 इकाईयों में से रेलवे की 4,498 लेखापरीक्षा इकाईयों की नमूना लेखापरीक्षा 2014-15 के दौरान की गई थी।

लेखापरीक्षा योजना में विशेषकर अन्य बातों के साथ माल यातायात, आय, अवसंचरनात्मक विकास, यात्री सुविधा क्रिया कलाप, परिसंपत्ति प्रबंधन, सामग्री प्रबंधन और संरक्षा कार्य की नीति और इसके कार्यान्वयन के अनुसार मत्वपूर्ण स्वरूप की चयनित समीक्षा/लंबे पैराग्राफ पर केन्द्रित किया गया। प्रत्येक अध्ययन के साथ विभाग निर्दिष्ट अध्यायों के अन्तर्गत प्रतिवेदित लेखापरीक्षा निष्कर्षों के आधार पर सिफारिशें/सुझाव है।

1.6 रिपोर्टिंग

इन विषयों की लेखापरीक्षा का आयोजन सैंपलिग कार्यप्रणाली का उपयोग करके और सुसंगत अभिलेखों तथा रेलवे बोर्ड सहित क्षेत्रीय इकाईयों के प्रलेखों तक पहुँच बनाते हुए सम्पूर्ण क्षेत्रीय रेलवे में किया गया था। लेखापरीक्षा निष्कर्षों को संबंधित क्षेत्रीय रेलवे को उनके जवाब के लिए जारी किए गए थे। इसी प्रकार, वाऊचरों और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा से निकाले गए लेखापरीक्षा टिप्पण/निरीक्षण प्रतिवेदन (आईआर)/विशेष पत्र उनके उत्तर प्राप्त करने के लिए सम्बंध वित्त और इकाई के प्रधान को जारी किए गए थे। लेखापरीक्षा निष्कर्षों को की गई कार्रवाई के आधार पर या तो निपटाया गया अथवा अनुपालन के लिए आगे की कार्रवाई हेतु परामर्श दिया गया। महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा टिप्पणियां जिनका अनुपालन नहीं हुआ था, का निर्धारित अवधि के अन्दर उत्तर के लिए एफए एवं सीएओ और विभागाध्यक्षों को पृष्ठांकित प्रतियों सहित महाप्रबंधन, क्षेत्रीय रेलवे को संबोधित ड्राफ्ट पैराग्राफ के माध्यम से अनुवर्तन किया गया। इन ड्राफ्ट पैराग्राफों में उठाए गए चयनित मुद्दे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में उनके शामिल करने से पहले छह सप्ताह की अवधि में उनके उत्तर (लोक लेखासमिति द्वारा यथा निर्धारित) भेजने के लिए रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के साथ अनंतिम पैराग्राफ के रूप में प्रारंभ किए गए।

1.7 अनंतिम पैराग्राफों के लिए मंत्रालय/विभाग का जवाब

दिसम्बर 2015 तक संबंधित क्षेत्रीय रेलवे को महाप्रबंधको को विषयगत लेखापरीक्षाओं के साथ कुल 147 ड्राफ्ट पैराग्राफ जारी किए गए। रेल प्रशासन से प्राप्त उत्तरों को ध्यान में रखते हुए, लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में शामिल करने हेतु प्रस्तावित 37 अनंतिम पैराग्राफों (सम्पूर्ण क्षेत्रीय रेलवे को कवर करने वाली पॉच समीक्षा सहित) **13 अगस्त 2015 तथा 14 मार्च 2016** के बीच रेलवे के अध्यक्ष, संबंधित सदस्य एवं वित्तीय आयुक्त को भेजा गया था। 31 मार्च 2016 को, रेलवे बोर्ड के उत्तर दो अनंतिम पैराग्राफों के संबंध में प्राप्त किए गए है। इन दो पैराग्राफों पर रेलवे बोर्ड की अभ्युक्तियां सुसंगत पैराग्राफ में शामिल की गई हैं।

1.8 जारी की गई, निपटाई गई और बकाया लेखापरीक्षा आपत्तियां

वर्ष 2014-15 के दौरान नमूना लेखापरीक्षा के परिणामों के आधार पर 4,446 लेखापरीक्षा आपत्तियां जिनमें ₹ 13,596.99 करोड़ वाली वित्तीय अनियमितताएं विशेष पत्रों, पार्ट-I लेखापरीक्षा टिप्पणों और निरीक्षण रिपोर्टों के माध्यम से जारी की गई थी। इसके अलावा, पूर्व वर्षों से संबंधित 8,372 लेखापरीक्षा आपत्तियां अग्रेनीत थी। कुल 4193 लेखापरीक्षा आपत्तियों का निपटान अन्तर्गसत्र राशि की वसूली/वसूल करने के लिए रेल प्रशासन के सहमत होने अथवा सुधारात्मक/उपचारी कार्रवाई के बाद किया गया था। 31 मार्च 2015 को शेष 8625 लेखापरीक्षा आपत्तियों में ₹ 37,569.82 करोड़ की राशि की वित्तीय अनियमितताएं अन्तर्गस्त थी।

1.9 लेखापरीक्षा के दृष्टांत पर वसूलियां

लेखापरीक्षा ने वर्ष 2014-15 के दौरान विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में ₹ 4160.21 करोड़ के भाड़े और अन्य आय की उगाही के कम प्रभार स्टाफ और अन्य एजेंसियों को अधिक भुगतान, रेलवे के बकाया की वसूली न होने के मामले बताए है। ₹ 234.46 करोड़ की राशि वसूली के लिए स्वीकार (₹ 101.26 करोड़ वसूल किया गया था और ₹ 133.20 करोड़ करने के लिए स्वीकार किया गया था) की गई थी। 10 क्षेत्रीय रेलवे ₹ 5 करोड़ से अधिक की वसूली के लिए लेखाबद्ध थे - पूमरे (₹ 123.86 करोड़); दपूरे (₹ 21.26 करोड़); उरे (₹ 17.22 करोड़); उपूरे (₹ 14.70 करोड़); उपरे (₹ 11.07 करोड़); दमरे (₹ 9.18 करोड़); परे (₹ 8.45 करोड़); पूसीरे (₹ 7.21 करोड़); पूरे (₹ 5.36 करोड़) तथा दरे (₹ 5.34 करोड़)। ₹ 234.45 करोड़ की स्वीकृत वसूली की

राशि में से ₹ 60.03 करोड़ की राशि ऐसे लेन-देन से संबंधित थी जो लेखा द्वारा पहले की जांची गई थी और ₹ 174.11 करोड़ लेखा विभाग द्वारा जांच से भिन्न थी। लेखा विभाग द्वारा की गई और समीक्षा के परिणामस्वरूप अन्य ₹ 0.32 करोड़ वसूल किए गए/वसूली के लिए सहमत किए गए।

1.10 उपरात्मक कार्रवाई

इसके अवाला रेलवे बोर्ड ने बेहतर और उन्नत अनुपालन के लिए 2013-14 के दौरान भाड़ा टैरिफ में उचित परिवर्तनों और अनुदेशों को जारी करके लेखापरीक्षा टिप्पणियों के जवाब में उपचारी कार्रवाई प्रारम्भ की। कुछ महत्वपूर्ण मामलों को नीचे तालिका 1.4 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.4

प्रतिवेदन की पैरा संख्या	**पैरा का सार**	**प्रक्रिया में परिवर्तन/प्रभावित नियम**
मई 2013 का निरीक्षण प्रतिवेदन भाग I	सहायक नर्सिंग (एएनओ) अधिकारी को नर्सिंग भत्ते का अनियमित भुगतान रेलवे बोर्ड पत्र दिनांक 4/12/1996 तथा 1/8/1997 के अनुसार, नर्सिंग भत्ता, नर्सिंग स्टाफ (अराजपत्रित) को रात्रि ड्यूटी तथा अन्य कार्यकारी परिस्थितियों के बदले में क्षतिपूर्ति के रूप में दिया जाता है। यह रात्रि ड्यूटी भत्ते के लिए हकदार नहीं होगा। एएनओ, डिविजनल अस्पताल में काम करने वाला राजपत्रित अधिकारी ₹ 4000 प्रति महीने की दर पर नर्सिंग भत्ता ले रहा था।	रेलवे बोर्ड ने 13.5.2014 को नया स्पष्टीकरण जारी करते हुए बताया कि एएनओ नर्सिंग भत्ते के अधिकारी नहीं होते, क्योंकि नर्सिंग सेवाओं के निरीक्षण में नर्सिंग गतिविधियां शामिल नही होती।
2003 की सम्पूर्ण क्षेत्रीय रेलवे को कवर करने वाले	लेखापरीक्षा द्वारा यह देखा गया कि वह आधार जिस पर मद को 'ए' या 'सी' प्रमाणपत्र (पीएसी) के रूप में	रेलवे बोर्ड ने अनुदेश जारी की कि यह सुनिश्चित करना चाहिए कि वह आधार जिस पर मद

प्रतिवेदन सं. 25 का पैरा 5.1	पेश किया गया था, अभिलेख में उपलब्ध नहीं है।	को स्वामित्व मद के रूप में पेश किया गया है तथा वह प्रयास जो मद के लिए और स्त्रोतों को विकसित करने के लिए किए जा रहे है/किए जा चुके है, मांगकर्ता अभिलेखों में अनुरक्षित किए जा रहे है।
2009-10 की प्रतिवेदन संख्या सीए11 का 3.2.3 अनुपयुक्त योजना के कारण परिसम्पत्तियों की निष्क्रियता	परे प्रशासन को कार्यो की योजना तथा निष्पादन के लिए एक परिशोधित प्रक्रिया विकसित करने की आवश्यकता है जिसका महत्वपूर्ण प्रभाव ''क्रान्तिक पथ'' को पहचानने के जरिए परिचालन संबंधी क्षमता पर पड़ता है ताकि देरियों तथा बाद में मँहगे परिवर्तनों को टालने के लिए समयोचित कार्रवाई की जा सके।	रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलवे को परियोजना के योजना तथा निष्पादन में फ्लिप-फ्लाप को टालने का सुझाव (जनवरी 2015) दिया जिसका महत्वपूर्ण प्रभाव परियोजना की संकल्पना के चरण पर ही ''क्रान्तिक पथ'' को पहचानने के जरिए परिचालन संबंधी क्षमता पर पड़ता है।

1.11 पैराग्राफ जिन पर की गई कार्रवाई टिप्पणी प्राप्त हुई/लंबित है

भारत के नियंत्रण-महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन में उठाए गए सभी मुद्दों पर कार्यकारी की जवाबदेही सुनिश्चित करने के लिए पीएसी ने निर्णय लिया (1982) कि भारत सरकार से संबंधित मंत्रालय/विभागों को उनको निहित सभी पैराग्राफों पर सुधारात्मक/उपचारी की गई कार्रवाई टिप्पणी (एटीएन) भेजना चाहिए और 22 अप्रैल 1997 को संसद में प्रस्तुत अपनी नौंवी रिपोर्ट (ग्यारहवीं लोकसभा) में इच्छा व्यक्त की कि प्रतिवेदनों में शामिल सभी पैराग्राफों पर लेखापरीक्षा द्वारा विधिवत पुनरीक्षित सुधारात्मक/उपचारी एटीएन संसद के पटल पर रिपोर्ट प्रस्तुत करने के बाद चार महीने के अन्दर भेजा जाए।

31 मार्च 2014 को समाप्त वर्ष तक भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन-संघ सरकार (रेवले) में शामिल पैराग्राफों पर रेलवे बोर्ड द्वारा भेजे गए (मार्च 2016) एटीएन की स्थिति नीचे दी गई है:

तालिका 1.5

वर्ष	रिपोर्ट में सम्मिलित कुल पैरा	पैरा की सं. जिन पर एटीएन को अंतिम रूप दिया गया	पैराग्राफों की संख्या जिन पर एटीएन लंबित है				
			प्राप्त नहीं हुए	एटीएन जिन पर टिप्पणियां रेलवे बोर्ड को भेजी गई	अंतिम रूप से पुनरीक्षित एटीएन	लेखापरीक्षा के सत्यापन के अधीन एटीएन	जोड़
1998-99	106	105	0	1	0	0	1
2000-01	101	100	0	0	0	1	1
2001-02	101	100	0	0	0	1	1
2002-03	110	109	0	1	0	0	1
2003-04	114	112	0	2	0	0	2
2005-06	138	133	0	4	0	1	5
2006-07	165	163	0	2	0	0	2
2007-08	172	171	0	1	0	0	1
2008-09	104	102	0	1	1	0	2
2009-10	59	56	0	2	0	1	3
2010-11	34	24	0	6	1	3	10
2011-12	29	11	0	13	1	4	18
2012-13	30	9	0	16	1	4	21
2013-14	47	0	26	5	1	15	47
कुल	**1310**	**1195**	**26**	**54**	**5**	**30**	**115**

वर्ष 2013-14 के प्रतिवेदन से संबंधित 26 पैराग्राफों के संबंध में एटीएन चार महीनों की निर्धारित अवधि के अन्दर नहीं प्राप्त हुए थे। लेखापरीक्षा द्वारा पुनरीक्षण के लिए प्राप्त 54 एटीएन यथेष्ट उपचारी कार्रवाई के अभाव के लिए टिप्पणियों सहित वापस किए गए थे। लेखापरीक्षा द्वारा पुनरीक्षित पॉच एटीएन को अभी रेल मंत्रालय द्वारा अंतिम रूप दिया जाना है। 30 मामलों में कार्रवाई की गई बताई गई, लेखापरीक्षा के सत्यापन के अधीन है।

अध्याय 2: यातायात-वाणिज्यिक और प्रचालन

यातायात विभाग में चार भाग शामिल है अर्थात् वाणिज्यिक, यातायात, कोचिंग और खानपान एवं पर्यटन। इन वर्गो से संबंधित कार्यकलाप संबंधित निदेशालयों द्वारा निष्पादित किए जाते है जिसकी अध्यक्षता अपर सदस्यों/कार्यकारी निदेशक द्वारा की जाती है। रेलवे बोर्ड स्तर पर, यातायात विभाग की अध्यक्षता, सदस्य यातायात द्वारा की जाती है।

मार्केटिंग, यातायात विकास, ग्राहकों को प्रदान की जाने वाली रेलवे सेवा की गुणवत्ता में सुधार, यात्री/कोचिंग/माल भाड़ा, टैरिफ का विनियमन, संग्रहण की मानीटरिंग, यात्री/माल भाड़ा यातायात से राजस्व की गणना और प्रेषण जैसे कार्यकलाप वाणिज्यिक निदेशालय द्वारा प्रबंधित किए जाते हैं। तथापि कार्य जैसे परिवहन सेवाओं की योजना दीर्घावधि और अल्पावधि दोनों, उनकी समयसारणी सहित दैनिक ट्रेनों के चलाने का प्रबंधन, चल स्टाक की उपलब्धता सुनिश्चित करना तथा उनका रखरखाव जिससे ट्रेनों को सुरक्षित चलाने में प्रत्याशित मॉग और शर्तों को पूरा करना यातायात निदशालय द्वारा प्रबंधित किया जाता है।

यात्री तथा पार्सल सेवाओं का प्रबंधन कोचिंग निदेशालय द्वारा किया जाता है और खानपान एवं पर्यटन से संबंधित कार्यकलाप खानपान एवं निदेशालय द्वारा प्रबंधित किए जाते हैं।

क्षेत्रीय स्तर पर यातायात विभाग में दो विभाग अर्थात् प्रचालन विभाग और वाणिज्यिक विभाग शामिल है। इनकी अध्यक्षता क्रमश: मुख्य प्रचालन प्रबंधक (सीओएम) और मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (सीसीएम द्वारा की जाती है जो संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधक के प्रभार के अन्तर्गत है। डिविजनल स्तर पर प्रचालन और वाणिज्यिक विभागों की अध्यक्षता क्रमश: वरिष्ठ डिविजनल प्रचालन प्रबंधन (व. डीओएम) और वरिष्ठ डिविजनल वाणिज्यिक प्रबंधन (व. डीसीएल) द्वारा की जाती है जो संबंधित डिविजन के डिविजनल रेलवे प्रबंधक के प्रभार के अन्तर्गत है।

वर्ष 2014-15 के दौरान यातायात विभाग का कुल व्यय ` 8,431.45 करोड़ था। वर्ष के दौरान कुल सकल यातायात प्राप्ति ` 156710.54 करोड़[1] थी। वर्ष के

[1] रेलवे बजट 2016-17 पर ब्याख्यात्मक ज्ञापन।

दौरान, वाऊचरों तथा निविदाओं आदि की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा 787 स्टेशनों सहित विभाग के 1305 कार्यालयों के निरीक्षण किए गए।

इस अध्याय में सभी क्षेत्रीय रेलवे को कवर करते हुए भारतीय रेल में स्टेशनों के आधुनिकीकरण सहित स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं के उन्नयन पर एक समीक्षा सम्मिलित है। इस समीक्षा में वर्तमान आदेशों/अनुदेशों के अनुसार यात्री सुविधाओं के कार्यान्वयन पर लेखापरीक्षा टिप्पणियां तथा प्रशासन द्वारा निष्पादित यात्री सुविधा कार्य शामिल है। इसके अतिरिक्त, 14 लेखापरीक्षा पैराग्राफ जो परिसम्पत्तियों की निष्क्रियता पर अनियमितताएं; निर्धारित आईआरआर से नीचे विलंबित भुगतान पर ब्याज की वार्षिक दर के अनुमोदन; पॉच निविदाओं में कार्य के विभाजन; चल स्टाक वैगनों का उपयोग न करना/निष्क्रियता; राजस्व सहभाजन के लिए उपर्याप्त/अनुपयुक्त समझौते इत्यादि को दर्शाते है, भी शामिल हैं।

2.1 भारतीय रेल में स्टेशनों के आधुनिकीकरण सहित स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं का उन्नयन

2.1.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल (आईआर) 31 मार्च 2015 को 66030 मार्ग कि.मी. तथा लगभग 7,137 स्टेशनों के साथ दुनिया का चौथा सबसे बड़ा नेटवर्क है। आईआर में, 2014-15 के दौरान, 13,098 गाड़ियां ने लम्बी दूरी गाड़ियों के माध्यम से प्रतिदिन 22.53 मिलियन यात्रियों को वहन किया। परिवहन का सबसे सस्ता और सुविधाजनक साधन होने के कारण, यात्री यातायात में निरंतर वृद्धि हो रही है। 2004-05 से यात्रियों की संख्या में 56 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। ''स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं में सुधार तथा स्टेशनों के आधुनिकीकरण'' से संबंधित विभिन्न घोषणाएं अगले वर्षों के बजट भाषणों में की गई हैं। इसलिए, स्टेशनों/टर्मिनलों पर यात्री सुविधाओं का वर्तमान स्तर बढ़ती अपेक्षाओं का प्रचालन करने के लिए उन्नयन तथा वृद्धि की सतत प्रक्रिया का विषय है। भारतीय रेल ने स्टेशनों पर उपयुक्त यात्री सुविधाएं सुनिश्चित करने के लिए प्रयास किया है। इस उद्देश्य के लिए, भारतीय रेल ने स्टेशनों को, स्टेशनों पर प्रचालित यात्रियों की संख्या के अनुरूप यात्री सुविधाओं की व्यवस्था करने के लिए वार्षिक यात्री अर्जन पर आधारित सात वर्गों (ए1, ए, बी, सी, डी, ई तथा एफ) में वर्गीकृत किया है।

इसके अतिरिक्त, भारतीय रेल ने प्रकट सुधार उत्पन्न करने के लिए वर्तमान सुविधाओं के उन्नयन के माध्यम से आदर्श स्टेशनों के आधुनिकीकरण के लिए स्टेशनों को चिन्हित किया। आरबी ने परिशोधित विस्तृत दिशा निर्देश (सितम्बर 2012) विभिन्न वर्गों के स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं की व्यवस्था के लिए जारी किया, इसके बाद जून 2013 में दिव्यांगों के लिए सुविधाओं से संबंधित तथा अगस्त 2013 में आदर्श स्टेशनों के रूप में विकास के लिए अनुदेश जारी किए गए।

2.1.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित का निर्धारण करने के लिए समीक्षा की;

- सामान्य के साथ-साथ नि:शक्तजन/दिव्यांग यात्रियों के लिए यात्री सुविधाओं के उन्नयन से संबंधित रेलवे बोर्ड के निर्देशों के कार्यान्वयन की स्थिति, बेहतर सफाई तथा सितम्बर 2012, जून 2013 तथा अगस्त 2013 के रेलवे बोर्ड के निर्देशों पर बल देते हुए स्टेशनों/टर्मिनलों पर यात्रियों की सुरक्षा।

- यात्री सुविधाओं से संबंधित कार्यो के समय बाधित तरीके में निष्पादन में दक्षता तथा सुव्यवस्था,
- स्टेशनों/टर्मिनलों पर प्रदत्त सुविधाओं का रख-रखाव तथा उनका प्रयोजन।

2.1.3 लेखापरीक्षा मानदंड

निम्नलिखित दस्तावेजों में निहित प्रावधान तथा अनुदेश इस समीक्षा को आयोजित करने के लिए लेखापरीक्षा मानदंड के स्त्रोत थे:

- रेलवे स्टेशनों पर सुविधाओं के प्रबंध की योजना बनाने से संबंधित भारतीय रेल कार्य नियम-पुस्तिका का अध्याय IV
- रेलवे बोर्ड द्वारा सितम्बर 2008 में यात्रियों की सुरक्षा के लिए जारी अनुदेश
- रेलवे बोर्ड द्वारा जारी भारतीय रेल में स्टेशनों के विभिन्न वर्गों पर यात्री सुविधाओं का प्रबंध करने से संबंधित सितम्बर 2012 तथा अगस्त 2013 के अनुदेश;
- समय-समय पर रेलवे बोर्ड द्वारा चयनित स्टेशनों के विश्वस्तरीय तथा आदर्श स्टेशनों में विकास के लिए जारी अनुदेश
- रेलवे बोर्ड द्वारा दिव्यांग/नि:शक्तजन के लिए सुविधाओं के प्रबंध के लिए जून 2013 में जारी दिशा-निर्देश

2.1.4 कार्य क्षेत्र तथा लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली

यह समीक्षा 2012-13 से 2014-15 की तीन वर्षों की अवधि को कवर करती है। सी वर्ग के रूप में वर्गीकृत उपनगरीय स्टेशनों को छोड़ दिया गया। लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली में क्षेत्रीय, डिवीजनल मुख्यालयों तथा उनके अधीनस्थ कार्यालयों के वाणिज्यिक, इंजीनियरिंग, लेख, सुरक्षा, चिकित्सा तथा निर्माण संगठनों में अनुरक्षित अभिलेखों से डाटा का संग्रहण शामिल है। चयनित स्टेशनों के साथ रेलवे अधिकारियों का संयुक्त निरीक्षण भी कमियों के फोटोग्राफिक प्रमाण के साथ आयोजित किया गया। एक यात्री सर्वेक्षण भी विभिन्न वर्गों के सभी चयनित स्टेशनों पर एक प्रश्नावली के माध्यम से आयोजित किया गया, जिसका परिणाम उचित स्थानों पर लेखापरीक्षा निष्कर्षों के साथ रखा गया है।

2.1.5 नमूना आकार

यात्री सुविधाओं का मूल्यांकन करने के लिए विभिन्न वर्गों से स्टेशन चयनित किए गए। इस समीक्षा में विस्तृत अध्ययन के लिए चुने गए स्टेशनों का नमूना आकार निम्नलिखित है:-

तालिका 2.1

स्टेशनों का वर्ग	स्टेशनों की संख्या	विस्तृत अध्ययन के लिए चयनित किए गए स्टेशनों का प्रतिशत	चयनित स्टेशनों की संख्या
1	*2*	*3*	*4*
ए1	73	का. 2 का 25 प्रतिशत यदि पृथक डिविजनों के न्यूनतम 3 स्टेशन हैं।	44
ए	283	का. 2 का 25 प्रतिशत यदि पृथक डिविजनों के अधिकतम 4 स्टेशन हैं।	54
बी	268	का. 2 का 25 प्रतिशत यदि पृथक डिविजनों के अधिकतम 4 स्टेशन हैं।	80*
डी	846	का. 2 का 25 प्रतिशत यदि पृथक डिविजनों के अधिकतम 5 स्टेशन हैं।	104*
ई	4114	का. 2 का 20 प्रतिशत यदि पृथक डिविजनों के अधिकतम 5 स्टेशन हैं।	106*
एफ	2192	का. 2 का 10 प्रतिशत यदि अधिकतम 3 स्टेशन हैं।	48
आदर्श	968	का. 2 का 25 प्रतिशत यदि अधिकतम 5 स्टेशन हैं। (ए-1, ए, बी, डी तथा ई वर्ग से 1 स्टेशन)	78
	8744	**जोड़**	514

*विचारिक नमूना चयन के अन्तर्गत स्टेशन, स्टेशनों बी, डी, तथा ई श्रेणी में उनके दूरस्थ भौगोलिक स्थितियों, धार्मिक, ऐतिहासिक, तथा पर्यटन महत्व के आधार पर भी चयनित किया गया था।

2.1.6 पिछली लेखापरीक्षा कवरेज

भारतीय रेल में यात्री सुविधाओं से संबंधित विषय सीएजी की 2002 के प्रतिवेदन सं. 9ए (रेलवे) तथा 2008-09 की प्रतिवेदन संख्या पीए 26 (रेलवे) में पहले शामिल किया गया था। इन प्रतिवेदनों में, लेखापरीक्षा ने निधियों के कम उपयोग, स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं की व्यवस्था में कमियां, यात्री सुविधा कार्यो के निष्पादन में देरी तथा स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं के अनुपयुक्त रख-रखाव पर टिप्पणी की।

2002 की प्रतिवेदन सं. 9 पर की गई कार्रवाई टिप्पणी (एटीएन) में, रेलवे बोर्ड ने बताया (सितम्बर 2004) कि क्षेत्रीय रेलवे को निर्धारित रूप से निर्देशित किया गया कि योजना शीर्ष-53 'यात्री सुविधाएं' के अन्तर्गत आवंटित निधियों को पूर्णत: उपयोग करने के लिए प्रयास किए जाने चाहिए। क्षेत्रीय रेलवे को सभी स्टेशनों के लिए मुख्य योजना तैयार करने का भी आदेश दिया गया जहॉ यात्री सुविधाओं में सुधार योजनाबद्ध किए गए है तथा परिवर्तन/आशोधनों को विलंब से बचने के लिए कम करना चाहिए।

इसके अतिरिक्त 2007 की प्रतिवेदन सं.6 (रेलवे) देखें, लेखापरीक्षा ने स्टेशनों पर सफाई के खराब/अपर्याप्त रखरखाव पर भी टिप्पणी की थी। उनके एटीएन में, रेलवे बोर्ड ने बताया (दिसम्बर 2008) कि एक निगरानी तथा रिपोर्टिंग प्रणाली विकसित की गई है तथा क्षेत्रीय रेलवे द्वारा सफाई में सुधार के लिए की गई कार्रवाई, रेलवे बोर्ड के मूल्य निर्धारण के लिए मासिक आधार पर सूचित की जाती है।

रेलवे बोर्ड द्वारा दिए गए उपर्युक्त उत्तरों तथा आश्वासनों के आधार पर, लेखापरीक्षा ने रेलवे द्वारा अनुरक्षित किए गए चयनित स्टेशनों (उपर्युक्त पैरा 2.1.4 में दिए गए नमूने के अनुसार) की यात्री सुविधाओं तथा सफाई की व्यवस्था से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा की। लेखापरीक्षा ने योजना शीर्ष-53 (पीएच-53) के अन्तर्गत आवंटित निधियों के उपयोग की भी समीक्षा की। लेखापरीक्षा निष्कर्ष के परिणामों का अनुवर्ती पैराग्राफों में वर्णन किया गया है।

2.1.7 **लेखापरीक्षा निष्कर्ष**

2.1.7.1 **योजना शीर्ष-53 के अन्तर्गत यात्री सुविधा कार्यों के लिए निधियों का प्रावधान तथा उपयोग**

प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे को प्रतिवर्ष स्टेशन/प्लेटफार्म पर यात्री सुविधा कार्यो के निष्पादन के लिए निधियां आवंटित की जाती है। लेखापरीक्षा ने पिछले तीन वर्षो (2012-13 से 2014-15) के दौरान आवंटित बजट तथा निधियों के उपयोग के रिकार्ड की समीक्षा की तथा देखा कि कई क्षेत्रीय रेलवे पर आवंटित निधियों का उपयोग नहीं किया गया। रेलवे पर स्थायी समिति ने 15वीं लोकसभा के समक्ष प्रस्तुत इसकी उन्नीसवीं रिपोर्ट (2012-13) में भी यात्री सुविधाओं के लिए आवंटित निधियों के कम प्रयोग पर उनकी चिंता व्यक्त की। पिछले तीन वर्षो के दौरान भारतीय रेल पर अनुदान (बीजी), अन्तिम अनुदान (एफजी) तथा वास्तविक व्यय (एई) का विवरण निम्नलिखित है:

तालिका-2.2-बजट अनुदान, अंतिम अनुदान तथा वास्तविक व्यय

(` करोड़ में)

	2012-13			2013-14			2014-15		
क्षेत्रीय रेलवे	आवंटित बजट	वास्तविक व्यय	अधिकता/ बचत	आवंटित बजट	वास्तविक व्यय	अधिकता/ बचत	आवंटित बजट	वास्तविक व्यय	अधिकता/ बचत
1	3	4	5	7	8		11	12	13
मरे	29	30.82	1.82	38.4	39.7	1.3	68.28	67.86	-0.42
पूरे	126.69	119.27	-7.42	113.3	99.61	-13.69	78.13	70.71	-7.42
पूमरे	41.91	35.31	-6.6	53.39	45.15	-8.24	48.39	44.89	-3.5
पूतरे	33.39	29.09	-4.3	35.94	36.92	0.98	47.7	44.53	-3.17
उरे	54.31	58.08	3.77	71.45	73.57	2.12	125.8	85.46	-40.34
उमरे	72.36	63.18	-9.18	74.97	62.33	-12.64	81.4	72.32	-9.08
उपूरे	14.15	13.87	-0.28	18.59	19.57	0.98	27.86	22.34	-5.52
उसीरे	67.23	64.82	-2.41	45	41.89	-3.11	52.62	44.71	-7.91
उपरे	18.94	22.57	3.63	28.38	30.12	1.74	35.05	35.58	0.53
दरे	69.81	73.14	3.33	68.12	70.25	2.13	74.83	69.87	-4.96
दमरे	86	88.34	2.34	97.12	96.51	-0.61	82.97	77.28	-5.69
दपूरे	57.85	59.33	1.48	45.72	47.26	1.54	56.71	53.23	-3.48
दपूमरे	65.8	60.76	-5.04	42.87	44.69	1.82	36.76	36.12	-0.64
दपरे	37.61	37.88	0.27	28.02	29.47	1.45	33.7	31.88	-1.82
परे	50.7	49.35	-1.35	49.84	47.64	-2.2	45.24	42.66	-2.58
पमरे	30.78	31.32	0.54	53.58	48.46	-5.12	59.88	54.65	-5.23
जोड़	856.53	837.13	-19.4	884.69	853.14	-31.55	955.32	854.09	-101.23

उपयुक्त तालिका में दिए गए डाटा के विश्लेषण से पता चलता है कि-

- पिछले तीन वर्षों के दौरान (2012-13 से 2014-15), भारतीय रेल ने यात्री सुविधाओं के लिए आवंटित निधियों का पूर्णत: उपयोग नहीं किया। 2012-13 में, ` 19.40 करोड़, 2013-14 में, ` 31.55 करोड़ तथा 2014-15 में, ` 101.23 करोड़ उपयोग नहीं हुआ।
- पॉच रेलवे (पूरे, पमरे, उमरे, उसीरे, परे) में, निधियों को सभी तीन वर्षों में पूर्णत: उपयोग नहीं किया गया। आवंटित बजट के विपरीत निधियों के 10 प्रतिशत से अधिक का उपयोग न किया जाना चार रेलवे (पूरे, पूमरे, उमरे तथा उसीरे) में देखा गया।
- 2012-13 में, आठ रेलवे (पूरे, पूमरे, पूतरे, उमरे, उपूरे, उसीरे, दपूमरे तथा परे) निधियों का उपयोग करने में सक्षम नहीं रहे, जबकि 2013-14 में सात रेलवे (पूर, पूमरे, उमरे, उमरे, उसीरे, दमरे, परे तथा पमरे) तथा 2014-15 में उपरे के अतिरिक्त कोई रेलवे आवंटित निधियों का उपयोग नहीं कर सके।

- नियमित आने-जाने वाली महिलाओं के लिए सुविधाएं/सुरक्षा के लिए अलग बजट प्रावधान किसी भी रेलवे द्वारा नहीं बनाए गए।

उपर्युक्त विश्लेषण स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि समीक्षा अवधि में, आवंटित बजट पूर्णत: उपयोग नहीं किया जा सका। यह रेलवे बोर्ड के कथन का भी खण्डन करता है (2002 की प्रतिवेदन सं. 9 पर उनका एटीएन देखें) जिसमें यह कहा गया था कि रेलवे बोर्ड को यात्री सुविधा कार्यों के लिए आवंटित निधियों को पूर्णत: उपयोग करने के लिए नियमित रूप से निर्देशित किया गया है। इसके अतिरिक्त, एक तरफ आवंटित निधि को पूर्ण रूप से उपयोग नही किया गया तथा दूसरी ओर कार्य निधि की कमी के कारण अधूरे पड़े थे। क्षेत्रीय रेलवे द्वारा आवंटित निधि के उपयोग न पाने से महत्वपूर्ण यात्री सुविधा कार्यो के समयोचित पूर्णता को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया, जैसा इस प्रतिवेदन के पैरा 2.1.7.10 में टिप्पणी की गई है।

2.1.7.2 यात्री सुविधाओं के लिए मुख्य योजना

यात्रा करने वाली जनता की अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए, भारतीय रेल ने स्टेशनों को सात श्रेणियों (ए1, ए, बी, सी, डी, ई तथा एफ) में वर्गीकृत किया। रेलवे बोर्ड ने (पत्र सं. 2012/एलएम(पीए)/3/5 दिनांक 11/09/2012 देखें) स्टेशनों के प्रत्येक वर्ग के लिए न्यूनतम मूलभूत यात्री सुविधाओं के प्रावधान के लिए एक मात्रात्मक पैमाना निर्धारित किया तथा स्टेशनों पर संचलित वास्तविक यात्री यातायात पर आधारित बताई गई सुविधाओं की वृद्धि के लिए मानक निर्धारित किए। इस वर्गीकरण को अगले पॉच वर्षों के लिए अपरिवर्तित रहना था जब तक अगली समीक्षा निश्चित नहीं हो जाती। एक स्टेशन पर प्रदान की जाने वाली निर्धारित सुविधाओं के संबंध में मुख्य योजना को बनाना अपेक्षित था।

न्यूनतम मूलभूत सुविधाओं (एमईए) की तथा प्रत्येक स्टेशनों पर प्रदान करने के लिए अपेक्षित वांछनीय सुविधाओं की आवश्यकता को सुनिश्चित करने के लिए एक सर्वेक्षण आयोजित करने के बाद, क्षेत्रीय रेलवे ने ये सुविधाएं प्रदान करने के लिए कार्य योजना बनाने के लिए एक मुख्य योजना तैयार की। एक वेब आधारित भारतीय रेल परियोजना संस्वीकृति तथा प्रबंधन (आईआरपीएसएम) माड्यूल प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे में प्रत्येक पर यात्री सुविधाओं के डाटाबेस को ग्रहण करने के लिए विद्यमान है। निर्धारित आवश्यकता पर आधारित यात्री सुविधाओं के लिए किसी संवर्धन/आशोधन को आईआरपीएसएम में अद्यतित किए जाने की आवश्यकता है।

मुख्य योजना तथा आईआरपीएसएम में डाटा के अनुरक्षण से संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों की समीक्षा से पता चलता है कि-

- उरे, दपूरे तथा पमरे ने यात्री सुविधाओं के लिए मुख्य योजना तैयार नहीं की थी।
- माल्दा डिवीजन (पूरे), विशाखापत्तनम एवं संबलपुर डिवीजनों (पतरे), रतलाम डिवीजन तथा बड़ोदरा डिवीजन (परे) ने रेलवे बोर्ड द्वारा बनाए गए प्रावधानों के अनुसार मुख्य योजना तैयार नही की थी।
- परे के अतिरिक्त सभी क्षेत्रीय रेलवे ने आईआरपीएसएम डाटा को अद्यतित किया था।
- भारतीय रेल कार्य नियम-पुस्तिका के अध्याय IV के अनुसार रेलवे स्टेशनों पर प्रदान की जाने वाली सुविधाओं के प्रावधान के लिए योजना इंजीनियरिंग विभाग द्वारा की जाएगी। परे की रतलाम डिवीजन पर उपलब्ध डाटा दर्शाता है कि यह कार्य इंजीनियरिंग एवं वाणिज्यिक विभाग के बीच अन्तर्विभागीय विवादों के कारण लंबित है।

2.1.7.3 न्यूनतम मूलभूत सुविधाओं (एमईए) के लिए प्रावधान

रेलवे बोर्ड के निर्देशों (सितम्बर 2012) के अनुसार, एमईए जैसे कि बुकिंग सुविधा, पीने का पानी, प्रतीक्षालय, बैठने का प्रबंध, प्लेटफार्म शेल्टर, उपयुक्त स्तर, फुट ओवर ब्रिज इत्यादि को स्टेशनों के सभी वर्गों पर प्रदान करना अपेक्षित है। इसके अतिरिक्त, ग्राहक सतुष्टि में सुधार के उद्देश्य से, वांछनीय सुविधाएं भी प्रदान की जाएं जो उपार्जन तथा स्टेशनों के संबंधित महत्व पर निर्भर करता है।

लेखापरीक्षा ने सभी क्षेत्रीय रेलवे पर स्टेशनों की संयुक्त निरीक्षण (अप्रैल 2015 से जून 2015 के बीच) के दौरान 436 चयनित स्टेशनों के विभिन्न श्रेणियों (ए1-44, ए-54, बी580, डी-104, ई-106 एवं एफ-48 स्टेशन) पर प्रदान की गई। एमईए से संबंधित स्थिति की जाँच की। एमईए की व्यवस्था में देखी गई कमियां अनुवर्ती पैराग्राफों में वर्णन की गई हैं।

(i) **पीने के पानी के नल**

इस सुविधा के महत्व को ध्यान में रखते हुए, रेल प्रशासन को सभी स्टेशनों पर पीने के पानी की उचित व्यवस्था सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

- विभिन्न श्रेणी के 436 चयनित स्टेशनों की समीक्षा में, लेखापरीक्षा ने देखा कि 81 स्टेशनों पर पीने के पानी के नल सितम्बर 2012 के रेलवे बोर्ड द्वारा इसके अनुदेशों में निर्धारित मानकों के अनुसार प्रदान नही किए गए थे।
- परे के इंदौर तथा नागदा में, यह देखा गया था कि पानी के नल बंद थे तथा बहुत खराब दिखाई दे रहे थे जैसा नीचे दिए गए चित्र में दर्शाया गया है।

नागदा ए श्रेणी स्टेशन (परे) पर खराब स्थिति में पानी का फव्वारा	इंदौर ए1 श्रेणी स्टेशन (परे) पर पानी के फव्वारे के पास एकत्रित पानी

- सामान्य तथा द्वितीय श्रेणी के यात्रियों को पानी देने के लिए उचित स्थानों पर पानी के नल ए श्रेणी के दो स्टेशनों (रूद्रपुर शहर-उपूरे, सहारनपुर-उरे); बी श्रेणी के छह स्टेशनों (केन्दुझर, गोरखनाथ-पूतरे, रामनाथपुरम-दरे, नरसिंहपुर और शिवपुरी-पमरे, हापा-परे; डी श्रेणी के 28 स्टेशन, ई श्रेणी के 39 स्टेशनों तथा एफ श्रेणी के 37 स्टेशनों पर प्रदान नही किए गए थे।

(ii) **प्लेटफॉर्म का स्तर**

सितम्बर 2012 के रेलवे बोर्ड निर्देशों में एमईए के अन्तर्गत विनिर्दिष्ट मानको के अनुसार, उच्च स्तर प्लेटफॉर्म ए1 तथा ए श्रेणी के स्टेशनों पर, मध्यम स्तर प्लेटफॉर्म बी और डी श्रेणी के स्टेशनों पर तथा ई और एफ श्रेणी के स्टेशनों पर रेल प्लेटफॉर्म उपलब्ध कराना अपेक्षित है। रेलवे बोर्ड ने इसके अगस्त 2006 के निर्देशों को भी दोहराया (सितम्बर 2012) कि उच्च स्तरीय श्रेणी पर ध्यान दिए बिना एमईएमयू/डीईएमयू ट्रेनों का प्रचालन करने वाले स्टेशनों पर प्रबंध करना था।

लेखापरीक्षा समीक्षा से पता चला कि:

- उच्च स्तर प्लेटफॉर्म का ए श्रेणी के कोल्हापुर (मरे) पर प्रबंध नही किया गया।

- मध्यम स्तर प्लेटफॉर्म का डी श्रेणी के तीन स्टेशनों यथा देशनोक (उपरे), राजीम (दपूमरे) तथा दकानिया तालव (पमरे) पर प्रबंध नही किया गया।
- उच्च स्तर प्लेटफॉर्म का क्षेत्रीय रेलवे भर में किसी भी चयनित स्टेशनों पर एमईएमयू/डीईएमयू ट्रेनों से काम करने वाले स्टेशनों के बी, डी, ई और एफ श्रेणी पर प्रबंध नहीं किया गया।

अतुल ई श्रेणी स्टेशन (परे) पर ईएमयू स्टेशन से चढने/उतरने समय यात्रियों को होने वाली असुविधा

उपर्युक्त निष्कर्षों से यह स्पष्ट है कि आरबी द्वारा निर्दिष्ट प्लेटफार्म के उपयुक्त स्तर का प्रबंधन न होने के कारण ऐसे स्टेशनो पर यात्रियों को ट्रेन से चढने उतरने में समस्या आ रही थी। यह यात्रियों की सुरक्षा से भी समझौता था।

(iii) **उपरिगामी पुल (एफओबीज)**

उपरिगामी पुल (एफओबी) एक महत्वपूर्ण यात्री सुविधा तथा यात्री सुरक्षा का मद है, जिसे यात्रियों के स्टेशन के बाहर से आने तथा एक प्लेटफॉर्म से दूसरे प्लेटफॉर्म तक जाने की गतिविधि को सुगम बनाने के लिए प्रदान किया जाता है। एफओबीज यात्रियों द्वारा रेलवे ट्रैक पर अनधिकार प्रवेश को रोकते हुए सुरक्षा सुनिश्चित करते है। छह मीटर चौड़ाई के एफओबी का ए1 तथा ए श्रेणी के स्टेशनों पर प्रबंध करना अपेक्षित था, जबकि इनका दोहरीकरण/गेज परिवर्तन के दौरान बी तथा डी श्रेणी के सभी स्टेशनों प्रबंध करना अपेक्षित था, जहॉं कहीं भी ये उपलब्ध नहीं थे।

चयनित स्टेशनों के अभिलेखों की लेखापरीक्षा समीक्षा से पता चला कि

- निर्धारित आकार के कवर किए गए एफओबीज ए1 श्रेणी के 18 स्टेशनों तथा ए श्रेणी के छह स्टेशनों (मरे-लोनावला, साईनगर शिरडी; उमरे-बांदा, अलीगढ, इटावा, आगरा फोर्ट) पर प्रदान नही किए गए थे।
- एफओबीज बी श्रेणी के 10 स्टेशनों (मरे-5 तथा पूर, उरे, उमरे, उपूरे तथा उसीरे प्रत्येक में 1) तथा डी श्रेणी के 32 स्टेशनों (मरे-7, पूमरे-2, उरे-1, उमरे-5, उपरे-3, उपूरे-4, उसीरे54, दपूमरे-1, दपरे-4 तथा परे-1) पर प्रदान नही किए गए थे।

(iv) **प्लेटफॉर्म शेल्टर**

एमईए में विनिर्दिष्ट प्रतिमानको में, रेलवे बोर्ड अनुबंध करता है कि प्लेटफॉर्म में शेल्टर के लिए प्रदान किया गया क्षेत्र ए1 स्टेशनों में 500 वर्ग मी., ए स्टेशनों में 400 वर्ग मी. बी स्टेशनों में 200 वर्ग मी. तथा डी स्टेशनों में 50 मी. था। छायादार पेड एफ श्रेणी स्टेशनों पर प्रदान किए जाने थे।

लेखापरीक्षा ने क्षेत्रीय रेलवे में चयनित स्टेशनों में स्थिति की जॉच की तथा पाया कि-

- ए श्रेणी के दो स्टेशनों (पारसनाथ-पूमरे और राऊरकेला-दपूरे); बी श्रेणी के पाँच स्टेशनों (मरे के मेथारन, देवलाली, पंढरपुर तथा सांगली और उरे का रायवाला) डी श्रेणी के 12 स्टेशनों (मरे-4, दपूरे-4 तथा पूमरे, उरे, उपरे तथा परे में प्रत्येक में एक) पर प्लेटफॉर्म शेल्टर प्रदान नही किया गया।
- तीन ए1 श्रेणी स्टेशनों (नासिक रोड-मरे, धनबाद-पूमरे तथा लखनऊ-उरे) तथा तीन एक श्रेणी स्टेशनों (मरे के लोनावला एवं साई नगर शिरणी, उपूरे का रूद्रपुर शहर) पर, प्लेटफॉर्म शेल्टर का क्षेत्र सितम्बर 2012 के रेलवे बोर्ड के अनुदेशों में उल्लिखित प्रतिमानकों के अनुसार प्रदान नहीं किया गया।
- 8 बी वर्ग स्टेशनों(मरे-2, पूतरे-1, उरे-4, दपूरे-1), 8 डी वर्ग स्टेशनों (मरे-2, दपूरे-2, उरे-1, दपरे-1, दपूमरे-1) में तथा ई वर्ग के 40 स्टेशनों (मरे-7, पूरे-2, पूमरे-1, उरे-1, उमरे-1, उपूरे-1, उसीरे-2, उपरे-5, दपूमरे-4, दपूरे-7, दपरे-2, परे-4, पमरे-3) में प्लेटफॉर्म शेल्टर विनिर्दिष्ट मानकों के अनुसार प्रदान नहीं किए गए।
- प्लेटफॉर्म पर छायादार पेड एफ श्रेणी के 11 स्टेशनों पर रोपे हुए नहीं पाए गए थे।

बोलपुर स्टेशन (बी श्रेणी) पर प्लेटफॉर्म के अंत पर प्लेटफॉर्म शेल्टर प्रदान नहीं किए गए तथा प्लेटफॉर्म के अंत पर एफओबी प्रदान किए गए थे।

मुम्बई सेन्ट्रल ए1 स्टेशन (परे) पर प्लेटफॉर्म के अंत पर प्लेटफॉर्म शेल्टर प्रदान नहीं किए गए जहाँ सामान्य के साथ-साथ अन्य महत्वपूर्ण मेल/ एक्सप्रैस ट्रेन के कोच रूकते है।

(v) **अन्य सुविधाएं**

स्टेशनों पर प्रदान की जाने वाली अन्य एमईए में देखी गई कमियां निम्नलिखित तालिका में वर्णित है:

तालिका 2.3

यात्री सुविधाएं	**स्टेशनों का श्रेणी जहाँ पर सुविधाएं प्रदान करनी है**	**स्टेशनों पर देखी गई कमियां**	**शामिल रेलवे**
प्रतीक्षालय	ए1, ए, बी, डी, ई	निर्धारित क्षेत्रका प्रतीक्षालय 39 स्टेशनों पर प्रदान नहीं किया गया था	ए1-2 (उपूरे तथा दपरे प्रत्येक में एक); ए-7 (मरे, दरे प्रत्येक पर दो तथा पूतरे, उपरे, पमरे प्रत्येक में एक); बी-10 (पूतरे, उरे प्रत्येक में दो तथा मरे, दरे, दमरे, मपूमरे, दपरे, परे प्रत्येक में एक); डी-10 (परे में चार, मरे में दो तथा पतरे, उपूरे, दरे, रपरे प्रत्येक मं एक), ई-7 (मरे-2, पूरे-1, उमरे-1, दरे-2 तथा परे-1)
शौचालय का प्रबंध	ए1, ए, बी, डी, ई	14 स्टेशन	ए-1 (दरे); बी-2 (दरे-2); डी-8 (परे-1, उपरे-1 दरे-2, पूमरे-3, परे-1); ई-3 (दरे-2, परे-1)
वाटर कूलर	ए1, ए, बी, डी	डी वर्ग के 13 स्टेशन	पूरे-4, पूतरे-2, उरे-1, उपरे-2, उसीरे-3 दपरे-1

रोशनी के प्रबंध	सभी वर्ग	03 स्टेशन	पूमरे-बी श्रेणी का साकरी; उपूरे-डी श्रेणी के पालीकलां तथा नेपालगंज
जन समाधान प्रणाली	ए1, ए तथा बी	बी श्रेणी के 3 स्टेशन	मरे-देवलाली, उरे-रायवाला, उपूरे-हल्दवानी
मानक चेतावनी संकेतक	ए1 , ए तथा बी	29 स्टेशन	ए1-1 (धनबाद-दपूरे); ए-4 (मरे, उपरे, उमरे और दपरे प्रत्येक में एक); बी-24 (मरे-2, परे-1, पूमरे-1, पूतरे-2, उरे-2, उमरे-3, उपूरे-1 उपरे-1 उसीरे-1, दरे-4, दपूमरे-1, परे-2, पमरे-3)
इलैक्ट्रानिक ट्रेन इंडिकेटर बोर्ड	ए1 और ए	ए श्रेणी के 2 स्टेशन यात्री सर्वेक्षण के दौरान, 44 प्रतिशत यात्रियों ने इंडिकेटर बोर्ड स्थिति पर असंतुष्टि व्यक्त की	लोनावला (मरे) तथा अश (पूमरे)

उपयुक्त निष्कर्ष दर्शाते है कि क्षेत्रीय रेल प्रशासन न्यूनतम यात्री सुविधाएं भी प्रदान करने में सक्षम नहीं थे जो सितम्बर 2012 के रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के अनुसार सभी स्टेशनों पर प्रदान की जानी चाहिए थी। जैसा ऊपर दर्शाया गया है, स्टेशनों पर इन सुविधाओं का अभाव के कारण यात्रियों की सुरक्षा तथा सहूलियत को जोखिम में डाला गया।

2.1.7.4 वांछनीय सुविधाओं का प्रबंध

रेलवे बोर्ड ने (सितम्बर 2012) स्टेशनों पर वांछनीय सुविधाओं के प्रबंध के लिए निर्देश जारी किए थे। इनमें विश्राम गृह, प्रतीक्षालय, अमानती सामान घर, जन समाधान प्रणाली इत्यादि शामिल है, जिन्हे स्टेशन के श्रेणी, आवश्यकता तथा अनुपाती महत्ता पर निर्भर करते हुए प्रदान करना अपेक्षित है।

लेखापरीक्षा ने क्षेत्रीय रेलवे पर विभिन्न श्रेणी के 388 चयनित स्टेशनों पर प्रदान की गई वांछनीय आवश्यकताओं की स्थिति की जॉच की (ए1-44, ए-54 बी-80, डी-104 और ई-106 स्टेशन)। लेखापरीक्षा जांच का परिणाम निम्नलिखित है:

भुगतान और प्रयोग शौचालय

हालांकि प्लेटफॉर्म के अन्त पर और परिसंचारी क्षेत्र में भुगतान और प्रयोग शौचालयों का प्रबंध एक वांछनीय सुविधा है, रेलवे बोर्ड ने आदेश दिया (जून 2006) कि सभी ए1, ए, बी, डी तथा ई श्रेणी स्टेशनों पर शौचालय धीरे-धीरे भुगतान और प्रयोग शौचालय में परिवर्तित किए जाने चाहिए।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि यह सुविधा चयनित 388 स्टेशनों के 210 (54 प्रतिशत) स्टेशनों पर प्रदान नहीं की गई थी। इसमें ए श्रेणी के दिल्ली कैंट (उरे), पाली मारवाड़ (उपरे), रूद्रपुर सिटी, आजमगढ (मरे), उधागमंडलम, कंडलोर पोर्ट (दरे) तथा डोडाबालापुर (दपरे) के अतिरिक्त ई श्रेणी के सभी स्टेशन शामिल है।

( ) **मूलभूत माल तथा दवाओं के लिए स्टाल**

सितम्बर 2012 के रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के अनुसार, यह सुविधाए ए1, ए, बी तथा डी श्रेणी स्टेशनों पर प्रदान की जानी थी। समीक्षा अवधि से संबंधित 282 चयनित स्टेशनों के अभिलेखों के लेखापरीक्षा से पता चला कि-

- आवश्यक माल हेतु स्टाल ए1 (55 *प्रतिशत*) के 24 स्टेशनों, ए श्रेणी के (83 *प्रतिशत*) के 45 स्टेशनों, 'बी' श्रेणी (91 *प्रतिशत*) के 73 स्टेशनों और डी श्रेणी के (97 *प्रतिशत*) 101 स्टेशनों पर उपलब्ध नहीं कराये गये थे।
- दवाईयों के लिए स्टाल ए1 श्रेणी के 27 स्टेशनों (61 *प्रतिशत*), ए श्रेणी के 48 स्टेशनों (89 *प्रतिशित*), बी श्रेणी के 76 स्टेशनों (95 *प्रतिशत*) और डी श्रेणी के सभी चयनित स्टेशनों पर उपलब्ध नहीं कराये गये थे। .

अलग प्रवेश और बाहर जाने के गेट

रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलवे को परामर्श दिया (सितंबर 2012) कि स्टेशन प्रवेश द्वारों की भीड़ कम करने के लिए, स्टेशनों पर अलग प्रवेश/बाहर जाने के गेट उपलब्ध कराना हैं। अपनी श्रेणी से संबंधित स्टेशनों में सभी अप्राधिकृत प्रवेश द्वारों को बंद किया जाना चाहिए। इस संबंध में स्थिति की समीक्षा से पता चला कि:-

- ए1 और ए श्रेणी में भी, सभी स्टेशनों पर अलग प्रवेश और बाहर जाने के गेट उपलब्ध नहीं कराये गये थे। चयनित 44 ए1 श्रेणी स्टेशनों में से, आठ स्टेशनों (मरे के लोकमान्य तिलक टर्मिनस, नासिक रोड़ और नागपुर; पूरे के

सियालदाह; उपूरे के छपरा; दमरे के तिरूपति, दपूरे के खड़गपुर और दरे के इर्णाकुलम) पर यह सुविधा उपलब्ध नहीं थी। इसके अतिरिक्त, ए श्रेणी के 28 स्टेशनों पर (मरे-4, पूतरे-1, पूमरे-3, उमरे-2, पमरे-4, उसीरे-1, उरे-1, उपरे-2, दमरे-1, दपूमरे-1, दरे-3, दपरे-1, परे-3, पूमरे-1) पर अलग-अलग प्रवेश और बाहर जाने के गेट उपलब्ध नहीं थे। इसमें सरल और सुरक्षित प्रवेश/बाहर से यात्रियों को वंचित कर दिया और यात्रियों को यात्री जेब कटने और उत्पीड़न के जोखिमों से जुझते हैं। इसके कारण एक ही गेट से आने और जाने वाले यात्रियों की भीड़ के कारण गेट पर अनवरत टिकट जॉच भी बाधित होती है।

- अनाधिकृत प्रत्येक बिंदु 4 को बंद करने के आरबी के निर्देशों के बावजूद, लेखापरीक्षा ने ए1 श्रेणी के 21 स्टेशनों (मरे-3, पूतरे-1, पूमरे-1, पूर-1, उपूरे-3, पूसीरे-1, उरे-1, दमरे-1, दपूमरे-2, दरे-1, दपरे-2, पमरे-2, परे-2) और ए श्रेणी के 29 स्टेशनों (मरे-4, पूतरे-3, पूमरे-1, पूरे-1, उपूरे-4, उसीरे-2, उरे-2, दमरे-1, दपूमरे-2, दरे-3, दपूरे-1, पमरे-2, परे-2) पर अब भी अनाधिकृत प्रवेश द्वार पाये। रेलवे इन अनाधिकृत प्रवेश द्वारों को बंद करने में असफल रही जो इन स्टेशनों के यात्रियों की सुरक्षा से एक समझौता है।
- यात्री सर्वेक्षण के दौरान, पूरे, उमरे, दपूरे, दरे, दपरे, पमरे और परे के स्टेशनों पर अनुप्रयुक्त प्रवेश और बाहर जाने के गेट यात्रियों द्वारा बताये गये।

एसी वीआईपी/एग्ज्युटिव लाउंज फूड प्लाजा

किसी प्रभार में मूल्य संबंर्धित सेवाएं प्रदान करने के मद्देनजर, बजट भाषण 2012-13 में रेल मंत्री ने महत्वपूर्ण स्टेशन की सुविधाएं जैसे वाई-फाई, इंटरनेट, बुफे सेवाएं, धुलाई और परिवर्तन, यात्रियों के लिए पूर्व-प्रस्थान के लिए कंसीर्ज और पश्च-प्रस्थान के कंसीर्ज सेवाएं यात्रियों के लिए एसी एग्ज्युटिव लाऊंज बनाने की घोषणा की। इसके बाद आरबी (सितम्बर 2012) ने वांछनीय सुविधाओं के अंतर्गत ए1 श्रेणी स्टेशनों पर एसी वीआईपी लाऊंज/ एग्ज्युटिव लाऊंज प्रदान करने के लिए जोनल रेलवे को निर्देश दिये।

ए1 श्रेणी के 44 चयनित स्टेशनों पर में से, एसी वीआईपी/ एग्ज्युटिव लाऊंज केवल बैंगलोर शहर (एसडब्ल्यूआर) और टाटा नगर (एसईआर) स्टेशनों पर केवल लोगों के लिए प्रदान किये गये थे। लेखापरीक्षा ने इसके अतिरिक्त अवलोकन किया कि यद्यपि मरे, पूरे, इतरे, उरे, उसीरे, उपूरे, उपरे और दमरे में वीईपी

लाऊंज थे पर वे भुगतान आधार पर आम जनता के लिए उपलब्ध नहीं कराये गये थे।

रेल यात्री सेवक के साथ आधुनिक ट्राली

अपने सामान के साथ वरिष्ठ नागरिकों और महिला यात्रियों को रेल में बोर्डिंग और पंक्तिबंद होने में सहायता करने के लिए, आरबी ने एक वर्ष के लिए पायलट परियोजना के रूप में हावड़ा में रेल यात्री सेवक और सियालदाह स्टेशनों पर आधुनिक ट्राली को प्रदान करने के लिए पू.रे. को निर्देश दिये (दिसम्बर 2010)। इसके बाद, यह योजना अन्य छः स्टेशनों नई दिल्ली (उरे), मुम्बई सेंट्रल (परे), चेन्नै (दरे), अहमदाबाद (परे), बैंगलुरू (दपरे) और तिरूवंनतपुरम (दरे) आदि तक बढ़ाई गई।

लेखापरीक्षा की समीक्षा से पता चला कि यात्री सेवक वाली आधुनिक ट्राली नई दिल्ली (उरे), हावड़ा और सियालदाह (परे) स्टेशनों पर उपलब्ध कराये गये थे। यद्यपि, चेन्नै (दरे), बैंगलुरू (दपरे) और तिरूवनंतपुरम (दरे) स्टेशनों पर अभी भी सुविधा उपलब्ध की जानी थी। इसके अतिरिक्त, ट्राली उपलब्ध कराये जाने के बावजूद यात्री सेवक मुंबई सेंट्रल और अहमदाबाद (परे) पर उपलब्ध नहीं कराये गये थे। इसके कारण, इन स्टेशनों पर वरिष्ठ नागरिक द्वारा सामान सहित रेलगाड़ियों में चढ़ने और पंक्तिबद्ध होने में समस्याएं आ रही थी।

अन्य सूविधाएं

उपरोक्त के अतिरिक्त, लेखापरीक्षा के विभिन्न श्रेणियों के चयनित 388 स्टेशनों पर अन्य अपेक्षित सुविधाओं को प्रदान करने में समस्याएं पाई, जिनको नीचे तालिकाबद्ध किया गया:

तालिका 2.4

आवांछनीय सूविधाएं	स्टेशनों की श्रेणी जहां सुविधाएं प्रदान की जानी है	स्टेशनों में देखी गई कमियां	शामिल रेलवे
क्लॉक रूम	ए1, ए और बी	ए-7 स्टेशन बी-41 स्टेशन	दपूरे-3, उरे-2, पूमरे-1, पूतरे-1, मरे-2, पूरे-1, पूमरे-3, पूतरे-6, उरे-4 उपरे-3, उपूरे-5, उसीरे-3, दरे-3, दमरे-1, दपूमरे-4, दपूरे-1, दपरे-1, परे-1, पमरे-3
पूछताछ काऊंटर	ए1, ए और बी	ए-2 स्टेशन, बी-35 स्टेशन	दपूर-1, दरे-1, मरे-4, पूमरे-1, पूतरे-4 उरे-3, उमरे-1, उपूरे-1, पूसीरे-2, दरे-6, दमरे-1, दपरे-5, परे-3, दमरे-4
लोगों की शिकायतें दूर करने की प्रणाली	डी	11 स्टेशन	पूमरे-1, उपूरे-2, उपरे-2, उसीरे-1, दरे-1, परे-4

ऑटोमैटक टेलर मशीन (एटीएम)	ए1, ए और बी	388 में से 365 स्टेशनों में से 365 (94 *प्रतिशत* स्टेशन)	सभी रेलवे शामिल
ट्रेन कोच इंटीकेटर सिस्टम	ए1	2 स्टेशन	छपरा-उपूरे और चैन्नै सेंट्रल-दरें
ऑटोमैटिक वैंडिंग मशीन	ए1	31 स्टेशन	मरे*3, पूरे-2, पमरे-2, पूतरे-3, उरे-2, उमरे-3, उपरे-3, उपूरे-3, उसीरे-2, दमरे-1, दपूमरे-2, दपूरे-2, दपरे-2, परे-1
वाटर वेंडिंग मशीन	ए1 और ए	*44* चयनित ए1 में से 42 स्टेशनो में एवं सभी 54 चयनित ए स्टेशन.	सभी रेलवे शामिल

आरबी (सितम्बर 2012) द्वारा जारी किये गये विस्तृत निर्देशों में विनिर्दिष्ट अपेक्षित नियमों के अंतर्गत यात्री सुविधाओं के प्रावधान में कमियां आरबी निर्देशों को लागू करने में क्षेत्रीय रेल प्रशासन की ओर से अतिरिक्त दृष्टिकोण की कमी को दर्शाती है। इसके अतिरिक्त यह आरबी स्तर पर निगरानी और नियंत्रण प्रणाली की कमी को भी दर्शाता है। यह स्टेशनों पर यात्री सुविधा एवं सुरक्षा के साथ समझौता है।

2.1. . **विकलांग यात्रियों के लिए सुविधाएं**

आरबी निर्दिष्ट सितम्बर 2012 और जून 2013 के अपने निर्देशों में स्टेशनों में विकलांग यात्रियों के लिए सूविधाएं प्रदान की जानी अपेक्षित हैं। इन प्राथमिक सुविधाओं में रैंप, फिसलन रहित पैदल रास्ता, पीने के पानी के नल, विशेष टॉयलट आदि शामिल हैं। दीर्घावधि सुविधाओं में विशेष पार्किंग, आंतरिक-प्लेटफार्म ट्रांसफर सुविधा, इन्ग्रैण्ड प्लेटफार्म किनारे, चिकित्सा सहायता बूथ, विकलांग और वृद्ध यात्रियों के लिए एस्कलेटर/लिफ्ट और बैटरी से संचालित कारें शामिल हैं।

लेखापरीक्षा ने ए1(44) ए(59) और बी(80) श्रेणियों के 178 चयनित स्टेशनों पर विकलांग यात्रियों के लिए उपलब्ध सुविधाओं की समीक्षा की और पाया कि इन सुविधाओं में से अधिकतर उपलब्ध नहीं कराई गई थीं। कुछ मामले नीचे दर्शाये गये हैं:

व्हील चेयर ए1 ए और बी श्रेणी के सभी चयनित स्टेशनों पर व्हील चेयर उपलब्ध कराई गई थीं। यद्यपि मालीपुर स्टेशन (उरे) और दपरे के कंसेलिम स्टेशन पर उपलब्ध कराई गई व्हील चेयर पर जीर्ण-शीर्ण और अनुपयोग की अवस्था में थी।

माली पुर स्टेशन पर खराब व्हील चेयर	दपरे के कंसेलिम स्टेशन पर जीर्ण-शीर्ण अवस्था में व्हील चेयर

स्टैंटर्ड रैंप ए1 श्रेणी (48 *प्रतिशत*) के 21 स्टेशनों पर ए श्रेणी (81 *प्रतिशत*) के 44 स्टेशनों और बी श्रेणी (89 *प्रतिशत*) के 71 स्टेशनों पर स्टैंटर्ड रैंप नहीं थे।

विशेष टॉयलेट सात ए1 श्रेणी स्टेशनों (16 *प्रतिशत*) 15 ए श्रेणी स्टेशन (28 *प्रतिशत*) और 49 बी श्रेणी स्टेशनों (61 *प्रतिशत*) पर विकलांग यात्रियों के लिए विशष टॉयलेट उपलब्ध नहीं थे।

अलग टिकट खिड़की 10 ए1 श्रेणी स्टेशनों (23 *प्रतिशत*) 30 ए श्रेणी स्टेशनों (55 *प्रतिशत*) और 65बी श्रेणी स्टेशनों (81 *प्रतिशत*) पर विकलांग यात्रियों के लिए विशेष टिकट खिड़की उपलब्ध नहीं थी।

स्टेशन भवन के लिए पार्किंग से फिसलन रहित पैदल रास्ता आठ ए1 श्रेणी स्टेशनों (18 *प्रतिशत*), नौ ए श्रेणी स्टेशनों (17 *प्रतिशत*) और 30बी श्रेणी स्टेशनों (38 *प्रतिशत*) पर उपलब्ध नहीं कराया गया था।

उपरोक्त के मद्देनजर स्टेशनों पर विकलांग यात्रियों के लिए निश्चित की गई सुविधाओं के गैर-प्रावधान के कारण वे इस संबंध में आरबी द्वारा जारी किए गये विशेष निर्देशों के बावजूद वे स्टेशनों पर उनके प्रचालन के दौरान लगातार कठिनाईयों का सामना कर रहे हैं।

2.1. .6 आदर्श स्टेशनों का विकास

रेलवे बजट (2009-10) प्रस्तुत करते हुए, रेल मंत्री ने घोषित किया (जुलाई 2009) कि आदर्श स्टेशनों के रूप में चयनित स्टेशनों को विकसित किया जाएगा। जहां एक वर्ष के अंदर यात्री सुविधाओं के स्तर को अधिक बढ़ाने के मद्देनजर टिकटिंग, सर्कुलिटिंग क्षेत्र, चेतावनी संकेतक, आसान पहुँच और एग्जिट में सुधार किया जाएगा।

तदनुसार, आरबी ने आदर्श स्टेशनों के रूप में विकास के लिए पहचाने गये 1,052 स्टेशनों पर उपलब्ध कराये गये विनिर्दिष्ट सुविधाऐं दिनांक 13/08/2013 के परिपत्र सं. 2009/टीजी-IV/10पीए/आदर्श स्टेशन द्वारा आदर्श स्टेशन योजना पर समय-समय पर निर्देश जारी किये गये थे।

लेखापरीक्षा, ने पाया कि मार्च 2015 तक भारतीय रेल ने आदर्श स्टेशनों के रूप में 968 स्टेशनों को घोषित किया जहां यात्री सुविधाएं आदर्श स्टेशन की आवश्यकता के लिए अद्यतित की गई थी। आरबी ने केवल सुंदरीकरण को हटाकर उपयोगिता, आराम, सफाई और सुरक्षा पर भी ध्यान देने का परामर्श दिया। इनमें से 968 स्टेशन में से, लेखापरीक्षा ने विभिन्न श्रेणियों (ए1-6, ए-27, बी-18, डी-16 और ई-11) के 78 स्टेशनों की नमूना जांच की।

लेखापरीक्षा ने पाया कि सुविधाएं जैसे पे और यूज टॉयलट, हाई लेवल प्लेटफार्म, एफओबीज़ चेतावनी संकेतक आदि दिनांक अगस्त 2013 के परिपत्र में आरबी द्वारा विनिर्दिष्ट नियमों के अनुसार उपलब्ध नहीं कराई गई थी। चयनित स्टेशनों में से, 38 स्टेशनों पर पे एंड यूज टॉयलेट उपलब्ध कराये गये थे; चार स्टेशनों पर उच्च स्तर प्लेटफार्म उपलब्ध नहीं कराये गये थे; एफओबी सात स्टेशनों पर उपलब्ध नहीं कराये गये थे। **परिशिष्ट** में विस्तृत कमियां दर्शाई गई थी।

2.1. . विश्व स्तरीय स्टेशनों का विकास/स्टेशनों का आधुनिकीकरण

विश्व स्तरीय स्टेशनों में स्टेशनों के विकास के लिए, आरबी ने दिशा-निर्देश (नवंबर 2006) जारी किये और प्रारंभ में 19 स्टेशनों की पहचान की गई। इसके अतिरिक्त, आरबी ने विश्व स्तरीय स्टेशनों के विकास से जुड़ी विभिन्न गतिविधियों के प्रबंधन के बारे में क्षेत्रीय रेलवे को परामर्श देते हुए मास्टर परिपत्र जारी किया (मार्च 2009)। विश्व स्तरीय स्टेशनों के विकास के लिए पहचाने गये स्टेशनों की संख्या जून 2010 में 50 स्टेशनों तक बढ़ गई थी।

रेल मंत्री ने बजट भाषण (फरवरी 2011) में कहा कि विश्वस्तरीय स्टेशनों की अधिक लागत के कारण स्टेशनों का विकास करने में अधिक उन्नति नहीं हो पाई है। भारतीय रेल के आधुनिकीकरण पर विशेषज्ञ ग्रुप का गठन (सितम्बर 2011) किया गया, सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के अंतर्गत पांच वर्षों में ` 1.10 लाख करोड़ की लागत पर 100 बड़े स्टेशनों के आधुनिकीकरण की सिफारिश (फरवरी 2012) की। परिणामस्वरूप भारतीय रेल स्टेशन कार्पोरेशन लिमिटेड (आईआरएसडीसी) स्टेशनों के विकास/पुन: विकास ने पीपीपी मोड द्वारा यात्री

आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए सुविधाओं के अप-ग्रेड के लिए गठन किया गया (अप्रैल 2012)।

लेखापरीक्षा ने पाया कि यद्यपि क्षेत्रीय रेल प्रशासन ने जैसे समर्पित परियोजना दल का नामांकन, निरीक्षण रिपोर्ट की तैयारी, वास्तुविद और तकनीकी सलाहकार की नियुक्ति आदि की पहल की, विश्व स्तरीय स्टेशनों में चयनित 50 स्टेशनों को विकसित करने के लिए कार्रवाई नहीं की।

इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा आईआरएसडीसी के अभिलेखों की समीक्षा की और पाया कि आरंभ में पांच स्टेशन जैसे बिजवासन (उरे), हबीबगंज (पमरे), आंनद विहार (उरे), चंडीगढ़ (उरे) और शिवाजी नगर (मरे) आधुनिकीकरण के लिए पायलट परियोजना के रूप में आईआरएसडीसी को सुपुर्द किये गये। इसके बाद, अन्य तीन स्टेशनों, सूरत (परे), एसएएस नगर (मोहानी-उरे) और गांधी नगर (परे) आधुनिकीकरण हेतु आईएसडीसी को सुपुर्द किये गये। लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- सितम्बर 2012 से अक्टूबर 2014 की अवधि के दौरान ` 24.87 करोड़ की लागत छः स्टेशनों (चंडीगढ़, हबीबगंज, शिवाजीनगर, बिजवासन, आंनद विहार और सुरत) के लिए व्यवहारिकता अध्ययन करने के लिए एजेंसी/सलाहकार को सौंपे गये। जून 2013 से जनवरी 2016 के दौरान जिन व्यवहारिकता रिपोर्टों को पूरा किया जाना लक्षित था, वह किसी भी स्टेशन (जनवरी 2016) के संबंध में पूरी नहीं की गई थी।
- आईआरएसडीसी द्वारा तैयार व्यवहारिक रिपोर्ट के प्रस्तुतीकरण में विलंब के कारण मास्टर प्लान में लगातार संशोधन थे; रेलवे और स्थानीय प्रधिकारियों द्वारा मास्टर प्लान के अनुमोदन में विलंब थे।

यहां तक कि किसी चयनित स्टेशन के लिए व्यवहारिकता अध्ययन आईआरएसडीएस के गठन के तीन वर्ष से अधिक पास होने के बाद भी पूरा नहीं किया गया था।

2.1. . पर्यटन मंत्रालय (एमओटी) के साथ रेलवे स्टेशन का विकास

रेल मंत्रालय और एमओटी द्वारा जारी किये गये (अक्टूबर 2012) सयुक्त निर्देशों के अनुसार पर्यटक/तीर्थयात्री महत्व वाले स्टेशनों का विकास करने का निर्णय लिया गया। विकास की लागत इन दो मंत्रालयों द्वारा बराबर-बराबर बांटी जानी थी। आरबी ने एमओटी के साथ 10 क्षेत्रीय रेलवे में 24 स्टेशनों की पहचान की और प्रत्येक स्टेशन पर व्यक्तिगत कार्यों के लिए उचित विस्तृत अनुमान तैयार करने के लिए संबंधित क्षेत्रीय रेलवे को निर्देश दिये गये।

तालिका 2.5 सयुक्त विकास हेतु पहचाने गये स्टेशनों के नाम

क्षेत्रीय रेलवे	स्टेशनों का नाम
पूरे	बेलूर तारापीठ तारकेश्वर और फरफूरा शरीफ
उरे	अमृतसर हरीद्वार रायबरेली और वाराणसी
उसीरे	दुआर्स गुवाहटी और कामाख्या
दरे	मदुरै रामेश्वरम और तिरूवंतपुरम
दमरे	औरंगाबाद हैदराबाद नांदेड़ और तिरूपति
पूमरे	गया
पूतरे	पुरी
उमरे	आगरा
उपरे	अजमेर और जयपुर
दपरे	हास्पेट

एमओटी द्वारा दी गई सहमति के अनुसार विभिन्न श्रेणियों के अंतर्गत प्रत्येक स्टेशन के लिए कार्य की अनुमानित लागत ` 12 करोड़ (ए1 श्रेणी हेतु) ` 11 करोड़ (ए श्रेणी हेतु) ` 5 करोड़ (इ श्रेणी हेतु) आंकी गई थीं। प्रत्येक स्टेशन के लिए कार्य की लागत का 20 *प्रतिशत* की भिन्नता अनुमत हो सकती है बशर्ते कि दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट के रूप में अनुमानित लागत से कम कुल लागत से कम हो।

लेखापरीक्षा में पहचाने गये स्टेशनों और महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्ष पर निम्नलिखित पैराग्राफ के संयुक्त विकास की स्थिति की जोन वार चर्चा की गई है:

पूर्व रेलवे ` 42.50 लाख का परिव्यय उपलब्ध कराया गया और कार्य को 2012-13 के दौरान संस्वीकृति दी गई थी। यद्यपि, लेखापरीक्षा ने पाया कि पूरे में चार पहचाने गये स्टेशनों के संयुक्त विकास का कार्य अब भी आरंभिक चरण में है। यह भी देखा गया कि विकास कार्य हेतु, न तो पयर्टन मंत्रालय से निधियां प्राप्त हुई न ही पूरे प्रशासन ने 2013-14 और 2014-15 के निर्माणकार्य योजना के कार्य के बावजूद 2013-14 और 2014-15 के दौरान कोई व्यय किया।

उत्तर रेलवे: चार स्टेशन (अमृतसर हरीद्वार रायबरेली और वाराणसी) संयुक्त विकास के लिए पहचाने गये थे। यद्यपि न तो इन स्टेशनों पर चल रहे निर्माण कार्यों हेतु विस्तृत अनुमान तैयार किये गये न ही अक्टूबर 2012 से एमओआर द्वारा निधि आबंटन किये गये।

पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे: आरंभ में तीन स्टेशन जैसे कामाख्या दुआर्स और गुवाहटी वर्ष 2012-13 में संयुक्त विकास के लिए पहचाने गये। इसके बाद वर्ष 2014-15 नई जलपाईगुड़ी को दुआर्स स्टेशन से बदल दिया गया। लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि अक्टूबर 2012 से न तो निर्माण कार्य करने के लिए विस्तृत अनुमान लगाये गये न ही निधि आबंटन किया गया।

दक्षिण रेलवे: मदुरै रामेश्वरम और तिरूवनंतपुरत स्टेशनों के विकास कार्य को ` 33 करोड़ की लागत पर वर्ष 2012-13 के दौरान संस्वीकृत दी गई थी। ` 16.50 करोड़ के शेयर के प्रति एमओटी ने अब तक सभी तीन स्टेशनों के लिए केवल ` 4 करोड़ का निकासी की। तिरूवनंतपुरम स्टेशन के संबंध में जुलाई 2014 और दिसम्बर 2014 में तीन ठेके क्रमश: मार्च 2015 जनवरी और जून 2015 की पूर्णता तिथि के साथ सौंपे गये। यद्यपि आज तक लेखापरीक्षा ने केवल 2.32 *प्रतिशत* की प्रगति पाई। इसके अतिरिक्त मदुरै और रामेश्वरम स्टेशनों के लिए विस्तृत अनुमान दो वर्षों के बाद भी अब भी संस्वीकृत नहीं किये गये थे।

दक्षिण मध्य रेलवे: तिरूपति, हैदराबाद, नांदेड़ और औरंगाबाद के विकास कार्य ` 47.22 करोड़ की लागत पर वर्ष 2012-13 के दौरान संस्वीकृति दी गई थी। किसी भी मंत्रालय द्वारा निधियों की निकासी रिकॉर्ड में नहीं पाई गई। इसके अतिरिक्त दो वर्षों से अधिक की अवधि के बाद भी, इन चार स्टेशनों पर विकास निर्माणकार्यों के लिए विस्तृत अनुमानों को अभी भी संस्वीकृति मिलनी शेष है।

पूर्व मध्य रेवले: केवल ए1 श्रेणी के गया स्टेशन दोनों मंत्रालयों ने मिलकर अलग-अलग ` 5.50 करोड़ के साथ ` 11 करोड़ की अनुमानित लागत पर संयुक्त विकास के लिए पहचान की गई थी। यद्यपि, फरवरी 2015 तक कार्य की पूर्णता हेतु ` 6.60 करोड़ का अनुमान पूमरे प्रशासन ने तैयार किया, कार्य की भौतिक प्रगति सितम्बर 2015 तक केवल पांच *प्रतिशत* थी। इसके अतिरिक्त, एमओटी द्वारा निकासी की गई राशि का विवरण रिकॉर्ड में नहीं था।

पूर्व तट रेलवे: पुरी स्टेशन पर पर्यटन काम्पलैक्स का निर्माण सितम्बर 2014 में सौंपा गया जो कि जून 2015 तक पूरा किया जाना था। सामान अभियांत्रिकी निर्माणकार्य (` 11.54 करोड़), एसएटी वर्क्स (` 1.13 करोड़) और इलैक्ट्रिकल वर्क्स (` 0.29 करोड़) सहित ` 12.96 करोड़ की कुल लागत पर कार्य सौंपा गया। यद्यपि, कार्य अभी भी पूरा नहीं हुआ है (दिसम्बर 2015)। इसके अतिरिक्त, एमओआर और एमओटी के द्वारा 50:50 लागत भागीदारी आधार पर

परियोजना को लागू किया जाना है, एमओटी ने दिसम्बर 2015 के अंत तक परियोजना के लिए किसी निधि का निकासी नहीं किया।

उत्तर मध्य रेलवे: दिसम्बर 2015 तक पूर्णता हेतु ` 11 करोड़ की लागत पर 2012-13 में आगरा स्टेशन कार्य को संस्वीकृति प्रदान की। लेखापरीक्षा ने पाया कि कार्य में भौतिक प्रगति केवल 50 *प्रतिशत* थी जबकि सितम्बर 2015 तक वित्तीय प्रगति 38 *प्रतिशत* थी। ` 5.50 करोड़ के हिस्से के प्रति, केवल ` 2 करोड़ एमओटी से प्राप्त हुए थे।

उत्तर पश्चिम रेलवे: जयपुर और अजमेर स्टेशनों के संयुक्त विकास के लिए कार्य ` 22.45 (अजमेर के लिए ` 11.81 करोड़ और जयपुर के लिए ` 10.64 करोड़) की अनुमानित लागत पर वर्ष 2012-13 में स्वीकृति प्रदान की गई। जयपुर स्टेशन पर कार्य हेतु सितम्बर 2014 में एमओटी से ` 5.20 करोड़ की निधियों की प्राप्ति के बाद भी इस संबंध में कोई प्रगति मार्च 2015 तक लेखापरीक्षा द्वारा नहीं देखी गई थी।

दक्षिण पश्चिम रेलवे: अक्टूबर 2012 में संयुक्त विनिकास के लिए हास्पेट स्टेशन को पहचाना गया था। यद्यपि, विकास कार्य आरंभिक चरण में है क्योंकि आरबी को प्रस्तुत की गई (सितम्बर 2014) सामान्य प्रबंधन ड्राईंग्स (जीएडी) को अनुमोदन दिया जाना अभी भी (दिसम्बर 2015) प्रतीक्षित है।

उपरोक्त निष्कर्ष से यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि दपरे, उपूरे और उरे के स्टेशनों के लिए विकास निर्माणकार्यों के अनुमान को अंतिम रूप देने में विलंब; और पूमरे, उपरे, दरे और उमरे के स्टेशनों की धीमी प्रगति क्षेत्रीय रेल प्रशासन की ओर से परियोजना कार्यान्वयन में ढील दर्शाते हैं। परिणामस्वरूप, देश और विश्व के विभिन्न भागों से आने वाले पर्यटकों को अपेक्षित सुविधाएं देने के लिए पर्यटक महत्व के स्टेशनों का संयुक्त विकास नहीं किया जा सका। यह नकारात्मक रूप से देश की छवि को प्रभावित कर रहा है क्योंकि इन स्टेशनों पर बारंबार विदेशी पर्यटक आते हैं और अधिक पर्यटकों को बुलाने के लिए विकास आवश्यक है।

2.1. . **एमपीएलएडीएन, व्यक्ति विशेष, एनजीओ, न्यास, धर्मार्थ संगठन, कॉर्पोरेट आदि यात्री सुविधाएं**

आरबी के निर्देशों (अक्टूबर 2013 और नवम्बर 2014) के अनुसार, क्षेत्रीय रेलवे को विभिन्न यात्री सुविधाओं के लिए दिशा निर्देशों (सितम्बर 2012) के अनुरूपय

स्थानीय क्षेत्र विकास योजना (एमपीएलएडीएस) के सदस्य के अंतर्गत डिपोजिट शर्तों पर यात्री सुविधाएं लागू करनी थी। इसमें रेलवे स्टेशन से सहायक सड़कों के निर्माण, सर्कुलेटिंग क्षेत्र, यात्रियों के लिए अतिरिक्त शौचालय, प्लेटफार्म, एफओबी प्लेटफार्म शैलटर, पेयजल का प्रबंध, एस्केलेटर, स्टेशनों पर सोलर लाईट, सुदृढ़ रूप से स्थित प्रतीक्षा कुर्सियां/बैंच का प्रबंध, विकलांग व्यक्तियों (रैंप, अलग से शौचालय आदि) के लिए सुविधाएं शामिल हैं। आबी ने यह भी निदेश दिये कि एमपीएलएडीएस के अंतर्गत किये गये ऐसे कार्यों का उचित खाता क्षेत्रीय रेलवे द्वारा प्रबंधित करना आवश्यक था।

इसके अतिरिक्त, आरबी ने विस्तृत अभिस्वीकृति सहयोग देने के लिए पार्टी को अनुज्ञेय देते हुए एमओयू हस्ताक्षरित करने के बाद प्रायोजक पार्टी द्वारा निधियों के जमा करने के एक वर्ष के अंदर डिपोजिट शर्तों पर एमपीएलएडीएन, व्यक्ति विशेष, एनजीओ, न्यास, धर्मार्थ संगठन, कॉर्पोरेट आदि यात्री सुविधाएं के प्रावधानों के लिए दिशा-निर्देश जारी किये (सितम्बर 2014)।

उपरोक्त योजनाओं के अंतर्गत उपलब्ध कराई जाने वाले यात्री सुविधाओं पर लेखापरीक्षा अवलोकन इस प्रकार है:-

- यद्यपि आठ क्षेत्रीय रेलवे (पूरे, पूतरे, उमरे, उपूरे, दपरे, दरे, परे और पमरे) दिसम्बर 2014 से मार्च 2015 की अवधि के दौरान एमपीएलएडीएल द्वारा ` 5.72 करोड़ तक एमपी द्वारा निधियों का निकास किया गया या सहमति दी गई, सुविधाएं केवल पांच क्षेत्रीय रेलवे (पूरे, पतरे, दरे, दपरे और पमरे) के आंशिक रूप से उपलब्ध कार्य आरंभ किया गया था। अन्य तीन रेलवे में, संबंधित एमपीज़ द्वारा जमा कराई गई निधियों का उपयोग किया जा सकता था।
- यात्री सुविधाओं जैसे वाटर कुलर, डस्टबिन, व्हील चेयर, स्ट्रैचर, आरसीसी बैंच, एयर कंडीशनर, बैटरी कार आदि का उपूरे, उसीरे, उरे, मदरे, दपरे और पमरे को छोड़कर सभी क्षेत्रीय रेलवे पर चयनित स्टेशनों पर व्यक्ति विशेष/एनजीओ व्यास आदि द्वारा किया गया था। यद्यपि, ऐसी सृजित सुविधाओं का कोई डाटा आरबी के निदेशानुसार क्षेत्रीय रेलवे द्वारा अनुरक्षित नहीं किया गया था।

नीचे दिये गये विशेष मामलों में, लेखापरीक्षा ने उपरोक्त योजनाओं के अंतर्गत सुविधाऐं प्रदान करने में रेल प्रशासन की ओर से ढील देखी:

पूर्व रेलवे: इंडियन ऑयल कार्पोरेशन लिमि. (आईओसीएल) ने सियालदाह स्टेशन पर जल संयंत्र पर आधारित आरओ उपलब्ध कराने का प्रस्ताव (जनवरी 2015) किया। यद्यपि, इसे क्षेत्रीय रेलवे प्राधिकारियों द्वारा मामले की अनुपालना के कारण मूर्त रूप नहीं दिया जा सका।

पश्चिम रेलवे: परे के विभिन्न स्टेशनों पर 5,911 सीटों के प्रावधान हेतु वित्त मंत्रालय और आठ एमपी द्वारा एमपीएलएडीएस द्वारा ` 4.11 करोड़ की एक राशि की संस्वीकृति/निकासी (30 मार्च 2015) की गई। यद्यपि, दिसम्बर 2015 तक एमपीएलएडी योजना के अंतर्गत केवल 111 बैंच ही उपलब्ध कराये गये।

रतलाम स्टेशन के निमबहेरा स्टेशन पर वाटर कुलर के संस्थापन के लिए किसी व्यक्ति द्वारा दिये गये (फरवरी 2014) प्रस्ताव के मामले में, डोनर द्वारा पहले ही सब आवश्यक प्रभार जमा कराने के बावजूद भी सामान्य अभियांत्रिकी/विद्युत कार्यों की आवश्यकता के लिए एक वर्ष (मार्च 2015) से अधिक तक कार्य विलंबित हुआ। इसके कारण, यात्री इस सुविधा के लाभ से वंचित रहे।

उक्त से यह प्रमाणित होता है कि इन योजनाओं को प्राथमिक आधार पर किये जाने में रेल प्रशासन की ढीलाई के कारण प्रमुख रूप से नहीं किया गया। इसके अतिरिक्त कार्य को आरंभ नहीं किया जा सका और इसलिए योजना के अपेक्षित उद्देश्य प्राप्त नहीं किये जा सके।

2.1. .1 यात्री सुविधाओं से संबंधित कार्यों का निष्पादन

किसी स्टेशन पर यात्री सुविधाओं के विकास या यात्री सुविधाओं को अद्यतित करने के लिए आवश्यकता के निर्धारण के बाद, क्षेत्रीय रेलवे ने आरबी द्वारा निधियों के आधार पर कार्य के निष्पादन के लिए कार्यवाई आरंभ की।

लेखापरीक्षा ने विस्तृत जांच के लिए समीक्षा के अवधि के अंतर्गत भारतीय रेल में ` 2.5 करोड़ और इससे अधिक की लागत के 136 यात्री सुविधा निर्माणकार्यों (प्रगतिशील/पूर्ण) का चयन किया। लेखापरीक्षा 53 ठेको में ` 79.05 करोड़ तक की अधिक लागत पाई और 132 ठेकों में 192 महीनों का अधिक समय पाया जैसा कि नीचे विवरण दिये गये हैं-

- 30 ठेकों में, बढ़ी हुई लागत ` 0.50 करोड़ से अधिक थी; पांच ठेकों में, यह ` 0.25 करोड़ के बीच थी; और 18 मामलों में यह ` 0.25 करोड़ तक थी।

- चार ठेकों में बढ़ी हुई समयावधि पांच वर्षों से अधिक देखी गई; 66 ठेकों में यह दो और पांच वर्षों के बीच थी और 62 ठेकों में बढ़ी हुई समयावधि दो वर्षों तक थी।

बढ़ी हुई लागत और समयावधि के कारणों के लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि विलंब निम्नलिखित कारणों से थे:

- निधियों की अनुपलब्धता (मरे, पूरे, पूमरे, उरे, उसीरे, दरे, दमरे, दपरे और परे)
- स्पष्ट साईट की अनुपलब्धता (मरे, पूरे, पूतरे, उरे, उमरे, उपरे और दपूरे)
- ट्रैफिक ब्लाक की अनुपलब्धता (मरे, उमरे,उसीरे, दरे और दपूरे)
- सामान्य प्रबंधन ड्राईंग्स (जीएडी) के अनुमोदन मे विलंब/ड्राईंग का अंतिम रूप न दिया जाना डिजाइन में परिवर्तन या कार्य के क्षेत्र में परिवर्तन (मरे, पूरे, पूमरे, उमेर, उसीरे, दरे, दपरे और परे)
- निविदाकरण प्रक्रिया में प्रक्रियात्मक विलंब और तत्पश्चात् कार्य सौंपने में विलंब (पूरे, उपरे, दरे और पमरे)
- कार्य छोड़ने के कारण ठेके का निरस्तीकरण और पुन: अनुमान लगाना (पूरे)
- सामग्री, मजदूरी की अनुपलब्धता (पूमरे, उसीरे और दपूरे)
- ठेकेदारों द्वारा कार्य की धीमी प्रगति और रेलवे की ओर से बार-बार समय अवधि विस्तार (उरे, दरे, उमरे और परे)
- कार्य स्थल पर अप्राधिकृत अतिक्रमण (उसीरे)
- नये मदों को जोड़ना, स्थानीय सार्वजनिक बाधाएं, भारी वर्षा, राईट्स द्वारा निरीक्षण में विलंब आदि (उमरे)

यात्री सुविधा निर्माण कार्यों के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि आठ जेडआर[2] में 16 निर्माण कार्य पूरे नहीं किये जा सके या निधि बाधाओं के कारण काफी विलंब के बाद पूरे किये गये थे। लेखापरीक्षा ने पाया कि-

- नौ निमार्णकार्य (मरे, पूमरे, उरे, उमरे, उसीरे, दपरे, परे एक एक और पमरे में दो) निश्चित समयावधि में पूरे नहीं किये जा सके और बढ़ी हुई समयावधि पूर्णता की वास्तविक तिथि से 8 से 72 महीनों के बीच थी।
- सात निर्माण कार्य (मरे, पूमरे में एक-एक और पूमरे, दपरे में दो-दो) देर से पूरे किये गये और बढ़ी हुई समयावधि 9 से 51 महीनों के बीच थी।

---

[2] मरे-2, पूमरे-2, उरे-1, उमरे-3, उसीरे-2, दपरे-3, परे-1, पमरे-2

यह प्रमाणित है कि यद्यपि एक ओर रेलवे यात्री सुविधा कार्यों (जैसे कि पूर्व 2.1.7.1 पैरा ग्राफ में टिप्पणी की गई है) के निष्पादन के लिए आबंटित निधियों का उपयोग नहीं किया गया, दूसरी ओर, यात्री सुविधाओं से संबंधित कार्य, जैसा कि ऊपर टिप्पणी की गई है, निधि बाधाओं के कारण पूरा नहीं किया जा सका या विलंबित हो गया। जेडआर को प्रभावी और कुशल निगरानी तंत्र द्वारा आबंटित निधि के उचित उपयोग को सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

समीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने जेडआर में यात्री सुविधा कार्यों के निष्पादन में महत्वपूर्ण कमियों वाले कुछ महत्वपूर्ण मामले देखे जिस पर बाद के पैराग्राफ में चर्चा की गई है।

दक्षिण पश्चिम रेलवे:- हुबली स्टेशन पर नये स्टेशन भवन (चरण-I) के निर्माण के कार्य और प्लेटफार्म को कवर करने के लिए निर्माण तथा सर्कूलेटिंग क्षेत्र (चरण-II) का विकास क्रमश: 2007-08 में ₹ 11.27 करोड़ की अनुमानित लागत पर दो चरणो में संस्वीकृत किया गया। चरण-II की संभावित लागत 2012-13 में ₹ 11.27 करोड़ से ₹ 13.96 तक संशोधित की गई।

लेखापरीक्षा ने देखा कि सितम्बर 2010 तक की पूर्णता तिथि सहित चरण-I के अंतर्गत सौंपे गये (सितम्बर 2009)। ठेके वास्तव में 31 महीनों के विलम्ब के साथ पूरे किये गये (अप्रैल 2013) इसी प्रकार जुलाई 2012 की पूर्णता तिथि वाले सौंपा गया (अप्रैल 2012) चरण-II के अंतर्गत एक अन्य ठेका नौ महीने के विलम्ब के बाद पूरा किया (अप्रैल 2013) बताया गया था। दपरे प्रशासन द्वारा बताये गये विलम्ब के कारण अनुमोदित ड्राईंग्स और डिजाइन की अनुपलब्धता कार्य के क्षेत्र में परिवर्तन और निधियों की कमी आदि थे। दोनों कार्यों पर कुल व्यय ₹ 7.39 करोड़ (संभावित लागत के संदर्भ में 89 *प्रतिशत*) की बढ़ी हुई लागत के कारण ₹ 21.35 करोड़ था।

दपरे में हुबली के स्टेशन भवन को रैंप से जोड़ने का अपूर्ण कार्य	दपरे में हुबली में स्टेशन भवन के सर्कूलेटिंग/ पार्किंग क्षेत्र से जोड़ने वाले रास्ते का अपूर्ण कार्य

इसके अतिरिक्त रिकॉर्डों के अनुसार सभी तरह से यह कार्य अपूर्ण बताया गया। यद्यपि संयुक्त निरीक्षण में लेखापरीक्षा ने पाया कि उक्त कार्य सभी तरह में अपूर्ण था जैसाकि उक्त फोटोग्राफ से ज्ञात होता है। इस प्रकार दपरे प्रशासन गलत रिकॉर्ड अनुरक्षित कर रहा था जिसका उत्तरदायित्व निर्धारित नहीं था। उक्त कार्य के पूरा न होने के कारण यात्रियों को और अधिक असुविधा का सामना करना पड़ता रहा है।

उत्तर पश्चिम रेलवे:

जयपुर स्टेशन पर चार एस्केलेटर की सुविधा का कार्य वर्ष 2012-13 में ` 3.75 करोड़ की संभावित लागत पर संस्वीवृत किया गया था। यद्यपि, संस्वीकृति के एक वर्ष से भी अधिक के बाद ठेका सौंपा गया (अप्रैल 2014) था। यद्यपि कार्य की पूर्णता तिथि सितम्बर 2014 तक निर्धारित की गई थी, परन्तु कार्य दिसम्बर 2015 तक भी पूरा नहीं किया जा सका था। लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि भौतिक प्रगति 68 *प्रतिशत* थी जबकि वित्तीय प्रगति केवल 60 *प्रतिशत* थी। यह दपरे प्रशासन की ओर से कार्य को समय पर सौंपे जाने को सुनिश्चित करने में ढील को दर्शाता है।

सिरसा स्टेशन पर 'द्वितीय उच्च स्तर प्लेटफार्म के निर्माण के लिए अगस्त 2014 तक पूर्णता तिथि सहित ` 3.80 करोड़ की लागत पर सौंपा गया था (दिसम्बर 2013)। 15 जनवरी 2016 तक चार समय विस्तार देने के बावजूद कार्य जनवरी 2016 तक पूरा नहीं किया जा सका। विलम्ब का कारण नये स्थान पर माल साइडिंग का शिफ्ट न करना था। स्पष्ट साईट की उपलब्धता के बाद ही ठेके को सौंपने के संबंध में आरबी के निदेशों के बावजूद विलम्ब उपरे की खराब योजना को दर्शाता है।

दक्षिण रेलवे:

मौजूदा निम्न स्तर स्टील/एसओबी के स्थान पर मदुरै जंक्शन पर पांच लैंडिग्स सहित पुल पर स्टील फुट (एफओबी) को निर्माण कार्य को ` 3.80 करोड़ की लागत पर 2012-13 के दौरान संस्वीकृति दी गई। यद्यपि ` 2.60 करोड़ की राशि का बजट अनुदान वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान उपलब्ध कराया गया था, कार्य को कार्यान्वित नहीं किया जा सका। इस प्रकार, दरे प्रशासन द्वारा अपनी संस्वीकृति के दो वर्षों के बाद कार्य के निष्पादन में विलम्ब से कार्य की संस्वीकृति के अपेक्षित उद्देश्य समाप्त हो गये।

दक्षिण मध्य रेलवे

` 8.53 करोड़ की संभावित लागत पर 2011-12 में 'गुटंकल मंडल में तिरूपति स्टेशन पर भूमि अधिग्रहण और आधारभूत संरचना का विकास, पार्किंग सुविधाओं के कार्य की संस्वीकृति दी गई। उक्त कार्य की संस्वीकृति हेतु तर्कसंगतता स्टेशन के बाहर अपर्याप्त पार्किंग स्थल और आम जनता की शिकायतें थी। राज्य सरकार प्राधिकारियों को राशि जमा करने में विलम्ब के कारण ` 19.70 करोड़ की भूमि की कीमत बढ़ गई जिसे तीन किस्तों में (अक्टूबर 2013, फरवरी 2014 और मार्च 2015) जमा कराया गया। यह मुख्यत: राज्य राजस्व प्राधिकारियों के समुचित सहयोग की कमी और प्रभावी पार्टी के न्यायिक मामलों के कारण था। भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया संस्वीकृति के 3 वर्षों के बाद भी पूरी नहीं की गई थी। इसके परिणामस्वरूप, लागत में वृद्धि हुई तिरूपति स्टेशन पर यात्रियों द्वारा झेली जा रही अपर्याप्त पार्किंग स्थान की समस्या को नहीं सुलझाया जा सका।

पश्चिम रेलवे

(i) "अहमदाबाद स्टेशन पर कोच वॉटरिंग सुविधाओं के संवर्धन" का कार्य ` 3 करोड़ की लागत पर 2008-09 में संस्वीकृत किया गया था जिसे कैमटेक प्रणाली[3] के अनुसार कार्य के निष्पादन के ढंग के समावेशन के कारण ` 3.87 करोड़ को संशोधित (जूलाई 2011) किया गया था। फरवरी 2014 तक पूर्णता के लिए अक्टूबर 2013 में कार्य सौंपा गया था। यद्यपि, ट्रैफिक ब्लॉक की अनुपलब्धता, सामग्री की अनुपलब्धता के कारण चार बार समय विस्तार के बावजूद भी दिसम्बर 2015 तक कार्य पूरा नहीं किया जा सका। इसके कारण यात्री कोचों में पानी के टैंको को अपर्याप्त रूप से भरा जाना जारी रहा जिसके कारण यात्रियों को असुविधा हुई।

(ii) 2007-08 में संस्वीकृत अहमदाबाद मंडल पर 'वत्वा स्टेशन पर एफओबी प्रदान करने' के कार्य को दिसम्बर 2010 में सौंपे गये ठेके हेतु विधि की कमी के कारण जून 2013 में आधे में ही रोक दिया गया था। इसके कारण यात्री अपना जीवन जोखिम में डालते हुए अप्राधिकृत ट्रैक पार करते रहे, जैसा कि नीचे दर्शाया गया है।

---

[3] अग्रिम अनुरक्षण तकनीकी हेतु कैंद्र

वत्वा स्टेशन (परे) पर अपूर्ण एफओबी और ट्रैक को पार करने के लिए मजबूर यात्री

इस प्रकार, यात्री सुविधाओं से संबंधित कार्यों को अपेक्षित प्राथमिकता नहीं दी गई क्योंकि काफी कार्य पूर्ण किये जाने थे या विलम्ब से पूरे किये गये थे जिसके परिणामस्वरूप यात्रियों को असुविधा हुई। यह स्पष्टत: समुचित सहयोग और प्रभावी निगरानी तंत्र की कमी दर्शाता है।

2.1. .11 स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं का अनुरक्षण

अपने परिपत्र (सितम्बर 2012) में आरबी ने किसी भी समय के उचित कार्य आदेश में सभी स्टेशनों पर उपलब्ध कराई गई सुविधाओं के अनुरक्षण के जेडआर को निदेश दिये। इस प्रकार, यह सुनिश्चित करना जेडआर प्रशासन का उत्तरदायित्व है कि स्टेशनों पर उपलब्ध कराई गई सुविधाएं क्रियाशील अवस्था में रहें। सविधाएं जैसे पे और यूज शौचालय, मोबाईल चार्जिंग बिंदुओं, कुलर्स/पंखे, लाईटिंग उपस्कर, एस्केलेटर/लिफ्ट, कोच संकेतक बोर्ड, लोगों के लिए घोषणा करने की प्रणाली, एयर कंडीशनर, वाटर कुलर्स और नल और प्रतीक्षालयों में उपलब्ध टीवी आदि के संचालन और अनुरक्षण का प्रबंध होना चाहिए।

जेडआर में स्टेशनों के संयुक्त निरीक्षण (अप्रैल 2015 से जून 2015) के दौरान, लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि विभिन्न सुविधाएं खराब हैं। संयुक्त निरीक्षण के दौरान लेखापरीक्षा द्वारा देखे गये मामले नीचे दर्शाये गये हैं:

- विजयवाड़ा स्टेशन (दमरे) पर 26/9/2014 से एस्केलेटर खराब है,
- तीन महीनों से 2 वर्षों के बीच से दो स्टेशन वापी (परे) और भिवंडी रोड़ (मरे) पर रेलगाड़ी डिब्बा संकेतक प्रणाली खराब है।

- इर्णाकुलम (दरे), खड़गपुर (दपूरे), बांदा और ऊरई (उमरे) नगड़ा (परे) और नौगाचिया (पूमरे) स्टेशनों पर इलैक्ट्रानिक रेलगाड़ी संकेतक बोर्ड दो महीनों से तीन वर्षों की अवधि से खराब है।
- टाटानगर और खड़गपुर (दपूरे) में संस्थापित स्वचालित टिकट वैंडिंग मशीनें (टीवीएम) क्रमश: दिसम्बर 2014 और 2012-13 से खराब हैं।
- यहां तक कि आधारभूत सुविधाएं जैसे वाटर कूलर्स इंदौर वापी और मेघनगर (परे), हुबली (दपरे), सीवाक्षी पोदानुर और मन्नारगुडी (दरे), हरपालपुर (उमरे), शंकरगढ़ (उमरे), रामगढ़ कैंट (दपूरे) और रानी बेन्नूर (दपरे) स्टेशनों पर दो महीने से पांच वर्षों की अवधि से खराब पाये गये थे।

यात्री सुविधाओं हेतु सृजित परिसंपत्तियों का अनुरक्षण और रक्षा सुनिश्चित करने में क्षेत्रीय रेलवे में सुदृढ़ निगरानी तंत्र के अभाव से ऐसी परिसंपत्तियों के बार-बार खराब होने के कारण यात्रियों को असुविधा का सामना करना पड़ा। इसके अतिरिक्त, परिसंपत्तियों के नियमित रूप से खराब होने के कारण उनके सृजन के अपेक्षित उद्देश्य समाप्त हो गये।

2.1. .12 **स्टेशनों/टर्मिनल पर सफाई**

स्टेशनों/टर्मिनल पर सफाई आरबी के वाणिज्यिक, सामान्य अभियांत्रिकी, चिकित्सा और यांत्रिकी विभागों का उत्तरदायित्व है। आरबी ने समय-समय पर स्टेशनों पर सफाई/सफाई की निगरानी हेतु विभिन्न निदेश जारी किये। आरबी ने निदेश दिये (जनवरी 2007) कि यांत्रिकी सफाई सभी ए और बी श्रेणी स्टेशनों पर उपलब्ध की जानी थी, विशेष स्वास्थ्य इसंपेक्टर ए1 श्रेणी स्टेशनों पर चौबीस घंटे उपलब्ध कराये जाने थे, उपयुक्त नकद पेशगी सफाई के लिए स्टेशन प्रबंधक/स्टेशन मास्टर को उपलब्ध कराई जानी थी, सभी ए।, ए बी श्रेणी के स्टेशनों पर कुड़ा बीनने का ठेका दिया जाएगा और रेलवे स्टेशन/टर्मिनल पर सफाई के स्तर में दृष्टव्य सुधार के लिए कार्रवाई की जानी थी।

2007 की रिपोर्ट सं.6 में, एटीएन में, आरबी ने कहा (दिसम्बर 2002) कि सभी क्षेत्रीय रेलवे स्टेशनों पर सफाई में सुधार के लिए यांत्रिकी सफाई ठेके सौंपे गये। इसके अतिरिक्त, रेलवे बोर्ड ने सफाई के मानक हेतु एक समान दिशा-निदेश तैयार करने का आश्वासन दिया। रेलवे बोर्ड ने यह भी निर्देश दिया (मई 2011) कि जहां सुबह के घंटों में अधिक अवधि के लिए गाड़ी रुक जाती है, वहां वाटर जेट प्रणाली के साथ वाशेबल एप्रन बनाए जाए ।

उपरोक्त के संदर्भ में, इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा चयनित स्टेशनों पर सफाई की स्थिति की जांच की, जिससे निम्नलिखित ज्ञात हुआ:

- यांत्रिकी सफाई एI, ए और और बी श्रेणी स्टेशनों पर आरंभ की जानी थी। यह अवलोकन किया कि यांत्रिकी सफाई एI श्रेणी के 44 स्टेशनों में से 10 (23 *प्रतिशत*), ए श्रेणी के 54 स्टेशनों में से 22 (41 *प्रतिशत*) और बी श्रेणी के 80 स्टेशनों में से 57 पर आरंभ किया जाना था।
- अपेक्षित सुविधा के रूप में जेट सफाई के साथ धुलाई योग्य सीसी एप्रन ए1, ए और बी श्रेणी स्टेशनों पर उपलब्ध कराये जाने थे। यद्यपि, यह सुविधा ए1 श्रेणी के नासिक रोड स्टेशन (मरे), ए श्रेणी के 17 स्टेशनों और बी श्रेणी (85 *प्रतिशत*) के 68 स्टेशनों पर उपलब्ध नहीं कराई गई थी। इसके अतिरिक्त, ए1 श्रेणी के मुंबई केंद्र (परे) में उपलब्ध कराई गई सीसी एप्रन काफी खराब अवस्था में थे जिसके कारण ट्रैक पर गंदगी का काफी संग्रहण हो गया।
- ए1, ए और बी श्रेणी स्टेशनों पर कुड़ा बीनने का ठेका कार्य आऊटसोर्स किया जाना था। यद्यपि, लेखापरीक्षा ने पाया कि ये गतिविधियाँ अभी भी ए1 श्रेणी के लोक मान्य तिलक टर्मिनल (मरे) और हैदराबाद (दमरे), ए श्रेणी के 11 स्टेशन और बी श्रेणी (36 *प्रतिशत*) के 26 स्टेशनों पर आऊटसोर्स नहीं की गई।

2.1. .1 संयुक्त निरीक्षण के दिन पर सफाई की स्थिति

ए1, ए, बी, डी, ई और एफ श्रेणी के चयनित स्टेशनों के संबंध में प्लेटफार्म पर सफाई की स्थिति, प्रतीक्षालय, सीसी एप्रन, एफओबी, संगम हॉल, छः फीट तक स्टेशन दीवारें, स्टेशनों की अप्रैल 2015 से जून 2015 के दौरान की गई संयुक्त निरीक्षण के दौरान जांच की गई:

तालिका 2.6

स्थान जहां पर सफाई जांच की गई	स्टेशनों की सं. जहां कमिया पाई गई	शामिल स्टेशन/रेलवे की श्रेणी
प्लेट फार्म	41 स्टेशन	ए1 (पूरे-2); ए (दपरे-1); बी (दरे-1); डी (पूरे-2, उरे-1, पूसीरे-2, दपरे-1, परे-2); ई (पूरे-2, उरे-1, उपूरे-1, पूसीरे-2, दरे-1, दपरे-3, परे-1, पमरे-1); और एफ (पूरे-1, पूतरे-1, उरे-1, उमरे-1, पमरे-1, पूसीरे-3, दरे-1, दपूमरे-1, दपूरे-1, दपरे-1, परे-2, पमरे-3)
प्रतीक्षालय	31 स्टेशन	बी (उमरे- 1, दपरे-2); डी (मरे-1, पूरे-1, पूसीरे-2, दपरे-3, परे-1); ई (मरे-1, पूरे-1, उरे-1, उपूरे-1, पूसीरे-2, दपरे-2, परे-1, पमरे-1) और एफ (पूतरे-1, पूसीरे-2,

		दरे-1, दपूमरे-1, दपूरे-1, दपरे-2, परे-2)
सीसी एप्रन	7 स्टेशन	ए1 (मरे-1, पूरे-1, दपरे-1); ए (उरे-1दपरे-1, परे-1); बी (दपरे-1)
फुट ओवर ब्रिज	29 स्टेशन	ए1 (पूरे-1); ए (दपरे-2, परे-1); बी (उपूरे-1, दरे-1); डी (मरे-1, पूसीरे-3, दरे-1, दपूरे-1, दपरे-1, परे-2); ई (पूरे-1, पूतरे-1, उरे-1, उमरे-1, उपूरे-1, पूसीरे-1, दपूरे-2, दपरे-2, परे-1); एफ (पूतरे-1, उमरे- 1, दरे-1)
संगम हॉल	34 स्टेशन	ए (उरे-1, पमरे-1, परे-1); बी (पूतरे-1, दपरे-1); डी (उरे-1, पमरे-1, पूसीरे-2, दपूरे-1, दपरे-2, परे-2); ई (मरे-1, उरे-1, उपूरे-1, पमरे-3, उरे-2, पूसीरे-2, दपूरे-1, परे-1, पमरे-1); एफ (पूतरे-1, उमरे-1, पमरे-1, दपूरे-2, दपूमरे-1, परे-1)
***6* फीट तक की दीवार वाले स्टेशन**	66 स्टेशन	ए1 (पूरे-1, दपूरे-1); ए (पूतरे-1, परे-1, पमरे-1); बी (मरे-1, पूतरे-2, उमरे-1, पूसीरे-2, दपूमरे-1, दरे-1, दपरे-2); डी (मरे-1, पूरे-1, पूतरे-2, उरे-1, पूसीरे-4, दपूरे-4, दपरे-5, परे-2); ई (पूतरे-3, उरे-2, उमरे-1, उपूरे-1, पूसीरे-3, दपूरे-1, दपरे-7, पमरे-2); एफ (पूतरे-2, उमरे-1, पमरे-1, दपूरे-1, दपूमरे-1, दपरे-3, परे-2)

मुंबई के सैंट्रल (ए-1) स्टेशन (परे) की प्लेट फार्म लाईन की सफाई के लिए आऊट सोर्स प्रबंधन	बड़ोदरा ए-1 स्टेशन (परे) के पीएफ सं. 2 और 3 पर लाईन की खराब सफाई

ए श्रेणी (उरे) के सहारनपुर स्टेशन पर संगम में गंदगी का ढेर.

ए श्रेणी (पूरे) के कोलकात्ता स्टेशन पर सबवे/अंडरपास में वाटर लॉगिग

इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा ने देखा कि स्टेशन पर शौचालयों और यूरीनल में सफाई इस तथ्य के बाद भी मानदंड के अनुसार नहीं थी कि सफाई गतिविधियां नीचे फोटोग्राफ में दर्शाये जाने के अनुसार सभी स्तरों पर संबंधित अधिकारियों द्वारा निगरानी की कमी को देखते हुए विभाग या आऊटसोर्स एजेंसी द्वारा की जानी थी:

सफाई हेतु मेघनगर स्टेशन विभागीय प्रबंधन का प्लेटफार्म

सफाई हेतु देरोल स्टेशन पर विभागीय प्रबंधन के अंतर्गत शौचालय

40 स्टेशनों पर सफाई के प्रबंधन के संबंध में चयनित स्टेशनों पर यात्री सर्वेक्षण के दौरान 40 *प्रतिशत* यात्रियों ने स्टेशनों के शौचालयों की सफाई और स्थिति से अपना असंतोष प्रदर्शित किया। पूरे, पूतरे, उमरे, उसीरे और परे में, यह असंतोष

50 *प्रतिशत* से अधिक था। इसके अतिरिक्त, 51 *प्रतिशत* यात्री स्टेशन परिसरों की सफाई के दौरान कीटाणुनाशक की गुणवत्ता और मात्रा से संतुष्ट नहीं थे।

2.1. .1 यात्रियों की सुरक्षा और रक्षा

चौकसी के साथ यात्रियों की और उनके सामान की बहु-जांच सुनिश्चित कर सुरक्षा बढ़ाने के मद्देनजर बजट भाषण (फरवरी 2007) में रेल मंत्री ने संवेदनशील स्टेशनों पर एकीकृत सुरक्षा प्रणाली (आईएसएस) को अपनाने की घोषणा की। भारतीय रेल में पहचाने गये अतिसंवेदनशील स्टेशनों पर पूर्ण सुरक्षा योजना के रूप में मुंबई में 2006 के श्रृंखलाबद्ध बम धमाकों के बाद इसकी संकल्पना की गई थी। इसी प्रकार आरबी ने भारतीय रेल में 202 स्टेशनों पर आईएसएस के संस्थापन के लिए दिशा-निर्देश और तकनीकी विशेषताओं को बताये हुए निर्देश जारी (सितम्बर 2008) किये। आईएसएस ने ए1 ए और सी श्रेणी के स्टेशनों पर उपलब्ध कराई जाने वाली सीसीटीवी का एकीकृत पैकेज सामान स्कैनर डोर फ्रेम मैटल डिटेक्टर (डीएफएमडी) हैंडल्ड मैटल डिटैक्टर अंडर व्हीकल स्कैनर आदि की संकल्पना की।

यह अवलोकन किया गया कि ए श्रेणी स्टेशनों की अपेक्षा ए1 स्टेशनों पर सुरक्षा विशिष्ट अधिकार क्षेत्र वाले स्टेशनों पर उपलब्ध मैन्ड आऊटपोस्ट/चौकियों द्वारा की गई है। इसके अतिरिक्त माननीय रेल मंत्री ने सभी महत्वपूर्ण स्टेशनों पर सुरक्षा के लिए सीसीटीवी के संस्थापन की ईच्छा जताई। इसी प्रकार उपयुक्त सुरक्षा कवरेज विशेषत: यात्री क्षेत्र में (प्लेटफार्म और संगम) प्रतीक्षालय टिकट काऊंटर पार्सल/बुकिंग एरियां पार्किंग लोट में प्रवेश) सुनिश्चित करने के लिए सीसीटीवी स्टेशनों पर संस्थापित किये जाने आवश्यक थे।

लेखापरीक्षा ने पाया कि जैसाकि विनिर्दिष्ट है, संपूर्ण आईएसएस ए1 श्रेणी स्टेशनों के 44 चयनित स्टेशनों में से 18 स्टेशन (39 *प्रतिशत*) और ए श्रेणी स्टेशनों के 54 चयनित स्टेशनों में से सात स्टेशनों (13 *प्रतिशत*) पर उपलब्ध नहीं कराया गया था। जैसाकि लेखापरीक्षा द्वारा देखा गया आईएसएस के कारकों के संस्थापनों में कमियों का विवरण नीचे दर्शाया गया है:

सीसीटीवी का संस्थापन और उपयोगिता

ए1 (44) और ए (54) के 98 चयनित स्टेशनों पर उपलब्ध सीसटीवी कैमरों की स्थिति और उनका उपयोगिता से पता चला कि:-

- सीसीटीवी कैमरा ए1 श्रेणी के धनबाद, गया (पूमरे) और छपरा (उपूरे) और ए श्रेणी (46 *प्रतिशत*) के 25 स्टेशन पर लगाये गये थे। इसके अतिरिक्त, विश्लेषणात्मक सॉफ्टवेयर सुविधा ए1 श्रेणी के 13 स्टेशनों पर और ए श्रेणी के 10 स्टेशनों पर सीसीटीवी कैमरों के साथ उपलब्ध नहीं कराई गई थी, परिणामस्वरूप सीसीटीवी कैमरा कुशल और प्रभावी जांच और चेतावनी प्रणाली के रूप में प्रयोग नहीं किये जा सकते हैं।
- ए1 श्रेणी के 15 चयनित स्टेशनों के 45 प्लेटफार्म और ए श्रेणी के 35 चयनित स्टेशनों के 103 प्लेटफार्म पर सीसीटीवी कैमरे संस्थापित नहीं किये गये थे जो इस संदर्भ में आदेशों के आंशिक कार्यान्वयन को दर्शाते है।
- 10 क्षेत्रीय रेलवे (पूमरे, मरे, पूतरे, उरे, उमरे, उपरे, उपूरे, दपरे, परे और पमरे) के 129 स्टेशनों पर स्टेशनों के विनिर्दिष्ट स्थानों पर संस्थापित नहीं किये गये थे जिससे संस्थापन का उद्देश्य समाप्त हो गया।

एक्स-रे बैगेजन स्कैनर की उपलब्धता और उपयोगिता

चयनित स्टेशनों पर एक्स-रे बैगेजन स्कैनर के होने की जांच से पता चला कि:

- एक्स-रे बैगेजन स्कैनर ए1 श्रेणी के 22 स्टेशनों और ए श्रेणी के 49 स्टेशनों पर उपलब्ध नहीं थे।
- आऊटसोर्स एजेंसी द्वारा अनुरक्षण के अंतर्गत एक्स-रे बैगेजन स्कैनर ए1 श्रेणी के सियालदाह (पूरे) और हैदराबाद (दमरे) पर काफी लम्बे समय से क्रियाशील अवस्था में नहीं थे।
- एक से अधिक अनाधिकृत प्रवेश बिंदू होने के बावजूद, भुवनेश्वर, कटक और विशाखापटनम स्टेशनों (पूतरे) में एक सामान स्कैनर उपलब्ध था, इन स्टेशनों पर सामान स्कैनर के संस्थापन का उद्देश्य समाप्त हो जाता है।

डोर फ्रेम मैटल डिटैक्टर (डीएफएमडी)

ए1, ए और बी श्रेणी के चयनित स्टेशनों पर डोर फ्रेम मैटल डिटैक्टर (डीएफएमडी) के होने की और उनकी उपयोग की लेखापरीक्षा से ज्ञात हुआ कि:

- डीएफएमडी ए1 श्रेणी के 11 स्टेशनों, एक श्रेणी के 34 स्टेशनों और बी श्रेणी के 72 स्टेशनों पर उपलब्ध नहीं कराये गये थे।
- 221 डीएफएमडी में से ए1, ए और बी श्रेणी के 98 (44 *प्रतिशत*) चयनित स्टेशनों पर क्रियारत नहीं थे।

- 221 डीएफएमडी में से ए1, ए और बी श्रेणी के 131 (59 *प्रतिशत*) चयनित स्टेशनों पर इन डीएफएमडी कोई चालककर्ता नहीं था जिससे उनके संस्थापन के उद्देश्य समाप्त हो गये।

सुरक्षा कारकों को संस्थापित करने में क्षेत्रीय रेल प्रशासन की ओर से और उनके नियमित प्रबंधन में विफलता के कारण यात्रियों और रेलवे परिसंप्तियों की रक्षा और सुरक्षा से समझौता किया गया।

2.1. .1 **रेलवे उपयोगकर्ता सलाहकार समितियां**

क्षेत्रीय रेलवे उपयोगकर्ता सलाहकार समितियां (जेडआरयूसीसी) और मंडलीय रेलवे उपयोगकर्ता सलाहकार समितियों (डीआरयूसीसी) ने क्रमश: क्षेत्र और मंडल स्तर पर रेलवे उपयोगकर्ताओं के प्रतिनिधित्व के लिए गठित की। इन समितियों द्वारा सुविधाओं के होने, रेलवे द्वारा उपलब्ध कराई गई सेवाओं और सुविधाओं में सुधार और सामान्य लोक हित या लोक सुविधा विषय या सेवाओं और सुविधाओं को प्रभावित करने वाले मामलों के साथ-साथ सलाह/प्रस्ताव दिया जाना अपेक्षित है। जेडआरयूसीसी और डीआरयूसीसी की बैठकें एक तिमाही में एक बार परंतु वर्ष में तीन से कम नहीं होनी चाहिए।

लेखापरीक्षा ने समीक्षा अवधि के दौरान क्षेत्रीय स्तर पर हुई जेडआरयूसीसी बैठकों के और प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे के चयनित मंडलों में डीआरयूसीसी की बैठकों के कार्यवृत की जांच की। लेखापरीक्षा से पता चला कि-

- जेडआरयूसीसी बैठकों में कमी सभी क्षेत्रीय रेलवे में देखी गई थी जबकि 2012-13 से 2014-15 के दौरान उसीरे में कोई भी बैठक नहीं हुई। जेडआरयूसीसी बैठकें 2014-15 के दौरान ही की गई थी। जेडआरयूसीसी के संबंध में समितियों के संगठन और अनुमोदन में विलम्ब के कारण 2014-15 के दौरान सभी क्षेत्रीय रेलवे में कमी पाई गई।

- एफओबी के होने, एस्केलेटर, अतिरिक्त प्लेटफार्म और प्रवेश बिन्दुओं में कमी, प्लेटफार्म की ऊँचाई को बढ़ाने, अच्छे वेंटिलेशन वाले महिला प्रतीक्षालय का प्रावधान, प्लेटफार्म का प्रावधान, पूछपाछ काऊंटर, बैठने की अधिक व्यवस्था, पेय जल सुविधा, शौचालय, प्रतीक्षालय, उपयुक्त प्रकाश व्यवस्था, ट्रेन के जाने के तुरंत बाद ट्रैक की सफाई, विकलांग यात्रियों के लिए सुविधाएं आदि के संबंध में मुख्यत: जेडआरयूसीसी/डीआरयूसीसी की बैठकों के दौरान सुझाव दिये गये।

- उपरोक्त के अतिरिक्त स्टेशनों पर प्लेटफार्म लंबाई के विस्तार, महिला यात्रियों हेतु अपर्याप्त सुरक्षा, प्रबंध, सफाई की कमी संबंधित मामले भी उठाये गये।

हापा (परे) में अपर्याप्त प्लेटफार्म लंबाई के कारण यात्रियों को होने वाली असुविधा	बिलीमोरा (परे) में अपर्याप्त प्लेटफार्म लंबाई के कारण यात्रियों को होने वाली असुविधा

- रिपोर्ट के अंतर्गत अवधि के दौरान हुई 16 जेडआरयूसीसी और 32 डीआरयूसीसी बैठकों में स्वीकृत 5,569 प्रस्तावों में से आठ क्षेत्रीय रेलवे (मरे, पूरे, पूमरे, पूतरे, उपरे, दमरे, दपूरे और दपरे) में केवल 2,075 (37 *प्रतिशत*) प्रस्ताव ही लागू किये गये। यह स्वीकृत सुझावों के धीमे निष्पादन को दर्शाता है। समिति के सदस्यों द्वारा स्वीकृत प्रस्तावों/सिफारिशों के कार्यान्वयन में प्रगति आठ क्षेत्रीय रेलवे (उरे, उमरे, उपूरे, उसीरे, दरे, दपूरमरे, परे, और पमरे) में नहीं थी।

जेडआरयूसीसी और डीआरयूसीसी की नियमित बैठकों में कमी और इन समितियों द्वारा दिये गये प्रस्तावों की अस्वीकृति के कारण स्टेशनों पर अपेक्षित यात्री सुविधाओं प्राप्त हुई या कमी रही जिससे यात्रियों को असुविधा रही। इसके अतिरिक्त, स्वीकृत प्रस्तावों के गैर-निष्पाद के कारण यात्रियों की रक्षा और सुरक्षा हेतु क्षेत्रीय और मंडल स्तर पर इन समितियों के गठन का उद्देश्य समाप्त हो जाता है।

2.1. निष्कर्ष

यात्री यातायात में लगातार वृद्धि को ध्यान में रखते हुए पर्याप्त सुविधाऐं यात्रियों की सुरक्षा और आराम हेतु स्टेशनों पर उपलब्ध कराई जानी अपेक्षित हैं। इसके अतिरिक्त, समय-समय पर इन सुविधाओं का अद्यतन और सृजित सुविधाओं का समुचित अनुरक्षण भी आवश्यक है।

समीक्षा किये गये स्टेशनों पर जैसे जल नल, प्लेटफार्म का स्तर, एफओबी, प्लेटफार्म शेल्टर, रेलगाड़ी संकेतक प्रणाली, शौचालय व्यवस्था आदि जैसी एमईए के होने में भी कई कमियां देखी गई, इसके अतिरिक्त, आरबी निदेशों (सितम्बर 2012) के विपरीत, अपेक्षित सुविधाओं की व्यवस्था जैसे पे एंड यूज़ शौचालय, अलग-अलग प्रवेश और इग्जिट द्वार, आवश्यक सामान और दवाईयों हेतु स्टाल की अपर्याप्तता देखी गई। स्टेशनों पर विकलांग यात्रियों के लिए प्रदान की गई सुविधायें अपर्याप्त/अनुपयुक्त पाई गई।

पीपीपी के माध्यम से स्टेशनों के आधुनिकीकरण की रेल मंत्रालय की पहल स्टेशनों के विकास/अद्यतन हेतु एक विशेष सत्त्व (आईआरएसडीसी) बनाने (अप्रैल 2012) के चार वर्षों के बाद भी शुरूआती चरण में था, यहां तक कि आज तक (जनवरी 2016) छः चयनित स्टेशनों पर आईआरडीएसए व्यवहार्यता अध्ययन तक नहीं पूरा किया जा सका था। यह नए सत्व के गठन के उद्देश्य को पराजित किया।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि यात्री सुख-सुविधा कार्यों में भी विलम्ब/अपूर्णता थी जिसके परिणामस्वरूप यात्रियों को वांछित लाभ नहीं मिल पाया। विलम्ब/अपूर्णता मुख्यत: निधियों की अनुपलब्धता स्पष्ट साइट एवं यातायात खण्डों की अनुपलब्धता और अनुमोदन एवं निविदाकरण प्रक्रिया में प्रक्रियागत विलम्ब के कारण था। लेखापरीक्षा द्वारा आवंटित निधियों का गैर-उपयोग भी देखा गया।

स्टेशनों पर सफाई भी दूसरा क्षेत्र था जो यात्रियों के लगातार असंतुष्टि का एक कारण था। यद्यपि पिछली लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में इस मुद्दे पर प्रकाश डाला गया था, इस संबंध में कोई स्पष्ट सुधार नहीं देखा गया। संयुक्त निरीक्षण के दौरान प्लेटफॉर्मों, प्रतीक्षालयों, सीसी एप्रंस, एफओबीज़, स्टेशन की दीवारों आदि पर गंदगी देखी गई।

स्टेशनों पर प्रदान की गई यात्री सुख-सुविधाओं का अनुपयुक्त एवं अपर्याप्त रख-रखाव रेलवे बोर्ड के साथ-साथ क्षेत्रीय स्तर पर भी उचित निगरानी एवं आंतरिक नियंत्रण तंत्र की कमी दर्शाती है।

2.1. सिफारिशें

- रेलवे को अपने निगरानी तंत्र में सुधार और उसे सुदृढ़ बनाने की आवश्यकता है ताकि स्टेशनों पर पर्याप्त सुविधायें प्रदान करते हुए यात्रियों को अधिकतम लाभ देने के लिए पीएच-53 के अंतर्गत यात्री सुविधाओं हेतु आवंटित निधि का पूर्णत: उपयोग किया जा सके।
- रेलवे बोर्ड को न्यूनतम आवश्यक सुविधाओं और वांछित सुविधाओं, जहां भी आवश्यक हों, की उचित व्यवस्था करनी चाहिए तथा नियमित रूप से इसकी पर्याप्त निगरानी करनी चाहिए। इसके अतिरिक्त, क्षेत्रीय स्तर के साथ-साथ रेलवे बोर्ड स्तर पर निगरानी तंत्र स्थापित करने की आवश्यकता है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि स्टेशनों पर प्रदान की गई सुविधायें न्यूनतम परिसंपत्ति विफलताओं के लिए पर्याप्त रूप से अनुरक्षित हैं।
- स्टेशनों पर सफाई एक मुद्दा है जिसे प्रत्यक्ष अंतर लाने हेतु रेल प्रशासन द्वारा प्राथमिकता पर देखा जाना चाहिए। रेलवे बोर्ड को स्टेशनों पर सफाई में सुधार की नियमित निगरानी भी करने की आवश्यकता है।
- स्टेशनों के आधुनिकीकरण की परियोजनाओं को शीघ्र पूर्ण करने हेतु प्राथमिकता दिया जाना चाहिए ताकि यात्रीजनों को अत्यधिक संतुष्टि प्रदान करने और जनसामान्य की धारणा में परिवर्तन का उद्देश्य पूरा हो सके।

2.2 दक्षिण, पूर्व, पूर्व तट, उत्तर पूर्व, उत्तर पूर्व सीमान्त, उत्तर, उत्तर पश्चिम, दक्षिण पूर्व मध्य, दक्षिण पश्चिम तथा पश्चिम रेलवे	:	***₹736.60 करोड़ मूल्य की उत्पादक सम्पत्तियों (कोच) का निष्क्रिय रहना तथा परिणामस्वरूप ₹80.61 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि***

क्षेत्रीय रेलों ने नई रेलें प्रारंभ करने के लिए एलएचबी प्रकार के 272 यात्री कोच प्राप्त किये (अगस्त 2012 से नवम्बर 2015) इनमें से, 150 कोचों को रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) से मंजूरी के अभाव में सेवा के लिए प्रारंभ नहीं किया गया तथा अभी तक निष्क्रिय पड़े रहे। 168 कोचों को विलम्ब से सेवा के लिए प्रारंभ किया गया था तथा 35 को सीआरएस से मंजूरी प्राप्त किये बिना ही प्रारभ किया गया था। केवल 20 कोच प्राप्ति के 30 दिनों के अन्दर प्रारंभ किये गए। कोचों का प्रयोग न करने/विलम्ब से करने के परिणामस्वरूप इन उत्पादक सम्पत्तियों पर निवेश की गई ₹736.60 करोड़ की निधि अवरूद्ध हो गई तथा ₹80.61 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि भी हुई।

रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 27 के अनुसार रेलवे के किसी खण्ड पर नये रोलिंग स्टॉक की शुरूआत के लिए, केन्द्रीय सरकार की पूर्वानुमति प्राप्त की जाएगी जिसके लिए केन्द्रीय सरकार रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) से एक रिपोर्ट प्राप्त करेगी। मई 2012 तथा अप्रैल 2013 को आयोजित मुख्य मैकेनिकल इन्जीनियरों के सम्मेलन में यह निर्णय लिया गया था किः

- संबंधित रेलवे (रोलिंग स्टॉक के नये डिजाईन वाली रेलों के प्रारंभ होने, से गुजरने तथ समाप्त होने वाले रेलवे) एक समयबद्ध तरीके से योजना बनाएगें तथा सीआरएस की संस्वीकृति प्राप्त करेंगे एवं ऐसे नये रोलिंग स्टॉक के अनुरक्षण तथा संचालन हेतु आवश्यक अवसंरचना संगठित करेगें।
- स्वामी रेलवे संबंधित रेलों के लिए प्रक्रिया में संयोजन करें।
- बजट में उद्घोषित रेलों की शुरूआत में विलम्ब से बचने के लिए सीआरएस संस्वीकृति की नियमित रूप से निगरानी की जानी चाहिए।

लेखापरीक्षा समीक्षा से पता चला कि 10 रेलवे[4] ने रेल डिब्बा कारखाना (आरसीएफ) कपूरथला तथा इन्टिग्रल कोच फैक्टरी (आईसीएफ) चेन्नै से नई रेलों

[4] पूसीरे (12), पूरे (62), उपूरे (87), दपूमरे (85), दरे (88), पूतरे (1), उरे (8), दपरे (7), परे (12) तथा उपरे (11)

में प्रारंभ करने के लिए नये प्रकार के 373 एलएचबी[5] कोच प्राप्त किये थे (अगस्त 2012 से नवम्बर 2015)। इन 373 एलएचबी कोच की लागत मूल्य `736.60 करोड़, जो नीचे दी गयी है-

तालिका 2.

कोच के प्रकार	कोच की सं.	मूल्य ₹. करोड़ में	कोच के कुल लागत जो निष्क्रिय पड़े रहे
एलडब्ल्यूआरआरएम	14	3.2	44.8
एलएस-3	107	1.9	203.3
एलडब्ल्यूएससीएन	194	1.75	339.5
एलडब्ल्यूएसीसी	29	2.5	72.5
एलडब्ल्यूएसीसीडब्ल्यू	19	2.5	47.5
एलडब्ल्यूसीबीएसी	5	3	15
एलडब्ल्यूसीज़ेडएसी	2	2.5	5
एलडब्ल्यूएफएसी	3	3	9
कुल			**6.6**

इन 373 कोच में से 107 कोच एलएस 3[6] प्रकार के, 19 कोच एलडब्ल्यूएसीसीडब्ल्यू[7] प्रकार के, 29 कोच एलडब्ल्यूएसीसीएन[8] प्रकार के, 14 कोच एलडब्ल्यू आरआरएम[9] प्रकार के, 194 कोच एलडब्ल्यूसीएन[10] प्रकार के तथा शेष 10 कोच अन्य प्रकार के थे। लेखापरीखा ने संबंधित रेलवेज में इन नये कोचो को सेवा के लिए प्रारंभ करने की स्थिति की जॉच की तथा देखा किः

- सीआरएस से अनिवार्य मंजूरी की अनुपलब्धता, कोचों के अनुरक्षण तथा संचालन के लिए आवश्यक अवसंरचना की अनुपलब्धता तथा अन्य कारणों के कारण 150 नये कोचों (उसीरे-13, उपूरे-32 दपूमरे-17 तथा दरे-88) को

[5] लिंक हाफमैन वुश (एलएचबी) कोच भारतीय रेल के वे यात्री कोच हैं जो जर्मनी के लिंक हाफमैन-बुश द्वारा विकसित किये गए हैं। ये कोच स्टेनलैस स्टील से बने हैं तथा आन्तरिक साजसज्जा एल्यूमिनियम की है जो उन्हें पारम्परिक रैकों की तुलना में हल्के बनाती है। ये 'एन्टी-टेलीस्कोपिक' माने जाते हैं जिसका अर्थ है वे वे एक भिंडत (मुख्यतः शीर्ष से) के मामले में नहीं पलटेंगें।

[6] एक द्वितीव श्रेणी गैर-एसी एलएचबी प्रकार का कोच।

7 एसी एलएचबी प्रकार के कोच का एसी 2 टियर स्लीपर

[8] एसीएलएचबी प्रकार के कोच का एसी 3 स्लीपर।

[9] एलएचबी प्रकार के कोच की जेनरेटर कम ब्रेक तथा सामान वैन

[10] एक तीन टियर स्लीपर गैर-एसी एलएचबी प्रकार का कोच।

सेवा के लिए प्रारंभ नहीं किया गया था तथा वे अभी भी (नवम्बर 2015) संबंधित रेलवेज में निष्क्रिय पड़े थे।

- 35 कोचों को (पूतरे-1, उरे-8, दपरे-7, परे-8 तथा दपरे-11) यात्री सुरक्षा से समझौता करते हुए सीआरएस की संस्वीकृति प्राप्त किये बिना सेवा के लिए प्रारंभ किया गया था। बाद में इन 35 कोचों में से, 17 कोचों (पूतरे-1, उरे-8 तथा परे-8) के संबंध में सीआरएस की संस्वीकृति कोच संचालन के 35 दिन से 521 दिनों के पश्चात प्राप्त की गई है।
- सीआरएस की संस्वीकृति प्राप्त करने के पश्चात सेवा के लिए प्रारंभ किये गए 188 कोचों में से (दपूमरे-68, पूरे-62, परे-4 तथा उपूरे-54) केवल 20 कोच (दपूमरे-6, परे-1 तथा उपूरे-13) कोचों की प्राप्ति की तिथि से 30 दिनों की अवधि के अन्दर सेवा के लिए प्रारंभ किये गए थे। अन्य 168 कोचों के संबंध में प्रारंभ करने में विलम्ब 30 दिनों की अनुग्रह अवधि अनुमत करने के पश्चात 17 दिनों से 390 दिनों तक था।

क्षेत्रीय रेल प्रशासन ने सीआरएस संस्वीकृति प्राप्त करने में विलम्ब के लिए सीआरएस से अनिवार्य मंजूरी प्रक्रिया करने के लिए आरबी से आरंभिक अनुमोदन की विलम्बित प्राप्ति को जिम्मेदार ठहराया। यद्यपि क्षेत्रीय रेलवे ने 2013-14 में एलएस 3 कोच प्राप्त करने प्रारंभ किये थे, तथापि क्षेत्रीय रेलवे (पमरे) द्वारा आरबी से आरंभिक अनुमोदन फरवरी 2015 में ही प्राप्त किया गया था। विभिन्न प्रकार की नये कोचों को प्रारंभ करने में विलम्ब के लिए रेल प्रशासन द्वारा दर्शाये गए अन्य कारण हैः

- निकटवर्ती रेलवे द्वारा सीआरएस सस्वीकृति प्राप्त करने में विलम्ब
- रेक बनाने के लिए कोचों के पर्याप्त कोटे का अभाव
- अनुरक्षण सुविधाओं की अनुपलब्धता।
- नयी रेलें प्रारंभ करने के लिए आरबी के अनुमोदन का अभाव।

इसके अतिरिक्त, उत्तर में दरे प्रशासन ने बताया (जनवरी 2016) कि

- नये कोच दरे प्रशासन से कार्यवाही के अभाव में नहीं अपितु सीआरएस से संबंधित प्रक्रियाओं का पालन करने के कारण निष्क्रिय थे।

- एलडब्ल्यूएससीएन कोचों को प्रारंभ करने के लिए सीआरएस संस्वीकृति आवश्यक नहीं है क्योंकि एफआईएटी बोगियों पर एलएचबी शैल के लिए सीआरएस संस्वीकृति पहले ही विद्‌यमान है।

इसके अतिरिक्त, दपूमरे प्रशासन ने तर्क दिया (जून 2015) कि

- आठ एलडब्ल्यूएससीएन कोच उपरे को भेजे गए थे
- छह एलडब्ल्यूएससीएन कोच अतिरिक्त के रूप में रखे गए थे।

निम्नलिखित के मद्देनजर दरे तथा दपूमरे प्रशासन के उत्तर तर्कसगंत नहीं हैः

- आरबी तथा क्षेत्रीय रेलवे सीसीआरएस लखनऊ तथा स्थानीय सीआरएस से सीआरएस मंजूरी प्राप्त करने के लिए अग्रिम कार्यवाही करने में विफल हुए थे।
- नये कोच अनिवार्य मंजूरी प्राप्त कर लेने के बाद ही उपयोग में लाये जा सकते हैं, अतः अनिवार्य सीआरएस मंजूरी के बिना कोचों को अतिरिक्त के रूप में रखना उचित नहीं था।
- यद्‌यपि एफआईएटी बोगी पर एलएचबी शैल चलाने के लिए सीआरएस संस्वीकृति उपलब्ध है, तथापि एलडब्ल्यूएससीएन कोचों के लिए अलग सीआरएस संस्वीकृति विद्‌यमान नहीं है। यद्‌यपि, तथ्य यह रहता है कि नये एलडब्ल्यूएससीएन कोच अभी तक दरे में सेवा हेतू प्रारंभ नहीं किये गए हैं।

अतः क्षेत्रीय रेलवे, आरबी तथा मुख्य रेल सुरक्षा आयुक्त (सीसीआरएस) के बीच समन्वय की कमी के कारण, नये प्रकार के आधुनिक हल्के एलएचबी कोचों को प्राप्ति के तुरन्त बाद सेवा के लिए प्रारंभ नहीं किया जा सका तथा `736.60 करोड़ मूल्य के कोच 30 से 693 दिनों की अवधि तक निष्क्रिय पड़े थे। इसके परिणामस्वरूप `80.61 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में मार्च 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नही हुआ (मई 2016)।

2.3 पूर्व मध्य रेल (पूमरे) : संविदा अनियमित रूप से प्रदान करना

निविदाओं के विभाजन के मामले में ठेकेदार के प्रत्यायक का मूल्यांकन करने में आरबी के निर्देशों के उल्लघंन के परिणामस्वरूप ` 56.98 करोड़ मूल्य की संविदाएँ पूरी नहीं हुई तथा सभी विभाजित संविदाएँ ठेकेदार को प्रदान करने के माध्यम से उसे अनुचित लाभ हुआ।

पूम रेलवे के साकरी-निरमाली-झांझरपुर-लाऊहा बाजार खण्ड के गेज रूपान्तर कार्य के संबंध में विद्यमान/अस्थाई/स्थाई पथांतरण (पाईल/वेल फाऊन्डेशन नींव को पुनः बनाने को छोड़ कर) पर मुख्य पुलों को पुनः बनाने/जैकेटिंग तथा अन्य संबंधित कार्यों के लिए मई 2012 को पूर्णता की तिथि के साथ `7.68 करोड़ की कुल लागत पर एक संविदा प्रदान की गई (फरवरी 2010)। यद्यपि, संविदा बन्द करनी पड़ी (मार्च 2012) क्योंकि आरबी ने कार्य की योजना बदल दी थी (अगस्त 2009) तथा निर्णय लिया कि कार्य 25 एमटी लोडिंग के साथ पाईल फाऊन्डेशन पर सभी पुलों को पुनः बनाने के द्वारा किया जाए। उस समय तक कार्य की प्रत्यक्ष प्रगति 55.6 प्रतिशत थी।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि संविदा प्रदान करते समय (फरवरी 2010), पुलों को पुनः बनाने के लिए योजना में परिवर्तन संबंधित निर्णय आरबी द्वारा पहले ही लिया जा चुका था (अगस्त 2009)। पूमरे को संविदा प्रदान करने से पहले आरबी के नवीनतम निर्देशों से अवगत होना चाहिए।

तत्पश्चात, पूमरे प्रशासन ने उसी कार्य अर्थात साकरी-निरमाली तथा झांझरपुर-लौकाहा बाजार खण्ड के बीच पाईल फाऊन्डेशन पर बड़े पुलों के पुनः निर्माण के समस्त कार्य को पॉच अलग अलग कार्यों में विभाजित करके प्रत्येक निविदा के लिए `9 करोड़ से `15 करोड़ तक पॉच खुली निविदाएॅ आमंत्रित की (18.05.2012)। लेखापरीक्षा में देखा गया कि सभी पाँचो कार्य `57.62 करोड़ के कुल विज्ञापित मूल्य के प्रति `56.98 करोड़ की कुल लागत पर एक ही फर्म को प्रदान किये गए थे (जनवरी 2013 से अप्रैल 2013के बीच) जो पॉचो निविदाओं में न्यूनतम बोलीदाता था। इन निविदाओं की पूर्णता तिथि सितम्बर 2013 से दिसम्बर 2014 के बीच थी।

आरबी निर्देशों में (अप्रैल 2001), यह निर्धारित किया गया था-

(i) यदि कार्य को तेज करने के मद्देनजर उपखण्डन किया गया है तो एक फर्म को केवल एक निविदा ही प्रदान की जाएगी। या वैकल्पिक रूप से,

(ii) यदि सभी उपखण्डों में एक फर्म ही एल-1 हो जाती है, तो प्रदान करने के लिए सभी कार्यों के लिए फर्म की उपयुक्तता का मूल्यांकन सभी कार्यों को एक मान कर किया जाना चाहिए। इससे फर्म को उनकी वित्तीय क्षमता पर अति-भारण से बचाया जाएगा।

लेखापरीक्षा में देखा गया था कि पूमरे प्रशासन ने सभी संविदाएँ एक फर्म को प्रदान की थी क्योंकि यह सभी मामलों में एल-1 थी। यद्यपि, आरबी के उपरोक्त निर्देशों के अनुसार फर्म की विश्वसनीय का मूल्यांकन नहीं किया गया था। संविदा प्रदान करने के लिए योग्यता मानदण्ड के अनुसार, निविदाकार को

(क) पिछले तीन वित्तीय वर्षों में विज्ञापित निविदा मूल्य के न्यूनतम 35 प्रतिशत मूल्य के लिए कम से कम एक समान कार्य पूरा करना चाहिए, तथा

(ख) निविदा खुलने के तिथि तक पिछले तीन वर्षों के दौरान तथा वर्तमान वित्तीय वर्ष में विज्ञापित निविदा मूल्य का 150 प्रतिशत का संविदात्मक भुगतान प्राप्त करना चाहिए।

इस मामलें में, आरबी के निर्देशों (अप्रैल 2001) के अनुसार योग्यता मानदण्ड पूरे करने के लिए कार्यों के पॉचों भागों को एक कार्य माना जाना चाहिए तथा निविदाकार को (क) `20.16 करोड़ राशि का कार्य पूरा करना चाहिए (विज्ञापित मूल्य का 35 प्रतिशत) तथा (ख) `86.43 करोड़ का संविदात्मक भुगतान प्राप्त करना चाहिए (विज्ञापित मूल्य का 150 प्रतिशत)।

यद्यपि, लेखापरीक्षा ने देखा कि फर्म ने (क) `8.61 करोड़ की कुल लागत के साथ पुल का कार्य पूरा करने तथा (ख) `50.12 करोड़ का भुगतान प्राप्त करने का समान प्रत्यायक प्रमाणपत्र प्रस्तुत किया था। इस प्रकार, फर्म ने किये गए कार्यों के एक ही समूह के आधार पर अलग अलग रूप से पॉचों निविदाओं के लिए योग्यता मानदण्ड पूरा किया था, जो आरबी के अप्रैल 2001 के निर्देशों के विपरीत था। यह स्पष्ट है कि यदि समग्र कार्य के लिए निविदा बुलाई जाती, जैसे पहले बुलाई गई थी (फरवरी 2010), तो यह ठेकेदार उन प्रमाणपत्र को प्रस्तुत करके योग्यता मानदण्ड पूरे नहीं कर पाता, जो उसने प्रत्येक निविदा के लिए अलग अलग प्रस्तुत किये थे। यह भी स्पष्ट था कि ठेकेदार को कार्यों के विभाजन के द्वारा तथा प्रत्येक निविदा के लिए ठेकेदार के वही प्रत्यायक स्वीकार करके अनुचित लाभ पहुँचाया गया था।

उत्तर में, पूमरे प्रशासन ने बताया (जून 2015) कि

(i) निविदा ज्ञापन में कोई विशिष्ट शर्त नहीं थी कि एक निविदाकार को योग्यता मानदण्ड के समर्थन में प्रत्येक निविदा के लिए अलग अलग प्रत्यायक प्रस्तुत करने होगें। इसके अतिरिक्त ठेकेदार (मैसर्ज मॉ काली कन्सट्रक्शन, पटना) सभी पॉचों निविदाओं में एल-I था तथा केवल इस आधार पर कि वे सभी निविदाओं में एल-I हो गए थे, उक्त फर्म की उपेक्षा की गई होती तो यह न्यायोचित नहीं होता।

(ii) साकरी-निरमाली तथा झांझरपुर-लौकाहा बाजार खण्ड बहुत अर्थात 94 किमी लम्बा है तथा यदि एक निविदा संसाधित की जाती तो इससे कार्य की निगरानी जैसी कठिनाईयॉ हो जाती।

इस तथ्य के मद्देनजर पूमरे प्रशासन का उत्तर तर्कसंगत नहीं है कि-

(i) आरबी के निर्देश (अप्रैल 2001) स्पष्ट रूप से बताते है कि फर्म को उनकी वित्तीय क्षमता से अधिक अति-भारण से बचाने के लिए सभी कार्यों को प्रदान करने के लिए उसकी उपयुक्तता के लिए फर्म का मूल्यांकन समग्र कार्य के लिए किया जाना चाहिए। पॉचों में से प्रत्येक संविदा के लिए एक कार्यान्वित संविदा को दर्शाते एक प्रत्यायक प्रमाणपत्र का प्रयोग अलग अलग करना ठेकेदार के सामर्थ्य तथा वित्तीय क्षमता के वाग्विस्तार के समान है। पूमरे प्रशासन को निविदा ज्ञापन आरबी के अप्रैल 2001 के निर्देशों के अनुसार बनाना चाहिए, विशेषकर तब जब कार्य को पॉच निविदाओं में बॉटा गया था। तब ठेकेदार के प्रत्यायक का आरबी के निर्देशों के अनुसार समग्र कार्य पर विचार करते हुए निर्णय होता।

(ii) यह स्पष्ट नहीं है कि रेलवे द्वारा एक बड़ी निविदा में कार्य की निगरानी में क्या कठिनाईयॉ परिकल्पित थीं। यह एक तथ्य है कि पहले यही संविदा एक कार्य के रूप में प्रदान की गई थी (फरवरी 2010) जिसे आरबी द्वारा योजना में परिवर्तन के कारण जल्दी बन्द करना पड़ा था। इसके अतिरिक्त यह देखा जा सकता है कि चार संविदाओं के मामले में 30 महीने (जून 2015 तक) बीत जाने के बाद भी कार्य प्रारंभ नहीं हुआ है तथा एक संविदा के मामले में प्रत्यक्ष प्रगति केवल 25 प्रतिशत थी। सभी संविदाओं की पूर्णता तिथि (सितम्बर 2013 से दिसम्बर 2013) पहले ही समाप्त हो चुकी है। यह फर्म के प्रत्यायक के गलत मूल्यांकन जिसके परिणामस्वरूप फर्म को उनकी वित्तीय तथा तकनीकी क्षमताओं से अधिक कार्य प्रदान करने पर लेखापरीक्षा चिन्ता को दर्शाता है।

अतः पूमरे प्रशासन ने ठेकेदार के प्रत्यायक के मूल्यॉकन पर, विशेषकर कार्यों के विभाजन के मामले में, आरबी के निर्देशों का उल्लघंन किया था। इसके परिणामस्वरूप ` 56.98 करोड़ मूल्य की संविदाएँ पूरी नहीं हुई। प्रत्यायक पर निर्णय किये बिना एक ही ठेकेदार को सभी विभाजित संविदाएँ प्रदान करने के कारण ठेकेदार को अनुचित लाभ भी हुआ।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में जनवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नही हुआ (मई 2016)।

2.4 पूर्व, पश्चिम मध्य तथा पश्चिम रेलवे (पूरे, पमरे तथा परे)	***: डबल डैकर रेलों की अनुचित शुरूआत के परिणामस्वरूप ₹ 38.24 करोड़ मूल्य का रोलिंग स्टाक निष्क्रिय हो गया तथा खराब प्रतिपालन जारी रहने के कारण ₹ 37.74 करोड़ की राजस्व हानि हुई।***

किसी औचित्य के बिना तीन अलग अलग मार्गों पर नई रेल सेवाओं की शुरूआत के कारण एक मार्ग के संबंध में ` 38.24 करोड़ मूल्य के रोलिंग स्टाक के निष्क्रिय रहने तथा उनके अपने नीति निर्णय के उल्लंघन में रेल सेवाओं को आगे जारी रखने के परिणामस्वरूप दो अन्य मार्गों के संबंध में `37.74 करोड़ की राजस्व हानि हुई।

वर्ष 2009-10 के लिए रेल बजट की अनुपालना में एक नई रेल (सं. 12383/12384) हावड़ा-धनबाद एसी डबल डैकर एक्सप्रैस (मार्ग1) तथा 2012-13 के बजट के अनुसार दो नई रेलें, हबीबगंज-इंदौर एसी डबल डैकर एक्सप्रैस रेल (सं. 22183/22184) (मार्ग 2) तथा भोपाल-इंदौर एसी डबल डैकर एक्सप्रैस रेल (सं. 22185/22186) (मार्ग 3) प्रारंभ की गई थीं।

मार्ग I की रेल सेवा सात एलडब्ल्यूसीजेडडीएसी[11] तथा दो एलडब्ल्यूएलआरआरएम[12] कोचों के संघटन के साथ प्रारंभ की गई थी (अक्तूबर 2011)। पूरे के पास उपलब्ध कोचों की संख्या अप्रैल 2011 में ग्यारह (एलडब्ल्यूसीजेडडीएसी-9 तथा एलडब्ल्यूएलआरआरएम-2) तक तथा अक्तूबर 2011 में सत्रह तक (एलडब्ल्यूसीजेडडीएसी-14 तथा एलडब्ल्यूएलआरआरएम-3) तक बढ़ाई गई थी।

---

[11] एलएचबी टाईप एसी कुर्सी यान डैबल डैकर

[12] ब्रेक, सामान एवं जेनरेटर यान

1. लेखापरीक्षा में देखा गया कि खराब प्रतिपालन के कारण क्षेत्रीय रेलवे प्रशासन द्वारा केवल पॉच एलडब्ल्यूसीजेडडीएसी तथा दो एलडब्ल्यूएलआरआरएम कोचों के साथ रेल को चलाने का निर्णय लिया गया था (मार्च 2012)। अक्तूबर 2013 से सितम्बर 2014 की अवधि के दौरान, रेल का औसत प्रयोग 'अप' दिशा में तथा 'डाऊन' दिशा में क्रमशः 27.85 प्रतिशत तथा 19.30 प्रतिशत था। इसने रेल प्रशासन को आरबी से सेवा को वापस लेने का अनुरोध करने पर विवश कर दिया (नवम्बर 2014)। रेल प्रशासन ने 26.12.2014 से सेवा स्थगित कर दी थी तथा तब से ` . करोड़ मूल्य के 14 एलडब्ल्यूसीजेडडीएसी कोच निष्क्रिय पड़े थे।

रेल प्रशासन ने स्पष्ट किया (मई 2015) कि रेल सेवा प्रारंभ करने से पहले उनके द्वारा कोई सर्वेक्षण नहीं किया गया था। उत्तर दर्शाता है कि रेलवे द्वारा की गई कार्यवाही भारतीय रेल वित्त संहिता के पैरा 205 (एफ) के उल्लघंन में थी जिसके अनुसार यात्री रेल जैसी सेवाओं की शुरूआत से पहले वित्तीय व्यवहार्यता का आंकलन किया जाना आवश्यक है।

मार्ग 2 तथा 3 की सेवाएँ ग्यारह एलडब्ल्यूसीजेडडीएसी तथा दो एलडब्ल्यूएल आरआरएफ कोचों के संघटन के साथ शुरू की गई थीं (सितम्बर 2013)।

2. लेखापरीक्षा में देखा गया कि चूंकि इन रेलों का प्रयोग प्रारंभ से ही समग्र क्षमता के 10 प्रतिशत से कम पाया गया था, इसलिए जीएम (वा), जबलपुर द्वारा इन्हें 6.10.2013 से एक नकली कोच के साथ केवल तीन कोचों के साथ चलाने का निर्णय लिया गया था। तथापि, रेल के निरंतर खराब प्रतिपालन के कारण, परे तथा पमरे प्रशासन ने क्रमशः नवम्बर 2013 तथा जनवरी 2014 में इन रेल सेवाओं के निरस्तीकरण का प्रस्ताव दिया। इन प्रस्तावों के लिए कारण कम प्रयोग तथा इस मार्ग पर सस्ती, बारम्बार तथा कम समय लेने वाली बस सेवाओं को बताया गया था। यह प्रस्ताव दिनॉक 26.05.2005 के पत्र द्वारा आरबी के निर्देशों के अनुसरण में था जिसमें अन्य बातों के साथ साथ निरस्तीकरण के लिए रेलों की सूची बनाने की अपेक्षा की गई थी यदि सुविधाजनक वैकल्पिक सेवा की उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए, दोनों दिशाओं में पूरे वर्ष के लिए अर्जन क्षमता औसतन 30 प्रतिशत से कम थी। परे तथा पमरे के प्रस्तावों पर विचार करने के पश्चात, आरबी ने 13 अगस्त 2014 से रेलों के निरस्तीकरण का निर्देश दिया (जून 2014)। तथापि, आरबी ने अपना निर्णय वापस लिया तथा क्षेत्रीय रेलवे को दिनॉक 12.08.2014 के अपने पत्र (फैक्स के माध्यम से) द्वारा 13.08.2014 से अगले परामर्श तक संचालन जारी रखने का निर्देश दिया। इन रेलों को चलाना जारी रख कर आरबी ने 30 प्रतिशत से कम

अर्जन क्षमता वाली सेवाओं के निरस्तीकरण के संबंध में अपने ही नीति निर्देश की उपेक्षा की थी।

एक लेखापरीक्षा प्रश्न की प्रतिक्रिया में (अक्तूबर 2014) पमरे प्रशासन ने सूचित किया (जून 2005) कि उन्होंने इन रेलों की शुरूआत के लिए आरबी को कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया था। बल्कि, कम प्रयोग की निगरानी के आधार पर उन्होंने उनके निरस्तीकरण का प्रस्ताव किया था। आरबी में रेलों को शुरू करने से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से भी यह पता चला कि रेलों को शुरू करने का कोई औचित्य नहीं था। ये रेलें भारतीय वित्त संहिता के पैराग्राफ 204 तथा 205 (एफ) के प्रावधानों का उल्लघंन करके प्रारंभ की गई थीं, जो निर्धारित करते है कि नई यात्री रेलें चलाने के लिए प्रस्ताव को वित्तीय व्यवहार्यता के निर्धारित परीक्षण पर खरा उतरना चाहिए।

लेखापरीक्षा में आगे देखा गया कि 2008-09 के सीएण्डएजी के प्रतिवेदन सं. पीए -26 (रेलवे) के पैरा सं. 1.9 पर की गई कार्यवाही टिप्पणी के लिए उत्तर में आरबी ने सूचति किया था (नवम्बर 2011) कि नई रेलों की शुरूआत की घोषणा रेल बजट में की गई थी जो संभावित प्रयोग तथा परिवहन के प्रतिस्पर्धी तरीकों यथा सहक परिवहन इत्यादि के आकंलन के सहित क्षेत्रीय रेलवे द्वारा पस्तुत किये गए प्रस्तावों पर आधारित था। इसके अतिरिक्त यह बताया गया था कि खराब प्रतिपालन वाली (कम प्रयोग) रेलों को कम करने/निरस्त करने के लिए रेलों के प्रयोग की निरंतर समीक्षा की गई थी। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि डबल डैकर रेल की सेवाएँ शुरू करने में इसका पालन नहीं किया गया था क्योंकि ये रेले किसी औचित्य तथा संचालनात्मक तथा वाणिज्यिक पहलुओं का आंकलन किये बिना प्रारंभ की गई थीं। इसके अतिरिक्त, रेल के निरस्तीकरण पर निर्णय करते समय भी इन आश्वासनों का पालन नहीं किया गया था।

अतः किसी औचित्य के बिना इन तीन रेलों को प्रारंभ करने तथा अपने नीति निर्णय का उल्लंघन करते हुए दो रेलों का संचालन जारी रखने के परिणामस्वरूप मार्ग 1 पर रेल के लिए अधिग्रहीत ` 38.24 करोड़ मूल्य का रोलिंग स्टॉक निष्क्रिय हो गया तथा मार्ग 2 तथा 3 पर रेलें चलाने के कारण भारतीय रेल को सितम्बर 2013 से दिसम्बर 2015 तक की अवधि के दौरान ` 37.74 करोड़ की राजस्व हानि हुई जो उनके निरस्तीकरण तक जारी रहेगी।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में जनवरी/ फ़रवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नही हुआ (मई 2016)।

2.5 दक्षिण मध्य रेलवे (दमरे): नये बीसीएफसी[13] वैगनों का उपयोग न करना

अनुमत लदान-उतराई समय से संबंधित मुद्दे को न सुलझाने के अलावा किसी मॉग एवं आवश्यकता के आंकलन के बिना दमरे को बीसीएफसी वैगनों के आबंटन के परिणामस्वरूप नये डिजाईन के वैगन निष्क्रिय रह गए तथा ` 40.19 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

शोध, डिजाईन एवं मानक संगठन, लखनऊ (आरडीएसओ) ने थोक में खुली सीमेन्ट/फ्लाई ऐश के विशेष परिवहन के लिए नये प्रकार के रेल वैगन यथा बीसीएफसी को डिजाईन किया था (2009-10)। इन वैगनों की वाहक क्षमता बोगी कवर्ड सीमेन्ट वैगन (बीसीसीडब्ल्यू) से अधिक थी जो दमरे को यातायात उपलब्ध करा रहे सीमेन्ट/फलाई ऐश विनिर्माताओं के पास निजी स्वामित्व वाले वर्तमान वैगन थे। यह अनुमान लागाया गया कि बीसीएफसी के एक रेक की सीमेन्ट तथा फलाई ऐश के लिए प्रति वर्ष अर्जन क्षमता क्रमशः ` 21.36 करोड़ तथा ` 15.55 करोड़ होगी।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा में देखा गया कि-

- यद्यपि दमरे में सीमेन्ट विनिर्माताओं के पास बीसीसीडब्ल्यू वैगनों का अपना बेड़ा था, तथापि आरबी द्वारा दमरे को 125 बीसीएफसी वैगन आबंटित किये गए थे (अगस्त 2009), जिनमें से 124 वैगन (लागत- `24 करोड़), मई 2012 तथा अप्रैल 2014 के बीच प्राप्त किये गए थे।
- यद्यपि इन वैगनों का लगभग एक रेक दमरे को प्रेषित किया गया था (मई 2012), तथापि आरबी द्वारा साथ-साथ वैगन का पीसीसी, वस्तु के लदान/उतराई के लिए अनुमत लदाई-उतराई समय तथा रेल भार दर प्राप्त करने के लिए न्यूनतम रेक संघठन निर्धारित नहीं किया गया था। तथापि, दमरे के अनुरोध पर, आरबी ने प्रयोगिक आधार पर छह महीने के लिए, लदान एवं उतराई गतिविधियों के लिए छह घण्टे प्रत्येक के रूप में अनुमत लदान-उतराई समय निर्धारित किया (अगस्त 2013) तथा क्षेत्रीय प्राधिकारियों को तीन महीने के अन्दर लदान तथा उतराई के लिए गए वास्तविक समय के ब्यौरे उपलब्ध कराने की सलाह दी। आरबी ने रेल भार दरों पर माल भाड़ा प्रभारित करने के लिए पीसीसी तथा न्यूनतम रेक संघटन भी निर्धारित किया (अक्तूबर 2013)।

[13] बोगी कवर्ड प्लाई ऐश सीमेन्ट वैगन

- 10 बीसीएफसी वैगनों का उपयोग करते हुए खुली सीमेन्ट के लदान एवं उतराई के लिए दमरे द्वारा पहले परीक्षण के दौरान (नवम्बर 2013), आरबी द्वारा प्रायोगिक आधार पर 58 बीसीएफसी वैगनों के लिए प्रत्येक गतिविधि के लिए अनुमत छह घण्टे के अनुमत लदान उतराई समय के प्रति वास्तविक लदान एवं उतराई के लिए लिया गया समय क्रमशः 5.45 घण्टे तथा 15.50 घण्टे था।
- मण्डलीय प्राधिकारी, सिकन्दराबाद मण्डल ने दमरे प्रशासन को सूचित किया (दिसम्बर 2013) कि इन नये प्रकार के वैगनों के विपणन में बाधॉएं[14] थी। महा प्रबन्धक ने आरबी के सज्ञांन में भी लाया (फरवरी 2014) कि उपभोक्ता बीसीएफसी वैगनों का उपयोग करने के लिए सामने नहीं आ रहे थे क्योंकि अनुमत लदान उतराई समय साध्य नहीं था तथा उन्हें लदान एवं उतराई के लिए उचित लदान-उतराई समय निर्धारित करने के लिए रेलवे अधिकारियों के संयुक्त दल बनाने का सुझाव दिया। इसके बावजूद, आरबी ने 12.08.2014 तक प्रायोगिक आधार पर निर्धारित किये गए लदान उतराई समय को आगे बढ़ाया (फरवरी 2014) तथा दमरे से मई 2014 के अन्त तक फीडबैक उपलब्ध कराने का अनुरोध किया।
- दमरे ने आरबी को सूचित किया (फरवरी 2015) कि खुली सीमेन्ट के लिए लदान/उतराई गतिविधियों के लिए औसत समय 10 घण्टे था तथा फ्लाई ऐश के लिए सात घण्टे लदान के लिए तथा 30 घण्टे उतराई के लिए था। आरबी ने दमरे के इनपुट पर विचार नहीं किया तथा लदान/उतराई के लिए छह घण्टे का अनुमत लदान/उतराई समय जारी रखा (जुलाई 2015)।

चूंकि दमरे को यातायात उपलब्ध कराने वाली सीमेन्ट कम्पनियों के पास निजी स्वामित्व वाले बीसीसीडब्ल्यू वैगनों का अपना बेड़ा था तथा बीसीएफसी वैगनों के लिए लदान एवं उतराई गतिविधियों के लिए अनुमत लदान-उतराई समय से संबंधित मुद्दे को सुलझाया नहीं गया था, इसलिए नये डिजाईन वाले वैगनों के दो रेक पूरी तरह से अप्रयुक्त पड़े रहे। मई 2012 से सितम्बर 2014 की अवधि के दौरान इन वैगनों में केवल आठ बार लदान हुआ तथा अर्जित माल भाड़ा केवल `1.09 करोड़ था। 116 वैगनों (दो रेक) के नगत्य उपयोग के मद्देनजर, वैगनों को आरबी के आदेशों के अन्तर्गत दपूमरे को हस्तांतरित करना पड़ा (जून 2014 एवं अक्तूबर 2014)। उनका वहॉ उपयोग किया जा रहा था।

---

[14] जैसे अपर्याप्त अनुमत लदान-उतराई समय, बैगनों के कम संघटन के लिए रेल भार दर अनुमत न करना इत्यादि

वैगनों की आवश्यकता का आकलन सीमेन्ट कम्पनियों के पास निजी स्वामित्व वाले बीसीसीडब्ल्यू वैगनों के बेड़े की उपलब्ध पर विचार करते हुए नहीं किया गया। वास्तव में, कम्पनियॉ बीसीएफसी वैगनों का उपयोग करने की अनिच्छुक थी (मई 2014)। इसके अतिरिक्त, आरबी ने वैगनों से यातायात प्रारंभ करते समय अनुमत लदान एवं उतराई समय निर्धारित नहीं किया था। परीक्षण आधार पर ही यातायात के लिए उन्होंने अनुमत लदान उतराई समय निर्धारित करने के लिए 16 महीने का समय ले लिया। बीसीएफसी वैगनों की शुरूआत के तीन वर्ष बाद भी अनुमत लदान उतराई समय तथा रेल भार दर अनुमत करने के लिए रेक संघटन निर्धारित करने से संबंधित मुद्दे आरबी द्वारा सुलझाए नहीं गए थे।

अनुमत लदान-उतराई समय से संबंधित मुद्दे को न सुलझाने के अलावा किसी मॉग एवं आवश्यकता के आंकलन के बिना दमरे को बीसीएफसी वैगनों के आबंटन के परिणामस्वरूप नये डिजाईन के वैगन निष्क्रिय रह गए तथा ` 40.19 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

जब इस मुद्दे को दमरे प्रशासन के समक्ष रखा गया (जून 2015) तो उन्होंने बताया कि नये प्रारंभ किये गए बीसीएफसी वैगनों के लदान एवं उतराई के लिए अनुमत लदान उतराई समय का निर्धारण आरबी का नीति निर्णय था तथा दमरे यातायात लेखा कार्यालय से संबंधित नहीं था। उनका तर्क वैध नहीं है क्योंकि दमरे प्रशासन द्वारा अनुमत लदान-उतराई समय सें संबंधित मुद्दे को सुलझाने के लिए कोई कदम नहीं उठाया गया था जब वैगन उन्हें आबंटित किये गए और बाद में उन्हें प्रेषित किये गए।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में जनवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नही हुआ (मई 2016)।

2.6 पूर्व रेलवे (पूरे): वैकल्पिक सीसी+8 मार्ग का पता लगाने में विफलता के कारण मालभाड़े की हानि

रेलवे बोर्ड/क्षेत्रीय रेलवे यौक्तिकीकरण के लिए एक विद्यमान सीसी +8 मार्ग का पता लगाने में विफल हुए जिसके परिणामस्वरूप ` 39.34 करोड़ तक मालभाडे की परिणामी हानि के साथ वस्तुओं की कम ढुलाई हुई।

भारतीय रेल (आईआर) टैरिफ नियमावली[15] निर्धारित करती है कि सामान्य तौर पर माल संचालनात्मक रूप से व्यवहार्य मार्ग से प्रेषित किया जाएगा तथा लघुतम

[15]आईआरसीए माल टैरिफ भाग-I वाल्यू.I का नियम 125 (i)

मार्ग के लिए मालभाड़ा उदग्रहणीय होगा। यद्यपि, माल एक संचालनात्मक रूप से सुविधाजनक विनिर्दिष्ट मार्ग से लाया एवं प्रभारित किया जा सकता है, भले ही यह लघुतम मार्ग नहीं हैं।[16] ऐसे प्रावधान के मद्देनजर आरबी उद्गय तथा गंतव्य बिन्दुओं तथा विलोमतः के बीच ढुलाई के साथ साथ मालभाड़ा प्रभारित करने के लिए विशिष्ट मार्गों को अधिसूचित करने के लिए यौक्तिकीकरण योजना के अन्तर्गत समय समय पर सामान्य आदेश जारी करता है।

रेलवे वैगन भारतीय रेल के महत्त्वपूर्ण रोलिंग स्टॉक है जो संचालन किये जाने पर बहुमूल्य मालभाड़ा अर्जन उपलब्ध कराते हैं। यद्यपि विभिन्न प्रकार के उचित वैगनों का सदा अभाव रहता है। विद्यमान ट्रैक तथा वैगनों का उपयोग करते हुए मालभाड़ा अर्जन को अधिकतम करने के मद्देनजर, आरबी ने वैगनों की चिन्हित वाहक क्षमता (सीसी) से चार/छह/आठ टन अधिक तक लदान की गई माल गाड़ियों में वस्तुओं के परिवहन के लिए भारतीय रेल के कुछ मार्गों[17] को घोषित/अधिसूचित करने का निर्णय लिया (2007)। यह प्रत्येक वैगन में वस्तु के अधिक लदान के माध्यम से मालभाड़ा अर्जन में वृद्धि करता है तथा अतिरिक्त वैगनों की उपलब्धता को भी संभव बनाता है।

लेखापरीक्षा में अभिलेखों की समीक्षा (2015) से पता चला कि पूरे[18] से उरे[19] के विभिन्न गंतव्यों को नियमित रूप से लौह एवं इस्पात (आईएण्डएस) यातायात की बुकिंग की जा रही थी, जिसकी दूरी 1210 से 1267 किमी के बीच है। उमरे में आगरा सिटी (एजीए) (आगरा में सभी स्टेशन) से होते यमुना ब्रिज (जेएबी) से राजा-की-मण्डी (आरकेएम) तक चार किमी के छोटे खण्ड को छोड़ कर जो एक सीसी+6 मार्ग[20] था, समग्र मार्ग[21] को सीसी+8 के रूप में अधिसूचित किया गया था। चूंकि सीसी+6 मार्ग में चार किमी का एक छोटा खण्ड था, इसलिए पूरे से

---

[16] रेल अधिनियम 1989 की धारा 71 (i) (बी) के साथ पठित आईआरसीए माल टैरिफ भाग-I वाल्यू.I का नियम 125 (iii)

[17] संभावित सीसी +6 (अर्थात सीसी +4+2) मार्ग (ii) सीसी +6 मार्ग (iii) सीसी+ 8 मार्ग तथा (iv) 25 टी एक्सल लोड मार्ग

[18] दुर्गापुर स्टील एक्सचेंच यार्ड (डीएसईवाई) तथा एससीआगबी साइडिंग

[19] बल्लभगढ़, सेल साइडिंग/बल्लभगढ़, हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड/गुगलकाबाद तथा तुगलकाबाद मिनरल गुड्स साइडिंग

[20] डीएसईवाई/एससीओबी-एमजीएस-एमजेडपी-एएलडी-जेएबी-एजीए-आरकेएम-गंतव्य

[21] मुगल सराय (एमजीएस)-मुज्जफरपुर (एमजेडपी)-इलाहाबाद (एएलडी) मार्ग सीसी +8 मार्ग है जो पहले ही यौक्तिकीकृत है

समस्त यातायात पर सीसी+6 मार्ग के लिए स्वीकार्य मालभाड़ा प्रभारित किया जा रहा था।

आगरा फोर्ट (एएफ), ईदगाह (आईडीएच) तथा आगरा केन्टोनमैन्ट (एजीसी) से होते हुए यमुना ब्रिज (जेएबी) से राजा-की-मण्डी (आरकेएम) तक 9.38 किमी दूरी वाला एक अन्य मार्ग भी था जो एक अधिसूचित सीसी+8 मार्ग था। यद्यपि यह मार्ग लघुतम मार्ग से लगभग छह किमी लम्बा था, तथापि प्रति टन मालभाड़ा की दर पर इसका कोई प्रभाव नहीं था क्योंकि यातायात की आदेय दूरियॉ समान दूरी स्लैब में आती जिसके कारण रेल-प्रयोक्ताओं पर कोई अतिरिक्त भार न होता। यातायात के लिए इस वैकल्पिक मार्ग का यौक्तिकीकरण, जो लघुतम मार्ग से केवल लगभग छह किमी लम्बा था, पूरे प्रशासन को प्रत्येक वैगन का सीसी दो टन तक बढ़ाने में सक्षम कर सकता था जिसके कारण प्रत्येक वैगन में अतिरिक्त लदान के लिए अतिरिक्त मालभाड़ा आय होती।

यातायात के उक्त प्रवाह के लिए वैकल्पिक मार्ग का पता लगाने में पूरे प्रशासन की विफलता के परिणामस्रूप परिवहन के लिए वस्तु के कम लदान के कारण हानि हुई। लेखापरीक्षा में एक आकंलन से पता चला कि वैकल्पिक सीसी +8 मार्ग का पता न लगाये जाने के परिणामस्वरूप अप्रैल 2012 से मार्च 2015 के दौरान पूरे से उरे में गंतव्यों के लिए बुक 2595 वैगनों के संबंध में ` 1.10 करोड़ के अतिरिक्त मालभाड़े की हानि हुई थी।

दपूरे के बोकारो इस्पात संयंत्र तथा टिस्को वर्क साईट से उक्त सीसी +6 मार्ग से होते हुए उरे तथा उपरे के विभिन्न गंतव्यों तक बुक किये गए यातायात पर की गई समीक्षा से पता चला कि इन कारणों से अतिरिक्त मालभाड़े की हानि `38.24 करोड़[22] थी। ऐसी हानि मार्ग के यौक्तिकीकरण तक जारी रहेगी।

मुद्दे को पूरे प्रशासन के समक्ष रखने पर (जून 2015) यह बताया गया (सितम्बर 2015) कि पूरे द्वारा मालभाड़ा यातायात का भुगतान आरबी द्वारा नियंत्रित दर शाखा प्रणाली (आरबीएस) में परिभाषित लघुत्तम/यौक्तिकीकृत मार्ग के आधार पर मॉगा जाता था। इस संबंध में उन्हें कोई निर्देश नहीं था। आरबी द्वारा मार्गों का यौक्तिकीकरण मुख्यतः संबंधित क्षेत्रीय रेलवे की सिफारिश के आधार पर किया जाता है।

---

[22]जैसा कि अप्रैल 2012 से मार्च 2015 के दौरान बोकारो ईस्पात संयंत्र तथा टिस्को वर्क्स साईट से बुक किये गए क्रमशः 28136 तथा 59418 वैगनों के संबंध में प्राप्य था।

उनका उत्तर स्वीकार्य नहीं है। न तो आरबी ने एवं न ही यातायात में शामिल किसी अन्य क्षेत्रीय रेलवे (जैसे पूरे एवं दपूरे) ने यौक्तिकीकरण के लिए इस मार्ग का पता लगाया जिससे प्रत्येक वैगन में दो अतिरिक्त टन वस्तु का लदान सक्षम होता तथा जिसके परिणामस्वरूप अतिरिक्त मालभाड़ा आय होती। पूरे प्रशासन का यह तर्क कि मार्गों के यौक्तिकीकरण पर केवल संबंधित क्षेत्रीय रेलवे द्वारा विचार किया जा सकता है जिससे मार्ग संबंधित है, सही प्रतीत नहीं होता क्योंकि लेखापरीक्षा ने पिछले मामलों में देखा है जहॉ पूमरे तथा पूरे ने क्रमशः नवम्बर 2011 तथा जुलाई 2013 में उन मार्गों के यौक्तिकीकरण के लिए प्रस्ताव रखा था जिसमें अन्य रेलवे शामिल थे तथा उनके प्रस्ताव आरबी द्वारा स्वीकार किये गए थे।

अतः ऐसे वैकल्पिक मार्ग का पता लगाने में रेल प्रशासन की विफलता जो रेलवे को अधिक टन यातायात की ढुलाई में सक्षम करता तथा उपभोक्ताओं पर भार डाले बिना अतिरिक्त राजस्व अर्जित करता, के परिणामस्वरूप `39.34 करोड़ तक राजस्व की हानि हुई।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फ़रवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नही हुआ (मई 2016)।

2.7 उत्तर पश्चिम रेलवे (उपरे): पैलस ऑन व्हील्स की साझा आय की वसूली न/विलम्बित होना तथा विलम्बित भुगतान पर अनुप्रयोज्य ब्याज न लगाना

समय पर राजस्व का अपना हिस्सा प्राप्त करने में उपरे प्रशासन की ओर से शिथिलता तथा रेलवे तथा आरटीडीसी के बीच अनुबन्ध में इसके लिए प्रावधान होने के बावजूद विलम्बित भुगतानों पर अनुप्रयोज्य ब्याज लगाने में विफलता के परिणामस्वरूप `26.20 करोड़ राशि के साझा आय की देय राशि तथा ब्याज के कारण `8.51 करोड़ की वसूली नहीं हई (2008 से)।

रेलवे तथा राजस्थान पर्यटन विकास निगम (आरटीडीसी), राजस्थान सरकार का उपक्रम, के बीच लागत सहभाजन आधार पर सितम्बर 1995 में नई दिल्ली-जयपुर, सवाई माधोपुर, उदयपुर, जैसलमेर, जोधपुर, भरतपुर तथा आगरा के बीच ब्रॉड गेज खण्ड पर आरबी द्वारा पैलेस आन व्हील्स (पीओडब्ल्यू) प्रारंभ की गई थी। अनुबन्ध के खण्ड 9.1 के अनुसार भारतीय रेल तथा आरटीडीसी के बीच 1 जून 2006 से क्रमशः 56:44 के अनुपात पर राजस्व सहभाजन होना था। साझा

होने योग्य राजस्व का निर्धारण करते समय, एजेन्टों का कमीशन तथा प्रचार एवं प्रसार के लिए चिन्हित 1 प्रतिशत कुल राजस्व से काटा जाना था। आरटीडीसी को पैकेज टिकट बेचने थे, जिनमें रेल टैरिफ तथा केटरिंग, हाउस कीपिंग, दृश्यावलोकन तथा मनोरंजन सेवाएँ भी शामिल होतीं। रेलवे तथा आरटीडीसी के बीच जून 2009 को क्रियान्वित अनुबन्ध के खण्ड 9.2 के अनुसार, आरटीडीसी लेखे बनाएगा तथा रेलवे का हिस्सा त्रैमासिक रूप से क्रास चैक के द्वारा एफए एण्ड सीएओ, उपरे, जयपुर को प्रेषित करेगा। चैक प्रत्येक तिमाही के पैंतालीसवें दिन को अथवा उससे पहले जारी किया जाएगा, जिसमें विफल होने पर चूक की तिथि से भारतीय रेल को देय राशि पर आरटीडीसी द्वारा 18 प्रतिशत प्रतिवर्ष ब्याज का भुगतान किया जाएगा। आरटीडीसी को प्रत्येक तिमाही को एफए एण्ड सीएओ, उपरे को बेची गई टिकटों की संख्या, कुल राजस्व तथा प्रत्येक एजेंन्सी को देय कमीशन के साथ अन्य लेखे दर्शाते हुए लेखे भेजना आवश्यक था। 18 प्रतिशत की इस दर को 27 मई 2013 को क्रियान्वित अनुबन्ध में 12 प्रतिशत तक संशोधित किया गया था जिसे 1 जून 2011 से प्रभावी किया गया है।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि साझा आय का भुगतान 45 दिन की निर्धारित अवधि में नहीं किया गया तथा आरटीडीसी लगातार निर्धारित अवधि के बाद रेलवे के राजस्व का हिस्सा भेज रहा था। रेल प्रशासन विलम्बित प्रेषणों पर कोई ब्याज तक लगाने में विफल हुआ जैसा समय समय पर अनुबन्ध में निर्धारित किया गया था जिसने आरटीडीसी को रेलवे को राशि का विलम्बित प्रेषण जारी रखने के लिए प्रोत्साहित किया। इसके परिणामस्वरूप 31 मार्च 2015 तक ` 26.20 करोड़ की राशि की साझा आय की देय राशियों की वसूली नहीं हुई तथा 31 मार्च 2015 तक साझा आय के विलम्बित भुगतान पर प्रोदभूत ` 8.51 करोड़ का ब्याज इकट्ठा हो गया।

नीचे 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 तथा 2015 के 1 अप्रैल को देय राशियों की स्थिति स्पष्ट रूप से बकाया राशि में तीव्र वृद्धि की ओर संकेत करती हैः-

तालिका 2.

क्र.सं.	**वर्ष**	**देय राशियों की स्थिति ₹ में**
1.	01.04.2010	22,11,152
2.	01.04.2011	75,71,527
.	01.04.2012	1,25,84,459
.	01.04.2013	14,74,44,815
.	01.04.2014	29,52,95,704
6.	01.04.2015	34,70,95,500

अभिलेखों की समीक्षा से आगे पता चला कि आरटीडीसी से बकाया भुगतान की मॉग करते समय, उपरे प्रशासन ने आरटीडीसी को अपने विभिन्न पत्रों में ब्याज राशि की गणना करने तथा आरटीडीसी के प्रति मॉग रखने के बजाए बताया था कि विलम्बित भुगतान पर 18/12 प्रतिशत की दर से ब्याज का भुगतान किया जाना है जैसा समय समय पर अनुप्रयोज्य है। अतः आरटीडीसी से आय की साझा राशि के बकाया भुगतान की मॉग करने तथा 45 दिन की निर्धारित अवधि के अन्दर इसके हिस्से की राशि का प्रेषण न करने के लिए ब्याज लगाने में विफलता के परिणामस्वरूप 31 मार्च 2015 तक ` 8.51 करोड़ राशि के ब्याज का बकाया इकट्ठा हो गया था।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में जनवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नही हुआ (मई 2016)।

2.8 उत्तर रेलवे (उरे): चुनाव ड्यूटी के लिए परिनियोजित रेल सुरक्षा विषेश बल स्टाफ की लागत के प्रति रेलवे को देय राशियों की वसूली न होना

चूनाव डयूटी के लिए रेलवे बलों के परिनियोजन की लागत के प्रति गृह मंत्रालय से देय राशियों की वसूली न करने से क्षेत्रीय रेल प्रशासन `25.80 करोड़ से वंचित रह गया।

रेलवे सुरखा विशेष बल (आरपीएसएफ) एक विशेष बल है जो सुसंगठित तथा प्रशिक्षित है। बेहतर रूप से सुसज्जित यह बल रेल मंत्रालय को अति अल्प समय में विधि के अन्तर्गत अनुमत बल के न्यूनतम प्रयोग द्वारा नियंत्रित ढंग से स्थिति को सम्भालने के लिए हर समय उपलब्ध है। यह बल विशेष रूप से भारतीय रेल के लिए है तथा परिनियोजित स्टाफ विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे (जेडआरज) को चिन्हित किया गया है जो उनका वेतन तथा भत्ते वहन करते हैं। यद्यपि, कोई आकस्मिकता/बल की कमी होने पर, आरपीएसएफ स्टाफ को संसदीय तथा राज्य विधानसभा चुनाव को शांति पूर्वक आयोजित कराने के लिए प्रतिनियुक्त किया जाता है। ऐसी स्थिति में, प्रतिनियुक्ति की लागत उनके क्षेत्रीय रेल प्रशासन द्वारा इस संबंध में बिल प्रस्तुत[23] करके गृह मंत्रालय (एमएचए) से वसूल करना अपेक्षित होता है।

[23] वेतन, भत्ते तथा आकस्मिक व्यय

लेखापरीक्षा ने उरे के दिल्ली तथा लखनऊ डिवीजन के अभिलेखों की जॉच की तथा देखा कि वर्ष 2007-15 (आठ वर्ष) के दौरान लखनऊ डिवीजन के अन्तर्गत आरपीएसएफ बटालियन को 2009 तथा 2014 में लोक सभा चुनाव के दौरान विभिन्न राज्यों में चुनाव डयूटी तथा राज्य विधानसभा/संघ शासित प्रदेशों के लिए 36 चुनावों के लिए प्रतिनियुक्त किया गया था जैसा नीचे दर्शाया गया है।

तालिका 2.

बटालियन सं.	**अवधि**	**चुनाव डयूटी पर प्रतिनियुक्ति**	**वसूली के लिए देय राशि (रूपये करोड़ में)**
तीसरी बटालियन लखनऊ	अप्रैल 2007 से दिसम्बर 2013	गुजरात, उत्तर प्रदेश, छत्तीसगढ़ (2), जे एण्ड के, कर्नाटक (2), राजस्थान(2), पंजाब, महाराष्ट्र, झारखण्ड, बिहार, तमिलनाड़ु (2), पश्चिम बंगाल, मध्यप्रदेश तथा असम	10.99 करोड़
तीसरी बटालियन. लखनऊ	मार्च 2014 से फरवरी 2015	उत्तरप्रदेश, बिहार, झारखण्ड, दादर नगर हवेली, महाराष्ट्र, हरियाणा, जम्मू एण्ड कश्मीर तथा दिल्ली	8.35 करोड़
दिल्ली में दयाबस्ती 6टी बटालियन	अप्रैल 2007 से मार्च 2011	उत्तरप्रदेश, गुजरात, बिहार, तथा असम	2.01 करोड़
दिल्ली में दयाबस्ती 6 **बटालियन**	दिसम्बर 2012 से जुलाई 2013	गुजरात, उत्तरप्रदेश, मणिपुर, राजस्थान, मध्यप्रदेश, छत्तीसगढ़, कर्नाटक एण्ड पश्चिम बंगाल	4.45 करोड़

यह देखा गया था कि क्षेत्रीय रेलवे द्वारा इन प्रतिनियुक्तियों की लागत (` 25.80 करोड़) एमएचए से वसूल करने के लिए कोई बिल नहीं दिया गया था। केवल 25 मार्च 2015 को लखनऊ डिवीजन के वित्तीय प्राधिकारी द्वारा विवीक्षा किया गया `16.86 करोड़ राशि का बिल वसूली की व्यवस्था करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे के मुख्य सुरक्षा आयुक्त/आरपीएफ को भेजा गया था। इसके अतिरिक्त डिवीजनल लेखा कार्यालयों द्वारा बकाया राशियों की वसूली की निगरानी भी अपर्याप्त थी क्योंकि उन्होंने प्रभावी निगरानी के लिए बकाया राशियों को वसूली योग्य बिल रजिस्टर में नोट नहीं किया था।

अतः उरे प्रशासन एमएचए के विरूद्ध बिल बनाने (` 25.80 करोड़) में विफल हुआ। परिणामस्वरूप, चुनाव डयूटी के लिए रेलवे बल के परिनियोजन की लागत वर्षों

तक वसूल नहीं हुई। इसने क्षेत्रीय रेलवे प्रशासन को `25.80 करोड़ की बहुमूल्य निधि से वंचित कर दिया जो महत्त्वपूर्ण प्राथमिकता वाले कार्यों पर उपयोग की जा सकती थी।

अक्तूबर 2013 तथा जून 2014 में मामला क्रमशः लखनऊ तथा दिल्ली डिवीजन में उरे प्रशासन के समक्ष रखा गया था। रेलवे द्वारा की गई किसी कार्यवाही की सूचना नहीं मिली थी (अप्रैल 2015 तथा अगस्त 2015)।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फ़रवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नही हुआ (मई 2016)।

2.9 पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे (उसीरे) खाली डेमू रेकों की ढुलाई के कारण परिहार्य व्यय

एपीडीजे-बीएक्सटी खण्ड के डीएचएच-बीएक्सटी के बीच एक छोटे खण्ड में 'पूर्ण ब्लाक सेक्शन' के पूरा न होने के कारण, पूसीरे प्रशासन ने एक स्टेशन पर रेकों के इन्टरचेंज के माध्यम से डेमू सेवाओं को पूरा किया जिसके कारण प्रतिदिन खाली डेमू रेकों की परिहार्य ढुलाई हुई जिसके परिणामस्वरूप ` 15.36 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

अलीपुरद्वार डिवीजन के अलीपुर द्वार जं (एपीडीजे)-बामनहट (72.34 किमी) खण्ड में बामनहट स्टेशन (बीएक्सटी) यात्री यातायात के लिए टर्मिनल स्टेशन है। न्यू कूच बिहार (एनसीबी) वामनहट (बीएक्सटी) तक 49.91 किमी के लिए इस खण्ड का एक भाग एकल लाईन ट्रैक है जिस पर रेलें' केवल एक रेल प्रणाली' के तहत कार्य करती हैं। रेल सेवा को बीएक्सटी पर समाप्त किया जा सकता था क्योंकि इस स्टेशन पर कर्मीदल के रूकने के लिए एक संचालन कक्ष है। एपीडीजे-बीएक्सटी मार्ग पर एकाधिक रेलों को चलाने के लिए एनसीबी-बीएक्सटी खण्ड पर 'पूर्ण ब्लाक प्रणाली' (एबीएस)[24] के प्रावधान की आवश्यकता है। एनसीबी से दिनहाटा (डीएचएच) तक इस खण्ड के 27.47 किमी के एक भाग में एबीएस का प्रावधान किया गया था तथा 28 जून 2013 को चालू किया गया था। समग्र मार्ग[25] पर एकांधिक रेलों के चालन को सुगम बनाने के लिए शेष भाग डीएचएच-बीएक्सटी- 22.44 किमी पर एबीएस का प्रावधान आवश्यक था जिसके लिए रेलवे

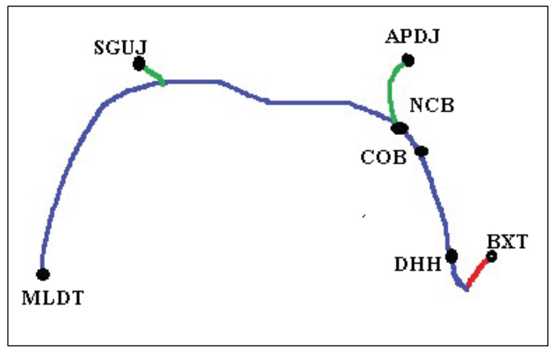
[24] एबीएस एक ऐसी प्रणाली है जिसमें एक ट्रैक में खण्डों की ऋृंखला होती है जिस पर जब एक रेल ट्रैक के एक खण्ड का प्रयोग करती है तो, किसी अन्य रेल को उस खण्ड में आने की अनुमति नहीं होती। एबीएस एकाधिक रेलों के परिचालन की सुगम बनाता है।

[25] एमएलडीटी से बीएक्सटी तथा वापस एमएलडीटी

ने 18 दिसम्बर 2012 को पूर्णता की निर्धारित तिथि के साथ `15 करोड़ की लागत पर सिविल इंजीनियरिंग कार्य के लिए एक संविदा अनुबन्ध किया (जून 2012)। यह पूरा नहीं हुआ था (जून 2015) जिससे समग्र खण्ड पर एकाधिक रेलों का परिचालन विलम्बित हो रहा था।

लेखापरीक्षा में देखा गया किः

- रेलवे ने मालदा टाऊन (एमएलडीटी) से कूचबिहार (सीओबी) तक तथा वापस एमएलडीटी तक डीजल बहुबिध इकाई (डीईएमयू) सेवा (सं. 75401/ 75402) की सेवा प्रारंभ की थी (जनवरी 2011), वह भाग जिस पर पहले ही एबीएस का प्रावधान था। डेमू रेक का निर्धारित प्राथमिक अनुरक्षण एपीडीजे पर किया जाना था जिसके लिए सीओबी तथा एपीडीजे (27.04 किमी) के बीच 54.08 किमी के लिए खाली डेमू रेक की प्रतिदिन ढुलाई की आवश्कता थी।



- बाद में रेलवे ने एसजीयूजे में निर्धारित प्राथमिक अनुरक्षण के साथ एनजेपी/सिलिगुडी जं. (एसजीयूजे) से बीएक्सटी और एसजीयूजे ने को वापसी के बीच एक और डेमू रेलगाडी (सं. 75717/75718) प्रारंभ की (जुलाई 2012)।
- चूंकि उसीरे प्रशासन डीएचएच-बीएक्सटी सेगमेन्ट में एबीएस के प्रावधान के लिए कार्य की अपूर्णता के कारण एपीडीजे-बीएक्सटी भाग में बहुल रेलगाडियॉ आरंभ करने में असमर्थ था, उसने एनसीबी में उनके अन्तर परिवर्तन के माध्यम से डेमू सेवाओं को जोडने और एसजीयूज़े पर रेकों को निर्धारित अनुरक्षण प्रदान करने का निर्णय लिया। परिणामस्वरूप, जुलाई 2012 से एमएलडीटी-सीओबी और वापिस एमएलडीटी के बीच डेमू रेलगाडियों की संख्या परिवर्तित कर 75719/75720 कर दी गई थी। एकीकरीण के परिणामस्वरूप, 12.07.2012 से 01.08.2013 के दौरान गन्तव्य बिन्दुओं (बीएक्सटी और सीओबी) के बीच खाली डेमू रेकों को 109.04 कि.मी के लिए और रेक अन्तरपरिवर्तन बिन्दु (एनसीबी) पर रोज हॉल करना पडता था।

इसके अतिरिक्त, एनसीबी-डीएचएच खण्ड (28 जून 2013) में 'एबीएस' के प्रावधानों के बाद, उसीरे प्रशासन ने डीएचएच तक एमएलडीटी और सीओबी के बीच डेमू सेवा (सं.75719/75720) विस्तारित की (2 अगस्त 2013)। तदनुसार सेवाओं से संबंधित खाली डेमू रेकों (सं. 75717, 75718, 75719 एवं 75720) को रोज 154.76 कि मी[26] के लिए हॉल करना पड़ता था।

इस प्रकार तीन वर्षों के बीत जाने के बाद भी, डीएचएच-बीएक्सटी खण्ड (22.44 कि.मी) के बीच एक छोटे से भाग में 'एबीएस' प्रदान करने के लिए कार्य अधूरा था (जुलाई 2015) जिसके कारण एनसीबी-डीएचएच खण्ड (27.47 कि.मी) 'वन ट्रेन सिस्टम ओनली' के अन्तर्गत अभी भी उपयोग किया जा रहा था और बहुल रेलगाडियों का परिचालन संभव नहीं था। इस स्थिति से उबरने के लिए उसीरे प्रशासन को टर्मिनल स्टेशन बीएक्सटी के बजाय मध्यवर्ती स्टेशन पर रेकों के बदलाव के माध्यम से डेमू सेवाओं को एककि्त करना था। जब उसीरे प्रशासन ने डेमू सेवाओं को विस्तारित करने का निर्णय लिया तो उन्हें दोबरा उनके अन्तर परिवर्तन के माध्यम से उन्हें एकीकृत करना पड़ा था जिसके परिणामस्वरूप 30 जून 2015 तक डेमू के खाली हालेज के प्रति `15.36 करोड़[27] का व्यय हुआ। यह परिहार्य व्यय तब तक जारी रहेगा जब तक पूरे रूट पर एबीएस का प्रावधान नहीं होगा और बहुल रेलगाडियों को सेवा में नहीं लगाया जाएगा।

जब मामला उसीरे प्रशासन के ध्यान में लाया गया (दिसम्बर 2013) उन्होंने कहा (फरवरी 2016) किः

- समय और कार्य प्रणाली से संबंधित बाधाओं को ध्यान में रखते हुए और खाली रेक परिवहन को भी न्यूनतम करने के लिए रेकों का एकीकरण किया गया था। सिलिगुडी में रेकों को अनुरक्षण उद्देश्यों के एक एकीकृत किया गया था क्योंकि सिलिगुडी के डीईएमयू शेड में बेहतर अनुरक्षण सुविधाऐं थीं।
- यदि एपीडीजे अनुरक्षण जारी रहता, तो प्रमुख समस्याएं बिना सुलझी पड़ी रहती जिसके परिणामस्वरूप 'वन ट्रेन ओनली सिस्टम' भाग में परिचालनात्मक समस्याएं और मुख्य लाइन भग में भीड भाड के अलावा डेमू सेवा की विफलता

[26] बभ् एक्सटी पर समाप्ति के बाद सं.75717 को एनसीबी ले जाया गया और फिर अगली सुबह 75720 के रूप में नया परिचालन प्रारंभ करने के लिए डीएचएच में वापिस लाया गया। इसी प्रकार से, रेलगाडी सं. 75719, के खाली डीईएमयू रेक को डीएचएच में समाप्ति के बाद एनसीबी ले जाया गा और फिर अगली सुबह 75718 के रूप में नए परिचालन प्रारंभ करने के लिए वापिस बीएक्सटी लाया गया जिसमें प्रतिदिन 154.76 कि.मी का खाली परिचालन शामिल है।

[27] डीएचएच तक डेमू सेवा के विस्तारण से पूर्व अवधि के लिए `3.27 करोड़ और डीएचएच तक विस्तारण के बाद `12.09 करोड़

होती। इससे आगे यात्री और माल सेवाओं दोनों पर संचयी प्रभाव हो सकता था।

- डीएचएच को बिना परिचालक दल रेस्ट रूम के प्रावधान के बिना श्रेणी 'बी' स्टेशन के रूप में संस्थापित किया गया था (जून 2013)। पहले ही 'बी' श्रेणी स्टेशन के संस्थापन के साथ रेलगाडी को खण्ड के मध्य से वापिस नहीं लिया जा सका। अतः 75719/72720 का सीओबी से डीएचएच को विस्तारण परिचालनात्मक दृष्टिकोण से अवश्यंभावी था। चूंकि डीएचएच पर कोई परिचालक दल रेस्ट रूम उपलब्ध नहीं था इसलिए, रेकों को खाली समेकन अन्र्त परिवर्तन के लिए एनसीबी में ले जाया गया था। रेकों की खाली ढुलाई जारी रही क्योंकि बीएक्सटी स्टेशन को एबीएस वाले श्रेणी 'बी' स्टेशन में परिवर्तित नहीं किया गया था। इसक अलावा, रेकों का बेहतर अनुरक्षण एनसीबी में उनके अन्र्तपरिवर्तन के माध्यम से संभव था। इसके अलावा, यदि खाली रेकों को यात्री सेवाओं के लिए लगाया जाता तो उनका समय यात्रियों के अनुकूल नहीं होता।

उसीरे प्रशासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकिः-

डेमू सं. 75401/75402 के रेक पूर्व एमएलडीटी सीओबी जनवरी 2011 से 12 जुलाई 2012 तक इसके आरंभ से एपीडीजे में प्राथमिक अनुरक्षण के लिए निर्धारित थी और यह एनसीबी-बीएक्सटी खण्ड पर 'एबीएस' के प्रावधान तक जारी रह सकता था।

डेमू के घटकों का अनुरक्षण संविदात्मक आधार पर दिया गया था और इसलिए एपीडीजे जैसी किसी मुख्य विफलता को संभालने में ज्यादा मुश्किल नहीं होगी। इसके अतिरिक्त डेमू रेकों के दो सेटों का रोज अनावश्यक खाली परिचालन वास्तव में अधिक मार्ग रूकावटों ओर 'वन ट्रेन ओनली सिस्टम' खण्ड और 'मुख्य लाइन' खण्ड में भीड़ भाड़ में सहयोग दे रहा था।

सीओबी से डीएचएच में विस्तारण उपयुक्त हो सकता था यदि एनसीबी के बजाय बीएक्सटी पर रेकों के अन्र्तपरिवर्तन के लाभ प्राप्त करने के लिए एबीएस को डीएचएच बीक्सटी खण्ड प्रदान किया जाता क्योंकि बीएक्सटी स्टेशन पर परिचालन दर रेस्ट रूम पहले से प्रदान किया गया था। तथापि, डीएचए-बीएक्सटी खण्ड को अभी एबीएस प्रदान किया जाना है हालांकि तीन वर्षो से अधिक बीत चुके हैं। इसके परिणामस्वरूप जून 2015 तक डेमू रेकों की खाली ढुलाई पर `15.36 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फ़रवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नही हुआ (मई 2016)।

2.10 पूर्वी रेलवे (पूरे) : साइडिंग प्रभारों की कम उगाही

एक सर्विंग स्टेशन पर क्वेरी साइडिंग के संबंध में 'ट्रैन इंजनों' के बजाय 'शंटिंग इजंन' के इंजन घंटे लागत के आधार पर साइडिंग प्रभारों के दर के निर्धारण के परिणामस्वरूप 2012-15 के दौरान साइडिंग प्रभारों के `11.92 करोड़ की कम उगाही हुई।

यातायात (वाणिज्यिक) विभाग (पैरा 1807) के लिए भारतीय रेल संहिता के अनुसार, साइडिंगों के संबंध में जहां भाड़ा सेवारत स्टेशन से और को प्रभारित किया जाता है, वहा रेलवे द्वारा साइडिंग प्रभार सेवारत स्टेशन और साइडिंग के बीच वैगनों की ढुलाई के लिए उद्ग्रहित किए जाते हैं। इस उद्देश्य के लिए, आरबी प्रति वर्ष विभिन्न प्रकार के इंजनों के लिए इंजन घंटा लागत की दरें परिचालित करता है। परिणामस्वरूप, रेल प्रशासन इंजन घंटा लागत की संशोधित दरों के आधार पर समय समय पर साइडिंग प्रभारों को संशोधित करती है। 'शंटिंग इंजन' से ट्रेन इंजन के संबंध में साइडिंग प्रभार हमेशा अधिक होते हैं क्योंकि ट्रेन इंजन की इंजन घटां लागत अधिक होती है। आरबी ने स्पष्ट किया (अक्तूबर 1977) कि जब एक इंजन को शंटिंग के लिए रेलगाड़ी से वास्तव में अलग किया जाता है और उसे रेलगाडी से जोड़ा जाता है, 'शेटिंग' कार्य की समाप्ति के बाद जब वापसी होती है तो यह ट्रेन इंजन के रूप में माना जाएगा।

लेखापरीक्षा ने पाया (2014-15) कि यद्यपि रेलवे द्वारा पकुर में चार क्वेरी साइडिगं को सेवारत किया गया था, फिर भी पकुर पर कोई विशिष्ट पायलट इंजन[28] उपलब्ध नहीं करवाया गया था। इसके परिणामस्वरूप, पकुर में आवक रैंको को लाने वाले डीजल ट्रेन इंजनों को क्वेरी साइडिंग से संबंधित 'शेटिंग' कार्यो के लिए अलग किया जा रहा था और उसके बाद उन्हें आउटवर्ड रेकों के साथ लगाया जा रहा था।

लेखापरीक्षा ने पाया (2014-15) कि पकुर सर्विंग स्टेशन पर 'साइडिंग प्रभारों' की वसूली 'ट्रेन इंजनों' के बजाय 'डीजल शेंटिंग इंजनों' की इंजन घाटा लागत को ध्यान में रखकर की गई थी। इसके परिणामस्वरूप वर्ष 2012-15 के दौरान `11.92 करोड़ तक के साडिंग प्रभारों की कम वसूली हुई।

[28] एक ईंजन साइडिंग से/को भार आहरित/भेजने का कार्य करता था।

एक औपचारिक लेखापरीक्षा आपत्ति के माध्यम से जब मामला लेखापरीक्षा आपत्ति के माध्यम से पूरे प्रशासन के साथ उठाया गया (अप्रैल 2015) उन्होंने उत्तर दिया (मई 2015) कि पकुर स्टेशन पर कोई निर्धारित पायलट इंजन नहीं हैं और पकुर स्टेशन पर भार लाने खाली होने वाले इंजनों को पायलट इंजन के रूप में उपयोग किया जा रहा था। तथापि, चूंकि इंजनों को शटिंग कार्यों के निष्पादन के लिए उपयोग किया जा रहा था इसलिए उन्हें 'शंटिग इंजनों' के रूप में माना जा रहा था। उनका तर्क इस तथ्य के दृष्टिगत वैध नहीं है कि ऐसे इंजन आंतरिक रेकों से अलग किए गए थे और इसके बाद साइडिंगों के अन्दर शंटिंग परिचालन के लिए उपयोग किए गए थे और अत्ततः इन्हें बाहरी रेकों से जोडा गया था। वैसे तो इन्हें अक्तूबर 1977 के रेलवे बोर्ड के स्पष्टीकरण के अनुसार 'ट्रेन इंजनों' के रूप में माना जाना और तदनुसार साइडिंग प्रभार निर्धारित किए जाने चाहिएं थे।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में जनवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नही हुआ (मई 2016)।

2.11 दक्षिण रेलवे (दरे) : ओवर हेड इलैक्ट्रिकल परिसम्पत्तियों के कम उपयोग (ओएचई) और इलैक्ट्रिक कर्षण से डीजल कर्षण के अनुरक्षण पर परिहार्य आवर्ती व्यय

दरे का चेंगलपट्टु' आराकोनम खण्ड का विद्युतीकरण मार्च 2004 में `8.95 करोड़ की लागत से किया गया, जिसमें से एमओडी द्वारा उठाई गई आपत्तियों के कारण टक्कोलम से आगे के छोटे से भाग को छोड दिया गया। एमओडी की लागत से टक्कोलम से आगे विद्युतीकरण के साथ एक विपरित लाइन 14 वर्षों से प्रगति पर है। भूमि अधिग्रहण में विलम्ब और एमओडी द्वारा परिवर्धित लागत वहन करने के लिए मामले का समाधान न होनें के कारण, सृजित परिसम्पत्तियों को पिछले 14 वर्षों से प्रभावी उपयोग में नहीं लाया जा सका। इसके अलावा दरे प्रशासन द्वारा डीजल कर्षण के अनुरक्षण पर प्रति वर्ष `1.08 करोड़ का आवर्ती व्यय किया गया।

दरे की ब्रांच लाइन अर्थात चेंगलपट्टु (सीजीएल) अकराकोनम (एजेजे) के गेज परिवर्तन (जीसी) को सितम्बर 1997 में `87.81 करोड़ की लागत से संस्वीकृत और दिसम्बर 1999 में चालू किया गया। इस ब्रांच लाइन (सीजीएल-एजेजे), के लिए नवम्बर 1999 में विधुतीकरण संस्वीकृत किया गया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि सीजीएल और टक्कोलम (टीकेक्यू) के बीच विद्युतीकरण कार्य मार्च 2004 में `8.95 करोड़ की लागत से पूरा किया गया था किन्तु तिरूमलपुर (टीएमएलपी) तक जुलाई 2004 में ही यातायात के लिए चालू किया गया। टीकेक्यू से आगे विद्युतीकरण रक्षा मंत्रालय द्वारा उठाई गई आपत्ति (अप्रैल 1999) के कारण नहीं किया जा सका था। आपत्ति निम्नलिखित कारणों से उठाई गई:

- बीजी ट्रेक संरेखण नौसेना वायु स्टेशन के रनवे के प्रारंभ से लगभग 120 मिटर की दूरी पर था और रनवे की दिशा से सीधा चल रहा था।
- वायु मार्गों और हवाई अड्डों से संबंधित मौजूदा निर्देशों के अनुसार, उडान के बिन्दु से 3000 मीटर के अन्दर हाई टेंशन लाइनें अनुमत नहीं हैं। रनवे के प्रारंभ से 120 मीटर के अन्दर रेलवे ट्रेक के विद्युतीकरण से नौसेना वायुयानों के परिचालन में बाधा आएगी।

अभिलेखों से पता चला कि रेलवे और एमओडी के बीच बैठक में (अक्तूबर 1999) टीकेक्यू और एजेजे के बीच विपरित संरेखण (डेटूर) में नई लाइन बिछाने की सहमति हुई थी। बैठक में यह भी निर्णय लिया गया कि नई घूमावदार लाइन बिछाने की लागत एमओडी द्वारा वहन की जाएगी। दिसम्बर 2003 में एमओडी द्वारा राशि (`25.76 करोड़) जमा करवाने के बाद ही कार्य 2004 में प्रारंभ हो सका। यदि रेलवे ने गेज परिवर्तन/विद्युतीकरण कार्य करने से पूर्व यदि एमओडी से परामर्श लिया होता तो विद्युतीकरण कार्य की पूर्णता में विलम्ब और परिणामस्वरूप सृजित परिसम्पत्तियों (बीजी ट्रेक) के सकल कम उपयोग से बचा जा सकता था।

सीएंडएजी के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (2004 की सं.8 का पैरा 3.1) में इस मामले के बारे में पहले बताया गया था। उत्तर में दरे प्रशासन ने सृजित परिसम्पत्तियों के समग्र कम उपयोग पर लेखापरीक्षा टिप्पणी को स्वीकार किया (मई 2012) और आवश्वासन दिया कि घूमावदार कार्य दो वर्षों में पूर्ण कर दिए जांएगे। तथापि, घूमावदार कार्य और टीकेयू और एजेजे के बीच विद्युतीकरण अभी पूर्ण नहीं किया गया है (जून 2015)।

दरे के निर्माण कार्य संगठन के अभिलेखों से आगे पता चला किः

- घूमावदार लाइन के लिए अनुमान `25.73 करोड़ के लिए संस्वीकृत किया गया था (फरवरी 2003) और एमओडी ने दिसम्बर 2003 तक `25.76 करोड़ जमा करवा दिए थे।

- यद्यपि कार्य जून 2006 तक पूर्णता हेतु 2004 में प्रारंभ किया गया था, इसे विशेष रूप से एजेजे के पास मेलपक्कम में 500 मीटर के छोटे से क्षेत्र में भूमि अधिग्रहण में विलम्ब के कारण पूरा नहीं किया जा सका। सरकार द्वारा निःशुल्क रूप से प्रदान की गई भूमि पर कब्जा करने वाले लोगों के लिए वैकल्पिक स्थल प्रबंधित करने में राज्य सरकार और रेलवे के बीच समन्वय की कमी थी। अन्ततः नवम्बर 2014 में भूमि अधिग्रहित की गई थी।
- इसी दौरान घूमावदार कार्य की अनुमानित लागत में वृद्धि हो कर वह `54.57 करोड़ हो गई थी। एमओडी द्वारा अतिरिक्त लागत को वहने करने का मामला अभी सुलझाया जाना है और इसलिए कार्य में प्रगति नहीं थी।
- मौजूदा ठेकेदार समयाधिक्य और लागत अधिक्य के कारण कार्य निष्पादित करने के इच्छुक नहीं थे। दरे प्रशासन ने ठेके की पूर्व समाप्ति और एमओडी से अतिरिक्त लागत की प्राप्ति के बाद नई निविदा आमंत्रिक करने का निर्णय लिया (जनवरी 2015) ।
- दरे प्रशासन, एमओडी के साथ करार करने में विफल रहा कि कार्य के निष्पादन के दौरान और कार्य की पूर्णता पर शामिल अतिरिक्त लागत एमओडी द्वारा वहन की जाएगी। अतः भूमि अधिग्रहण के बाद भी, कार्य प्रगति नहीं कर सका।

उपरोक्त चूकों/कमियों के कारण दरे प्रशासन 10 वर्ष पूर्व `8.95 करोड़ की लागत से सृजि विद्युत परिसम्पत्तियों के लाभ प्राप्त नहीं कर सका क्योंकि पूरे खण्ड (सीजीएल-एजेजे) पर विद्युतीकरण कार्य पूरा नहीं किया जा सका। इसके अलावा, `27.52 करोड़ (2003 में एमओडी द्वारा की गई `23.76 करोड़ और दरे द्वारा `3.76 करोड़) के निवेश को अभी तक प्रभावी उपयोग हेतु नहीं लगाया जा सका।

पिछले 14 वर्षों से दरे प्रशासन द्वारा डीजल ट्रेक्शन की जगह इलैक्ट्रिक ट्रेक्शन के अनुरक्षण की लागत के प्रति वर्ष `1.08 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किए जाने के अलावा, सीजीएल और एजेजे के बीच परम्परागत कोचों के साथ मेल/एक्सप्रेस और यात्री रेलगाडियों को डीजल ईजनों के साथ परिचालित किया जा रहा था।

दरे प्रशासन के साथ मामला जुलाई 2015 में उठाया गया था, उत्तर में उन्होंने कहा (नवम्बर 2015) किः

- गेज परिवर्तन कार्य से पूर्व रक्षा प्राधिकारियों के साथ परामर्श करने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि रेलवे लाइन नौसेना बेस के निर्माण से पूर्व मौजूद

थी। चूंकि यह केवल एक जीसी था, और एमजी संरेखण बीजी में परिवर्तित था, एमओडी के साथ करार करने का सवाल ही नहीं उठता।

- ओएचई परिसम्पत्तियों का संस्थापन कर दिया गया था और रेलगाडियॉ सीजीएल से टीएमएलपी तक चल रही थी। टीएमएलपी-टीकेओ खण्ड में, ओएचई संस्थापित किया गया और उसे चोरी रोधक उपाय के रूप में 25 केवी ऊर्जा प्रदान की गई थी। टीकेओ-एजेजे घुमावदार लाइन के विद्युतीकरण का कार्य ट्रेक बिछाने के बाद किया जाएगा, जो एमओडी द्वारा अतिरिक्त लागत जमा करवाने के बाद किया जा सकेगा।

इन तथ्यों के दृष्टिगत उत्तर तर्कसंगत नहीं हैः-

- इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता (पैरा 259,507) में प्रावधान किया गया है कि निष्पादन हेतु किसी परियोजना को प्रारंभ करने से पूर्व सैन्य प्राधिकारियों से परामर्श किया जाना चाहिए। अतः दरे प्रशासन को सीजीएल और एजेजे के बीच गेज परिवर्तन और विद्युतीकरण कार्य करने से पूर्व रक्षा प्राधिकारियों से परामर्श करना चाहिए था।
- यद्यपि ईएमयू रेलगाडियॉ टीएमएलपी तक परिचालित हो रही थीं फिर भी टीकेओ और एजेजे के बीच विद्युतीकरण की अपूर्णता के कारण सीजीएल और एजेजे के बीच मेल/एक्सप्रैस रेलगाड़ी डीजल ट्रेक्शन पर चली रही थी। इसके परिणामस्वरूप `8.95 करोड़ की निर्माण लागत से ओएचई में सीजीएल-एजेजे खण्ड का कम उपयोग हुआ।
- एमओडी द्वारा अतिरिक्त लागत वहन करने का मामला अभी सुलझाया जाना है, जिससे घुमावदार लाइन बिछाने का कार्य विलम्बित हुआ और परिणामस्वरूप टीकेओ-एजेजे भाग में विद्युतीकरण कार्य भी विलम्बित हुआ। इसके अतिरिक्त समय और लागत अाधिक्य के कारण ठेके की पूर्व समाप्ति के कारण और नई निविदा आमंत्रित करने से लागत में और वृद्धि और कार्य की पूर्णता में विलम्ब होगा।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फ़रवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नही हुआ (मई 2016)।

2.12 उत्तर रेलवे (उरे) : टर्मिनल माल स्टेशन पर वैगनों का अत्याधिक अवरोधन

वैगनों के अवरोधन लक्ष्यों से अधिक परिहार्य अत्याधिक अवरोधन के परिणामस्वरूप `6.53 करोड़ तक की वैगनों की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

यार्ड/टर्मिनल माल स्टेशन की दक्षता सीधे रूप से परिचालन के विभिन्न स्तरों पर वैगनों के अवरोधन पर नियंत्रण की प्रभावकारिता से संबंधित है। औचित्यपूर्ण स्वीकार्यता से आगे वैगनों के अवरोधन से माल के लदान और उतराई और वैगनों/रेकों के प्रेषण में विलम्ब से वैगनों की उत्पादकता प्रतिकूल रूप से प्रभावित होती है। वैगनों के अवोधन को न्यूनतम करने के दृष्टिगत, अवरोधन लक्ष्य, वैगनों का अवरोधन जिससे अधिक नहीं होना चाहिए, को रेलवे द्वारा निर्धारित और रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया है।

लेखापरीक्षा ने वाराणसी (बीएसबी) में टर्मिनल माल स्टेशन (टीजीएस) के अभिलेखों की संवीक्षा की और पाया कि टीजीएस/बीएसबी में प्रबंधित 'सभी वैगनों' के लिए क्षेत्रीय रेलवे प्रशासन ने औसत अवरोधन के लिए 16 घंटे प्रति वैगन का लक्ष्य निर्धारित किया था (1998 से पूर्व)। लेखापरीक्षा ने पहले वैगनों के निर्धारित लक्ष्य से अधिक अवरोधन जिसके परिणामस्वरूप अर्जन क्षमता की हानि हुई पर टिप्पणी की थी (2004 की प्रतिवेदन सं.8 का पैरा 2.3.1)। रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड ने की गई कार्रवाई टिप्पणी में बताया था कि 16 घंटे का कठिन लक्ष्य यद्यपि अव्यवहारिक है फिर भी इसने औसत अवरोधन को कम करने में निर्णायक और उपयोगी भूमिका निभाई है। तथापि, वैगनों के अवरोधन के लक्ष्य को संशोधित (अप्रैल 2008) कर 30 घंटे का अधिक यथार्थता लक्ष्य कर दिया गया था।

लेखापरीक्षा में अभिलेखों की आगे संविक्षा से पता चला (2015) कि वर्ष 2014-15 के दौरान टीजीएस/बीएसबी पर प्रबंधित सभी वैगनों (सं 15404) को 30 घंटे प्रति वैगन के संशोधित संवर्धित अनुमत अवरोधन से अधिक समय तक रोका गया था। वैगनों का अवरोधन 30.35 घंटें और 52.35 घंटे के बीच था। इसके परिणामस्वरूप `6.53 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

जब मामला उरे प्रशासन (अगस्त 2013) के साथ उठाया गया था तो उन्होंने कहा (सितम्बर 2015) कि संशोधित संवर्धित अनुमत सीमा से अधिक अत्यधिक अवरोधन विद्युत की कमी, शंटिंग इजंन की अनुपलब्धता, इनवर्ड रेकों को विलम्ब से छोड़ना इत्यादि जैसे कारणों को बताया गया था।

रेलवे द्वारा बताए गए कारण स्वीकार्य नहीं थे क्योंकि 16 घंटे प्रति वैगन के अवरोधन लक्ष्य को वर्ष 2008 में सभी प्रकार की बाधाओं को ध्यान में रखकर अधिक यथार्थता के आधार पर 30 घंटे प्रति वैगन संशोधित किया गया था। वास्तव में अत्यधिक अवरोधन को दक्ष रोलिंग स्टाक प्रबन्धन और श्रमबल प्रबन्धन और परिचालन और यांत्रिक विभाग के बीच समन्वय से बचाया जा सकता है।

इस प्रकार परिचालनात्मक आवश्यकता पर अवरोधन के निर्धारित लक्ष्य से आगे वैगनों के परिहार्य अत्यधिक अवरोधन के परिणामस्वरूप `6.53 करोड़ तक के वैगनों की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फ़रवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नही हुआ (मई 2016)।

2.13 पूर्व तटीयरेलवे (पूतरे) : ट्रेन लोड श्रेणी दर के अनियमित विस्तारण के परिणामस्वरूप माल भाड़े को कम प्रभारित करना

पूर्व तटीय रेलवेने आरबी के निर्देशों का अनुपालन किए बिना ब्लाक रेकों के लिए ट्रेन लोड श्रेणी दर का लाभ दिया जिसके परिणामस्वरूप ` 6.01 करोड़ के मालभाड़े की हानि हुई।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने दिनांक 10 नवम्बर 2009 के परिपत्र सं. 2009 का 62 द्वारा मालभाड़ा प्रोत्साहन योजनाओं और उत्पादों के परिवहन पर नीति दिशानिर्देश जारी किए। परिपत्र के पैरा 5.1 के अनुसार, वैगन संघटन के साथ एकल बिन्दु ब्लाक रेक[29] जैसा आरबी द्वारा अधिसूचित है, को उसमें निर्धारित शर्तों के अनुसार ट्रेन लोड़ श्रेणी दर पर बुक किया जाएगा।

ट्रेन लोड दर उस मामले में भी दिया जा सकता है जहाॅ ब्लाक रेक के लिए योग्य वैगनों की न्यूनतम संख्या ट्रेन लोड मांगपत्र के प्रति परिचालन या अन्य किसी बाधा जो विशिष्ट मामले गैसे दुर्घटना, ब्लाकेड इत्यादि जैसी किसी अप्रत्याशित परिस्थिति के कारण रेलवे द्वारा आपूरित नहीं की जा सकती बशर्ते मांगी गई वैगनों की संख्या की गैर आपूर्ति के लिए विस्तृत कारण हो जिसमें संबंधित स्टेशन प्रबंधक/यार्ड मास्टर द्वारा ब्लाक रेक दर्ज किए गए हों और एक राजपत्रित अधिकारी द्वारा लिखित में पुष्टि की गई हो। यदि निर्धारित शर्तों को पूरा नहीं

[29] यह एक रेलगाड़ी है जो वैजनों को एक ही गंतव्य पर ले जाती है।

किया गया हो तो वह वैगन भार दर प्रभारित की जाए जो ट्रेन भार श्रेणी दर से अधिक है।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के 10 नवम्बर 2009 के परिपत्र के अनुसार बीओएक्सएन/बीओएक्सएनएचएस, बीओएक्सएन एचएसएमआई, बीओएक्सएनएचए, बीओएक्सएनईएल, बीओएक्सएनएलडब्ल्यू और बीओएक्सएनएमआई प्रकार वैगनों को एक साथ समूहित किया गया जबकि बीओएक्सएनएचएल को एक पृथक समूह के रूप में दर्शाय गया था। बीओएक्सएनएचएल प्रकार की वैगनों को अन्य प्रकार की वैगनों के साथ मिश्रित रेक बनाने के लिए समूहित नहीं किया जा सकता। इसी प्रकार, बीओबीआर और बीओबीआरएन को ब्लाक रेकों के दो पृथक समूहों के रूप में दर्शाया गया था इन समूहों में मिश्रित रेकों की अनुमति नहीं थी।

पूतरे ने एक परिपत्र (07-02-2013) जारी किया था जिसके बाद एक स्पष्टीकरण (26.02.2013) जिसमें कहा गया था कि यदि बीओबीआर/बीओबीआरएन, बीओबीआरएन/बीओबीआरएनएचएस या बीओएक्सएन समूह/बीओएक्सएनएचएन के मिश्रित रेक को निर्धारित न्यूनतम संख्या की वैगनों के एक प्रकार के साथ लोड किया जाता है तो ट्रेनलोड लाभ दिया जा सकता है। उस मामले में जहां न्यूनतम ट्रेनलोड स्थिति किसी विशेष प्रकार की वैगन के लिए संतोषजनक नही है वहॉ ट्रेनलोड सुविधा परिचालन शाखा द्वारा जारी एक प्रमाणपत्र के आधार पर दी जा सकती है।

फरवरी 2013 से दिसम्बर 2013 की अवधि के लिए मुख्य माल पर्यवेक्षक/तलचेर के अन्तर्गत अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि बीओबीआर/बीओबीआरएन/ बीओबीआरएनएचएस/बीओबीआरएनईएल वैगनों वाले कुल 247 मिश्रित रेकों और बीओएक्सएन/बीओएक्सएनएचएल/बीओएक्सएनआर/बीओएक्सएन समूह वैगनों के 99 मिश्रित रेकों को तलचेर से कोयाला ले जाने के लिए 27 विभिन्न गतंव्यों के लिए विभिन्न साइडिगों से बुक किया गया था। इन मे से किसी भी मामले में वैगनों की निर्धारित न्यूनतम संख्या मे लदान की शर्त को पूरा नहीं किया गया था किन्तु वैगन लदान दर प्रभारित करने के बजाय ट्रेनलोड लाभ दिया गया था। परिचालन शाखा द्वारा जारी प्रमाणपत्रों में आरबी के 2009 के दर परिपत्र सं. 62 में अपेक्षित ब्लाक दर वाली वैगनों की अभिप्रेत संख्या की अनापूर्ति के लिए विस्तृत ब्यौरे दर्ज नहीं किए गए थे। इसके परिणामस्वरूप अनियमित ट्रेनलोड़ दर

लाभ दिया गया जिसके कारण ` 5.17 करोड़ का माल भाडा कम प्रभारित किया गया।

लेखापरीक्षा ने फरवरी 2011 से नवम्बर 2014 की अवधि के दौरान सात अन्य लदान स्टेशनों अर्थात् वीएसपीवी, आरजीएल, एमजीपीवी, एमवीएए, एनएमवीके, जेकेपीआर और एनआईएनएस में कोयले को ले जाने के लिए बीओएक्सएन/ बीओएक्सएनएचएल/बीओएक्सएनआर/बीओएक्सएन समूह की वैगनों वाले 55 मिश्रित रेकों के लिए अनियमित ट्रेनलोड लाभ दर और `83.85 लाख कम प्रभारित करने के समान मामले पाए थे। इस प्रकार वैगन लोड दर के बजाय अनियमित ट्रेन लोड दर लाभ देने के कारण पूतरे का कम माल भाडा प्रभारित करने के कारण ` 6.01 करोड़ की हानि हुई।

जब मामला लेखापरीक्षा में उठाया गया (अप्रैल 2014), पूतरे प्रशासन ने कहा (अक्तूबर 2014) कि जब पूतरे प्रशासन परिचालन या किसी अन्य बाधा के कारण मानक रेक की आपूर्ति करने में विफल रहे तो ट्रेनलोड दर 2009 के दर परिपत्र 62 के पैरा 5.1.4 के अनुसार अनुमत किया जा सकता है।

निम्नलिखित कारणों से पूतरे प्रशासन का उत्तर तर्कसंगत नहीं हैः-

- परिचालन विभाग द्वारा मानक ब्लाक दर की वैगनों की न्यूनतम संख्या की अनापूर्ति के लिए विस्तृत कारण दर्ज करवाए बिना प्रमाणपत्र नियमित रूप से दिए जा रहे थे।
- कुछ मामलों में ट्रेनलोड श्रेणी दर अनुमत करने की तिथि उल्लिखित नहीं है। एक मामले में यह भी पाया गया कि प्रमाणपत्र आर आर तैयार करने के काफी बाद जारी किया गया था।
- आरबी ने पूतरे की विशिष्ट मांग की (सितम्बर 2012) कि तमिलनाडु विद्युत बोर्ड के लिए तलचेर से कोयले के परिचालन के लिए बीओबीआर/बीओबीआरएन के मिश्रित रेक के लिए ट्रेनलोड दर लाभ की अनुमति दी जाए की सहमति नहीं दी थी (नवम्बर 2012)।
- 10 मामलों में जहां ट्रेनलोड शर्तों को संतुष्ट नहीं किया गया था, पूतरे प्रशासन ने ट्रेनलोड दर और वैगन लोड दर के अन्तर के प्रति कम प्रभार बढ़ा दिया था।
- यह भी पाया गया कि यदि बीओबीआरएन की सं. 56 या बीओबीआर की 50 या बीओबीआरएनएचएस का 57 या बीओएक्सएन की सं. 58 या

बीओएक्सएनएचएल का 57 को लदान किया गया पतरेके ट्रेनलोड लाभ की अनुमति से संबंधित 7 ओर 26 फरवरी 2013 के परिपत्र का भी अनुसरण नहीं किया गया था।

- इसके अलावा, मिश्रित बीओबीआरएन और बीओबीआर वैगनों के रेकों के ब्लाक को ट्रेनलोड दर लाभ देने की आरबी की अस्वीकृति से आगे स्पष्ट रूप से लेखापरीक्षा तर्क को न्याय संगत ठहराता है कि पूतरे आरबी विनिर्देशों का अनुसरण करने में विफल रहा और उसने अनुचित रूप से ट्रेनलोड दर लाभ दिया।

इस प्रकार, आरबी विनिर्देशों का अनुसरण किए बिना ट्रेनलोड श्रेणी दर का लाभ देने के कारण ` 6.01 करोड़ के मालभाड़े की हानि हुई।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फ़रवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नही हुआ (मई 2016)।

अध्याय 3 – इलेक्ट्रिकल-सिग्नलिंग और दूरसंचार यूनिटें

इलैक्ट्रिकल विभाग सुरक्षित ट्रेन संचालन और स्थायी और चल परिसम्पत्तियों के अधिकतम उपयोग जैसे ट्रेन रेकों, इंजनों और रेल पथों इत्यादि के लिए जिम्मेदार हैं। रेलवे बोर्ड (रे.बो.) स्तर पर इलैक्ट्रिकल विभाग की अध्यक्षता सदस्य (इलैक्ट्रिकल) द्वारा की जाती है जिसकी सहायता इलैक्ट्रिकल, दूरसंचार और सिग्नलिंग के तीन अतिरिक्त सदस्यों द्वारा की जाती है।

जोनल स्तर पर इलैक्ट्रिकल विभाग की अध्यक्षता मुख्य इलैक्ट्रिकल इंजीनियर द्वारा की जाती है जो इलैट्रिक इंजनों इलैक्ट्रिक मल्टिपल यूनिट ट्रेन (ईएमयू), मेन लाइन इलैक्ट्रिक मल्टिपल यूनिट ट्रेन (मेमू), ओवर हेड इलैक्ट्रिकल उपकरण, (ओएचई) के प्रचालन और अनुरक्षण, इसका अनुरक्षण और संचालन, नियोजन, इलैक्ट्रिकल कोचिंग स्टाक संचालन और अनुरक्षण और इलैक्ट्रिकल जनरल पावर आपूर्ति, वातानुकूलन, डीजल जेनरेटिंग सेट आपरेशन और अनुरक्षण और जल आपूर्ति के लिए जिम्मेदार है। सिग्नलिंग और दूरसंचार विभाग की अध्यक्षता मुख्य सिग्नल एवं दूरसंचार इंजीनियर (सीएसटीई) द्वारा की जाती है जो सिग्नलिंग परिसम्पत्तियों के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार है।

वर्ष 2014-15 के दौरान इलेक्ट्रिकल और सिग्नल विभाग का कुल व्यय ` 22,356.21 करोड़ था। वर्ष के दौरान वाउचरों और निविदाओं आदि की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा लेखापरीक्षा द्वारा इलेक्ट्रिकल और सिगनलिंग एवं दूरसंचार विभाग के 573 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया था।

इस अध्याय में भारतीय रेलवे में आधुनिकीकरण सहित सिग्नल उत्पादन यूनिटों की कार्यप्रणाली पर एक समीक्षा शामिल है जिसमें लेखापरीक्षा ने भारतीय रेल के उपयोग के लिए छः सिग्नल वर्कशाप, एस एवं टी उपकरण/मदों के उत्पादन के कार्यचालन और निष्पादन पर समीक्षा की है। इसके अतिरिक्त, पूर्व मध्य रेलवे से पूराने और घिसे पिटे लीवर फ्रेमों के प्रतिस्थापन के लिए अन्र्त विभागीय समन्वय की कमी से संबंधित पर एक पैराग्राफ भी शामिल किया गया है।

3.1 भारतीय रेलवे के सिग्नल उत्पादन यूनिटों की कार्यप्रणाली

3.1.1 प्रस्तावना

भारतीय रेलवे (आईआर) में रेलगाडियों के नियंत्रित, सुचारू और सुरक्षित परिचालन के लिए एक प्रभावी सिग्नलिंग और दूरसंचार (एसएवंटी) प्रणाली की आवश्यकता है। सिग्नलिंग प्रणाली रेलगाडियों के सुरक्षित और सुचारू परिचालन और उपलब्ध लाइन क्षमता के इष्टतम उपयोग के लिए अनिवार्य है। जबकि दूरसंचार प्रणाली रेलगाडियों के नियंत्रण, परिचालन और यात्रियों की सुरक्षा में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। आईआर प्रगतिशील रूप से उन्नत सिग्नलिंग प्रणाली और अत्याधुनिक दूरसंचार नेटवर्क पर निर्भर करता है ताकि रेलगाडी प्रचालन की दक्षता के साथ साथ सुरक्षा में भी वृद्धि हो। विभिन्न संस्थानों में विशेष/विशिष्ट उपकरणों की संख्या का उपयोग हो रहा है। प्रौद्योगिकी के उन्नयन और विद्युत/इलैक्ट्रानिक प्रणाली की तरफ झुकाव के साथ, आधुनिक इलैक्ट्रानिक उापकरण/उपस्करों की मांग में वृद्धि हुई है।

आईआर में एस एवं टी उपकरणों/उपस्करों की आवश्यकता को विभिन्न जोनल रेलवे में स्थापित सिग्नल वर्कशापों पर उत्पादन के माध्यम से या खुले बाजार से अधिप्राप्ति के माध्यम से पूरा किया जाता है। आईआर में 10 सिग्नल वर्कशाप हैं। इनमें से छः[30] मुख्य वर्कशाप हैं और इन्हें आरबी द्वारा सिग्नल उत्पादन यूनिटों (एसपीयू) के रूप में वर्गीकृत किया गया है। बाकी चार[31] को मरम्मत और ओवर हालिंग केन्द्र/वर्कशापों के रूप में अधिसूचित किया गया है।

3.1.2 पृष्ठभूमि

आईआर में एसपीयूज मौजूदा एस एवंटी प्रणाली में नित्य प्रति उपयोग होने वाली सिग्नलिंग मदों का उत्पादन कर रही थी। विभिन्न सिग्नलिंग मदों का उत्पादन विभिन्न एसपीयूज को दिया जाता था। इस प्रकार एक एसपीयू का उत्पाद दूसरे एसपीयू से काफी अलग होता था। बदलते वैश्विक प्रचलन और रेलवे की एस एवं टी प्रणाली जल्दी जल्दी हो रहे प्रौद्योगिकी उन्नयन से उच्च विश्वसनीयता के उपकरणों में अंतरण आवश्यक हो गया ताकि अप्रचलितता के जोखिम को कम किया जा सके और अन्तर्राष्ट्रीय परिवर्धनों के साथ समगति से चला जा सके।

---

[30] दरे में पोदानोर (पीटीजे), उरे में गाजियाबाद, पूर्वोतर में गारेखपुर (जीकेपी), मरे में बायकुला (बीवाई), पूरे में हावडा (एचडबल्यूएच) और दमरे में मेट्टुगुडा (एमएफटी)

[31] उपरे में अजमेर, पूर्वोत्तर सी रे में पांडु, परे में साबरमती और दपूरे में खडगपुर

XI पचं वर्षीय योजना (2007-2012) के लिए रेलवे कार्यक्रमों पर कार्यकारी ग्रुप ने निम्न क्षेत्रों में सिग्नल वर्कशापों के उन्नयन और आधुनिकीकरण की सिफारिश की थी जैसेः

- रीलेज[32] के विनिर्माण के लिए स्वचालित असेम्बली लाइनें
- क्लैम्प लाक प्वाइंट मशीनों[33] के विनिर्माण के लिए सुविधाएं
- इलैक्ट्रिकल और इलैक्ट्रानिक प्रणाली के एकीकरण, अनुरूपण, जांच और प्रणामीकरण के लिए सुविधाएं जैसे
    - ➢ एक्सल काउंटर्स (एसीज)[34]
    - ➢ आडियों फ्रिक्वेंसी ट्रेक सर्किट (एएफटीजी)[35]
    - ➢ इलैक्ट्रानिक इंटरलाकिंग (ईआई)[36]।

वर्किंग ग्रुप ने यह भी सिफारिश की थी कि कार्यशालाओं में निष्पादित प्रकियाएं और गतिविधियां जैसे रिले विनिर्माण के लिए असेम्बली लाइनों को स्वचालित करने की आवश्यकता है। क्षमता संवर्धन आईआरएस प्वाइंट मशीनों[37], टोकन रहित ब्लाक साधन[38], विशेष उद्देश्य रीले और इलैक्ट्रिक लिफिटंग बैरियर्स[39] जैसी कुछ मदों के विनिर्माण के लिए भी अपेक्षित था।

XII योजना (2012-17) में चिन्हित महत्वपूर्ण क्षेत्रों में स्टेशनों की पूर्ण ट्रेक सर्किटिंग (सीटीसी), स्वचालित ब्लाक सिग्नलिंग (एबीएस)[40], जैसी प्रौद्योगिक विकल्प के उपयोग के माध्यम से लाइन क्षमता में वृद्धि, इंटरमिटेंट ब्लाक

---

32 रेलवे सिग्नलिंग और इंटरलाकिंग सर्किटों में प्रयुक्त इलैक्ट्रो मेगनेटिक उपकरण

33 रेलवे टर्नआउट को क्लेम्प लाक के साथ इलैक्ट्रानिक उपकरण परिचालित करते थे

34 एक ट्रेक पर दो बिन्दुओं के बीच रेलगाडी के गुजरने का पता लगाने के लिए प्रयुक्त एक उपकरण

35 विद्युतीकृत क्षेत्र में कर्षण हारमोनिक्स के कारण इंटरफेर द्वारा अप्रभावित उपकरण और वह बड़े ट्रेक भाग की लम्बाई और स्वचालित सिग्नलिंग भाग के लिए उपयुक्त

36 माइक्रो प्रोसेसर आधारित इंटरलाकिंग प्रणाली ताकी यार्ड और पेनल इनपुटों को पढ़ा जा सके, चयन तालिका के अनुसार फेल-सेफ तरीके में संसाधित करना।

37 रेलवे टर्नआऊट प्रचालित करने के लिए प्रयुक्त उपकरण

38 चलती हुई रेलगाडियों की सुरक्षा पूर्णतया नियंत्रित और सुनिश्चित करने के लिए प्रयुक्त उपकरण जो दोनों सिरों में से किसी एक भाग में एक वक्त में केवल एक रेलगाडी को अनुमत करता है।

39 रेलवे लेवल, क्रासिग में रखा बिजली से चलने वाला बैरिकेड ताकि रेलगाडियों के चलने के समय पैदल चलने वालों और वाहनों को बचाया जा सके।

40 सिग्नलों के क्रम वाली एक प्रणाली जो एक रेलवे लाइन को भागों या ब्लाकों के क्रम में विभाजित करता है, जो समान दिशा में प्रचालित रेलगाडियों को बिना पीछे और टक्कर के जोखिम के एक दूसरे का अनुसरण करने की अनुमति देता है।

सिग्नलिंग (आईबीएस)[41], कैब सिग्नलिंग (सीएस) और रेलगाडी नियंत्रण और सिग्नल प्रणाली को जोडना शामिल था। वांछित प्रगति के लिए सिस्टमस में अतंरण और सुरक्षा के संबंध में उच्चतर विश्वसनीयता के उपकरण अपेक्षित होंगे।

उच्च स्तर सुरक्षा समीक्षा समिति (अनिल ककोदकर समिति) का गठन आरबी द्वारा (सितम्बर 2011) भारतीय रेलवे में सुरक्षा समीक्षा हेतु किया गया जिसने पाया (फरवरी 2012) कि रेलवे प्रणाली की अनुरूप निवेश और प्रौद्योगिकी के उन्नयन और आधुनिक समय के साथ सुसंगत आधुनिकीकरण के बिना मांगें तेजी से बढ़ रही थी। समिति ने आईआर के पूरे ट्रंक मार्ग (19,000 कि.मी.) पर यूरोपियन ट्रेन नियंत्रण प्रणाली स्तर-II के समान निरंतर ट्रेक सर्किटिंग और कैब सिग्नलिंग पर आधारित उन्नत सिग्नलिंग प्रणाली अपनाने की सुदृढ़ रूप से सिफारिश की।

आईआर के आधुनिकीकरण पर विशेषज्ञ ग्रुप (सैम पीट्रोदा समिति) का गठन सितम्बर 2011 में आईआर के कार्मिकों और यात्रियों की सुरक्षा में सुधार के लिए उपाय बताने के लिए किया गया था जिसने सिफारिश की (फरवरी 2012):

- रेलगाडी प्रबंधन प्रणाली के साथ सभी ए एवं बी मार्गों[42] पर एबीएस का कार्यान्वयन;
- मरे और परे के सी श्रेणी मार्गों (उपनगरीय क्षेत्र) पर मूविंग ब्लाक प्रणाली[43] के रूप् में संचार आधारित रेलगाडी नियंत्रण प्रणाली का प्रावधान;
- ए एवं बी मार्गों पर सीएस प्रणाली के साथ आनबोर्ड रेलगाडी सुरक्षा प्रणाली[44] की तैनाती;
- ए,बी और सी मार्गो पर मोबाइल रेलगाडी नियंत्रण संचार प्रणाली आधारित जीएसएम की शुरूआत;
- केन्द्रीकृत अनुरक्षण नियंत्रण केन्द्रों की स्थापना।

आईआर का विजन 2020 दस्तावेज आधारिक संरचना के क्षमता सृजन में मात्रात्मक वृद्धि और प्रौद्योगिकी उन्नयन के लिए रोड मैप बनाता है। इसमें अन्य

---

[41] एक तकनीक जो एक ब्लाक भाग को दो निकरवर्ती स्टेशनों के बीच अतिरिक्त सिग्नल स्टेशन से दूर से नियंत्रित कर बाटता है।

[42] 'ए' मार्ग- स्पीड 160 कि.मी/घंटा तक, 'बी' मार्ग- स्पीड 130 कि.मी/घंटा

[43] एक प्रणाली जहां कम्पयूटर प्रत्येक चलती रेलगाडी के आसपास 'सुरक्षा जोन' की गणना करते है जहां अन्य किसी रेलगाडी का प्रवेश अनुमत नहीं है।

[44] यदि ईंजन का ड्राइवर लाल सिग्नल पार करता है तो यह प्रणाली आकस्मिक ब्रेकों को लगाने के लिए स्वचालित अनुप्रयोग प्रदान करती है।

बातों के साथ साथ उन्नत सिग्नलिंग प्रौद्योगिकी और बेहतर संचार के उपयोग के माध्यम से आईआर प्रचालनों से दुर्घटनाओं को दूर करना परिकल्पित है। इस दस्तावेज में बताया गया है कि आईआर ने सिग्नलिंग सहित विभिन्न क्षेत्रों में प्रौद्योगिकी का हस्तांतरण के मार्ग और कि एक अप्रचलन के जोखिम को कम करने की प्रबुद्ध नीति को अपनाया है और प्रौद्योगिकी की दौड में हमेशा आगे रहने को सही किया जाएगा।

बदलते प्रचलन और प्रौद्योगिकीय उन्नयन की आवश्यकताओं के साथ चलने के लिए और ऊपर बताई गई विभिन्न सिफारिशों के अनुपालन के लिए सिग्नल कार्यशालाओं को अपने उत्पाद मिश्रण को नई दिशा देने ओर उन्नत उत्पद प्रौद्योगिकी पाने की आवश्यकता है।

लेखापरीक्षा ने पूर्वोत्तर रेलवे के गोरखपुर सिग्नल वर्कशाप की कार्यप्रणाली और निष्पादन की समीक्षा की (2004) और निष्कर्ष भारत के सीएजी (रेलवे) 2005 की प्रतिवेदन सं.9 में शामिल किए गए थे। मंत्रालय ने अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी (एटीएन) में कहा (अप्रैल 2006) किः-

- कार्यशाला की उत्पादन क्षमता का मूल्यांकन नहीं किया गया था।
- कार्यशाला में कोई लागत प्रणाली नहीं थी।

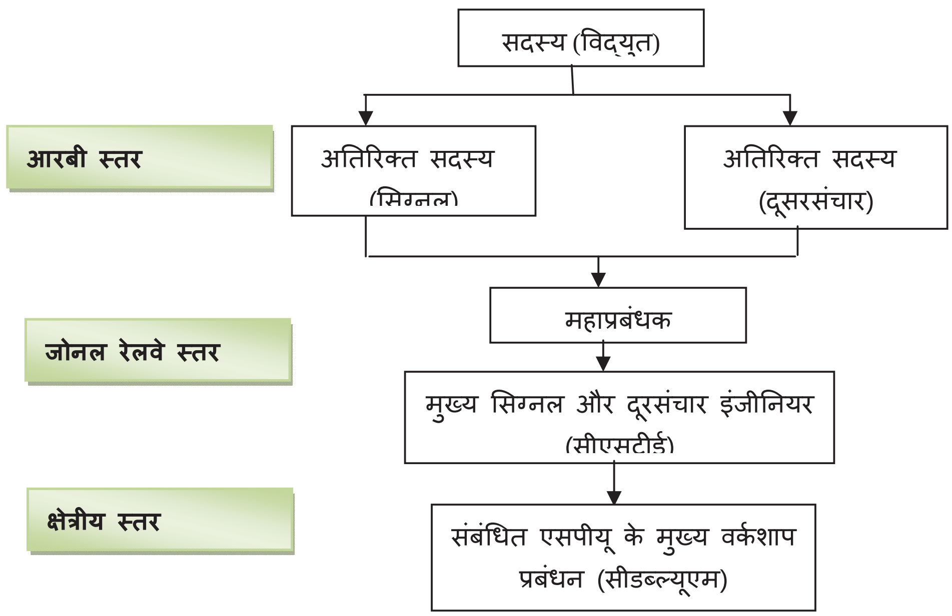
बाद में, भारतीय रेल में एस एवं टी विभाग के समग्र निष्पादन के मूल्यांकन के लिए, लेखापरीक्षा ने 'भारतीय रेल में सिग्नलिंग और दूरसंचार' पर निष्पादन लेखापरीक्षा (पीए) की (2008)। सिग्नल कार्यशालाओं के संबंध में कवरेज काफी सीमीत था और श्रम घंटों का अनुपयोग और एस एवं टी मदों का अभितव्ययी विनिर्माण जैसे पहलूओं की जांच की गई थी। पीए के निष्कर्ष मंत्रालय को भारत के सीएजी (रेलवे) 2008-09 की सं. पीए 26 के प्रतिवेदन के माध्यम से सूचित किए गए थे।

लेखापरीक्षा ने 'भारतीय रेलवे में सिग्नलिंग परिसम्पत्तियों की दक्षता के निष्पादन' पर भी समीक्षा की थी (2011-12)। अभिलेखों की जांच के दौरान सिग्नलिंग परिसम्पत्तियों के विफलता के अभिलेखों को उन कार्यशालाओं के साथ सम्बद्ध नहीं किया गया था जो उनका विनिर्माण करती थीं। इन निष्कर्षों को भारत के सीएजी के 2013 के प्रतिवेदन सं.11 के प्रतिवेदन के माध्यम से मंत्रालय को सूचित किया गया था।

उपरोक्त पृष्ठभूमि में, लेखापरीक्षा ने आई आर में उनके आधुनिकीकरण सहित एसपीयूज की कार्यप्रणाली पर एक निष्पादन समीक्षा की थी (2015)।

3.1.3 संगठनात्मक संरचना

सिग्नलिंग और दूरसंचार कार्यों से संबंधित संगठनात्मक चार्ट नीचे दर्शाया गया है:



आरबी स्तर पर एस एंड टी मामलों पर नीति निर्णय एसएवंटी निदेशालय द्वारा लिए जाते हैं जिसकी अध्यक्षता सदस्य (विद्युत) द्वारा की जाती है। उसकी सहायता अतिरिक्त सदस्य (सिग्नल) और अतिरिक्त सदस्य (दूरसंचार) द्वारा की जाती है। जोनल स्तर पर, एस एंड टी विभाग की अध्यक्षता महाप्रबंधक के समग्र नियंत्रण के अन्तर्गत मुख्य सिग्नल और दूरसंचार इंजीनियर (सीएसटीई) द्वारा की जाती है। सिग्नल वर्कशाप (एसपीयू) की अध्यक्षता मुख्य वर्कशाप प्रबंधक (सीडब्ल्यूएम) द्वारा की जाती है।

3.1.4 लेखापरीक्षा उद्देश्य

एसपीयूज की कार्यप्रणाली पर निष्पादन समीक्षा निम्नलिखित का मूल्यांकन करने के दृष्टिगत की गई थी:

- एसपीयूज में प्रौद्योगिकी उन्नयन की चुनौतियों को पूरा करने के लिए की गई आधुनिकीकरण की सीमा और उत्पाद लाइन परिवर्तन

- आईआर की मौजूदा आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए एसपीयू की क्षमता
- क्या एसपीयू का निष्पादन मितव्ययी था।

3.1.5 लेखापरीक्षा मानदंड, कार्यप्रणाली और कार्यक्षेत्र

3.1.5.1 लेखापरीक्षा मानदंड

आरबी ने एसपीयू के आधुनिकीकरण के लिए निर्देश जारी किए थे (जुलाई 2010)। इन निर्देशों को अध्ययन के लिए मुख्य मानदंड बनया गया था। इसके अलावा यांत्रिकी विभाग के लिए आईआर संहिता में शामिल वर्कशापों में जाब लागत प्रणाली, प्रोत्साहन और समयोपरि भत्ते (ओटीए) योजनाओं पर विभिन्न प्रावधानों की जांच के लिए इस निष्पादन समीक्षा के लिए मानदंड के रूप में अपनाया गया था।

3.1.5.2 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली

लेखापरीक्षा ने 2011-15 के दौरान आईआर में उपयोग के लिए एस एवं टी उपकरणों/मदों का विनिर्माण करने वाली सभी छः सिग्नल कार्यशालाओं (एसपीयूज) की कार्यप्रणाली और निष्पादन की समीक्षा की। अध्ययन के लिए अनुसरण की गई कार्यप्रणाली में अन्य बातों के साथ साथ एसपीयूज के आधुनिकीकरण और कार्यचालन पर आरबी द्वारा जारी दिशानिर्देशों और अनुदेशों से संबंधित अभिलेखों की जांच शामिल थी। इसके अलावा, जोनल रेलवे के सीएसटीई कार्यालय, सीडब्ल्यूएम/उप सीएसटीई/एसपीयू में डब्ल्यूएम और रेलवे परियोजना एवं निर्माण संगठन के सिग्नल भंडार डिपों में जोनल रेलवे की आवश्यकताओं से संबंधित और एसपीयू में उत्पादन और खुले बाजार के माध्यम से उनकी उपलब्धता की उपलब्ध अभिलेखों की भी जांच की गई थी।

3.1.6 नमूना आकार

छः एसपीयूज में विनिर्मित एस एवं टी मदों को रेलवे डिविजन या निर्माण परियोजनाओं में प्रयुक्त किया जा रहा है। एसपीयू की कार्यप्रणाली और निष्पादन के अध्ययन के लिए अपनाया गया नमूना आकार निम्नानुसार थाः-

तालिका 3.1

क्र. सं.	जाचं की प्रवृत्ति	नमूना चयन	जांच की सीमा
1	डाटा का संग्रहण ताकि आईआर की वास्तविक आवश्यकता के प्रति एसपीयू के योगदान के हिस्से का मूल्यांकन हो सके।	35 डिविजन, 13 सिग्नल परियोजना स्टोर डिपों और 17 सिग्नल स्टोर डिपो के निर्माण संगठन	आठ मदें नीचे दी गई है: i) रिले (सभी प्रकार) ii) कलर लाइट सिग्नलिंग यूनिटें iii) सिंगल सेक्शन डिजिटल एक्सल काउटंर (एसएसडीएसी)[45] iv) यूनिवर्सल एक्सल काउंटर (यूएसी) v) कन्ट्रोल पेनल/पेनल vi) एलईडी सिग्नल यूनिटें (सभी प्रकार) vii) प्वाइंट मशीनें (सभी प्रकार) viii) ब्लाक इन्ड्रुमेंटस (सभी प्रकार)

3.1.7 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

लेखापरीखा ने एसपीयूज के विकास उनके उत्पादन प्रवृत्ति, आधुनिकीकरण की सीमा, उनकी आईआर की मौजूदा आवश्यकताओं में योगदान और उनके समग्र निष्पादन की जांच की।

3.1.7.1 एसपीयूज के आधुनिकीकरण के लिए विकास, उत्पादन स्वरूप और आवश्यकता

सिग्नलिंग मदे (उपस्कर/उपकरण) सिग्नलिंग प्रणाली के महत्वपूर्ण घटक हैं। उनका संस्थापन रेलगाडियों के सुरक्षित परिचालन, सुनिश्चित करते है। सिग्नलिंग प्रणाली का अनुरक्षण सिग्नलिंग विभाग द्वारा और परिचालन विभाग द्वारा परिचालित किया जाता है।

सभी छः एसपीयूज 56 वर्षो से विद्यमान हैं (एचडब्ल्यूएच-1901, बीवाई-1911 एमएफटी-1916, जीजेडबी-1947, जीकेपी और पीटीजे-1958) । दरे में एसपीयू/पोदानुर (पीटीजे) सबसे बड़ा एसपीयू है। मार्च 2015 की समाप्ति पर इन छः एसपीयूज की कुल स्टाफ संख्या 2,461 थी (एचडब्ल्यूएच-275, जीजेडबी-276, एमएफटी-298, बीवाई-332, जीकेपी-570, और पीटीजे-710)।

---

[45] यह उपकरण एक्सेल काउंटिग के सिद्वान्त पर आधारित है जो ब्लाक भाग में रेलगाडी के होने का पता लगाने के लिए प्रयोग होता है।

2014-15 के दौरान सभी छः एसपीयू का कुल उत्पादन `171.22 करोड़ था, जिसमें से न्यूनतम हिस्सा एसपीयू/एचडब्ल्यूएच/पूरे (`12.03 करोड़ सात प्रतिशत) और अधिकतम एसपीयू/पीटीजे/दरे (`60.48 करोड़- 35 प्रतिशत) था। अन्य चार एसपीयूज का हिस्सा 10 और 20 प्रतिशत के बीच था। समीक्षाधीन अवधि के दौरान (2011-15), पूर्वोत्तर रे के एसपीयू/जीकेपी को छोड कर सभी एसपीयूज में वर्ष दर वर्ष उत्पादन के मूल्य में वृद्धि हुई जहां 2012-13 (`26.74 करोड़) करोड़ की तुलना में 2013-14 (`19.63 करोड़) में उत्पादन कम था।

आरबी ने सिग्नलिंग विभाग के प्रौद्योगिकी उन्नयन की चुनौतियों को पूरा करने और तदनुसार आधुनिक विद्युत सिग्नलिंग मदों के लिए आवश्यकता को पूरा करने के लिए एसपीयू को आधुनिक बनाने का निर्णय लिया (जुलाई 2010)। उन्होंने विजन 2020 लक्ष्यों की प्राप्ति के लिए कार्रवाई योजना का गठन करने के उद्देश्य और तकनीकी अप्रचलन को प्रबंधित करने के लिए सिग्नलिंग उपकरण आधारित इलैक्ट्रानिक विनिर्माण में घरेलू क्षमता विकसित करने केलिए एसपीयूज के लिए आधुनिकीकरण कार्यक्रम की परिकल्पना की (जुलाई 2010)।

आधुनिकीकरण योजना (2010) को दो चरणों में कार्यान्वित किया जाना था। योजना के चरण-I में वर्ष 2015 तक आईआर की आवश्यकताओं को पूरा किया जाना था और चरण-II में पांच वर्षो 2015-2020 के लिए आईआर की आवश्यकताओं को पूरा किया जाना था। विशिष्ट सिग्नल मदों के विनिर्माण में विशिष्टता के विकास और मूल योगयता के विकास के लिए, आरबी ने सिग्नल उत्पादन यूनिटों (एसपीयूज) के रूप में छः सिग्नल कार्यशालाओं को निामित किया। इन्हें आईआर द्वारा अपेक्षित परिवर्तित उत्पाद लाईन को पूरा करने के लिए इनपुट और संसाधनों की आवश्यकता होती है।

लेखापरीक्षा ने इन एसपीयूज के मुख्य उत्पादों और उनके उत्पाद मिश्रण का विश्लेषण किया और हमारे निष्कर्ष नीचे दिए गए हैः

इन छः एसपीयूज ने 134 सिग्नलिंग मदें विनिर्मित की। इनमें से कुछ मदें मुख्य मदें थी। आरबी ने विभिन्न एसपीयूज को विभिन्न सिग्नलिंग मदों के उत्पादन का कार्य सौंपा। इस प्रकार एक एसपीयू में विनिर्मित मदें अन्य एसपीयू में विनिर्मित मदों से भिनन हैं। एसपीयू-वार मुख्य उत्पाद (प्रति वर्ष उत्पादन ` 3 करोड़ या उससे अधिक) नीचे दिए गए हैं:

तालिका 3.2 – भारतीय रेल में एसपीयू के मुख्य उत्पाद

एसपीयू	मुख्य उत्पाद
पोदानूर (दरे)	रीलेज़, प्वाइंट मशीनें और एपरेटस मामले
गोरखपुर (पूर्वोतर रे)	रीलेज प्वाइंट मशीनें, एपरेटस मामले और लिफ्टिंग बैरियर गेट
गाजियाबाद (उरे)	एयरेटस केसस और साइडिंग बूम्स
मेट्टुगुडा (दमरे)	एपरेटस केसस, लिफ्टिंग बैरियर गेट, और कलर लाइट सिग्नल एसपेक्ट
बयकुला (मरे)	ब्लाक इस्टुरमेंटस
हावडा (पूरे)	ब्लाक इस्ट्रुमेंटस

वर्ष 2014-15 के लिए छः एसपीयूज के उत्पाद मिश्रण नीचे दिए गए हैः

तालिका 3.3 – एसपीयूज के उत्पाद मिश्रण– 2014-15 (करोड़ में)

सं.	उपकरण/उपस्कर	पीटीजे/दरे	एचडब्ल्यूएच/पूरे	जीजेडबी/ पूरे	बीवाई/मरे	जीकेपी/पूर्वीतर रे	एमएफटी/दमरे
1	रीलेज (सभी प्रकार)	27.64	0	0	0	3.24	0
2	एपरेटस/स्थान बाक्स (सभी आकार)	3.96	1.67	3.19	1.31	4.92	4.07
3	प्वाइंट मशीनें	14.16	0	0	0.00	4.52	0.00
4	लिफ्टिंग बैरियर गेट	0.22	0	1.88	0.36	7.67	6.32
5	ब्लाक इंस्ट्रुमेंटस (सभी प्रकार)	2.32	9.14	0.00	4.26	0	0.06
6	सीएलएस (सभी पहलू)	0.00	0.00	1.07	2.43	0	3.02
7	स्लाइडिंग बूमस	1.85	0.34	3.53	1.94	0.72	0
8	अन्य उपकरण/मदें	10.33	0.88	7.85	24.2	0	12.2
	कुल उत्पाद	60.48	12.03	17.51	34.51	21.07	25.62

2014-15 के दौरान `171.22 करोड़ की लागत से उत्पादित कुल मदों में से, `30.88 करोड़ (18 प्रतिशत) के उत्पाद मूल्य के साथ, पीटीजे/दरे और (जीकेपी/पूर्वोत्तर) में विनिर्मित रीलेज मुख्य उत्पाद के रूप में उभरा। उससे अगले एपरेट्स

केसास/लोकेशन बाक्स (`19.12 करोड़-11 प्रतिशत), प्वाइंट मशीनें (`18.68 करोड़-11 प्रतिशत), लिफ्टिंग बैरियर गेट (`16.44 करोड़ -10 प्रतिशत) और ब्लाक इंस्ट्रुमेंटस, सीएलएस यूनिटें, स्लाइडिंग बूम्स प्रत्येक के 10 प्रतिशत से कम थे। पांच पीएसयूज में (जीकेपी/पूर्वोत्तर को छोडकर) विनिर्मित विविध मदें `55.41 करोड़ (32 प्रतिशत) बनती है।

2014-15 के दौरान विनिर्मित मदों के उत्पाद मिश्रण से पता चलता है कि छः एसपीयूज, जैसा परिकल्पित था उन्नत प्रौद्योगिकी की मदों के उत्पादन के बजाय अभी भी परम्परागत सिग्नलिंग मदों के विनिर्माण पर केन्द्रित थी। इससे एसपीयूज में घरेलू सुविधाओं और प्रौद्योगिकी आवश्यकता के विकास का पता चलता है, आधुनिक इलैक्ट्रानिक आधारित सिग्नलिंग मदों[46] का विनिर्माण घटिया था जिससे एसपीयू प्रशासन परम्परागत एस एवं टी मदों के विनिर्माण पर उत्पादन क्षमता के उपयोग में असहाय था।

3.1.7.2 एसपीयूज़ का आधुनिकीकरण

आरबी द्वारा प्रस्तावित आधुनिकीकरण के चरण-I के लिए, आरबी विनिर्देशों के अनुसार (जुलाई 2010) छः एसपीयूज को निम्न के लिए व्यापक आधुनिकीकरण प्रस्ताव प्रस्तुत करना अपेक्षित थाः

- संरचना के उन्नयन
- एसेम्बली लाइन उपकरणों की आवश्यकता
- जाचं और मापन उपकरणों की आवश्यकता
- मौजूदा स्टाफ, पर्यवेक्षकों और इंजीनियरों की दक्षता का उन्नयन
- प्रौद्योगिकी हस्तांतरण दस्तावेजों की आवश्यकता
- उत्पादकता इन्डेक्स का वास्तविक सुधार

आरबी ने चार जोनल रेलवे (दरे,पूरे, पूर्वोत्तर रे और मरे) के एसपीयूज को आउट-आफ टर्न आधार पर निर्माण कार्यक्रम (मशीनरी एवं संयंत्र) में शामिल करने के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किए। बकाया दो एसपीयू (उरे और दमरे) को रेल प्रशासन को सलाह दी गई थी कि नियमित निर्माण कार्य कार्यक्रमों के माध्यम से प्रस्ताव भेजे जा सकते हैं।

लेखापरीक्षा ने चरण-I में एसपीयूज के साथ साथ चरण-II के कार्यन्वयन के लिए जोनल रेलवे प्रशासन द्वारा की गई प्रारंभिक कार्रवाई में किए गए आधुनिकीकरण

[46] उपकरण जैसे एसएसडीएसी, ईआई, एलईडी सिग्नल यूनिटें इत्यादि।

की प्रगति और किए गए प्रयासों के विवरण की जांच की। लेखापरीक्षा ने आधुनिकीकरण योजना के चरण-I और II में विनिर्दिष्ट के अलावा अन्य आधुनिकीकरण प्रस्तावों की भी जांच की। एसपीयू-वार लेखापरीक्षा जांच के परिणाम नीचे दिए गए हैः

- चार एसपीयूज जिन्हें आउट आफ टर्न आधार पर आधुनिकीकरण प्रस्तावों को प्रस्तुत करना अपेक्षित था में से तीन एसपीयूज (पीटीजे-दरे, एचडब्ल्यूएच-पूरे, जीकेपी पूर्वोत्तर रे) द्वारा दिए गए आधुनिकीकरण प्रस्ताव व्यापक नहीं थे।
- यद्यपि, आउट आफ टर्न आधार पर आधुनिकीकरण प्रस्ताव प्रस्तुत करना अपेक्षित था, फिर भी एसपीयू/बीवाई (मरे) ने चार वर्षों के विलम्ब के बाद नवम्बर 2014 में `6.66 करोड़ के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया। एसपीयू के लिए प्रस्ताव आवश्यक रूप से संयंत्र और मशीनरी की अधिप्राप्ति से संबंधित था ताकि संयंत्र उत्पादन/मूल्य संवर्धन के लिए क्षमता वृद्धि हो सके। प्रस्ताव में आधुनिकीकरण के परिणामस्वरूप उसके चालू उत्पादन स्तर की 40 प्रतिशत की वृद्धि दर्शायी गई थी। इसके अतिरिक्त, 30 प्रतिशत की लागत कभी प्रत्याशित थी। तथापि, वांछित परिणाम प्राप्त नहीं किए जा सके क्योंकि आरबी का अनुमोदन प्रतीक्षित था (अक्तूबर 2015)।
- एसपीयू/जीजेडबी (उरे) द्वारा आरबी को `7.86 करोड़ की लागत का आधुनिकीकरण प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया था (सितम्बर 2010)। प्रस्ताव अधूरा था क्योंकि उसमें आटोमेटड असेम्बली लाइन, मौजूदा स्टाफ की दक्षता में वृद्धि, पर्यवेक्षक और इन्जीनियर प्रौद्योगिकी हस्त्तातरण दस्तोवज की आवश्यकता और उत्पादकता सूचकाकं में महत्वपूर्ण सुधार के लिए प्रस्ताव का विवरण नहीं था। तदनन्तर अनुमानित लागत को संशोधित कर `11.05 करोड़ कर दिया गया था (जून 2011)। तथापि, आधुनिकीकरण कार्य करने के लिए संस्वीकृति प्रतीक्षित थी (अक्तूबर 2015)।
- एसयूपी/एमएफटी (दमरे) ने अवसंरचना के उन्नयन के लिए ` 2.48 करोड़ की लागत पर आधुनिकीकरण हेतु एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया (जनवरी 2012)। 2011-12 से 2014-15 के दौरान, रेलवे बोर्ड ने ` 1.96 करोड़ की राशि आवंटित की जिसमें से ` 1.12 करोड़ का उपयोग किया गया (मार्च 2015) तथा शेष राशि (` 0.84 करोड़) का स्वीकृति के तीन वर्ष बीत जाने के पश्चात अभ्यर्पण किया गया (मार्च 2015), कोई भी कार्य पूरा नहीं हुआ था (अक्तूबर 2015)।

- चरण ।। के आधुनिकीकरण हेतु, छः एसपीयूज में से किसी ने भी कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया (अक्तूबर 2015 तक)।

चरण । तथा ।। में निर्दिष्ट के अलावा अन्य आधुनिकीकरण प्रस्तावों की आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गई है-

(i) दरे में एसपीयू/पोदनूर (पीटीजे)

- यद्यपि एसएसडीएसी के निर्माण हेतु तकनीकी के स्थानांतरण का समझौता ज्ञापन मार्च 2000 में हस्ताक्षरित किया गया तथापि, तकनीकी को केवल जुलाई 2015 में प्राप्त किया गया। पैरा 3.1.7.5. में बताए अनुसार एसएसडीएसी का निर्माण अभी तक प्रारम्भ नहीं किया गया है (अक्तूबर 2015)।
- एसपीयू ने एस्सेम्बली लाइन उपकरण की आवश्यकता, जांच तथा मापन उपकरण की आवश्यकता, मौजूदा कर्मचारियों, पर्यवेक्षको तथा इंजीनियरों के कौशल के उन्नयन आदि से सम्बंधित कोई प्रस्ताव आरम्भ नहीं किया। एसपीयू ने जटिल विद्युतीय मदो के हार्डवेयर तथा सॉफ्टवेयर के रूचि के अनुसार प्रस्तावित निर्माण के लिए ` 4.69 करोड़ की अनुमानित लागत पर अनुसंधान तथा विकास (आरएंडडी) सुविधाओं के निर्माण हेतु रेलवे बोर्ड को एक प्रस्ताव दिया (2011-12)। प्रस्ताव को स्वीकृत नहीं किया गया (अक्तूबर 2015)।
- एसपीयू/बॉयकूल्ला द्वारा जल्द से जल्द केन्द्रीयकृत एन्टरप्राइजिज रिसॉर्स प्लानिंग (ईआरपी) को विकसित किया जाना था। हालांकि इसे नीचे उप पैरा (iv) में बताए अनुसार विकासित नहीं किया गया। अत: एसपीयू /पीटीजे ने ` 4.67 करोड़ की लागत पर एक ईआरपी तंत्र का विकास करने तथा चालू करने का प्रस्ताव दिया (2013-14)। प्रस्ताव को रेलवे बोर्ड द्वारा अभी तक स्वीकृत नहीं किया गया था (अक्तूबर 2015)।

(ii) एसपीयू/हावड़ा (पूरे)

इलेक्ट्रिकल तथा इंजीनियरिंग सेट अप (`1.47 करोड़ की लागत) के संवर्धन/ नवीनीकरण का प्रस्ताव 2011-12 में दिया गया। प्रस्ताव को 2014-15 के दौरान संशोधित किया गया (`1.02 करोड़ लागत)। प्रस्ताव के लिए रेलवे बोर्ड की मंजूरी अभी प्रतीक्षित थी (अक्तूबर 2015)।

(iii) एसपीयू/गोरखपुर (उपूरे)

एसपीयू प्रशासन ने कहा कि नए उत्पादों के निर्माण के लिए उनके पास पर्याप्त बुनियादी सुविधा उपलब्ध थी। हालांकि पैरा 3.1.7.5 में बताए अनुसार बुनियादी सुविधा की उपलब्धता के बावजूद नई मदो का नियमित उत्पादन अभी प्रारंभ होना था (अक्तूबर 2015)।

(iv) एसपीयू, बाईकूल्ला (मरे)

उत्पादन योजना तथा नियंत्रण का प्रबंध करने के लिए रेलवे बोर्ड ने एन्टरप्राइजिज रिसार्स प्लानिंग (ईआरपी) के विकास तथा क्रियान्वयन और सभी एसपीयूज के साथ एसपीयू/बॉयकूल्ला को जोड़ने को आधुनिकीकरण चरण। के तहत सौंपा (जुलाई 2010)। कोई केन्द्रीकृत ईआरपी विकसित नहीं किया गया था (अक्तूबर 2015)। एसपीयू /बीवाई प्रशासन ने कहा कि ईआरपी का क्रियान्वयन सभी वर्कशॉपो के लिए प्रक्रियाओं के मानकीकरण पर निर्भर था तथा इसलिए यह विभिन्न इकाईयो पर ऐसे मॉडयूलों का क्रियान्वयन करने में अनुभवी आईटी फर्मों की विशेषज्ञता प्राप्त करने के लिए आवश्यक होगा। ईआरपी का विकास न होने के कारण, उत्पादन योजना के केन्द्रीकृत प्रबंधन तथा एसपीयूज पर नियंत्रण जैसे अभीष्ट लाभों को प्राप्त नहीं किया जा सका।

चरण । तथा ।। के तहत आधुनिकीकरण योजना के अन्तर्गत एसपीयू-वार विकास दर्शाते है कि एसपीयूज के आधुनिकीकरण के लिए प्रस्तावों में कमी नहीं हुई तथा व्यापक आधुनिकीकरण के लिए विशेष रूप से कोई निधि मंजूर नहीं हुई। आधुनिकीकरण के लिए एसपीयूज प्रस्तावों को मंजूरी हेतु रेलवे बोर्ड के पास भेजा गया तथा निधि आवंटन बिना रेलवे बोर्ड के पास पड़ी था।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि:

- हालांकि आधुनिकीकरण के क्रियान्वयन की प्रगति को एसपीयूज के प्रमुख वर्कशॉप प्रबंधको की बैठको के माध्यम से मॉनीटर करने को कहा गया था तथा तीन बैठके हुई थी ,(मई 2012, जुलाई 2013 तथा जनवरी 2015), तथापि रेलवे बोर्ड द्वारा आधुनिकीकरण योजनाओं का क्रियान्वयन सुनिश्चित करने के लिए कोई अनुवर्ती कार्रवाई नहीं की गई।
- एसपीयू के पास अपनी अनुसंधान तथा विकास सुविधाएं नहीं थी। छः एसपीयूज में से किसी के द्वारा भी रेलवे बोर्ड को आरएंडडी सुविधाओं की स्थापना करने के लिए प्रस्ताव नहीं भेजा गया।

- ईआरपी तंत्र को अभी स्थापित करना था तथा इसे एसपीयूज के साथ जोड़ना था। परिणामस्वरूप आधुनिकीकरण के लिए प्रस्तावों को सक्रिय रूप से जारी नहीं रखा गया जिसके फलस्वरूप एसपीयूज तकनीकी अप्रचलन को प्रबंधित करने के लिए विद्युत आधारित संकेतक उपकरण का निर्माण करने के लिए इन हाउस क्षमता का विकास करने में सक्षम नहीं रहा।

ये निष्कर्ष दर्शाते है कि परिष्कृत/आधुनिक तकनीक के विद्युत आधारित संकेतन उपकरण का निर्माण करने के लिए एसपीयूज को आधुनिक बनाने हेतु किसी भी स्तर पर उचित तथा यथार्थ प्रयास नहीं किए जा रहे थे। मौजूदा अवसंरचना के उपयुक्त औपचारिक संकेतक मदों का उत्पादन जारी रहा तथा कुछ संकेतक मद जिनका उत्पादन चरणबद्ध तरीके से बंद करने का निर्णय लिया गया था, का उत्पादन अभी भी हो रहा था।

3.1.7.3 इलेक्ट्रोनिक घटको के उत्पादन हेतु नई स्थापना

रेलवे बोर्ड ने ` 78.38 करोड़ की लागत पर कूच बिहार, पश्चिम बंगाल में रेल विद्युतीय घटक कारखाने की स्थापना करने के लिए आउट-ऑफ टर्न आधार पर एक प्रस्ताव स्वीकार किया (2010-11)। कारखाने को विभिन्न संकेतक मदो का निर्माण करना था। कारखाने की आधारशिला 29.01.2011 को रखी गई थी। रेल मंत्रालय ने सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के माध्यम से कारखाने की स्थापना करने के लिए प्रत्याशित बोलीदाताओं की पूर्व अर्हता के लिए अर्हता हेतु आवेदन (आरएफक्यू) मांगा (नवम्बर 2012)। स्वीकृति के चार वर्ष बीत जाने के पश्चात भी, ` 1.13 करोड़ की लागत पर शेड के निर्माण के अलावा कोई अन्य कार्य क्रियान्वित नहीं हुआ था। कोई कार्य प्रगति पर नहीं था (मार्च 2015)। इस प्रकार, कूच बिहार पर कारखाना चालू करने ने अभी तक कोई प्रगति नहीं की है।

3.1.7.4 एसपीयूज में निर्मित नहीं हुई आधुनिक इलेक्ट्रोनिक मदें

लेखापरीक्षा ने एसपीयूज, क्षेत्रीय मुख्यालयों तथा रेलवे बोर्ड (2015) के अभिलेखों की यह देखने के लिए संवीक्षा की कि एसपीयूज में आधुनिक विद्युत एसएंडटी उपकरण का उत्पादन किस सीमा तक आरम्भ हुआ था। एक विश्लेषण से पता चला कि पिछले पांच वर्षो के दौरान भारतीय रेल में निम्नलिखित मदो ने व्यापक स्वीकृति प्राप्त की थी-

- डाटा लॉगर
- सिंगल सैक्शन डिजिटल एक्सल काउंटर (एसएसडीएसी)

- मल्टी सेक्शन डिजिटल एक्सल काउंटर (एमएसडीएसी)
- इलेक्ट्रॉनिक इन्टरलॉकिंग (ईआई)
- इन्टेग्रेटिड पावर सप्लाई (आईपीएस)
- ट्रेन प्रोटेक्शन एंड वार्निंग सिस्टम (टीपीडब्ल्यूएस)
- एन्टी कलीशन डिवाइस (एसीडी)
- ब्लॉक प्रोविंग बाई एक्सल काउंटर यूनिट (एमयूएक्स एवं एसएम पैनल)
- ऑडियो फ्रीक्वन्सी ट्रेक सर्किटिंग (एएफटीसी)
- एलईडी मेन सिग्नलिंग यूनिट

लेखापरीक्षा ने सभी छः एसपीयूज के उतपादन शेडयूलो की जांच की तथा यह पाया कि कोई भी एसपीयू इन निर्धारित मदो का उत्पादन नही कर रहा था (अक्तूबर 2015)। सभी मदो को भारतीय रेल की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए खुले बाजार से खरीदा जा रहा था।

रेलवे बोर्ड ने लेखापरीक्षा को सूचित किया (अगस्त 2015) कि डाटा लॉगर, टीपीडब्ल्यूएस तथा एमएसडीएसी विद्युत आधारित ट्रेडमार्क युक्त मदें थी तथा रेलवे एसपीयूज में उनके निर्माण के लिए आवश्यक उसकी जानकारी और तकनीकी पहलू उपलब्ध नहीं थे। यह महत्वपूर्ण विद्युत आधारित मदो के संदर्भ में भारतीय रेल के अनुभव तथा तकनीकी पहलुओं के अभाव को दर्शाता है। परिणामस्वरूप, भारतीय रेल को उन निजी फर्मों पर निर्भर रहना पड़ा जिनका इन मदो के निर्माण पर एकाधिकार है।

लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि:

- हालांकि, रेलवे बोर्ड की योजना (जुलाई 2010) के अनुसार दरे में एसपीयू/ पीटीजे पर तथा मरे में एसपीयू/बीवाई पर सिंगल सेक्शन डिजिटल एक्सल काउंटर (एसएसडीएसी) का निर्माण आधुनिकीकरण योजना चरण 1 का एक भाग था तथापि, वहां पर एसएसडीएसी का विनिर्माण नहीं हो रहा था तथा एसपीयू/पीटीजे द्वारा दिसम्बर 2012 से केवल कुछ कार्रवाई ही की गई थी।

- आधुनिकीकरण योजना के चरण II (2015-20) के अनुसार, एसपीयू/पीटीजे (दरे), एसपीयू/एचडब्ल्यूएच (पूरे), एसपीयू/बीवाई (मरे) तथा एसपीयू/जीकेपी (उपूरे) को ईआई, आईपीएस,एएफटीसी तथा बीपीएसी के लिए इकाईयो का निर्माण करना अपेक्षित था। इन मदों का उत्पादन अभी चालू होना था (अक्तूबर 2015)।

- हालांकि एसपीयू /पीटीजे (दरे) पर एलईडी संकेतक इकाईयों का निर्माण 2011 से हो रहा था तथापि, लेवल क्रॉसिंग गेटो पर उनका उपयोग 'सडक चेतावनी संकेत' तक सीमित था क्योंकि ये आरडीएसओ से स्वीकृति के अभाव में मुख्य संकेतक इकाईयों के रूप में उपयोग्य नहीं थे। पैराग्राफ 3.1.7.7 में बताए अनुसार सवीकृति का मामला दरे में एसपीयू/पीटीजे द्वारा संशोधित नमूने की प्रस्तुति न होने के कारण दिसम्बर 2012 से आरडीएसओ के पास लम्बित था।

- क्वड केबल जैसी केबल, भारतीय रेल में व्यापक रूप से उपयुक्त ओप्टीक्ल फाइबर केबल का एसपीयू द्वारा विनिर्माण नहीं किया जा रहा था। साबरमती वर्कशॉप/अहमदाबाद (परे) से ` 15.55 करोड़ की लागत पर एक केबल विनिर्माण करने वाली इकाई की स्थापना करने के लिए लगातार कई प्रस्ताव थे (2013-14 तथा 2014-15)। इस प्रस्ताव को क्षेत्रीय रेलवे के वित्त विभाग द्वारा स्वीकृत नहीं किया गया तथा पर्याप्त व्यावहार्यता तथा वित्तीय अध्ययनों के अभाव के कारण लम्बित था।

  रेलवे बोर्ड ने कहा (अगस्त 2015) कि देश में केबलो तथा मौजूदा निर्मम प्रतियोगिताओं के लिए पर्याप्त निर्माण क्षमता थी। इसके अतिरिक्त, केबल जैसी एक मद इसे रेलवे आवश्यकता के लिए उचित ठहराए बिना प्रमुख अवसंरचना तथा मशीनरी की मांग करने वाली एक अधिक गहन प्रक्रिया इन्सेंटिव थी। रेलवे बोर्ड का तर्क मान्य नहीं था क्योंकि प्रस्ताव में यह स्पष्ट किया गया था कि संकेतक केबलो की मांग निरन्तर थी तथा व्यपार से केबलो की खरीद के कारण अधिक समय सीमा हुई जिसके परिणामस्वरूप संकेतक कार्य में अधिक समय लगा।

यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि भारतीय रेल ने प्रमुख रूप से तकनीकी जानकारी के अभाव में परम्परागत मदो के निर्माण में अपनी भूमिका को सीमित किया। एसपीयू को भारतीय रेल की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए नवीनतम तकनीक के किसी संकेतक उपकरण के विनिर्माण क्षेत्र में अभी जाना था। एसपीयू को विजन 2020 में दर्शाए अनुसार तकनीकी हस्तांतरण आदि के माध्यम से कुछ अग्रिम संकेतको का निर्माण करने के लिए एक सतर्क नीति की वास्तव में आवश्यकता थी।

3.1.7.5 उत्पाद लाइन परिवर्तन

रेलवे बोर्ड योजना में आधुनिकीकरण योजना के अन्तर्गत छः एसपीयूज में आरम्भ की जाने वाली नई मदों की सूची निहित है (जुलाई 2010)। इसने मौजूदा मदों की क्षमता संवर्धन को भी निर्दिष्ट किया। रेलवे बोर्ड ने भी निश्चित मदो के उत्पादन को बंद करने की योजना बनाई। XI पंचवर्षीय योजना (2007-2012) के लिए रेलवे प्रोग्रामो पर कार्यकारी दल की सिफारिशो के अनुसार, आईआरएस प्वाइंट मशीन, टॉकन-लेस ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट, विशेष उद्देश्य तथा इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बेरियरों जैसी कुछ मदो के निमार्ण के लिए एसपीयूज की क्षमता संवर्धन भी आवश्यक थी।

लेखापरीक्षा ने आईआर द्वारा इस संदर्भ में किए गए प्रयासो का मूल्यांकन करने के लिए अभिलेखो की संवीक्षा की तथा यह देखा कि:

I. नई मदो की प्रस्तावना

नई संकेत मदें जिनका चरण-। तथा चरण-।। के तहत प्रत्येक एसपीयू द्वारा निर्माण किया जाना था, निम्नानुसार थी -

तालिका 3.4- एसपीयूज के आधुनिकीकरण के तहत प्रस्तावित नई मदे

एसपीयू	आधुनिकीकरण के तहत निर्मित होने वाली नई मदें	
	चरण ।	**चरण ।।**
दरे में पीटीजे	(1) एसएसडीएसी	(1) एएफटीसी (2) आईपीएस (3) ईआई
पूरे में एचडब्ल्यूएच	(1) ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट- टॉकनलेस पुश बटन टाइप (गैर -आरई)	(1) एक्सल काउंटर यूनिटो द्वारा ब्लॉक प्रूविंग (एमयूएक्स तथा एसएम पैनल)
उरे में जीजेडबी	कोई नई मद निर्दिष्ट नहीं थी	(1) एबीएस/आईबीएस/एलसी गेट कार्यों के लिए प्री-वायरड पोर्टा, केबिन (2) इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बेरियर
मरे में बीवाई	(1) एसएसडीएसी (2) सभी वर्कशॉपो की नेटवर्किंग सहित ईआरपी वर्कशाप (3) इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बेरियर	(1) एक्सल काउंटर यूनिटो द्वारा ब्लॉक प्रूविंग (एमयूएक्स तथा एसएम पेनल) (2) एबीएस/आईबीएस/एलसी गेट कार्यों के लिए प्री-वायरड पोर्टा, केबिन
उपूरे में जीकेपी	(1) रेले क्यूबी 3 (2) रिले एलईडी ईसीआर	(3) एबीएस/आईबीएस/एलसी गेट कार्यों के लिए प्री-वायरड पोर्टा, केबिन (1) आईपीएस
दमरे में एमएफटी	(1) मार्कर तथा चेतावनी बोर्डो जैसी एफआरपी आधारित मदें	(3) एक्सल काउंटर यूनिटो द्वारा ब्लॉक प्रूविंग (एमयूएक्स तथा एसएम पेनल) (1) आईपीएस

लेखापरीक्षा ने नई संकेत मदो के विनिर्माण में एसपीयूज द्वारा अभी तक की प्रगति की जांच की तथा निष्कर्षों को उप पैरा 'क' तथा 'ख' के तहत दिया गया है:

क. चरण । के लिए निर्धारित नई मदो के उत्पादन में प्रगति

(i) सिंगल सेक्शन डिजिटल एक्सल काउंटर (एसएसडीएसी)

रेलवे बोर्ड के निर्देशो के अनुसार, चरण । (2010-15) के दौरान एसपीयू/पीटीजे (दरे) तथा एसपीयू/बीवाई (मरे) में एसएसडीएसी का उत्पादन प्रारम्भ किया जाना था। एसएसडीएसी के विकास तथा उत्पादन प्रारंभ करने के लिए एसपीयू/पीटीजे तथा एसपीयू/बीवाई द्वारा की गई प्रगति नगण्य थी जैसाकि नीचे बताया गया है:

रेलवे बोर्ड ने 24 माह के अन्दर वैज्ञानिक औद्योगिक अनुसंधान विभाग (डीएसआईआर) की सहायकता से एसएसडीएसी का विनिर्माण करने के लिए तकनीकी का विकास करने हेतु केन्द्रीय इलेक्ट्रानिक लिमिटेड, साहिबाबाद (सीईएल) के साथ एक करार (लागत `1.46 करोड़) किया था (अप्रैल 2000)। सीईएल से तकनीकी के स्थानांतरण (टीओटी) में असामान्य विलम्ब था क्योंकि वे एसएसडीएसी का निर्माण करने के लिए आवश्यक अपेक्षित कार्डो का विकास करने योग्य नहीं थे। सीईएल ने रेलवे बोर्ड के साथ एक बैठक (जुलाई 2013) में सूचित किया कि कार्डों के इन हाउस विकास में विलम्ब स्रोतो की कमी के कारण था। इसने यह भी कहा कि एसएसडीएसी के विनिर्माण तथा आपूर्ति में निरन्तरता को बनाए रखने के लिए उस अन्य एजेंसी द्वारा कार्डों का विकास किया गया (अपने स्वयं के स्रोतो का उपयोग करके) जिसका इन कार्डों पर बौद्धिक संपदा अधिकार था।

चूंकि सभी क्षेत्रीय रेलवे से एसएसडीएसी की मांग थी अत: आरडीएसओ विनिर्देशो के अनुसार एसएसडीएसी के लिए आवश्यक प्रचलित 50 प्रिंटिड सर्किट बोर्ड तथा सब-एसेम्बली की आपूर्ति करने के लिए एक फर्म को ` 1.73 करोड़ के लिए खरीद आदेश दिया (अक्तूबर 2012)। निबंधन एवं शर्तो के अनुसार, 10.12.2012 तक पांच सेटो तथा शेष की 15.06.2013 तक आपूर्ति की जानी थी। फर्म ने फरवरी 2015 में पांच कार्डो की आपूर्ति की तथा शेष 45 मदों की आपूर्ति अभी प्रतीक्षित थी(दिसम्बर 2015)।

इसी बीच, सीईएल द्वारा एसपीयू/पीटीजे को एसएसडीएसी के विनिर्माण के लिए आवश्यक तकनीकी विवरण हस्तांतरित किए गए (जुलाई 2015)। हालांकि,

एसएसडीएसी का विनिर्माण करने के लिए आवश्यक अपेक्षित कार्डों (इवेन्ट लॉगर कार्ड, मोडेम कार्ड तथा इन्टर फेस कार्ड) का विकास करने के लिए सीईएल असमर्थ था तथा इस प्रकार एसएसडीएसी के लिए अपेक्षित कार्डों का तकनीकी विवरण प्रस्तुत न करने के कारण डीएसआईआर, सीईएल तथा आरडीएसओ के बीच हस्ताक्षरित समझौता ज्ञापन का उल्लंघन हुआ। आरडीएसओ ने सीईएल द्वारा ठेके के उल्लंघन तथा एसएसडीएसी के अंतिम डिजाइन की स्वीकृति के मामले में निर्णय नहीं लिया था (दिसम्बर 2015)।

इस प्रकार, एसएसडीएसी के उत्पादन के लिए एसपीयू/पीटीजे को तकनीकी के हस्तांतरण के पश्चात भी एसपीयू/पीटीजे मद का व्यापक स्तर पर उत्पादन प्रारंभ नहीं कर सका क्योंकि डिजाइन तथा विनिर्देशो को अंतिम रूप देने के लिए आरडीएसओ की मंजूरी प्रतीक्षित थी।

इस प्रकार यद्यपि एसएसडीएसी का निर्माण करने के लिए तकनीकी के विकास हेतु प्रक्रिया को अप्रैल 2000 में प्रारंभ किया गया तथापि, एसपीयू/ पीटीजे द्वारा एसएसडीएसी का विनिर्माण तकनीकी के विकास तथा हस्तांतरण में विलम्ब के कारण पंद्रह वर्षो के पश्चात भी प्रारंभ नहीं किया गया।। इसके अलावा, ` 0.35 करोड़ की लागत पर एसपीयू/पीटीजे में विनिर्मित एसएसडीएसी की जांच करने के लिए सुविधाओं को प्रभावी उपयोग में नहीं लगाया जा सका।

एसपीयू/पीटीजे प्रशासन ने कहा (जुलाई 2015) कि सुविधाओं को एसपीयू /पीटीजे में निर्मित विभिन्न नए इलेक्ट्रानिक उत्पादों की जांच करने के लिए उपयोग किया गया। हालांकि, उन्होंने वहां जांच किए गए इलेक्ट्रॉनिक उत्पादो का विवरण प्रस्तुत नहीं किया।

एसपीयू/बाईकूल्ला ने अभी तक अपनी उत्पादन योजना में एसएसडीएसी का विनिर्माण सम्मिलित नहीं किया था।

विजन 2020 के एक भाग के रूप में विनिर्मित किए जाने के लिए प्रस्तावित नई मद के विकास तथा आपूर्ति (एसएसडीएसी) को टीआरटी के लिए करार पर हस्ताक्षर करने के बाद 15 वर्ष बीत जाने के पश्चात भी क्रियान्वित नहीं किया गया था तथा भारतीय रेल अभी तक आपूर्ति के लिए बाजार पर निर्भर है।

(ii) ब्लॉक इस्ट्रूमेंट -टॉकनलेस पुश बटन टाइप (गैर-आरई)

रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार(जुलाई 2010), एसपीयू/हावडा (पूरे) को ब्लॉक इस्ट्रूमेंट -टॉकनलेस पुश बटन टाइप (गैर इलेक्टिफाइड सेक्शन) का विनिर्माण

करना था। लेखापरीक्षा ने देखा कि मद का उत्पादन सीडब्ल्यूएम बैठक में इस निर्णय (मई 2012) केसंदर्भ में प्रारम्भ नहीं किया गया था कि इस मद की आवश्यकता कम हो रही थी तथा एसपीयू/पीटीजे में विषय मद के उत्पादन के लिए पर्याप्त क्षमता थी।

यह दर्शाता है कि एसपीयूज में उत्पादन के लिए ली जाने वाली मदो से सम्बन्धित रेलवे बोर्ड की योजना तथा निर्देश (जुलाई 2010) भारतीय रेल पर मांग के अपर्याप्त इनपुटो तथा इन आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए एसपीयू की मौजूदा क्षमता पर आधारित था।

(iii) इलेक्ट्रिकल लिफ्टिंग बेरियर

आधुनिकीकरण योजना के चरण । के दौरान एसपीयू/बीवाई (मरे) के उत्पादन क्रम में इलेक्टिकल लिफ्टिंग बेरियर को शामिल किया जाना था। हालांकि मद के निर्माण को पैरा 3.1.7.7 के तहत बताए कारको की वजह से आरडीएसओ की मंजूरी के अभाव में प्रारंभ नहीं किया जा सका (अक्तूबर 2015)।

(iv) सभी एसपीयूज की नेटवर्किंग सहित ईआरपी

आधुनिकीकरण योजना के चरण । के तहत, एसपीवाई/बीवाई को एन्टरप्राइज रिसार्स प्लालिंग (ईआरपी) का विकास तथा क्रियान्वयन करना था तथा उत्पादन योजना का प्रबंध करने के लिए सभी एसपीयूज को जोड़ना तथा इस पर नियंत्रण करना था। लेखापरीक्षा ने पाया कि पैरा 3.1.7.2 में बताए अनुसार अभी तक कोई केन्द्रीयकृत ईआरपी विकसित नहीं किया गया था (अक्तूबर 2015)।

(v) रिले क्यूबी 3

रिले क्यूबी 3 का उत्पादन, एसपीयू/जीकेपी (उपूरे) में एक नई मद को प्रस्तुत करना था तथा नई मद के विनिर्माण के लिए वहां पर्याप्त अवसंरचना उपलब्ध थी, हालांकि रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलवे से मांग न होने के संदर्भ में उत्पादन न लेने का निर्णय लिया (मई 2012)।

(vi) रिले एलईडी ईसीआर

रिले एलईडी ईसीआर (इलेक्ट्रानिक कंट्रोल रिले) का एसपीयू/जीकेपी (उपूरे) द्वारा विनिर्माण किया जाना था जिसके लिए वहां अवसंरचना उपलब्ध थी। हालांकि, इस मद का निर्माण 2014-15 के दौरान प्रारम्भ हुआ तथापि, पर्याप्त मैगनेटिक तथा मॉलडिंग घटकों की अनुपलब्धता के कारण व्यापक स्तर पर नियमित उत्पादन अभी प्रारम्भ होना था।

(vii) फाइबर रि-इनफोर्स प्लास्टिक (एफआरपी) आधारित मार्कर तथा चेतावनी बोर्ड

फाइबर रि-इनफोर्स प्लास्टिक (एफआरपी) आधारित मार्करो तथा चेतावनी बोर्डो का एसपीयू/एमएफटी (दमरे) द्वारा निर्माण किया जाना था। एसपीयू ने जांच की (सितम्बर 2015) कि एफआरपी से विनिर्मित मार्कर तथा चेतावनी बोर्ड आराम से टूट फूट योग्य थे तथा खुली हवा में निकालने पर ज्यादा समय तक नहीं चल सकते थे। इस संदर्भ में, एसपीयू प्रशासन ने मद का विनिर्माण नहीं किया। लेखापरीक्षा ने पाया कि दर्शाई गई बाधाओं को एसपीयू द्वारा रेलवे बोर्ड की जानकारी में नहीं लाया गया। ईआरपी आधारित मार्करो के अलावा,मिल्ड स्टील (एमएस) शीटो से विनिर्मित मार्करो तथा साइन बोर्डो की अंतिम उपयोगकर्त्ताओं को आपूर्ति की गई। यह रेलवे बोर्ड द्वारा इसके निर्देशो के अनुपालन की अपर्याप्त् मॉनीटरिंग का सूचक है।

यह देखा जा सकता है कि आधुनिकीकरण योजना के चरण । में विनिर्माण हेतु नई मदो के रूप में आरबी द्वारा पहचानी गई सात मदों में से किसी को भी अब तक नियमित उत्पादन के लिए नहीं लिया गया था (अक्तूबर 2015)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि हालांकि आधुनिकीकरण योजना के चरण । के क्रियान्वयन हेतु निर्दिष्ट अवधि पहले ही समाप्त हो गई थी (मार्च 2015) तथापि, इस चरण के लिए अभिकल्पित रूप में नई मदो का उत्पादन किसी भी एसपीयूज में अभी प्रारम्भ होना था। आधुनिकीकरण योजना के चरण-।। के तहत पूर्व अभिकल्पित नई एकल मदो का विनिर्माण करने के लिए एसपीयूज को जोडा भी नहीं गया।

ख. आधुनिकीकरण चरण ।। के तहत नई मदो का विनिर्माण करने की तैयारी

आरबी निर्देशों के अनुसार, आधुनिकीकरण योजना (तालिका संख्या 3.4) के चरण ।। के दौरान एसपीयूज पर छः नई मदो का विनिर्माण किया जाना था। लेखापरीक्षा ने इन मदो के संदर्भ में उत्पादन/वास्तविक उत्पादन के प्रारम्भ की स्थिति जानने के लिए एसपीयूज के अभिलेखों की समीक्षा की तथा यह पाया कि :

(i) एएफटीसी तथा इलेक्ट्रॉनिक इन्टरलॉकिंग

इन नई मदों का उत्पादन कार्य एसपीयू/पीटीजे को दिया गया (जुलाई 2010)। हालांकि एसपीयू/पीटीजे प्रशासन ने रेलवे बोर्ड को यह सूचित किया कि ईआई तथा एएफटीसी का विकास करना एसपीयू की क्षमता के अन्दर नहीं था तथा रेलवे बोर्ड

को ऐसी मद के विनिर्माण के लिए तकनीक प्राप्त करने के संदर्भ में स्पष्ट निर्देश देने का अनुरोध किया।

(ii) एक्सल काउंटर यूनिट (एमयूएक्स तथा एसएम पेनल) द्वारा ब्लॉक प्रूविंग

इस नई मद का उत्पादन कार्य एसपीयू/ एचडब्ल्यूएच (पूरे), एसपीयू/बीवाई (मरे) तथा एसपीयू/एमएफटी (दमरे) को दिया गया (जुलाई 2010)। इस संदर्भ में एसपीयू/बीवाई (मरे) तथा एमएफटी (दमरे) द्वारा कोई प्रस्ताव नहीं बनाया गया। हालांकि, एसपीयू/एचडब्ल्यूएच (पूरे) में आधुनिकीकरण योजना चरण । के तहत केवल जांच कक्ष सुविधा विकसित की गई थी। मशीनरी एवं संयंत्र प्रोग्राम के तहत मापन उपकरणों की खरीद अभी की जानी थी (दिसम्बर 2015)।

(iii) समेकित विद्युत आपूर्ति (आईपीएस)

आईपीएस का विनिर्माण एसपीयू/पीटीजे (दरे), एसपीयू/जीकेपी(उपूरे) तथा एसपीयू/एमएफटी (दमरे) द्वारा किया जाना था। एसपीयू/पीटीजे(दरे) ने मद का विनिर्माण प्रारम्भ करने के लिए कार्रवाई की। हालांकि, प्रमुख वर्कशॉप प्रबंधक ने आईपीएस के 100 सेटो का निर्माण करने के आकलनों को स्वीकृत किया (जून 2014) तथापि, इस मद का नियमित उत्पादन अभी प्रारंम्भ होना था (अक्तूबर 2015)। आईपीएस का विनिर्माण करने के लिए एसपीयू/जीकेपी(उपूरे) तथा एसपीयू/एमएफटी (दमरे) द्वारा कोई प्रस्ताव नहीं बनाया गया।

एसपीयू/पीटीजे (दरे) प्रशासन ने कहा कि खरीद प्रक्रिया से संबंधित मामलों का निपटान न होने तथा क्षेत्रीय रेलवे द्वारा पर्याप्त निधियो का आवंटन न होने के कारण प्रचलित पीसीबीज तथा उप असेंबली की खरीद के लिए निविदा को छोडा गया।।

(iv) एबीएस/आईबीएस/एलसी के लिए पूर्व वायर पोर्टा केबन

एबीएस/आईबीएस/एलसी के लिए पूर्व वायर पोर्टा केबिनो का उत्पादन कार्य एसपीयू/जीजेडबी(उरे), एसपीयू/बीवाई (मरे) तथा एसपीयू/जीकेपी (उपूरे) को दिया गया। इन एसपीयूज द्वारा विषय मदों का विनिर्माण करने के लिए कोई प्रस्ताव नहीं बनाया गया।

(v) इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बेरियर

एसपीयू/जीजेडबी (उरे) को इलेक्ट्रिक लिफ्टिंग बेरियर के उप्तादन को अपने उत्पादन में जोडने की सलाह दी गई थी। एसपीयू द्वारा इस मद के विनिर्माण हेतु अभी तक कोई कार्रवाई नहीं की गई (अक्तूबर 2015)।

इस प्रकार, आधुनिकीकरण योजना के चरण।। में नई मदों के विनिर्माण हेतु तैयारी पर्याप्त नहीं थी। एसपीयू में केवल परम्परागत मदों का विनिर्माण किया जा रहा था तथा यह असंभावित था कि आगामी भविष्य में एसपीयू द्वारा पहचानी गई किसी नई मद का विनिर्माण किया जाएगा।

II उत्पादन से मौजूदा मदों का क्रमिक समापन

परिवर्तित उत्पाद क्रम को पूरा करने के लिए, रेलवे बोर्ड ने उत्पादन की 12 मदो की एक सूची निर्दिष्ट की (जुलाई 2010) जिसमें से छः एसपीयूज द्वारा कुछ को बन्द/हटाया जाना था। लेखापरीक्षा ने पाया कि पांच एसपीयूज द्वारा छः मदो का उत्पादन अभी भी किया जा रहा था। इस संदर्भ में स्थिति की विस्तृत जांच से निम्नलिखित का पता चला:

(i) एसपीयू/पीटीजे (दरे)

जीआरएस ऐपरैटस मामलों का उत्पादन 2014-15 तक जारी रहा तथा ऐपरैटस बॉक्स (अर्द्ध) का उत्पादन वास्तव में 2010-11 में 200 से बढकर 2014-15 में 330 हुआ। समीक्षावधि के दौरान, एसपीयू ने ` 15.10 करोड़ के 6,339 ऐपरैटस बॉक्सो (पूर्ण तथा अर्द्ध दोनो) का विनिर्माण किया।

नियंत्रण पैनल का उत्पादन भी जारी रहा तथा ` 5.26 करोड़ के 165 नियंत्रण पैनलो का समीक्षा अवधि के दौरान विनिर्माण किया गया।

लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि नियंत्रण पैनल का विनिर्माण जारी रखने का कोई दर्ज कारण नहीं था। उत्पादन को उन्नतिशील रूप से कम करने के लिए दरे द्वारा कोई लक्ष्य निधारित नहीं किया गया था।

एसपीयू/पीटीजे (दरे) प्रशासन ने कहा कि जीआरएस ऐपरैटस बॉक्सो का उत्पादन तब तक जारी रहेगा जब तक कि एसपीयू/जीकेपी (उपूरे), एसपीयू/जीजेडबी, (उरे) तथा एसपीयू/एमएफटी (दमरे) अपनी उत्पादन क्षमता को बढाए तथा आवश्यकताओं को पूरा करने में समर्थ हो। नियंत्रण पैनल के संदर्भ में, एसपीयू/पीटीजे ने कहा कि नियंत्रण पैनल का उत्पादन एक वर्ष के अन्दर हटाया जाएगा क्येांकि सभी नई संस्थापनाओं के लिए नियंत्रण पैनल के स्थान पर विजुअल डिस्प्ले यूनिट (वीडीयू) उपलब्घ कराने के लिए ओपन लाइन द्वारा यह निर्णय लिया गया था।

लेखापरीक्षा तर्क यह है कि दो एसपीयूज की उत्पादन क्षमता में संवर्धन/बढोतरी न होने के परिणामस्वरूप् एसपीयू/ पीटीजे में ऐपरैटस बॉक्सो का उत्पादन जारी रहा।

इसके अलावा, इन मेटेलिक बॉक्सो के उत्पादन में कोई संवेदनशील प्रक्रिया सम्मिलित नहीं थी। जैसाकि उनका उत्पादन बाहरी स्रोत से किया जा सकता था तथा उत्पादन क्षमता अन्य महत्वपूर्ण मदो के उत्पादन पर सुरक्षित रूप से उपयुक्त हुई।

(ii). एसपीयू/एचडब्ल्यूएच(पूरे)

एसपीयू/एचडब्ल्यूएच (पूरे) में, ऐपरैटस बॉक्सो के विनिर्माण को बंद करना था। हालांकि समीक्षा अवधि के दौरान `2.32 करोड़ की लागत पर 528 ऐपरैटस बॉक्सो का विनिर्माण किया गया।

(iii). एसपीयू/जीजेडबी (उरे)

एसपीयू/जीजेडबी (उरे) ने सीएलएस यूनिटो के विनिर्माण को बन्द नहीं किया। एसपीयू ने समीक्षा अवधि के दौरान ` 3.51 करोड़ की लागत 600 सीएलएस यूनिटों से अधिक का विनिर्माण किया। यह वर्णित करना महत्वपूर्ण होगा कि सीएलएस यूनिटों की विनिर्माण लागत प्रचलित बाजार मूल्य से ` 2.80 करोड़ अधिक थी।

(iv). एसपीयू/बीवाई (मरे)

एसपीयू/बीवाई (मरे) ने रेलवे परेषितियों से मांगो के संदर्भ में प्वाइंट मशीन ग्राउंड कनेक्शन का विनिर्माण जारी रखा। समीक्षा अवधि के दौरान एसपीयू द्वारा मद के ` 3.32 करोड़ मूल्य की लगभग 1348 संख्या का निर्माण किया गया।

(v). एसपीयू/जीकेपी(उपूरे)

एसपीयू/जीकेपी (उपूरे) में, तीन मदो (सीएलएस बेस, 'ए' टाइप फाउंडेशन तथा ट्रेक फीड चार्जर) के उत्पादन को बन्द करने की योजना बनाई गई। लेखापरीक्षा ने देखा कि 2011-15 के दौरान, इन मदो का विनिर्माण किया गया था (कुल ` 1.09 करोड़ मूल्य)

(vi). एसपीयू/एमएफटी(दमरे)

एसपीयू/एमएफटी (दमरे) में, डबल लाइन ब्लॉक इस्ट्रूमेंट तथा लिफ्टिंग बेरियर को समापनके लिए निर्धारित किया गया। हालांकि, इन मदों का उत्पादन बन्द नहीं किया गया था तथा (` 0.10 करोड़) लागत के लिफ्टिंग बेरियरो तथा डबल लाइन ब्लॉक इस्ट्रूमेंट (` 0.04 करोड़) का 2011-15 के दौरान विनिर्माण किया गया।

उक्त से यह स्पष्ट होता है कि आधुनिक इलेक्ट्रॉनिक संकेतन उपकरणों के विनिर्माण पर ध्यान केन्द्रित करने के संदर्भ में मदों को बन्द करने का मुख्य उद्देश्य प्राप्त नहीं किया गया तथापि रेलवे बोर्ड के निर्देशो (जुलाई 2010) के अनुसार एसएसडीएसी, ब्लॉक इस्ट्रूमेंट (यूएफएसबीआई) जैसी अधिक मूल्य की मदों पर निर्माण हेतु ध्यान नहीं दिया गया।

हालांकि सभी मदे जो समापन हेतु निर्धारित थी परन्तु इन छः पीएसयूज द्वारा उत्पादित हुई, को अंतिम उपयोगकर्त्ताओं को जारी किया गया तथा वे एसपीयू परिसरो में नहीं थे।

III कुछ मैजूदा मदो का क्षमता सवंर्घन

रेलवे बोर्ड ने उन मौजूदा मदो की सूची निर्दिष्ट की (जुलाई 2010) जिसके संदर्भ में, बढी हुई सुरक्षा आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए एसपीयूज की उत्पादन क्षमता को बढाना था। लेखापरीक्षा ने इन मौजूदा मदों के संदर्भ में उत्पादन क्षमताओं की प्रगति जांच की तथा यह पाया कि:

- एसपीयू/पीटीजे (दरे) में, हालांकि ब्लॉक इस्ट्रूमेंट का उत्पादन 562 से बढाया जाना था (मार्च 2010) तथापि, 2010 के पश्चात इस्ट्रूमेंट का वास्तविक उत्पादन तेजी से कम हुआ (2011-12 में 344, 2012-13 में 174, 2013-14 में 40 तथा 2014-15 में 60)

  एसपीयू/पीटीजे प्रशासन ने कहा (जुलाई 2015) कि विनिर्मित टीएलबीज केवल एकल लाइन गैर इलेक्ट्रफाइड सेक्शन के लिए उपयुक्त थी। इसके कारण टीएलबी की मांग तीव्र गति से नीचे आई । उत्तर परामर्श देता है कि इस एसपीयू में टीएलबी के उत्पादन की वृद्धि के लिए जुलाई 2010 के रेलवे बोर्ड के निर्देश भारतीय रेल की वर्तमान तथा आगामी आवश्यकताओं के विषय में पर्याप्त इनपुटो पर आधारित नहीं थे।

  इसके अलावा, यद्यपि एसपीयू 2013-14 तथा 2014-15 के दौरान यूनिवर्सल फेल सेफ ब्लॉक इस्ट्रूमेंट(यूएफएसबीआई) इन्टफेस, ब्लॉक इस्ट्रूमेंट के एक नए वर्जन के साथ अधिकतम 200 टीएलबी इस्ट्रूमेंट का विनिर्माण करने के लिए निर्धारित था तथापि नए वर्जन को आरडीएसओ से अधिक उत्पादन के लिए मंजूर नहीं किया गया (मार्च 2015)। यहां इसका वर्णन करना महत्वपूर्ण है कि यह नया वर्जन डबल लाइन तथा इलेक्ट्रफाइड मार्गों के लिए एक अनिवार्य आवश्यकता होगी।

- एसपीयू/एचडब्लयूएच (पूरे) में, ब्लॉक इस्ट्रूमेंट के उत्पादन को बढाना था। हालांकि वर्ष 2011-12, 2012-13, 2013-14 के लिए 180 के वार्षिक लक्ष्य के प्रति वास्तविक उत्पादन क्रमश: 98, 112, तथा 123 था। वर्ष 2014-15 के लिए लक्ष्य 180 से 120 तक कम हुआ तथा उपलब्धि 122 थी। 2011-12 से 2013-14 के दौरान उत्पादन में कमी सामग्री की अनुपलब्धता के कारण थी।

- एसपीयू/जीजेडबी (उरे) में, दो मदों अर्थात प्वांइट मशीन रोडिंग (ग्राउंड कनेक्कशन) तथा लिफ्टिंग बेरियर के उत्पादन को बढाना था। 2011-12 के लिए प्वांइट मशीन रोडिंग (प्वाइंट मशीन के लिए प्वांइट फिटिंग) के उत्पादन हेतु लक्ष्य को 2010-11 में 600 से 1200 तक बढाया गया। लक्ष्य को प्राप्त नहीं किया जा सका क्योंकि 2011-12 के दौरान वास्तविक उत्पादन केवल 390 था। लक्ष्य को 2012-13 में 1200 से 720 तक कम किया गया जिसके प्रति उपलब्धि 365 थी। फिर लक्ष्य को पुन: 600 तक कम किया गया जिसके प्रति वास्तविक उत्पादन 2013-14 तथा 2014-15 में केवल 255 तथा 186 था।

  इसी प्रकार, लिफ्टिंग बेरियर के विनिर्माण हेतु लक्ष्य को 2010-11 में 120 से 2011-12 में 180 तक बढाया गया जिसके प्रति उत्पादन केवल 68 था। 2012-13 के लिए लक्ष्य को पुन: 120 तक कम किया गया। संशोधित लक्ष्य के प्रति वास्तविक उत्पादन 2012-13, 2013-14 तथा 2014-15 के दौरान केवल 59, 92 तथा 42 था। इस प्रकार, उत्पादन बढाने के बावजूद लक्ष्य को कम किया गया तथा कम हुए लक्ष्य को प्राप्त करने में भी कमी थी। उत्पादन में कमी के लिए कोई कारक रिकॉर्ड में उपलब्घ नहीं था।

- एसपीयू/बीवाई में, यूएसी का उत्पादन बढाया जाना था हालांकि समीक्षा अवधि के दौरान इस मद के उत्पादन में कमी थी। लक्ष्य को 2012-13 तथा 2013-14 के लिए 60 तथा 2014-15 के लिए 72 तक निर्धारित किया गया। इसके प्रति, उत्पादन क्रमश: 58, 34 तथा 51 था।

  एसपीयू/बीवाई प्रशासन ने कहा कि यूएसी को परेषिती से मांग के अनुसार विनिर्मित किया गया तथा मद को हटाया जा रहा था। यह दर्शाता है कि जुलाई 2010 की रेलवे बोर्ड की योजना के तहत उत्पादन क्षमता बढाने के लिए निर्णय भारतीय रेलवे की वर्तमान तथा आगामी जरूरतो के लिए आवश्यकता हेतु पर्याप्त इनपुट पर आधारित नहीं था।

- एसपीयू/जीकेपी (उपूरे) में, ग्राउंड कनेक्शन के साथ दो मदों पेनल डोमिनो टाइप तथा प्वाइंट मशीन (क्लेम्प टाइप एवं आईआरएस) का उत्पादन बढाना

था। मांग के अभाव में पैनल डोमिनो का विनिमार्ण नहीं किया गया। ग्राउंड कनेक्शन के साथ प्वांइट मशीन (क्लेम्प टाइप एवं आईआरएस) के लिए, उत्पादन लक्ष्य 2010-11 में 600 से बढकर 2013-14 में 720 हो गया। बाद में यह 2014-15 में 600 तक कम हुआ । इसके प्रति, 2011-12, 2012-13, 2013-14 तथा 2014-15 के दौरान वास्तविक उत्पादन क्रमश: 362, 484, 503 तथा 469 था।

एसपीयू/जीकेपी प्रशासन ने कहा (जनवरी 2015) कि उत्पादन में कमी व्यापार से आवश्यक सामग्री की अनुपलब्धता के कारण थी। हालांकि यह एसपीयू की ओर से अपर्याप्त योजना को दर्शाता है।

- एसपीयू/एमएफटी (दमरे) में, तीन मदें अर्थात इलेक्ट्रिकल लिफ्टिंग बेरियर (ईओएलबी), ट्रेक फीड बेट्री चार्जर (टीएफबीसी) तथा एफआरपी ट्रेक लीड जंक्शन बॉक्स (एफआरपीटीएलजे) को एसपीयू /एमएफटी में उत्पादन की वृद्धि के लिए निर्धारित किया गया। 2011-12 में 120 पर निर्धारित ईओएलबी के उत्पादन हेतु लक्ष्य को वर्ष 2012-13, 2013-14 तथा 2014-15 के लिए 180, 200 तथा 240 तक बढाया गया जबकि 2011-12, 2012-13, 2013-14 तथा 2014-15 के दौरान वास्तविक उत्पादन क्रमश: 128, 92, 112, तथा 182 था । लक्ष्य को केवल 2011-12 के दौरान प्राप्त किया जा सका।

  टीएफबीसीज के विनिर्माण हेतु लक्ष्य 2010-11 में 1800 से बढकर 2011-12 तथा 2012-13 में 2400 तथा बाद में 2013-14 में 5000 हुआ। हालांकि, लक्ष्य 2014-15 में 3600 तक कम हुआ। 2011-12, 2013-14 तथा 2014-15 के दौरान लक्ष्यों को प्राप्त नहीं किया गया क्योंकि 2011-12, 2013-14 तथा 2014-15 के दौरान वास्तविक उत्पादन क्रमश: 1500, 2300, 1725 था। लक्ष्य को 2012-13 के दौरान प्राप्त किया गया जबकि उत्पादन 2905 था।

  एफआरपीटीएलजे बॉक्स के विनिर्माण का लक्ष्य 2010-11 में 16000 से 2011-12 में 18000 तक बढा परन्तु 2012-13 तथा 2013-14 के दौरान 12000 तक कम हुआ। बाद में 2014-15 के दौरान लक्ष्य 10000 तक कम हुआ । लक्ष्य को 2011-12, 2012-13, 2013-14 के दौरान प्राप्त नहीं किया गया क्योंकि वास्तविक उत्पादन क्रमश: 3749, 930 तथा 8600 था। हालांकि, लक्ष्य को 12850 उत्पादन के साथ 2014-15 में प्राप्त किया गया। कमी स्टोरों (कच्चा माल) की अनुपलब्धता के कारण थी।

इस प्रकार, निर्धारित मदो के उत्पादन बढाने के उद्देश्य को किसी भी एसपीयू में कार्यान्वित नहीं किया गया था। रेलवे बोर्ड ने वृद्धि हेतु आवश्यक मदो का उचित रूप से मूल्यांकन नहीं किया था।

3.1.7.6 नए उत्पादो का विकास

तकनीकी में प्रगति तथा सुरक्षा आवश्यकताओं में वृद्धि के साथ, भारतीय रेल पर संकेतक मदो की आवश्यकताएं नित्य परिवर्तित हो रही है। यह एसपीयूज में संकेतन मदो के परिष्कृत वर्जन के इनहाउस विनिर्माण को अनिवार्य बनाता है। मद के मूलरूप का विनिर्माण एसपीयू में किया जाता है तथा आरडीएसओ इसे मंजूर करता है। वे मद के निष्पादन का मूल्यांकन करने के लिए विभिन्न जांच तथा क्षेत्रीय परीक्षण करते है। आरडीएसओ स्वीकृति के पश्चात, एसपीयू स्टोर विभाग के माध्यम से उत्पादन हेतु आवश्यक सामग्री की पूर्ण रूप से खरीद करके मद का बडे पैमाने पर उत्पादन प्रारम्भ करता है।

3.1.7.7 आरडीएसओ के पास स्वीकृति हेतु लम्बित मदें

एसपीयूज ने आगामी उत्पादन के लिए नए उत्पादों की स्वीकृति के लिए आरडीएसओ/लखनऊ को प्रस्ताव भेजा। लेखापरीक्षा ने आरडीएसओ की स्वीकृति के लिए लम्बित मदो की स्थिति की जांच की तथा यह पाया कि अधिकतर मामलो का लम्बन क्षेत्रीय रेलवे में था जैसाकि नीचे व्याख्या की गई है:

- एसपीयू/पीटीजे, (दरे) में, सात नई संकेतक मदों के संदर्भ में आरडीएसओ की आरम्भिक मंजूरी छः से 28 माह के लिए विभिन्न स्तरो पर लम्बित थी। आरडीएसओ में अभिलेखो की समीक्षा से पता चला कि लम्बन के लिए कारक निम्नानुसार थे:
  - ➢ आरडीएसओ द्वारा बताई गई (नवम्बर 2015) कमियों को हैडंल टाइप डियाडो ब्लॉक इस्ट्रूमेंट के संदर्भ में सम्बोधित किया जाना था;
  - ➢ क्यूएनआईके तथा क्यूएनएआईके के संदर्भ में, नमूनो की रिले आरम्भिक टाइप टेस्ट में विफल हुई। एसपीयू/पीटीजे को आरडीएसओ द्वारा संशोधित नमूना प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया (फरवरी 2015);
  - ➢ आरडीएसओ ने 'यूएफएसबीआई तथा एमयूएक्स कंटेनर का उपयोग करने वाली बीपीएसी के साथ डबल लाइन ब्लॉक इस्ट्रूमेंट' के संदर्भ में तीन माह के विस्तारित क्षेत्रीय ट्रेल के लिए स्वीकृति प्रदान की (नवम्बर 2014)। विस्तारित क्षेत्रीय ट्रेल अभी जारी था (अक्तूबर 2015)।

- ➢ प्वांइट मशीन के लिए डीसी मोटर के संदर्भ में, आरडीएसओ द्वारा मामला बन्द किया गया, (मार्च 2015) क्योंकि एसपीयू/पीटीजे द्वारा प्रस्तुत किया गया एसटीआर अपूर्ण था।
- ➢ ट्रेक फीड बेट्री चार्जरो के संदर्भ में आरडीएसओ द्वारा बताई गई कमियों (नवम्बर 2015) को एसपीयू/पीटीजे द्वारा सम्बोधित किया जाना था।
- ➢ एसपीयू/पीटीजे द्वारा प्रस्तुत (दिसम्बर 2012) एलईडी सिगनल के नमूने आरडीएसओ द्वारा जांच में विफल हुए। उन्होंने एलईडी मेन सिगनलिंग यूनिट के लिए सीईएनएलईसी एसआईएल-4 मानको के अनुसार सुरक्षा प्रमाणीकरण करने के लिए एसपीयू को परामर्श दिया (अक्तूबर 2013)। एसपीयू/पीटीजे (दरे) अभी तक यह प्रमाणीकरण प्राप्त करने में विफल था (अक्तूबर 2015)। एसपीयू/ पीटीजे द्वारा आरडीएसओ को अभी तक संशोधित नमूने भी प्रस्तुत नहीं किए गए थे (अक्तूबर 2015)।

- एसपीयू/एचडब्ल्यूएच (पूरे) ने अक्तूबर 2014 में ''बैटरी चार्जर ट्रेक फीड'' का विनिर्माण करने के लिए एक प्रस्ताव अग्रेषित किया। आरडीएसओ की स्वीकृति लम्बित थी (अक्तूबर 2015) क्येांकि आरडीएसओ द्वारा बताई गई कमियो को एसपीयू/एचडब्ल्यूएच द्वारा अभी सम्बोधित किया जाना था (जून 2015)।
- एसपीयू/बीवाई ने विद्युतीय रूप से परिचालित लिफ्टिंग बेरियर अर्थात ईओएलबी 110 वी एसी तथा 24वी डीसी के दो प्रकारो का विकास किया था। एसपीयू ने आरडीएसओ स्वीकृति हेतु जुलाई 2014 में प्रोटटाइप प्रस्तुत किए। हालांकि, स्वीकृति जांच पूर्ण हो गई थी तथापि, मंजूरी प्रतिक्षित थी (अक्तूबर 2015)। परिणामस्वरूप मद का विनिर्माण प्रारम्भ नहीं हो सका (अक्तूबर 2015)। ईओएलबी (24वी डीसी) के लिए आरडीएसओ की मंजूरी पूर्ण स्वीकृति जांच रिपेार्ट के अभाव में लम्बित थी। ईओएलबी (110वी एसी) के संदर्भ में, आरडीएसओ ने एसपीयू/बीवाई को ईओएलबी प्रस्तुत करने की मंजूरी दी थी (अक्तूबर 2014) परन्तु आरडीएसओ में यह प्रतीक्षित था (अक्तूबर 2015)।
- एसपीयू/जीकेपी ने रिले क्यूटी-2 का विकास किया था तथा इसे गुणवता आश्वासन योजना (क्यूएपी) तथा अन्य सम्बद्ध दस्तावेजो के साथ मई 2013 में स्वीकृति हेतु आरडीएसओ को प्रस्तुत किया। आरडीएसओ मंजूरी केवल अक्तूबर 2015 के दौरान दी गई थी।

यद्यपि विभिन्न एसपीयू में चालू विकास गतिविधियों का सकारात्मक पहलू था तथापि, रेलवे बोर्ड द्वारा अभिकल्पित रूप में अवसंरचना का उन्नयन तथा विनिर्माण प्रक्रिया को आधुनिकीकरण ने अधिक प्रगति नहीं की। आधुनिक इलेक्ट्रॉनिक संकेतन मदों के इनहाउस विनिर्माण के लिए सुविधाओं का विकास नहीं किया गया था तथा भारतीय रेल प्रमुख संकेतन तंत्र/उपकरणों की खरीद के लिए मुख्य रूप से ओपन बाजार पर निर्भर था। वास्तव में, अन्वेषण तथा विकास (आरएंडडी) सुविधाओं तथा डिजाइन और प्रोटटाइप की मंजूरी के लिए आरडीएसओ द्वारा उठाए गए मामलो को सम्बोधित करने में एसपीयूज द्वारा लिए गए समय का अभाव नई मदो का विकास करने में अवरोध थे। जब तक कि ये विकास प्रयास गति प्राप्त न करे तब तक भारतीय रेल के सिग्नल विभाग की आवश्यकताओं को पूरा करने में एसपीयू का भाग आने वाले वर्षों में महत्वपूर्ण रूप से नहीं बढ़ सकता।

3.1.8 दैनिक आवश्यकता को पूरा करने की क्षमता

जब भी एक संकेतन उपकरण/डिवाइस के लिए एक मांग अनुरक्षण हेतु ओपन लाइन में तथा नई परिसम्पत्तियों के विनिर्माण हेतु विनिर्माण संगठन में उत्पन्न होता है तो मांगपत्र के माध्यम से एसपीयूज को मांग दी जाती है। आवश्यकता को पूरा करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे खरीद आदेश तथा कार्य ठेको के माध्यम से ओपन बाजार से मदे खरीदता है। इस प्रकार मदो का एसपीयू द्वारा या तो निर्माण किया जाता है या ओपन बाजार से खरीदा जाता है। एसपीयू द्वारा निर्मित संकेत उपकरण/पार्टो का क्षेत्रीय रेलवे के ओपन लाइन डिविजन, एकल विनिर्माण यूनिट तथा एकल परियोजना यूनिटो द्वारा उपयोग किया जाता है।

लेखापरीक्षा ने वार्षिक उत्पादन के विवरणों, अंतिम उपयोगकर्त्ताओं की आवश्यकता को पूरा करने में एसपीयू के शेयर योगदान की जांच की। लेखापरीक्षा जांच के परिणामों को आगामी उप पैराग्राफो में प्रस्तुत किया गया है।

3.1.8.1 एकल उत्पादन यूनिटो द्वारा योगदान का शेयर

एसपीयूज की वृद्धि क्षमता के अनुसार, यह अनिवार्य है कि संकेत मदो की अनुमानित वार्षिक आवश्यकता तथा एसपीयूज द्वारा प्रस्तावित योगदान का मूल्यांकन किया जाना अपेक्षित है। हालांकि लेखापरीक्षा ने देखा कि रेलवे की वास्तविक आवश्यकता के प्रति विभिन्न संकेत उपकरण के विनिर्माण तथा आपूर्ति

में एसपीयू के योगदान के पूर्ण तथा शेयर के रूप मे भारतीय रेल/क्षेत्रीय रेलवे के लिए संकेत मदों की वार्षिक आवश्यकता को मूल्यांकित नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा ने मेट्रो रेलवे/कोलकाता सहित सभी क्षेत्रीय रेलवे में रेलवे डिविजन के 35 सिग्नल स्टोर डिपो, रेलवे परियोजनाओं के 13 सिग्नल स्टोर डिपो तथा क्षेत्रीय रेलवे के निर्माण संगठन के 17 सिग्नल स्टोर डिपो में परम्परागत तथा आधुनिक इलेक्ट्रानिक आधारित सिग्नल मदो दोनो सहित चयनित आठ सिग्नल मदों के संदर्भ में क्षेत्रीय रेलवे की आवश्यकता को पूरा करने में एसपीयू के योगदान की जांच की। सभी छः एसपीयू में इन मदों में से एक या अधिक का निर्माण किया जाता है। इन सिग्नल डिपो द्वारा 2011-12 से 2014-15 की समयावधि के दौरान रेलवे एसपीयू तथा ओपन मार्केट से खरीद का भाग निम्नानुसार है:

तालिका सं. 3.5 - एसपीयूज का योगदान

क्र. सं.	सिग्नल मद का नाम	आपूर्ति स्रोत		एसपीयूज द्वारा सहयोग (प्रतिशत में)
		एसपीयूज	व्यापार	
1	रिले (सभी प्रकार)	114023	288513	28
2	कलर लाइट सिग्नल (सीएलएस) एस्पेक्ट	1560	9999	13
3	सिंगल सेक्शन डिजिटल एक्सल काउंटर (एसएसडीएसी)	0	1820	शून्य
4	यूनिवर्सल एक्सल काउंटर (यूएसी)	344	95	78
5	कंट्रोल पैनल	42	256	14
6	एलईडी सिग्नल यूनिट	7307	79285	9
7	प्वाइंट मशीन (सभी प्रकार की)	4152	5131	45
8	ब्लॉक इस्ट्रूमेंट (सभी प्रकार की)	1228	161	88

स्रोत: संबंधित स्टोर डिपो की लेजर

लेखापरीक्षा में एसपीयू द्वारा योगदान के विवरणो के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला कि:

- आधुनिक उन्नत इलेक्ट्रॉनिक उपकरण के संदर्भ में, एसपीयूज का योगदान कम[47] था। रेलवे बोर्ड ने जोर दिया था कि एसपीयू/पीटीजे (दरे) एसएसडीएसी, एएफटीसी तथा आईपीएस जैसे इलेक्ट्रानिक सिग्नलिंग उपकरण का विकास करने के लिए महत्वपूर्ण एसपीयू होगा। हालांकि , एसपीयू/पीटीजे (दरे) ने

[47] एसएसडीएसी: शून्य, एलईडी सिग्नल यूनिट: नौ प्रतिशत, सीएलएस पहलू: 13 प्रतिशत,कंट्रोल पैनल: 14 प्रतिशत

स्वयं को इन इलेक्ट्रॉनिक संकेतन मदों के विनिर्माण तथा आपूर्ति के लिए पर्याप्त रूप से समर्थ नहीं बनाया।

- ब्लॉक इस्ट्रूमेंट, (सभी प्रकार) के संदर्भ में,एसपीयू आवश्यकता के प्रमुख भाग (88 प्रतिशत) को प्राप्त करने में समर्थ थे। लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि भारतीय रेल में टोकनलेस ब्लॉक इस्ट्रूमेंट (टीएलबी) की आवश्यकता दोहरीकरण तथा विद्युतीयकरण के कारण निरन्तर कम हो रही थी। यूनिवर्सल फेलसफ ब्लॉक इस्ट्रूमेंट (यूएफएसबीआई) इन्टरफेस के साथ टोकनलेस ब्लॉक (टीएलबी) इस्ट्रूमेंट जैसे उन्नत ब्लॉक इस्ट्रूमेंटो की वर्तमान आवश्यकता को पूरा करने के लिए बडे पैमाने पर उत्पादन नामित एसपीयूज में अभी प्रारम्भ होना था।
- यह नोट करना सुसंगत है कि एफए एंड सीएओ, दरे ने बताया था (जून 2015) कि एसपीयू/पीटीजे (दरे) में टीएलबी -यूएफएसबीआई के विनिर्माण घटको को मात्र जोडना था तथा सम्मिलित प्रक्रिया निरर्थक महत्व की थी। विनिर्मित घटको को मात्र जोड़ना वित्त द्वारा अवलोकित अनुसार लागत प्रभावी नहीं था तथा एसपीयू/पीटीजे घटको के विनिर्माण के लिए तकनीक अपनाने की आवश्यकता है ताकि एसपीयू द्वारा मूल्य संवर्धन महत्वपूर्ण हो।
- एसपीयू यूएसी की प्रमुख आवश्यकता (78 प्रतिशत) को पूरा करने में समर्थ है। परन्तु यूएसी एक्सल काउंटर का एनालॉग वर्जन है। प्रमुख ट्रैक सक्रिटिंग कार्यों की वर्तमान आवश्यकता, बीपीएसी कार्यों का उन्नत डिजिटल वर्जन अर्थात एसएसडीएसी है। परन्तु एसपीयू एसएसडीएसी की आवश्यकता को पूरा करने में समर्थ नहीं था।
- रिले तथा प्वांइट मशीन एसपीयू के कुल उत्पादन का प्रमुख भाग है। हालांकि, इन मदो के संदर्भ में भी क्षेत्रीय रेलवे को व्यापार पर अधिक निर्भर रहना पड़ा।रिले की लगभग 72 प्रतिशत आवश्यकता तथा प्वांइट मशीनो की 55 प्रतिशत आवश्यकता व्यापार से पूरी हुई।
- यहां इसका वर्णन करना उचित है कि सीएसटीई/दरे ने कच्ची सामग्री को समय पर उपलब्ध कराने में सीओएस दरे की असक्षमता के संदर्भ में प्वांइट मशीनों तथा रिले की मांग की वर्तमान आवश्यकता को पूरा करने की असमर्थता व्यक्त की (जुलाई 2015)। इसने क्षेत्रीय रेलवे स्तर पर खराब सामग्री योजना का संकेत दिया।

- पूतरे पर, ओपन बजार से सभी आठ मदो के संदर्भ में खरीद का भाग 90 प्रतिशत से अधिक था। क्षेत्रीय रेलवे द्वार बताए इस विशिष्ट पैटर्न के लिए कारक सामग्री की कम आपूर्ति /विलम्बित आपूर्ति, सामग्री परिवहन की अनुपलब्धता/अनुपयुक्तता तथा दूरस्थ वर्कशॉप से अधिक सामग्री के संग्रहण के लिए स्टॉफ का अभाव थे।

उपरोक्त वर्णित दृष्टान्तो से यह स्पष्ट होता है कि आधुनिक इलेक्ट्रॉनिक रूप से उन्नत मदो की आवश्यकता के प्रति एसपीयूज का योगदान अपर्याप्त था। इसके अलावा, मदे जिनका एसपीयूज[48] में विनिर्माण नहीं किया जा रहा था, को क्षेत्रीय रेलवे द्वारा ओपन बाजार से पूर्ण रूप से खरीदा गया।

3.1.8.2 वर्कशॉप की उत्पादन क्षमता तथा उत्पादन अनुसूची

उत्पादन योजना तथा नियंत्रण के लिए संस्थापित उत्पादन क्षमता का मूल्यांकन अनिवार्य है। उत्पादन क्षमता को उपलब्घ अवसंरचना तथा श्रमबल को ध्यान में रखकर मूल्यांकित करना आवश्यक है। हालांकि, छः एसपीयूज में से किसी में भी उत्पादन क्षमता का मूल्यांकन नही किया गया। इसके अलावा, प्रत्येक वर्ष के लिए उत्पादन अनुसूची बजटीय कुल उत्पादन तथा मांग और सीएसटीई की स्वीकृति पर आधारित थी।

तालिका संख्या 3.6-उत्पादन अनुसूचि की उपलब्धि (2011-12 से 2014-15)

एसपीयू का नाम	लक्षित उत्पाद (₹ करोड़ में)	वास्तविक उत्पाद (₹ करोड़ में)	कमी
पीटीजे (दरे)	374.45	225.56	148.89
एचडब्ल्यूएच (पूरे)	66.14	42.30	23.84
जीजेडबी (उरे)*	108.10	51.07	57.03
बीवाई(मरे)*	58.94	48.21	10.73
जीकेपी (दपुरे)	105.84	87.25	18.59
एमएफटी (दमरे)	109.97	94.64	15.33
कुल	**823.44**	**549.03**	**274.41**

2012-13 एवं 2014-15 की तरह संबन्धित आकड़े, 2011-12 के लिए उपलब्घ नहीं है। 2013-14 में, वस्तविक कुल उत्पादन लक्षित कल उत्पादन से ` 7.25 करोड़ अधिक था

[48] डाटा लॉगर, समेकित विद्युत आपूर्ति उपकरण, आधुनिक प्रकार की रिले, एलईडी मुख्य संकेतक यूनिट, केबल्स आदि

लेखापरीक्षा ने एसपीयूज के लिए निर्धारित वार्षिक उत्पादन अनुसूची की तुलना में वास्तविक उत्पादन के ब्यौरो की जांच की। लेखापरीक्षा जांच के परिणामों को नीचे प्रस्तुत किया गया है:

- सभी एसपीयूज के संदर्भ में विनिर्मित वास्तविक मात्रा वार्षिक उत्पादन अनुसूची में परिनियोजित मात्रा से कम हो गई। सभी एसपीयूज द्वारा निर्धारित वार्षिक उत्पादन की प्राप्ति में औसत कमी 33 प्रतिशत थी, एसपीयू/एमएफटी (दमरे) में सबसे कम एक प्रतिशत तथा एसपीयू/जीजेडबी (उरे) में सबसे अधिक 62 प्रतिशत।
- 2013-14 के दौरान, एसपीयू/बीवाई (मरे) को छोड़कर किसी भी एसपीयू ने लक्षित कुल उत्पादन प्राप्त नहीं किया।
- समीक्षा अवधि के दौरान, एसपीयू द्वारा निर्धारित कुल उत्पादन से अधिक वास्तविक कुल उत्पादन में कमी ` 276.44 करोड़ थी।

तालिका संख्या 3.7 -लम्बित कार्य आदेशो को दर्शाने वाला विवरण

एसपीयू का नाम	लम्बित कार्य आदेशो की कुल संख्या	डब्ल्यूओज का मूल्य (₹ करोड़ में)	लम्बित सबसे पुराना डब्ल्यूओ
पीटीजे	11	13.71	मार्च 2011 (चार वर्षो से अधिक
एचडब्ल्यूएच	2	22.65	2012 (तीन वर्षो से अधिक)
जीजेडबी	18	124.29	जुलाई 2008 (छः वर्षो से अधिक)
बीवाई	84	10.00	अक्तूबर 2010 (चार वर्षो से अधिक)
जीकेपी	7	87.04	मार्च 2008 (सात वर्षो से अधिक
एमएफटी	498	37.71	नवम्बर 2010
कुल	620	295.40	

चूंकि उत्पादन अनुसूची को उपलब्ध अवसंरचना, श्रमिक तथा सामग्रियों को ध्यान में रखकर बनाया गया था अत: उत्पादन के लिए निर्धारित लक्ष्य की प्राप्ति न होना उपलब्ध स्रोतो के कम उपयेग को दर्शाता है। निस्संदेह, समीक्षा अवधि के दौरान वास्तविक कुल उत्पादन बजटीय कुल उत्पादन से ` 276.44 करोड़ कम था तथा परेषितियो को अपनी आवश्यकता पूरी करने के लिए बाहरी आपूर्तिकर्त्ताओ पर निर्भर रहना पडा।

3.1.8.3 लम्बित मांग सूची तथा कार्य आदेश

(i) **कार्य आदेश**

विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे से प्राप्त मांग सूची के आधार पर, एसपीयू मदो के विनिर्माण तथा आपूर्ति के लिए कार्य आदेश (डब्ल्यूओ) बनाता है। डब्ल्यूओ जारी होने के पश्चात, वर्णित मात्रा के लिए मद का विनिर्माण एसपीयू में किया जाता है। लेखापरीक्षा ने पाया कि सभी एसपीयूज द्वारा डब्ल्यूओ के अनुसार उत्पादन को पूरा करने में विलम्ब था।

तालिका संख्या 3.8-मद वार लम्बित कार्य आदेश दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं.	सिग्नल मद का नाम	लम्बित डब्ल्यूओज की संख्या	राशि (₹ करोड़ में)
1	एपैरटस बॉक्स/एसएस लोकेशन बॉक्स	89	18.77
2	सीएलएस (सभी एस्पेक्ट)	54	75.87
3	एलबी गेट	18	32.94
4	रिले (सभी प्रकार)	7	28.23
5	प्वाइंट मशीन	2	45.4
6	ब्लॉक इस्ट्रूमेंट(सभी प्रकार)	5	24.93
कुल		**175**	**226.14**

मार्च 2015 तक, एसपीयूज में ` 295.40 करोड़ मूल्य के 620 डब्ल्यूओ के प्रति सिग्नल मदो का विनिर्माण लम्बित था। सबसे पुराना लम्बित डब्ल्यूओ 2008 से सम्बंधित था। एसपीयू/जीजेडबी (उरे) में, ` 124.29 करोड़ मूल्य के 18 डब्ल्यूओ लम्बित थे। एसपीयू/एमएफटी में, ` 37.71 करोड़ राशि के 498 डब्ल्यूओ लम्बित थे।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि ` 295.40 करोड़ मूल्य के कुल लम्बित 620 डब्ल्यूओज में से 175 डब्ल्यूओ का प्रमुख भाग केवल छः मदो के उत्पादन से संबंधित था (मूल्य ` 226.14 करोड़)।

चूंकि ये मदें लम्बे समय से भारतीय रेल में उपयोग में थी तथा ये नई/आधुनिक अथवा तकनीकी रूप से उन्नत मदे नहीं थी अतः एसपीयू को इनका जल्दी विनिर्माण करना चाहिए।

मांग पत्र

कार्य आदेशो को परेषिति द्वारा दिए गए मांग पत्र के आधार पर बनाया जाता है। लेखापरीक्षा ने एसपीयू द्वार मांग सूची के अनुपालन के विवरणो की जांच की तथा यह पाया कि:

- एसपीयू/पीटीजे (दरे) 2014-15 में कुल मांग का केवल चार प्रतिशत अनुपालन करने में समर्थ था। अन्य एसपीयूज के संदर्भ में, अनुपालन 15 प्रतिशत (जीकेपी) तथा 62 प्रतिशत (जीजेडबी) के बीच था।
- 2014-15 के दौरान एसपीयू द्वारा अनुपालित मांग का मूल्य 13 (एमएफटी) से 49 (जीजेडबी) के बीच था।
- वर्ष 2014-15 के लिए अनुपालित होने वाली 3,20,586 मांग में से 21,082 मांग का अनुपालन किया गया तथा 2,99,504 मांगे मार्च 2015 की समाप्ति तक लम्बित थी। अनुपालन न की गई मांग का मूल्य `354 करोड़ था।

तालिका संख्या 3.9 -31 मार्च 2015 तक लम्बित मांग को दर्शाने वाला विवरण

एसपीयू का नाम	2014-15 में मांग की कुल संख्या	अनुपालित मांग की संख्या	लम्बित मांग की संख्या	लम्बित मांग का मूल्य (₹ करोड में)	अनुपालित मांग की प्रतिशतता (प्रतिशत में)	अनुपालित मांग का मूल्य (प्रतिशत में)
पीटीजे	248921	9993	238928	111.27	4	36
एचडब्ल्यूएच	721	218	503	22.65	30	29
जीजेडबी	128	79	49	0.25	62	49
बीवाई	1559	457	1102	70.00	29	18
जीकेपी	68496	10098	58398	87.04	15	19
एमएफटी	761	237	524	62.68	31	13
कुल	**320586**	**21082**	**299504**	**353.89**		

- एसपीयूज द्वारा मांग का औसत अनुपालन केवल 29 प्रतिशत था।
- डब्ल्यूओज़ के समय पर पूर्ण होने में विलम्ब के कारण निर्धारित वार्षिक उत्पादन पूर्ण नहीं हुआ और एसपीयू द्वारा दर में संशोधन के कारण परेषिती का अतिरिक्त व्यय हुआ। डब्ल्यूओज को पूर्ण करने में विलम्ब के कारण विभिन्न परेषितियों द्वारा महत्वपूर्ण और सुरक्षित सिग्नल उपकरण की कम प्राप्ति होगी और सिग्नल प्रणाली के रखरखाव पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।

मांग-पत्र का गैर-अनुपालन दर्शाता है कि एसपीयूज़ अंतिम उपभोक्ताओं की मौजूदा आवश्यकताओं को पूर्ण करने में सक्षम नहीं थे। क्योंकि परेषितियों से मांग अधिक थी, एसपीयू को ओपन लाइन और निर्माण संस्था की आवश्यकताओं को पूर्ण करने के लिये अपनी क्षमता बढ़ाने के लिये सभी प्रयास करने चाहिये। एसपीयू में निर्माताओं के लिये निर्धारित चयनित मदों के संबंध में एसपीयू के योगदान का भाग पर्याप्त नहीं था और मुख्य आवश्यकता खुले बाज़ार से पूर्ण की जा रही थी। एसपीयू केवल परम्परागत सिग्नलिंग मदों पर ध्यान दे रहे थे। एसपीयू का वास्तविक उत्पादन अनुमानित वार्षिक उत्पादन कार्यक्रम से काफी कम है।

3.1.9 कार्यशालाओं का निष्पादन

3.1.9.1 वित्तीय स्थिति

एसपीयू की वित्तीय स्थिति के महत्वपूर्ण संकेतक हैं:

- निधि की उपब्धता और उपयोगिता
- उत्पादन से प्राप्त क्रेडिट
- डब्ल्यूएमएस कुल कारोबार अनुपात-उत्पादन से प्राप्त क्रेडिट के लिये डब्ल्यूएमएस में औसत निवेश का अनुपात अर्थात न्यूनतम निवेश से इष्टतम उत्पादन प्राप्त करना।

लेखापरीक्षा ने एसपीयू की वित्तीय स्थिति की जांच की और जांच के परिणाम निम्नलिखित प्रकार हैं:

(i) एसपीयू द्वारा निधि का उपयोग

कार्यशाला/उत्पादन इकाई के कार्यशाला उत्पादन उचंत (डब्ल्यूएमएस) अस्थाई रूप से उत्पादों के उत्पादन की लागत बुक करना चाहता है जब तक वे अंतिम उपभोक्ताओं को हस्तांतरित न कर दिये जाये। जबकि डब्ल्यूएमएस को क्रेडिट का अर्थ है एसपीयू द्वारा प्रेषित और परेषितियों द्वारा स्वीकृत मदों का मूल्य, डेबिट में उत्पादन की लागत जैसे मजदूरी, सामग्री और ऊपरि व्यय शामिल होता है। डब्ल्यूएमएस को क्रेडिट ट्रेडिंग फर्म में 'बिक्री' के बराबर हो सकता है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि उत्पादन अर्थात कच्चे माल की लागत, मजदूरी और उपरिव्यय की लागत पूरी करने के लिये आवश्यक निधि 'कार्यशाला उत्पादन उचंत-डेबिट' शीर्ष के अंतर्गत दी गई है। समीक्षा अवधि के दौरान, इस शीर्ष के

लिये बजट अनुदान के रूप में आवंटित ` 730.29 करोड़ में से, एसपीयू ने केवल ` 635.64 करोड़ का उपयोग किया।

लेखापरीक्षा ने एसपीयूज़ द्वारा निधि के उपयोग के विवरण की जांच की और निम्नलिखित देखा:

- एसपीयू/जीजेडबी में निधि का कम प्रयोग नहीं हुआ था।
- शेष पांच एसपीयू में समीक्षा अवधि (2011-15) के दौरान आवंटित निधि का ` 116.97 करोड़[49] तक कम प्रयोग किया गया था। इन पांच एसपीयूज़ के लिये बजट अनुदान में दी गई निधि के प्रयोग में कमी तीन प्रतिशत/ (एसपीयू/एमएफटी) और 35 प्रतिशत (एसपीयू/पीटीजे) के बीच थी। एसपीयू/जीजेडबी, एसपीयू/बीवाई और एसपीयू/एमएफटी में ` 22.32[50] करोड़ तक बजट अनुदान से अधिक था।
- एसपीयूज़ पीटीजे (दरे), एसपीयू/एचडब्ल्यूएच (पूरे) और एसपीयू/बीवाई (मरे) में सभी चार वर्षों के दौरान बजट अनुदान में दी गई निधि से कम प्रयोग की गई थी।

बजट अनुदान के प्रति आवंटित निधि का कम उपयोग एसपीयूज़ द्वारा न केवल परम्परागत मदों के उत्पादन में बल्कि आधुनिकीकरण के लिये योजना बनाते समय अपेक्षित नये मदों के लिये भी अपर्याप्त प्रयास दर्शाता है।

(ii) कार्यशाला उत्पादन उचंत के क्रेडिट

लेखापरीक्षा ने एसपीयूज़ में डब्ल्यूएमएस के क्रेडिट की स्थिति की जांच की और निम्नलिखित देखा:

- डब्ल्यूएमएस को क्रेडिट ने बढ़ती प्रवृति[51] दर्शाई। यह दर्शाता है कि छह एसपीयूज़ के कुल कारोबार में वर्ष वार वर्ष वृद्धि हो रही है।
- समीक्षा अवधि के दौरान, बजट में अनुमानित की तुलना में पांच एसपीयू में उत्पादन (डब्ल्यूएमएस क्रडिट) हेतु क्रेडिट की वसूली में कुल ` 130.04 करोड़[52] की कमी थी। यह दर्शाया है कि उत्पादन अनुमानित स्तर तक नहीं हुआ था।

---

[49] पीटीजे- `77.36 करोड़, एचडब्ल्यूएच-`7.70 करोड़, बीवाई-`1.85 करोड़, जीकेपी- `27.04 करोड़ और एमएफटी-`3.12 करोड़

50 एसपीयू/जीजेडबी `14.99 करोड़ (2011-12 to 2014-15), एसपीयू/बीवाई `4.36 करोड़ (2014-15), एसपीयू/एमएफटी `2.97 करोड़ (2014-15)

[51] 2011-12- ` 122.07 करोड़,2012-13-`157.90 करोड़, 2013-14- `164.63 करोड़ और 2014-15-`194.01करोड़

- एसपीयू/बीवाई (मरे) में, 2013-14 और 2014-15 के दौरान ` 5.21 करोड़ तक क्रेडिट की अधिक वसूली की गई थी।

बजट क्रेडिट की तुलना में संवीक्षा अवधि के दौरान बजट में लगाये गये अनुमान की तुलना में डब्ल्यूएमएस को कम क्रेडिट के लिये अभिलेखों में कोई कारण उपलब्ध नहीं थे। यह दर्शाता है कि एसपीयू के प्रशासन ने कम वित्तीय निष्पादन में योगदान देने वाले कारको को नहीं पहचाना। रेलवे बोर्ड द्वारा भी मामले में कोई निगरानी नहीं की गई थी।

(iii) कार्यशाला उत्पादन उचंत कुल कारोबार अनुपात

डब्ल्यूएमएस उत्पादन अनुपात उस वर्ष के मार्च अंत तक 'डब्ल्यूएसएम' शीर्ष के अंतर्गत बराबर करने के लिये 'वर्ष के दौरान अंतिम उपयोगकर्ता को उत्पादन के मूल्य' का अनुपात है। यह वर्ष के दौरान डब्ल्यूएमएस क्रेडिट को मार्च अंत तक डब्ल्यूएमएस अंतशेष की प्रतिशतता है। रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिये है कि डब्ल्यूएमएस उत्पादन अनुपात कार्यशाला मरम्मत कार्य के लिये 3.5 प्रतिशत और उत्पादन कारखानों के लिये छह प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिये। इस प्रकार, एसपीयू के मामले में, छह प्रतिशत की दर लागू होगी।

तालिका संख्या 3.10 – डब्ल्यूएमएस कुल कारोबार अनुपात

वर्ष	पीजेटी	एच डब्ल्यू एस	जीजेडबी	बीवाई	जेकेपी	एमएफटी
2011-12	3.19	100.88	43.44	एनए	98.00	1.69
2012-13	-4.6	104.96	57.06	19.94	95.00	1.23
2013-14	0.47	106.95	46.64	5.06	101.00	1.72
2014-15	-2.5	एनए	43.88	2.48	70.00	1.58

'डब्ल्यूएमएस' शीर्ष के अंतर्गत सामान्य रूप से शेष 'अर्धनिर्मित उत्पादन' में निवेश की गई राशि को संदर्भित करता है। निधि रोटेशन में होनी चाहिये और लम्बे समय तक 'अर्धनिर्मित उत्पादन' के अंतर्गत ब्लॉक नहीं होनी चाहिये। इसके लिये पर्याप्त गति से उत्पाद का उत्पादन और उपभोक्ताओं को वितरण होना चाहिये और बिल जल्द से जल्द स्वीकृत होने चाहिये।

लेखापरीक्षा ने एसपीयू के उत्पादन अनुपात के विवरण की जांच की और निम्नलिखित देखा:

---

[52] पीटीजे-` 73.55 करोड़, एचडब्ल्यूएच-`8.84 करोड़, जीजेडबी-`6.11 करोड़, जीकेपी-`39.58 करोड़ और एमएफटी-`2.26 करोड़

- एसपीयू/एमएफटी (दमरे) का डब्ल्यूएमएस कुल कारोबार अनुपात निर्धारित सीमा के अंदर था।
- एसपीयू/एचडब्ल्यूएच (पूरे), एसपीयू/जीजेडबी (उरे), एसपीयू/बीवाई (मरे) और एसपीयू/जीकेपी (उपूरे) का डब्ल्यूएमएस कुल कारोबार अनुपात रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित बेंचमार्क सीमा (छह प्रतिशत) की तुलना में काफी अधिक था (332 प्रतिशत से 1783 प्रतिशत)। यह 'डब्ल्यूएमएस' में इन एसपीयूज़ में निधि को ब्लॉक करने की संकटपूर्ण स्थिति दर्शाता है।
- उच्च कुल कारोबार अनुपात के कारण थे-
    - समय पर कच्चे माल की अनुपलब्धता (एसपीयू/एचडब्ल्यूएच-ईआर)
    - उत्पादन में कमी (एसपीयू/बीवाई-सीआर)
    - उपभोक्ता विभागों से स्थानांतरण प्रमाणपत्र प्राप्त न करना (एसपीयू/जीजेडबी-उरे)
    - तैयार उत्पाद कार्यशाला में पड़ा रहना (एसपीयू/जीकेपी-उपूरे)
- वित्तीय वर्ष की समापत्ति पर डब्ल्यूएमएस अंतशेष अर्धनिर्मित उत्पादों पर किया गया व्यय दर्शाता है। भारतीय रेल कोड के अनुसार यांत्रिक विभाग (पैरा 1224) के लिये, डब्ल्यूएमएस अंतशेष के अंतर्गत कोई भी क्रेडिट मद नहीं होना चाहिये।

  लेखापरीक्षा ने देखा कि 2012-13 और 2014-15 के अंत में डब्ल्यूएमएस का अंतशेष एसपीयू/पीटीजे (दरे) में 2012-13 और 2014-15 के दौरान क्रमश: (-) ` 2.67 करोड़ और (-) ` 1.49 करोड़ था। यह दर्शाता है कि एसपीयू उत्पादन लेखे उचित रूप से तैयार/समीक्षा नहीं की गई थी और क्रेडिट मद डब्ल्यूएमएस में समायोजित किये गये थे। यद्यपि शेष की समीक्षा लेखा अधिकारी द्वारा की जा रही थी, वो प्रभावी नहीं थी क्योंकि यह नाकारात्मक शेष के लिये कारणों का पता लगाने और विश्लेषण में विफल रहा।
- पूर्वोक्त कोड का पैरा 1225 निर्धारित करता है कि डब्ल्यूएमएस शेष की लेखा अधिकारी द्वारा जांच की जानी अपेक्षित है। कार्यशाला सामान्य रजिस्टर (डब्ल्यूजीआर) का भी लेखा विभाग[53] द्वारा रखरखाव करना अपेक्षित है। लेखापरीक्षा ने देखा कि-

- ➢ एसपीयू/बीवाई-मरे में, न तो डब्ल्यूएमएस शेष की संवीक्षा की गई और न ही कार्यशाला सामान्य रजिस्टर बनाया गया।
- ➢ एसपीयू/पीटीजे-दरे और एसपीयू/एमएफटी-दमरे में, डब्ल्यूएमएस शेष की लेखा अधिकारी द्वारा समीक्षा की गई थी और एफए और सीएओ को प्रस्तुत किया गया था। कार्यशाला सामान्य रजिस्टर इन दो एसपीयू द्वारा बनाया गया था।
- ➢ एसपीयू/जीजेडबी-उरे में यह दर्शाते हुये कि समीक्षा के परिणाम एफए और सीएओ को प्रस्तुत किये गये थे, कोई भी अभिलेख उपलब्ध नहीं थे। तथापि, कार्यशाला सामान्य रजिस्टर बनाया गया था।
- ➢ एसपीयू/जीकेपी-उपूरे में, कार्यशाला सामान्य रजिस्टर नहीं बनाया गया था। तथापि, डब्ल्यूएमएस शेष की लेखा अधिकारी द्वारा समीक्षा की गई थी और परिणाम एफए और सीएओ को प्रस्तुत किये गये थे।
- ➢ एसपीयू/एचडब्ल्यूएच-पूरे में कार्यशाला सामान्य रजिस्टर नहीं बनाया गया था। यद्यपि, डब्ल्यूएमएस शेष की समीक्षा की जा रही थी, समीक्षा के परिणाम एफए और सीएओ को प्रस्तुत नहीं किये गये थे।

- पूर्वोक्त कोड का पैरा 1204 निर्धारित करता है कि विभिन्न कार्य आदेशों के प्रति डब्ल्यूजीआर में दर्शाये गये प्रभारों का उत्पादन विवरण भाग I और भाग II[54] जो डेबिट बढाने और वसूलियों को प्रभावित करने के लिये भी हैं, में सारांश करना अपेक्षित है। यह दोनों विवरण डब्ल्यूएमएस शेष की समीक्षा के लिये हैं।

लेखापरीक्षा ने देखा कि डब्ल्यूएमएस उत्पादन विवरण भाग I और II छह एसपीयू में तैयार नहीं किये गये स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि कोडल प्रावधानों का एसपीयू में पालन नहीं किया जा रहा था जिसके कारण डब्ल्यूएमएस शेष की सटीकता सुनिश्चित नहीं होती।

इस प्रकार, एसपीयू/जीजेडबी (उरे) को छोड़कर सभी एसपीयू द्वारा उपयोग के साथ-साथ निधि की निगरानी में कमी थी। इसके परिणामस्वरूप संकटपूर्ण कुल कारोबार अनुपात हुआ। 'अर्धनिर्मित उत्पाद' के अंतर्गत ब्लॉक हुई राशि एसपीयू/एमएफटी को छोड़कर सभी एसपीयू में निर्धारित सीमा से अधिक थी।

---

[54] भाग I विवरण पूर्ण कार्य आदेशों का विवरण दर्शाता है और भाग II विवरण अर्धनिर्मित उत्पाद के कार्य आदेश से संबंधित विवरण के लिये है।

इसके अतिरिक्त, डब्ल्यूएमएस को क्रेडिट सभी एसपीयूज में अनुमानित से कम था।

3.1.9.2 सिग्नल कार्यशाला में लागत निर्धारण

(i) एसपीयू में लागत निर्धारण प्रणाली

यांत्रिक विभाग के लिये भारतीय रेल कोड के पैरा 902 के अनुसार कार्य की लागत निर्धारण प्रणाली कार्यशाला में समय-समय पर उत्पादित समान वस्तुओं की लागत की तुलना करना, लागत में भिन्नता के कारण का पता लगाना और कार्यशाला में निर्मित वस्तुओं की लागत की अन्य रेलवे/खुले बाजार द्वारा निर्मित वस्तुओं के बीच तुलना करना है।

रेलवे बोर्ड ने एसपीयू/पीटीजे (दरे) में कार्य लागत निर्धारण को शुरू करने के लिये दिशानिर्देश और निर्देश जारी किये (सितम्बर 1962)। कई मदों के उत्पादन में शामिल प्रचालन की उच्च संख्या को ध्यान में रखते हुये महाप्रबंधक, दरे ने रेलवे बोर्ड को सूचित किया (जुलाई 1987) कि एसपीयू/पीटीजे में कार्य लागत निर्धारण शुरू करने में कठिनाईयां थी, और लागत निर्धारण की मौजूदा प्रणाली जारी रखने का अनुरोध किया। रेलवे बोर्ड ने एसपीयू/पीटीजे (दरे) को घटक वार कार्य लागत निर्धारण की बजाय संयोजित लागत निर्धारण की प्रणाली (पूर्वोक्त कोड के पैरा 943 में निर्धारित अनुसार) अपनाने के निर्देश दिये (मई 1990)। लेखापरीक्षा ने देखा कि एसपीयू/पीटीजे (दरे) में संयोजित लागत निर्धारण क्रियान्वित नहीं हुआ था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि रेलवे बोर्ड ने लागत निर्धारण की पद्धति अपनाने के संबंध में सभी एसपीयू पर लागू कोई भी निर्देश जारी नहीं किये थे। इसी प्रकार, एसपीयू में कोई भी उचित लागत निर्धारण प्रणाली नहीं थी जैसा कि नीचे सूचीबद्ध कमियां दर्शायेंगी:

- रूट कार्ड, घटक/असेंबली (पूर्वोक्त कोड के पैरा 916) का उत्पादन करने के लिये कारखानों हेतु प्राधिकरण एसपीयू/एचडब्ल्यूएच (पूरे) और एसपीयू/एमएफटी (दमरे) को छोड़कर कहीं नहीं बनाया गया था।
- सभी एसपीयू में निष्क्रिय समय कार्ड नहीं बनाया गया था जीजेडबी को छोड़कर जहां बिजली न आने, क्रेन का काम न करने और सामग्री के अभाव आदि को निष्क्रिय समय का कारण बताया गया था।

- सभी एसपीयू में, लागत कार्ड और अंतिम लागत के लिये प्रचालन शीट तैयार नहीं की गई थीं। अनुमानित लागत और वास्तविक लागत भी पूर्ण नहीं की गई थी।
- लागत लेखे और वित्तीय लेखे के बीच समायोजन (पूर्वोक्त कोड के पैरा 943 का संदर्भ) एसपीयू/एमएफटी (दमरे) को छोड़कर नहीं किया जा रहा था। तथापि, समायोजन के समर्थन में दस्तावेज एसपीयू/जीजेडबी (उरे) द्वारा लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराये गये थे।
- पीटीजे को छोड़कर सभी एसपीयू में कार्य आदेश/जॉब आर्डर के लिये लागत शीट तैयार नहीं की गई थी।
- चयनित उत्पादों के लागत घटकों का विश्लेषण और अन्य एसपीयू के उत्पादों की व्यापार लागत/लागत के साथ तुलना नहीं की गई थी।

उपरोक्त कथित सभी अनियमितताऐं इस तथ्य को प्रमाणित करती हैं कि एसपीयू में उचित लागत प्रणाली नहीं थी।

(ii) एसपीयू में लागत के घटकों का विश्लेषण

लेखापरीक्षा ने एसपीयू में मौजूदा लागत के घटको (मजदूरी, सामग्री और उपरिव्यय) की स्थिति का विश्लेषण किया और निम्नलिखित देखा:

- प्रत्येक घटक के लागत का विवरण एसपीयू/एचडब्ल्यूएच (पूरे) और एसपीयू/बीवाई (मरे) नहीं बनाया जा रहा था जिसके अभाव के कारण अन्य एसपीयू के साथ तुलना करने के लिये लेखापरीक्षा के पास डाटा उपलब्ध नहीं था।
- एसपीयू/पीटीजे (दरे), एसपीयू/जीजेडबी (उरे), एसपीयू/जीकेपी (दपूरे) और एसपीयू/एमएफटी (दमरे) के संबंध में लागत के घटको की स्थिति निम्नलिखित प्रकार है।

तालिका संख्या 3.11 – लागत के घटक (मूल्य ₹ करोड़ में)

लागत के घटक	एसपीयू पीटीजे		एसपीयू/जीजेडबी		एसपीयू/जीकेपी		एसपीयू/एमएफटी	
	मूल्य	प्रतिशत	मूल्य	प्रतिशत	मूल्य	प्रतिशत	मूल्य	प्रतिशत
मजदूरी	51.82	24	37.44	50	70.85	50	22.89	22
सामग्री	130.52	62	6.27	8	52.83	36	48.85	48
उपरिव्यय	29.06	14	31.05	42	19.32	14	31.18	30
कुल	**211.40**	**100**	**74.76**	**100**	**143.00**	**100**	**102.92**	**100**

यह देखा जा सकता है कि एसपीयू/जीजेडबी (उरे) में मजदूरी लागत के मुख्य घटक (50 प्रतिशत) के रूप में आई, एसपीयू/पीटीजे (दरे) में सामग्री-62 प्रतिशत और एसपीयू/एमटीएफ (दमरे)-48 प्रतिशत। इसके अतिरिक्त, उपरिव्यय 14 प्रतिशत (दरे और उपूरे) से 30 से 42 प्रतिशत (उरे) की कुल रेंज के प्रतिशत के रूप में था।

एसपीयू सामग्री उन्मुख उत्पादन इकाई हैं जहां उत्पादन कम दर पर कार्यशाला में उनके एकल निर्माण की बजाय खुले बाजार से खरीदे गये विभिन्न घटकों को एकत्र करके किया जाता है। इस प्रकार, सामग्री घटक की लागत मुख्य होनी चाहिये। इस पहलू को ध्यान में रखते हुये, यह समझा जा सकता है कि:

(क) एसपीयू/पीटीजे (दरे) के संबंध में लागत घटक सही थे।

(ख) एसपीयू/जीजेडबी (उरे) में मजदूरी की लागत और उपरिव्यय उत्पादन के लिये प्रयोग की गई सामग्री की लागत को ध्यान में रखते हुये उचित नहीं थे।

(ग) उत्पादन में प्रयोग की गई सामग्री की तुलना में, एसपीयू/जीकेपी (उपूरे) में मजदूरी लागत और एसपीयू/एमएफटी (दमरे) में उपरिव्यय उच्च थे जो क्रमश: मजदूर का कम प्रयोग और उपरिव्यय का अधिक प्रयोग दर्शाता है।

(iii) लागत की तुलना – एसपीयू की दर की तुलना में व्यापार

लेखापरीक्षा ने 17 व्यापक रूप से प्रयोग होने वाले सिग्नलिंग मदों के संबंध में व्यापार से प्राप्त दरों के साथ एसपीयू में उत्पादन की लागत की तुलना करने की कोशिश की। लेखापरीक्षा द्वारा की गई तुलना का परिणाम नीचे प्रस्तुत है:

- तुलनीय अवधि के दौरान व्यापार से प्राप्त दर, तुलना के लिये चयनित सभी उत्पादों की तुलना में एसपीयू की दर से कम थी। तथापि केवल वर्ष 2011-12 के दौरान लिफ्टिंग बैरियर के उत्पादन की लागत व्यापार दर की तुलना में एसपीयू/एमएफटी में कम थी। एसपीयू की दर के साथ-साथ 17 उत्पादों के संबंध में व्यापार की स्थिति निम्नलिखित प्रकार है-

तालिका संख्या 3.12 – व्यापार लागत की तुलना में एसपीयू दर (₹ राशि में)

सिग्नल मद का नाम	एसपीयू दर	व्यापार से खरीद दर	अतिरिक्त दर	अतिरिक्त प्रतिशतता	एसपीयू का नाम/वर्ष
रिले क्यूटीए 2	5890	3534	2356	67	पीटीजे (2012-13)
रिले प्लग इन टाइप 4एफ/4बी	4635	3044	1591	52	पीटीजे (2013-14)
रिले क्यूटीए2 2एफ/1बी	6032	2363	3669	155	पीटीजे (2013-14)

रिले क्यूएसपीए1 8एफ/4बी	6990	3465	3525	102	पीटीजे (2013-14)
एलईडी संकेत इकाइयां	9224	7500	1724	23	पीटीजे (2012-13)
स्टील उपकरण केस	47660	12724	34936	275	एचडब्ल्यूएच (2014-15)
उपकरण केस जीकेपी-संकेत	39577	11110	28467	256	एमएफटी (2014-15)
कलर लाइट सिग्नल 3 पहलू	65895	12000	53895	449	जीजेडबी (2014-15)
कलर लाइट सिग्नल 3 पहलू	57000	21209	35791	169	बीवाई (2014-15)
कलर लाइट सिग्नल 3 पहलू	47785	15029	32756	218	एमएफटी (2014-15)
कलर लाइट सिग्नल 2 पहलू	37844	11263	26581	236	एमएफटी (2014-15)
लिफ्टिंग बैरियर (10 मीटर)	446826	155220	291606	188	जीजेडबी (2014-15)
इलैक्ट्रिक लिफ्टिंग बैरियर गेट	381487	341033	40454	12	एमएफटी (2013-14)
लिफ्टिंग बैरियर बूम	8501	4851	3650	75	बीवाई (2014-15)
विंच गियर असेंबली ई टाइप	52316	39953	12363	31	जीजेडबी (2014-15)
रिले क्यूएन1	3950	2287	1663	73	जीकेपी (2014-15)
रूट संकेतक 4वे	106326	24079	82247	342	एमएफटी (2014-15)

उपरोक्त तालिका से यह स्पष्ट है कि एसपीयू में इन 17 वस्तुओं के उत्पादन की मूल्य दर खुले बाजार से उपलब्ध मूल्य दर की तुलना में अधिक था। अतिरिक्त दर 12 प्रतिशत और 449 प्रतिशत के बीच रहा।

चूँकि यह 17 मद कम दर पर खुले बाजार में उपलब्ध थे, एसपीयू में उच्च उत्पादन लागत पर इनके उत्पादन के परिणामस्वरूप ` 22.99 करोड़[55] का अतिरिक्त व्यय हुआ। मौजूदा स्थिति में या तो एसपीयू प्रशासन लागत कम करने की संभावनाओं का पता लगा सकता था (विशेष रूप से मजदूरी की लागत और उपरिव्यय) या खुले बाजार से घटक खरीदकर अतिरिक्त व्यय से बचा जा सकता था।

- निम्नलिखित दो उत्पादों जिसका उत्पादन अभी शुरू होना बाकी था के संबंध में, एसपीयू में उत्पादन की अनुमानित लागत व्यापार दर से उच्च थी।
  - एसपीयू/पीटीजे (दरे) में ''सिंगल सेक्शन डिजीटल एक्सल काउंटर'' की अनुमानित लागत ` 5.70 लाख थी (2011-12 से)। पीटीजे में सिग्नल प्रोजेक्ट संस्था ने उनके द्वारा निष्पादित किये जा रहे कार्य के लिये निर्माण कार्य ठेके के माध्यम से ` 4.35 लाख के लिये, जुलाई 2012 में, समान मद खरीदा।

[55] पीटीजे – `1.28 करोड़, एचडब्ल्यूएच -`1.63 करोड़, जीजेडबी -`7.39 करोड़, बीवाई -`0.66 करोड़, जीकेपी -`2.04 करोड़ और एमएफटी - `9.99 करोड़

- एसपीयू/पीटीजे में ''ब्लॉक इंस्ट्रमेंट डायोड टाइप'' की अनुमानित लागत ` 4.50 लाख थी (2012-13)। स्टोर/दरे के नियंत्रक ने केवल ` 3.10 लाख में सितम्बर 2012 में समान मद खरीदा।
- यह नोट करना उचित होगा कि 2014-15 में 'कलर लाईट सिग्नल 3 एस्पेक्ट' की एसपीयू दर एसपीयू/जीजेडबी, एसपीयू/बीवाई और एसपीयू/एमएफटी (तालिका संख्या 3.12 की मद संख्या 8, 9 और 10) के बीच व्यापक रूप से अलग-अलग थी और दर जिस पर यह मद इन तीन एसपीयू द्वारा व्यापार से खरीदा गया था। व्यापक रूप से भिन्न थी।

(iii) एसपीयू के बीच उत्पादन की लागत की स्थिति की तुलना

एसपीयू के बीच कुछ मदों की 2014-15 में उत्पादन की लागत की तुलना के विचार से लेखापरीक्षा ने व्यापक रूप से प्रयोग होने वाले पांच मदों का चयन किया। तुलना के परिणाम का सारांश नीचे दिया गया है-

तालिका संख्या 3.13 – चयनित उत्पादों के उत्पादन की लागत

एसपीयू का नाम	निर्मित मद का नाम	कार्यशाला दर (2014-15)(राशि ₹ में)			
		प्रत्यक्ष मजदूरी	प्रत्यक्ष सामग्री	उपरि लागत	कुल
ऐपरैटस केस					
पीटीजे	जीआरएस ऐपरैटस केस फुल	10653	9318	6629	26600
एचडब्ल्यूएच	स्टील ऐपरैटस केस	10686	16740	20228	47654
जीकेपी	ऐपरैटस केस (सिंगल)	5841	11072	21688	38600
एमएफटी	ऐपरैटस केस (सिंगल)	11754	11831	15992	39577
सीएलएस यूनिट 3 एसपेक्ट					
बीवाई	सीएलएस यूनिट 3 एसपेक्ट	19464	16125	21411	57000
एमएफटी	सीएलएस यूनिट 3 एसपेक्ट	14276	15271	18238	47785
लिफ्टिंग बैरियर					
जीजेडबी	लिफ्टिंग बैरियर	70786	182288	193752	446826
जीकेपी	लिफ्टिंग बैरियर	58056	126300	175644	360000
एमएफटी	लिफ्टिंग बैरियर	68108	121089	93835	283032
रिले क्यूएन सीरीज़					
पीटीपे	रिले क्यूएन1 8एफ/8बी	1417	1971	815	4203

पीटीजे	रिले क्यूएनए1 8एफ/8बी	1221	2246	704	4171
जीकेपी	रिले क्यूएन-1	452	2030	1468	3950

स्रोत: एसपीयू के लेखा कार्यालय का रिकॉर्ड

यह देखा जा सकता है कि:

- एसपीयू के बीच 'लिफ्टिंग बैरियर' के दर में काफी अंतर था। जबकि एसपीयू/एमएफटी में उत्पादन लागत प्रति बैरियर ` 2.83 लाख थी; एसपीयू/जीजेडबी में प्रति बैरियर ` 4.47 लाख थी (158 प्रतिशत)।
- कुछ उत्पादों के संबंध में तुलना नहीं की जा सकती थी क्योंकि एसपीयू के बीच मदों का विवरण/ब्यौरे में समानता नहीं थी।
- प्रत्यक्ष मजदूरी पर उपरिव्यय (अतिरिक्त व्यय) की प्रतिशतता सभी उत्पादों के प्रतिशतता सभी उत्पादों के संबंध में एसपीयू/जीकेपी में अधिक थी जैसा तालिका संख्या 3.13 में बताया गया है।

लागत निर्धारण प्रभावी प्रबंधन तंत्र है और उचित लागत प्रणाली का प्रचार लागत प्रबंधन, लागत नियंत्रण और लागत में कमी में सहायता करता है। यह एसपीयू में विभिन्न मदों के निर्माण के लिये व्यय की गई सटीक लागत बताता है, ताकि एसपीयू के उत्पाद की दर की अन्य एसपीयू या बाहर से निर्मित मदों की लागत से तुलना की जा सकती है। तथापि, किसी भी एसपीयू में उचित लागत प्रणाली उपलब्ध नहीं थी।

एसपीयू/पीटेज प्रशासन ने कहा (जुलाई 2015) कि एसपीयू में सिग्नल मदों के निर्माण का औचित्य पूर्ण रूप से लागत को ध्यान में रखते हुये नहीं था, बल्कि सिग्नलिंग उत्पादों के निर्माण में आत्म निर्भरता और आत्म विश्वास प्राप्त करने पर था। इससे बाहर की फर्म पर पूर्ण निर्भरता से बचा जा सकता है और फर्म के बंद होने की स्थिति में आपूर्ति और सेवा न होने के कारण उत्पन्न आकस्मिक परिस्थितियों का ध्यान रखा जा सकता है। उन्होंने यह भी कहा कि अंततः यह एसपीयू से निर्मित उत्पाद को लेने में रेलवे के लिये लाभदायक हो सकता है। लेखापरीक्षा का विचार है कि ऐसी परिस्थितियों में, भारतीय रेल को एसपीयू में उचित लागत प्रणाली उचित रूप से शुरू करके एसपीयू में निर्माण की उच्च लागत के लिये कारणों का विश्लेषण और लागत कम करने के लिये उचित उपाय करने की आवश्यकता है।

3.1.9.3 कुछ मदों के संबंध में किया गया मूल्य वर्धन

मूल्य वर्धन तैयार उत्पाद की कुल लागत से सामग्री की लागत और आउटसोर्स की गई सेवा सहित कच्चे माल की लागत घटाकर निकाली जा सकती है। कुछ मदों के मामले मे, एसपीयू में मूल्यवर्धन की लागत बहुत कम है। लेखापरीक्षा ने चयनित विकसित इलैक्ट्रॉनिक मदों के संबंध में मूल्य वर्धन के विवरण की जांच की।

- एसपीयू/पीटीजे मे, तीन इलैक्ट्रॉनिक मदों (एलईडी सिग्नलिंग इकाईयों, एसएमएस एलर्ट उपकरण और एलईडी टार्च लाईट) के संबंध में एसपीयू द्वारा मूल्य वर्धन की नमूना जांच बहुत कम थी (कुल लागत का तीन से 11 प्रतिशत)। यद्यपि एसपीयू द्वारा मूल्य वर्धन बहुत कम था, ऐसे मदों का निर्माण एसपीयू के कुल कारोबार को बढायेगा क्योंकि कच्चे माल/उत्पाद की खरीद लागत आउटपुट का मुख्य भाग बनाता है और मूल्य वर्धन अधिक नहीं था।

- एसपीयू/बीवाई में, चार इलैक्ट्रॉनिक मदों (गेट वार्निंग बेल, आरएक्स कॉयल, टीएक्स कॉयल और एलईडी सिग्नल शंट) के संबंध में नमूना जांच की गई, एसपीयू द्वारा मूल्य वर्धन कुल लागत का क्रमश: 44, 80, 84 और 49 प्रतिशत था।

- एसपीयू/एमएफटी में, ट्रैक फीड बैटरी चार्जर और एलईडी सिग्नल के संबंध में, एसपीयू द्वारा मूल्य वर्धन कुल लागत का क्रमश: 62 प्रतिशत और 66 प्रतिशत था।

- एसपीयू/एचडब्ल्यूएच, एसपीयू/जीजेडबी और एसपीयू/जीकेपी में मूल्य वर्धन की कोई नमूना जांच नहीं की जा सकी क्योंकि वहां कोई भी प्रगतिशील इलैक्ट्रॉनिक मद का निर्माण नहीं होता।

3.1.9.4 उत्पादकता सूचकांक

उत्पादकता उत्पादन की क्षमता का औसत माप है। यह उत्पादन प्रक्रिया में प्रयुक्त आउटपुट से इनपुट के अनुपात के रूप में व्यक्त किया जा सकता है अर्थात इनपुट का प्रति यूनिट आउटपुट)। रेल मंत्रालय के वर्ष 2011-12 के लिये परिणाम रूपरेखा दस्तावेज (आरएफडी) ने कार्यशाला और उत्पादन इकाईयों के स्टाफ के लिये प्रतिवर्ष प्रति कर्मचारी ` 10.64 लाख के कारोबार का लक्ष्य निर्धारित किया। लेकिन, 2012-13 से ऐसा कोई भी लक्ष्य निर्धारित नहीं किया गया था। रेल

मंत्रालय के परिणाम रूपरेखा दस्तावेज (आरएफडी) के अनुसार, रेटिंग नीचे तालिका (कॉलम-2) में दर्शाये गये मानदंडो के अनुसार है:

तालिका संख्या 3.14 – मजदूर उत्पादकता की रेटिंग

रेटिंग	प्रतिवर्ष प्रति कर्मचारी रूपये लाख में प्रति कर्मचारी कुल कारोबार	प्रति कर्मचारी कुल कारोबार की गणना करने की पद्धति
(1)	(2)	(3)
उत्कृष्ट	11.00	वर्ष के दौरान डब्ल्यूएमएस का क्रेडिट कार्यशाला में कर्मचारियों की कुल संख्या से विभाजित
बहुत अच्छा	10.64	
अच्छा	10.37	
संतोषजनक	10.10	
खराब	9.90	

विजन 2020 के आधार पर रेलवे बोर्ड के निर्देश (जुलाई 2010) में अपेक्षित स्वचालन, कलपुर्जों, घटको और उप-प्रणालियों की आउटसोर्सिंग और अधिक मात्रा में उच्च मूल्य मदों का उत्पादन शुरू करके सभी कार्यशालाओं के उत्पादकता सूचकांक में पर्याप्त सुधार उल्लिखित है। 18.5.2012 को रेलवे बोर्ड में एसपीयू के सीडब्ल्यूएम की बैठक के दौरान यह प्रस्तावित हुआ था कि कार्यशाला का कुल कारोबार स्टाफ वेतन से तीन से चार गुना होना चाहिये। इसे प्राप्त करने के लिये, उत्पादन क्षमता को उच्च मूल्य मदों के सही मिश्रण का चयन करके बढ़ाने की आवश्यकता के साथ-साथ उत्पाद की लागत को ईष्टतम करने की आवश्यकता है और उत्पादित माल की लागत व्यापार के साथ प्रतिस्पर्धी होनी चाहिये।

तालिका सं.3.15 – उत्पादकता की तुलना में स्टाफ वेतन

एसपीयू	(₹ करोड़ में)			
	वेतन	वेतन का तीन गुना	वास्तविक उत्पादन	कमी
पीटीजे	23.43	70.29	60.48	9.81
एचडब्ल्यूएच	12.95	38.85	12.03	26.82
जीजेडबी	11.05	33.15	17.51	15.64
बीवाई	15.92	47.76	34.51	13.25
जीकेपी	21.87	65.61	21.07	44.54
एमएफटी	14.25	42.75	25.62	17.13
कुल	**99.47**	**298.41**	**171.22**	**127.19**

लेखापरीक्षा ने एसपीयू की उत्पादकता की जांच की और निम्नलिखित नोट किया:

- कोई भी बेंचमार्क उत्पादकता सूचकांक निर्धारित और मॉनिटर नहीं किया गया था। यहां तक की आरएफडी मानदंड भी एसपीयू को नहीं बताये गये हैं।

- उत्पादकता बढाने के लिये जैसे उत्पादकता बढाने के उद्देश्य हेतु स्वचालन और आउटसोर्सिंग के लिये कोई विशेष कार्यवाही नहीं की गई थी।

- वास्तविक उत्पादन स्टाफ वेतन से तीन गुना कम था और ` 127.19 करोड़ की कमी थी।

- एसपीयू/पीटीजे का कुल कारोबार वेतन के तीन से चार गुना के लक्ष्य के प्रति स्टाफ वेतन से तीन गुना कम था। एसपीयू/एमएफटी, बीवाई और जीजेडबी का कुल कारोबार स्टाफ को दिये गये वेतन से दो गुना कम था। कुल कारोबार एचडब्ल्यूएच और जीकेपी में एसपीयू में दिये गये वार्षिक वेतन से कम था। यह दर्शाता है कि स्टाफ की उत्पादकता एचडब्ल्यूएच और जीकेपी में बहुत खराब थी।

तालिका सं.3.16 – प्रति वर्ष प्रति कर्मचारी औसत उत्पादन

एसपीयू का नाम	समीक्षा अवधि के दौरान प्रति वर्ष प्रति कर्मचारी रूपये लाख में प्रति कर्मचारी उत्पाद की सीमा	प्रति वर्ष कर्मचारी औसत उत्पादन (₹ लाख में)
पीटीजे	6.6 से 8.2	7.63
एचडब्ल्यूएच	3.4 से 4.7	3.98
जीजेडबी	2.3 से 5.7	4.21
बीवाई	3.1 से 7.5	4.74
जीकेपी	3 से 7	4.30
एमएफटी	6 से 8	6.66
आईआर		5.48

समीक्षा अवधि के दौरान एसपीयू का प्रति कर्मचारी कुल कारोबार ` 5.48 लाख था; 2011-12 में आरएफडी दस्तावेज में निर्धारित लक्ष्य से बहुत कम था। आरएफडी दस्तावेजों में उल्लिखित रेटिंग के अनुसार, एसपीयू की उत्पादकता खराब थी।

- यद्यपि प्रति कर्मचारी औसत कुल कारोबार भारतीय रेल में एसपीयू के बीच एसपीयू/पीटीजे में अधिकतम था, तथापि यह आरएफडी दस्तावेज की रेटिंग के अनुसार खराब था। अन्य एसपीयू का प्रति कर्मचारी औसत कुल कारोबार एसपीयू/पीटीजे से कम है।

- प्रति वर्ष प्रति कर्मचारी औसत उत्पादन एसपीयू/एचडब्ल्यूएच, जीकेपी, जीजेडबी और बीवाई में ` पांच लाख से कम था।

3.1.9.5 मानव संसाधन प्रबंधन

(i) कर्मचारियों की संख्या

मजदूरी लागत में किफायत के लिये श्रमबल की सही संख्या आवश्यक है।

लेखापरीक्षा ने यह सभी छह एसपीयू में कार्य कर रहे स्टाफ की संख्या की जांच की और देखा कि वहां 757 रिक्त पद थे (पीटीजे-150, एचडब्ल्यूएच-198, जीजेडबी-36, बीवाई-116, जीकेपी-148 और एमएफटी-109) जो 2014-15 के दौरान कर्मचारियों की संख्या का 20 प्रतिशत था।

(ii) अनुमत समय का संशोधन न करना

पांच एसपीयू (पीटीजे, एचडब्ल्यूएच, जीजेडबी, बीवाई, एमएफटी) में प्रत्येक प्रचालन के लिये अनुमत समय निर्धारित था। पांच एसपीयू में,

- दो एसपीयू में अर्थात एसपीयू/जीजेडबी-उरे और एसपीयू/बीवाई/मरे। स्वचालन/आउटसोर्सिंग को ध्यान में रखने के बाद अनुमत समय संशोधित नहीं किया गया था।
- एसपीयू/जीजेडबी-उरे में, विभिन्न मदों के निर्माण के लिये अनुमत समय के निर्धारण का आधार अभिलेखों में नहीं पाया गया था।
- एसपीयू/एचडब्ल्यूएच-पूरे में, अनुमत समय में संशोधन का विवरण नहीं बनाया गया था।
- एसपीयू/पीटीजे में, आईआरएस प्वाइंट मशीन के निर्माण के लिये 1998 में 70 घंटों के रूप में निर्धारित 'अनुमत समय' 2009 में 37 घंटो तक संशोधित किया गया था। क्योंकि प्वाइंट मशीन के निर्माण का कुछ कार्य आउटसोर्स किये गये थे। अनुमत समय सीएसटीई/सीएन/एन/एमएस के पर्यवेक्षण के अंतर्गत सहायक महा प्रबंधक द्वारा सिफारिश के अनुसार समय अध्ययन के आधार पर सितम्बर 2014 से 26.66 घंटो के रूप में संशोधित किया गया था। कार्यशाला प्रशासन द्वारा यह कहा गया था कि क्यू रिले, टीएमबी उपकरणों और नियंत्रण पैनलों के लिये अनुमत समय संशोधित नहीं किया गया था क्योंकि कोई भी प्रचालन आउटसोर्स नहीं किया गया था। पिछले 25 वर्षों में उपरोक्त मदों के लिये कोई समय अध्ययन नहीं किया गया था।
- एसपीयू/एमएफटी-दमरे में, अनुमत समय 1.10.2005 और 1.12.2009 को प्रत्येक बार पांच प्रतिशत कम करके पुन: निर्धारित किया गया था।

(iii) श्रम उपयोग

श्रम उपयोग के अभिलेखों (श्रम का समय और आबंटन अभिलेखित करना) के रखरखाव से संबंधित निर्देश यांत्रिक विभाग के लिये भारतीय रेल कोड के अध्याय 5 में मौजूद हैं। लेखापरीक्षा ने श्रम उपयोग के अभिलेखों की जांच की और देखा कि -

- चार एसपीयू (एचडब्ल्यूएच और जीकेपी) में प्रयोग न किये कार्य करने के घंटे समीक्षा अवधि के दौरान 31 लाख घंटे थे जो लगभग[56] ` 39.43 करोड़ के बराबर था।
- एसपीयू/एचडब्ल्यूएच-पूरे में जीए के अनुसार प्रयोग किये गये/प्रयोग न किये गये कार्य करने के घंटो का रखरखाव नहीं किया गया था।
- एसपीयू/एमएफटी में, विभिन्न उद्देश्यों हेतु निष्क्रिय समय के लिये कार्ड को पंच नहीं किया जा रहा था। कुल निष्क्रिय लागत और संबंधित जॉब कार्ड को वितरित और आबंटित नहीं की गई थी। इस प्रथा से यांत्रिक विभाग के लिये भारतीय रेल कोड के पैरा 423 और 433 में निर्धारित अनुसार लेखा अधिकारी द्वारा अनिवार्य जांच के कार्य में रूकावट हुई। लेखापरीक्षा बुक किये गये निष्क्रिय समय जिससे उत्पादन हानि हुई के कारण की समीक्षा नहीं कर सकी।

इस प्रकार, श्रम उपयोग पर्याप्त नहीं था और निष्क्रिय समय की बुकिंग के लिये अभिलेखो के रखरखाव का अभाव था।

3.1.9.6 मशीनरी और संयत्र की उपलब्धता

मशीन और संयंत्र (एमएंडपी) मदों का प्रभावी प्रयोग उत्पादन इकाई को प्रभावी रूप से चलाने में बहुत महत्वपूर्ण है। लेखापरीक्षा ने एसपीयू में एमएंडपी की उपलब्धता की जांच की और देखा कि:

- एसपीयू में अधिकतर एमएंडपी मदों की कोडल काल समाप्त हो चुका हैं। एसपीयू/पीटीजे में 317 एमएंडपी मदों में से, 241 मदों (76 प्रतिशत) का कोडल काल समाप्त हो चुका था और अभी भी कार्य कर रहे थे। एसपीयू शुरू करते समय 1958 में संस्थापित 39 मशीने अभी थी प्रचालित की जा रही थी। एक मशीन अर्थात इंजेक्शन मोल्डिंग मशीन, मशीन शॉप में 1972 में संस्थापित (15 वर्ष का कोडल काल) 2005 से कार्य नहीं कर रही थी।

---

[56] पीटीजे- ` 10.94 करोड़, जीजेडबी- ` 0.33 करोड़, बीवाई- ` 24.22 करोड़, एमएफटी ` 3.94 करोड़

- एसपीयू/एचडब्ल्यूएच में, 98 प्रतिशत मशीने बहुत अधिक पुरानी थी और उनका कोडल समय समाप्त हो चुका था। 57 प्रतिशत मशीनों की परिचालन समय 50 वर्षों से भी अधिक हो गया था। यद्‌यपि 2010 से 2014 के दौरान 32 मशीने खराब हो गई थी; उनको अनुपयोगी घोषित करने या संस्थापना के लिये कोई कार्यवाही नहीं की गई थी।
- एसपीयू/जीजेडबी में, दो मशीने कार्य करने की स्थिति में नहीं थी। ` 10.31 लाख की कीमत वाली मशीन 2012 में खरीद के बाद शुरू ही नहीं की गई थी। वर्ष 2008 में लगी ` 19.94 लाख की अन्य मशीन शुरू से ही कार्य करने की स्थिति में नहीं थी।
- एसपीयू/बीवाई में, 76 मशीनों में से, 60 मशीनों का कोडल काल समाप्त हो चुका था। वर्ष 2014-15 के दौरान आधुनिकीकरण प्रस्ताव को छोड़कर समीक्षा अवधि के दौरान एसपीयू द्‌वारा संयंत्र और मशीनरी की प्रतिस्थापना/शुरू करने का कोई प्रस्ताव नहीं किया गया था। छह मशीने थीं जो 50 वर्षों से अधिक पुरानी थी और उनके 15 वर्ष का कोडल काल समाप्त हो चुका था।
- एसपीयू/जीकेपी में, दो मशीने बहुत पुरानी थी और कार्य करने की स्थिति में नहीं थी। इसमें से एक 'ओल्ड सैंड मिक्सचर' मशीन और एक 'एंग्रविंग मशीन' को बदलने की आवश्यकता थी जिसके लिये प्रस्ताव क्रमश: वर्ष 2014 और 2013 के दौरान भेजा गया था और 2014 में स्वीकृत हुआ था।
- एसपीयू/एमएफटी में, तीन मशीने पिछले एक वर्ष से और एक मशीन पांच वर्ष से अधिक से काम नहीं कर रही थीं। सभी चार मशीनों का 15 वर्ष का कोडल काल समाप्त हो चुका था। इन मशीनों को बदलने की प्रक्रिया अभी शुरू नहीं की गई है। इसके अतिरिक्त, 204 मशीनों में से, 50 प्रतिशत से अधिक (106 मशीने) 30 वर्षों से अधिक कार्य कर चुकी हैं और केवल 25 प्रतिशत मशीने 15 वर्ष से कम पुरानी हैं।

जिसका कोडल काल समाप्त हो चुका है उन खराब मशीनों के परिचालन के परिणामस्वरूप अधिक सामग्री का प्रयोग होगा और प्रक्रिया पूर्ण करने में अधिक समय लगेगा। अन्य शब्दों में, पुरानी मशीनों से मदों के उत्पादन से अतिरिक्त व्यय होगा।

3.1.10 निष्कर्ष

भारतीय रेल में सभी छह एसपीयू में सिग्नलिंग मदों के उत्पादन की नवीनतम पद्धति दर्शाती हैं कि एसपीयू अभी भी बेहतर तकनीक से मद के उत्पादन की बजाय पुराने सिग्नलिंग मदों के निर्माण पर ध्यान दे रहे थे।

सिग्नल विभाग की तकनीकी उन्नति की चुनौती और आधुनिक इलैक्ट्रॉनिक सिग्नलिंग मदों की अनुवर्ती आवश्यकताओं को पूर्ण करने के लिये एसपीयू के आधुनिकीकरण के रेलवे बोर्ड के निर्णय (2010) के अनुसार क्षेत्रीय रेलवे द्वारा किये गये प्रयास महत्वहीन थे। परिणामस्वरूप, विशन 2020 के उद्देश्य प्राप्त करने और तकनीक अप्रयोग के प्रबंधन के लिये इलैक्ट्रॉनिक आधारित सिग्नलिंग उपकरण के निर्माण के लिये आंतरिक क्षमता के विकास के लिये बने आधुनिकीकरण योजना (चरण I और चरण II) पुराने एसएंडटी मदों के निर्माण की उत्पादन क्षमता का प्रयोग करने के अलावा एसपीयू प्रशासन के पास कोई विकल्प न छोड़ते हुये बुरी तरह प्रभावित हुआ था।

आधुनिकीकरण योजना (चरण I और चरण II) के अंतर्गत एसपीयू-वार विकास दर्शाता है कि आधुनिकीकरण के लिये प्रस्ताव नहीं चला और व्यापक आधुनिकीकरण के लिये विशेष रूप से कोई भी निधि स्वीकृत नहीं की गई थी। अनुमोदन और निधि आबंटन के लिये रेलवे बोर्ड को भेजे गये आधुनिकीकरण हेतु एसपीयू प्रस्ताव रेलवे बोर्ड के पास बिना निपटाये पड़े हुये थे।

एसपीयू में उत्पाद लाइन में बहुत कम परिवर्तन थे चूँकि कुछ सिग्नलिंग मद, जिनका उत्पादन चरणबद्ध तरीके से बंद करने का निर्णय लिया गया था, का अभी भी उत्पादन हो रहा था और व्यापक स्तर पर उत्पादन के लिये नये मदों का समावेशन अभी तक प्रतीक्षित था।

नये मदों का विकास बहुत धीमा था विशेष रूप से आरडीएसओ द्वारा फोटोटाईप के अनुमोदन के कारण।

समीक्षा में कवर किए गए तीन वर्षों के दौरान एसपीयू द्वारा निर्धारित उत्पादन पर वास्तविक उत्पादन में ` 276.44 करोड़ की कमी थी और मार्च 2015 तक, ` 295.40 करोड़ के 620 कार्य आदेशों के प्रति सिग्नल मदों का निर्माण लंबित था जिसमें से 175 कार्य आदेश केवल छह मदों के उत्पादन से संबंधित थे (मूल्य ` 226.14 करोड़)। वर्ष 2014-15 के लिये पूरे किए जाने वाले 3,20,586 मांग पत्रों में से, मार्च 2015 के अंत तक 2,99,504 मांग पत्र लंबित थे, जिनाका मूल्य `354 करोड़ तक था। इस प्रकार, एसपीयू का वास्तविक उत्पादन अनुमानित

वार्षिक उत्पादन कार्य से काफी कम हुआ और एसपीयू भारतीय रेल की वर्तमान आवश्यकताऐं पूर्ण करने में सक्षम नहीं थे।

एसपीयू में कोई भी उचित लागत निर्धारण प्रणाली नहीं थी। तुलनीय अवधि के दौरान कारोबार से प्राप्त दरे एसपीयू की दरों से कम थी। एसपीयू बहुत पुरानी मशीनों से कार्य कर रहे हैं।इस प्रकार, एसपीयू का निष्पादन किफायती नहीं था। इसके अलावा, भारतीय रेलवे मोटे तौर पर नवीनतम सिग्नल आइटम की खरीद के लिए खुले बाजार पर निर्भर करता है।

3.1.11 सिफारिशें

- रेल मंत्रालय को एसपीयू की मूल सक्षमता और वाणिज्यिक व्यवहार्यता को बढ़ाने हेतु तत्काल कदम उठाने चाहिये
  - ✓ एसपीयू के शीघ्र आधुनिकीकरण के लिये एक तंत्र विकसित करके और बेहतर सिग्नलिंग उपकरण/यंत्र के निर्माण के लिये बुनियादी ढांचे का उन्नयन करके।
  - ✓ भारतीय रेल की आवश्यकताओं के लिये अधिक महत्वपूर्ण तरीके से योगदान देने के लिये महत्वपूर्ण स्तर पर उच्च मूल्य इलैक्ट्रॉनिक मदों का उत्पादन शुरू करने के लिये एसपीयू को समर्थ बनाकर उत्पादन लाईन परिवर्तनों की समीक्षा करके और भिन्नता विश्लेषण, मूल्य इंजीनियरिंग, लागत नियंत्रण, लागत को कम करने और लागत प्रबंधन को सरल बनाने के लिये एसपीयू में प्रभावी लागत प्रबंधन सुनिश्चित करके।
- वैकल्पिक रूप से रेल मंत्रालय को वाणिज्यिक रूप से अलाभकारी एसपीयू को बंद करने की व्यवहार्यता का पता लगा सकता है।

3.2 पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे): सिग्नलिंग कार्य में अनुचित योजना के कारण निष्फल व्यय

रेलवे की सिग्नलिंग कार्य के कार्यक्षेत्र के निर्णय में अनिश्चिता और पैनल इंटरलॉकिंग द्वारा पुराने और घिसे हुये लीवर फ्रेम को बदलने के लिये अंतर्विभागीय समन्वय की कमी के कारण ` 6.97 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

पुराने और घिसे हुये लीवर फ्रेमों[57] को बदलने और ट्रेनों के समय पर और सुरक्षित चलाने को ध्यान में रखते हुये, रेलवे बोर्ड ने वर्ष 2000-01 के लिये पिंक बुक के माध्यम से पूमरे के झाझा, दानापुर और क्यूल स्टेशनों पर प्रयोग किये हुये लीवर फ्रेमों को बदलने से पैनल इंटरलॉकिंग (पीआई) उपलब्ध कराने के लिये कार्य स्वीकृत किया।

लेखापरीक्षा ने निर्माण विभाग के कार्य से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा की और देखा कि इन कार्यों के लिये विस्तृत अनुमान ` 19.62 करोड़ की कुल लागत पर क्रमश: अक्टूबर 2002, नवम्बर 2002 और मई 2003 में स्वीकृत किये गये थे। तथापि, उनके प्रति ठेके जून 2007 और जनवरी 2008 के बीच दिये गये थे। इन तीन कार्यों के निष्पादन का विवरण निम्नलिखित प्रकार हैं:

तालिका 3.17

स्टेशन	स्वीकृत विस्तृत अनुमान की तिथि और लागत	स्वीकृत संशोधित अनुमान की तिथि और लागत	सिग्नलिंग कार्य के लिये दिये गये ठेके की तिथि और लागत	पूर्ण होने की वास्तविक तिथि और पूर्ण होने की विस्तारित तिथि	रद्द/ठेका पहले समाप्त करने की तिथि	सामग्री की आपूर्ति के कारण ठेकेदार को दी गई राशि
झाझा	`5.14 करोड़ पर अक्टूबर 2002	`5.76 करोड़ पर मार्च 2007	`3.26 करोड़ पर जून 2007	दिसम्बर 2007/ जनवरी 2010	जनवरी 2010	`2.28 करोड़
दानापुर	`4.49 करोड़ पर नवम्बर 2002	उपलब्ध नहीं	`3.75 करोड़ पर जुलाई 2007	जनवरी 2008/ अप्रैल 2011	मई 2014	`2.18 करोड़
क्यूल	`9.99 करोड़ पर मई 2003	`11.88 करोड़ पर दिसम्बर 2006	`4.03 करोड़ पर जनवरी 2008	जुलाई 2008/ जून 2011	मई 2013	`2.51 करोड़
	कुल					**₹6.97 करोड़**

[57] लीवर फ्रेम ट्रेनों के सुरक्षित और सुचारू परिचालन के लिये सिग्नल इंटरलॉकिंग के रूप में कार्य करता है।

पूमरे प्रशासन ने नये मदों के साथ-साथ वास्तविक साइट आवश्यकता को शामिल करके मूल्य और मात्रा में भिन्नता को समायोजित करने के लिये विस्तृत अनुमान की स्वीकृति की तिथि के बाद 3.5 वर्षों से 4.5 वर्षों के बाद अनुमान संशोधित किया। ठेकेदारों को दो से तीन वर्षों का विस्तार देने के बाद भी, कार्य समाप्त नहीं हो सका और रद्द/पहले समाप्त करना पड़ा। इसके अतिरिक्त, उपरोक्त तीन कार्यों के लिये ठेकेदार द्वारा आपूर्तित ` 6.97 करोड़ की सामग्री दिसम्बर 2010 से अप्रयुक्त पड़ी थी। लेखापरीक्षा ने ठेके को विलम्ब से देने और रद्द करने के कारणों का विश्लेषण किया और देखा कि –

(i) शुरूआत में, घिसे हुये लीवर फ्रेमों को बदलने का कार्य झाझा, दानापुर और क्यूल स्टेशनों पर पीआई कार्य के लिये स्वीकृत किया गया था (वर्ष 2000-01 की पिंक बुक)। बाद में, महाप्रबंधक (जीएम), पूरे ने बड़ा स्टेशन होने के कारण झाझा और दानापुर पर रूट रिले इंटरलॉकिंग (आरआरआई) कार्य के प्रावधान का निर्णय लिया (जून 2000)। लेकिन मुख्य प्रचालन प्रबंधन (वाणिज्यिक)/पूरे ने झाझा स्टेशन के लिये एंड पैनल सहित पीआई और दानापुर स्टेशन पर आरआरआई उपलब्ध कराने का अलग से निर्णय लिया (जुलाई 2001)। इन दो स्टेशनों (झाझा और दानापुर) पर आरआरआई के लिये उच्च प्राधिकारी (जीएम/पूरे) के निर्णय के बावजूद, उपरोक्त दो स्टेशनों के लिये अक्टूबर-नवम्बर 2002 में मुख्य सिग्नलिंग और टेलीक्म्यूनिकेशन इंजीनियर (सीएसटीई)/पूरे द्वारा पीआई हेतु कार्य के लिये विस्तृत अनुमान स्वीकृत किया गया था, पूमरे के गठन के बाद (अक्टूबर 2002), जीएम/पूमरे ने लीवर फ्रेमों केा बदलकर झाझा स्टेशन पर आरआरआई कार्य प्रस्तावित करने का भी निर्णय लिया (जनवरी 2003)। रेल प्रशासन की इस अनिश्चितता के कारण, कार्य के कार्यक्षेत्र में परिवर्तन हुआ और परिणामस्वरूप ठेका देने में भी विलम्ब हुआ।

(ii) क्यूल स्टेशन पर पीआई द्वारा घिसे हुये लीवर फ्रेम को बदलने के लिये सिग्नलिंग कार्य विस्तृत अनुमान (मई 2003) की स्वीकृति के साढ़े चार वर्ष के बाद जनवरी 2008 में दिया गया था। सिविल इंजीनियरिंग कार्य और सिग्नलिंग कार्य के पूर्ण न होने के कारण कार्य मई 2013 में पहले ही समाप्त कर दिया गया था। मार्च 2015 तक, इस कार्य के लिये कोई भी निविदा संसाधित नहीं की गई थी।

(iii) इसके अतिरिक्त, ठेका कई बार (चार से आठ बार) बढ़ाया गया था क्योंकि तीनों स्टेशनों के लिये एसएंडटी ठेके सिविल इंजीनियरिंग कार्य पूर्ण और सिग्नलिंग योजना के अनुमोदन के बिना हुये थे।

इंजीनियरिंग और सिग्नलिंग योजनाओं के अनुमोदित न होने और कार्यक्षेत्र में परिवर्तन के कारण, ठेके बीच में समाप्त कर दिये गये थे और इन स्टेशनों पर पीआई/आरआरआई का कार्य रेलवे बोर्ड द्वारा कार्य की स्वीकृति (2000-01) के 15 वर्ष समाप्त होने के बाद भी पूर्ण नहीं किया गया है।

इस संबंध में निम्नलिखित लेखापरीक्षा अवलोकन किये गये हैं:

(i) ठेकेदार को दिसम्बर 2010 तक ` 6.97 करोड़ की सामग्री की आपूर्ति हेतु भुगतान किया गया था जो निष्फल रहा क्योंकि इन स्टेशनों पर पीआई/आरआरआई के शुरू न होने के कारण सामग्री चार वर्षों से अधिक तक प्रयोग नहीं हुई। इसके अतिरिक्त, इन सामग्रियों के लिये वारंटी अवधि (18 माह) समाप्त हो चुकी थी और उन्हें शुरू करने के बाद भाविष्य में आने वाली किसी भी कमी के प्रति मरम्मत और प्रतिस्थापन का जोखिम है।

(ii) उपरोक्त निष्कर्षों से, यह परिणाम निकाला जा सकता है कि एसएंडटी कार्य इंजीनियरिंग और सिग्नलिंग योजना की तैयारी के लिये मुख्य कार्य पूर्ण किये बिना दिया गया था। यह रेलवे बोर्ड के निर्देश (अगस्त 1980) के प्रतिकूल है, जिसमें निर्धारित है कि ठेका सभी प्रारंभिक कार्य पूर्ण होने के बाद दिया जाना चाहिये।

(iii) इसके अतिरिक्त, इन स्टेशनों पर पीआई/आरआरआई कार्य शुरू करने में विलम्ब से ट्रेनों का सुचारू आवागमन भी प्रभावित हुआ जिससे रेल प्रचालन की सुरक्षा से समझौता हुआ जैसा कि कार्य के समर्थन में कहा गया है कि इन स्टेशनों के लीवर फ्रेम के अत्यधिक प्रयोग के कारण गियर घिसा ओर लीवर फ्रेम 25 वर्ष की लम्बी अवधि तक अपना कोडल काल पूरा नहीं कर सका।

इस प्रकार, रेलवे के सिविल और सिग्नलिंग विभाग के बीच समन्वय के अभाव और योजना में अनिश्चितता के कारण यात्री सुरक्षा से समझौते के अतिरिक्त ` 6.97 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

मामला जब जनवरी 2016 में रेलवे बोर्ड को संदर्भित किया तो उन्होंने फरवरी 2016 में निम्नलिखित कहा-

(i) ठेकेदार को पूरी धनराशि `6.97 करोड़ हेतु जो भुगतान किया गया वह केवन उस सामाग्री की पूर्ति के लिए था जोकि वारंटी अवधि में अन्य परियोजनाओं पर उपयोग हुआ, उसके लिए कार्यों को क्रेडिट सामान्य प्रक्रियानुगत कर लिया जाएगा।

(ii) इन परियोजनाओ के पूरे होने मे विलंब प्राथमिक रूप से इस कारण से हुआ कि इसे वर्तमान सिग्नल सिस्टम को रिप्लेस करने हेतु अन्य संस्वीकृत कार्यो के साथ फिट करके जोड़ दिया गया और उन्हें एक कम्पोजिट कार्य के रूप मे किया गया। इसके परिणामस्वरूप पहले की निविदा जल्दी बंद करनी पड़ी तथा सम्पूर्ण स्कीम के लिए नयी निविदा करनी पड़ी। पहले से स्वीकृत योजना/स्कीम के अनुसार आगे बढ़ने के परिणामस्वरूप प्रिम्योचोर कमियाँ/ समस्याएं पैदा होती तथा गाड़ियो के चालन में सुरक्षा व दक्षता से समझौता करना पड़ता जो लगातार होने वाली हाँनि का कारण बनता/ बाद में इन समस्याओं को हटाने के लिए किये गये किसी भी प्रयास का परिणाम ज्यादा बड़े फलहीन व्यय के रूप में होता जोकि मल्टीपल नन-इंटरलकिंग की कार्यप्रणाली को सम्मलित करके पूरे कार्य को फिर से करने के समान होता।

निम्न के अन्तर्गत उपरोक्त कथन स्वीकार्य नहीं है -

(i) निरीक्षण के दौरान, लेखापरीक्षा ने यह नोटिस किया कि उप सीएएटीई दानापुर की डिपो, जहाँ पर सामाग्री प्राप्त की गयी थी, कोई भी ऐसे रिकार्ड नहीं थे जो यह दर्शाते की यह सामाग्री अन्य कार्यो हेतु जारी हुई ।

(ii) महाप्रबंधक/पूमरे द्वारा जनवरी 2003 में लिए गये इस निर्णय के विपरीत की आरआरआई कार्यो को किया जाना है, पूमरे के निर्माण संगठन में पीआई इंटरलकिंग के लिए ठेके दिये । इस प्रकार, पूमरे पर ठेके देने से पूर्व इस बात के लिए अनिवार्य था कि इन स्टेशनो पर उखड़े हुये लीवर फ्रेमो को पीआई द्वारा या आरआरआई द्वारा हटाना है जिसका परिणाम मध्य राह में ठेके को निरस्त करने में हुआ ।

अध्याय 4 - मैकेनिकल - क्षेत्रीय मुख्यानलय/कार्यशाला/उत्पादन यूनिटें

यांत्रिक विभाग मुख्यत: निम्न के प्रबन्धन के लिए जिम्मेदार है-

- मोटिव पावर उपलब्धता द्वारा गाड़ी प्रचालन, कर्मीदल प्रबन्धन, चल स्टाक प्रबन्धन और दुर्घटनाओं के मामले में यातायात बहाली सुनिश्चित करना
- चल स्टाक और संबंधित संघटकों की मरम्मत, रखरखाव और विनिर्माण के लिए स्थापित कार्यशालाएं
- इंजनों, कोचों, पहिया सेटों आदि के उत्पादन में लगी उत्पादन यूनिट

मैकेनिकल विभाग की अध्यक्षता रेलवे बोर्ड (आरबी) के सदस्य मैकेनिकल द्वारा की जाती है जिसकी सहायता अपर सदस्य/मैकेनिकल इंजीनिरिंग, उत्पादन इकाइयों और चल स्टाक/भंडार के लिए सलाहकार द्वारा की जाती है।

जोनल स्तर पर, विभाग की अध्यक्षता मुख्य मैकेनिकल इंजीनियर (सीएमई) द्वारा की जाती है जो संबंधित रेलवे के महाप्रबंधक को रिपोर्ट करता है। रेलवे बोर्ड के सदस्य यांत्रिक का कार्यालय सीएमई को तकनीकी मामलों और नीति पर मार्गदर्शन करता है। डिविजनल स्तर पर, वरिष्ठ डिविजनल मैकेनिकल इंजीनियर रेलवे बोर्ड और जोनल रेलवे द्वारा बनाई गई नीतियों के कार्यान्वयन के लिए उत्तरदायी हैं। कार्यशालाओं की अध्यक्षता मुख्य कार्य प्रबंधक द्वारा की जाती है और वह संबंधित जोन के सीएमई को रिपोर्ट करता है। उत्पादन यूनिटें रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट करने वाले महाप्रबंधकों द्वारा स्वतंत्र रूप से प्रबंधित की जाती है।

वर्ष 2014-15 के दौरान मैकेनिकल विभाग का कुल व्यय ` 41,155.36 करोड़ था। वर्ष के दौरान वाउचरों और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा विभाग के 640 कार्यालयों के निरीक्षण किए गए थे।

इस अध्याय में भारतीय रेल में मैकेनिकल कार्यशालाओं में श्रमबल प्रबंधन पर एक समीक्षा को शामिल किया गया है। लेखापरीक्षा ने पाया कि भारतीय रेल की कार्यशालाओं में श्रमबल आवश्यकता के निर्धारण हेतु कोई एक रूप या वैज्ञानिक मानदंड नहीं था। कार्यशालाओं सुधार हेतु बैंचमार्किंग नहीं अपनाई जा रही थी।

इसके अलावा, इस अध्याय में डीजल इंजनों को शुरू करने में विलंब; ईएमयू बोगियों/उच्च क्षमता बोगियों आदि की खरीद पर निष्फल/अनुत्पादक व्यय के संबंध में पांच विशिष्ट पैराग्राफों को शामिल किया गया है।

4.1 मैकेनिकल कार्यशालाओं में श्रमबल प्रबंधन

4.1.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल (आईआर) एक श्रम प्रधान उद्यम है जिसमें मार्च 2015 तक लगभग ` 84,748 करोड़ के वार्षिक वेतन बिल के साथ 13.26 लाख से अधिक नियमित कर्मचारियों का श्रमबल है। इनमें से, लगभग 1.55 लाख कर्मचारी भारतीय रेल की 42 मैकेनिकल कार्यशालाओं में काम करते है, जो भारतीय रेल के चल स्टॉक के बड़े समूह का रखरखाव करते है जिसमें 2,54,006 वैगन, 68,558 कोच और 10,730 इंजन शामिल है (मार्च 2015 तक)। समस्त देश में सोलह जोनल रेलवे में व्याप्त ये 42 मैकेनिकल कार्यशालाएं भारतीय रेल की क्षेत्रीय यूनिटों में चल स्टॉक के रख-रखाव के लिए अपेक्षित विभिन्न घटकों के विनिर्माण एवं मरम्मत के अलावा डीजल एवं इलेक्ट्रिक इंजनों, कोचों, वैगनों तथा इलैक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट (इएमयूज) की आवधिक मरम्मत करती है।

प्रत्येक कार्यशाला उस कुल उत्पादन को दर्शाते हुए दो वर्ष पहले अपना आवधिक मरम्मत (पीओएच) कार्यक्रम तैयार करती है जिसे वे पीओएच के लिए देय कोचों/वैगनों/इंजनों की संख्या पर ध्यान देते हुए प्राप्त करने में सक्षम होंगे। जोनल रेलवे द्वारा भेजे गए प्रस्तावों की आरबी द्वारा जांच की जाती है जो फिर वार्षिक लक्ष्यों को निर्धारित करती है। चल स्टॉक का इष्टतम उपयोग मुख्यत: इन कार्यशालाओं में कार्यबल के प्रभावी प्रबंधन पर निर्भर करता है। श्रमबल प्रंबधन का मुख्य उद्देश्य मानव पूंजी निवेश पर प्रतिफल को अधिकतम करना और श्रमबल संबंधी वित्तीय, प्रचालनात्मक एवं नियामक जोखिम को न्यूनतम करना है। श्रमबल प्रबंधन वास्तव में भारतीय रेल के प्रचालनों के प्रत्येक पहलु से जुड़ा है क्योंकि ये कार्यशालाएं महत्वपूर्ण परिसम्पत्तियों अर्थात चल स्टॉक के रख-रखाव के साथ डील करती है जोकि उनके प्रचालनों का मूल है। वित्तीय प्रोत्साहन योजनाओं को कार्यशालाओं में स्टाफ के मनोबल को बढ़ाकर उत्पादकता को बढ़ाने हेतु साधन के रूप में शुरू किया गया था जिसमें कर्मचारी चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू) योजना के अंतर्गत कार्य पर बचाए गए समय या ग्रुप इन्सेन्टिव स्कीम (जीआईएस) योजना के अंतर्गत प्राप्त कुल उत्पादन के आधार पर प्रोत्साहन प्राप्त करने हेतु आश्वस्त है।

4.1.2 संगठनात्मक संरचना

आरबी स्तर पर कार्यशालाएं अपर सदस्य (उत्पादन यूनिट एवं कार्यशालाएं) के प्रशासनिक नियंत्रण के अंतर्गत आती है।

जोनल स्तर पर कार्यशालाएं मुख्य मैकेनिकल इंजीनियर तथा मुख्य कार्यशाला इंजीनियर की सहायता से महाप्रबंधक के समग्र नियंत्रण के अंतर्गत कार्य करती है। मुख्य कार्यशाला प्रबंधन कार्यशालाओं की दैनिक कार्यप्रणाली के लिए उत्तरदायी है।

मुख्य कार्यशाला प्रबंधकों की तकनीकी पक्ष पर विभिन्न उप मुख्य इंजीनियरों (मैकेनिकल एवं इलेक्ट्रिकल) और प्रशासनिक पक्ष पर कार्यशाला लेखा अधिकारी एवं कार्यशाला कार्मिक अधिकारी द्वारा सहायता की जाती है। सीडब्ल्यूएम को रिपोर्टिंग करते समय कार्यशाला कार्मिक अधिकारी जोनल स्तर पर मुख्य कार्मिक अधिकारी के प्रशासनिक नियंत्रण के तहत आते हैं। कार्यशालाओं में श्रमबल प्रबंधन करना उत्पादन इंजीनियर और कार्मिक विभाग का संयुक्त उत्तरदायित्व है।

रेलवे बोर्ड
- अपर सदस्य (आरबी)

जोनल रेलवे
- महाप्रबंधक
- मुख्य मैकेनिकल इंजीनियर
- मुख्य कार्यशाला इंजीनियर

कार्यशाला
- मुख्य कार्यशाला प्रबंधक
- उप मुख्य कार्मिक अधिकारी/कार्यशाला कार्मिक अधिकारी

सीपीओ के नियंत्रण के तहत एक योजना ब्रांच भी प्रत्येक जोनल रेलवे में कार्य करती है। योजना ब्रांच में दक्षता सैल एवं स्टाफ निरीक्षण यूनिटें (कार्य अध्ययन सैल भी कहा जाता है) शामिल है। दक्षता सैल कार्य अध्ययन करता है और दक्षता, प्रभाविकता तथा इकॉनोमी में सुधार करने के लिए उपाय सुझाता है। जोनल रेलवे में वरिष्ठ उप महाप्रबंधक (एसडीजीएम) श्रमबल प्रबंधन से संबंधित नीतियों को कार्यान्वित करता है। जोनल रेलवे वार्षिक रूप से आरबी को अपने वार्षिक कार्य अध्ययन कार्यक्रम भेजता है। जोनल रेलवे के महाप्रबंधक/एसडीजीएमज आरबी

द्वारा अनुमोदित कार्य अध्ययनों के अलावा विभिन्न क्षेत्रों/विंगों को कवर करते हुए कुछ कार्य अध्ययनों का भी अनुमोदन करते है।

4.1.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

यह समीक्षा यह जांच करने के लिए की गई थी कि क्या:

- श्रमबल आवश्यकता की निर्धारण उपलब्ध अवसंरचना सुविधाओं से संबंधित था;
- उपलब्ध श्रमबल का दक्षता एवं आर्थिक रूप से उपयोग किया गया था;
- आरबी के राइटसाईजिंग पर अनुदेशों एवं कार्य अध्ययन रिपोर्टों की सिफारिशों को कार्यान्वित किया गया था तथा दिया गया प्रशिक्षण पर्याप्त था।
- प्रोत्साहन योजनाओं ने न्यूनतम श्रमबल के साथ बढ़े हुए उत्पादन के वांछित परिणामों को प्राप्त किया था।

4.1.4 मानदंड

मैकेनिकल विभाग (कार्यशालाएं) के लिए भारतीय रेल संहिता के अध्याय IV में निर्दिष्ट प्रावधानों और श्रमबल प्रबंधन अर्थात भर्ती, बैंचमार्किंग, राइटसाईजिंग, आधुनीकिकरण, प्रोत्साहन योजनाओं के कार्यान्वयन एवं प्रशिक्षण से संबंधित आरबी के अनुदेशों को मानदंड के रूप में अपनाया गया था।

4.1.5 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, कार्यप्रणाली एवं नमूना आकार

चल स्टॉक (वैगन, कोच एवं इंजन) का पीओएच करने के लिए सभी कार्यशालाओं को मैकेनिकल एवं इलेक्ट्रिकल विभाग दोनों को 2012-13 से 2014-15 तक तीन वर्षों की अवधि के अध्ययन में कवर किया गया था।

जोनल रेलवे मुख्यालयों, कार्यशालाओं एवं कार्मिक ब्रांच के अभिलेखों की जांच की गई थी और श्रमबल उपयोग, निर्धारित एवं प्राप्त लक्ष्यों, चालू प्रोत्साहन योजनाओं एवं प्रशिक्षणों से संबंधित डाटा को निष्कर्ष निकालने में विश्लेषण हेतु एकत्र किया गया था।

4.1.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

4.1.6.1 श्रमबल आकलन एवं इसमें संशोधन

श्रमबल आकलन हेतु आधार: श्रमबल की रही आवश्यकता का आकलन करना किसी संगठन के श्रमबल प्रबंधन में पहला कदम है। कार्यशालाओं में अपेक्षित

श्रमबल का आकलन कार्यकलापों कार्यों, कार्यो के कार्यान्वयन हेतु अपेक्षित कौशल एवं समय, अवसंरचना आदि की उपलब्धता के विश्लेषण द्वारा किया जाता है।

आरबी[58] के निर्देशानुसार, कार्यशालाओं से कुल उत्पादन को दर्शाते हुए दो वर्ष पूर्व उनका पीओएच कार्यक्रम प्रस्तुत करना अपेक्षित है जिसे वे पीओएच के लिए देय कोचों/वैगनों/इंजनों की संख्या (अर्थात उत्पत्ति), श्रमबल की उपलब्धता के संदर्भ में पीओएच की क्षमता और संवर्धन कार्यो के कारण क्षमता में किसी वृद्धि को ध्यान में रखते हुए प्राप्त करने में सक्षम होंगे। कार्यशालाओं से विभिन्न मदों के विनिर्माण/पुन:स्थापन के कार्य को करने और चल स्टॉक कार्यक्रम (आरएसपी) कार्यों को करने के लिए अपनी क्षमता दर्शाना भी अपेक्षित है।

मैकेनिकल संहिता के पैरा 111 के अनुसार, कार्यशाला की दक्षता मुख्यत: कार्यशाला के नियोजन एवं उत्पादन नियंत्रण संगठन पर निर्भर करती है जोकि प्रतिष्ठापित क्षमता, बुक्ड लोड, स्पेर क्षमता आदि के डाटा के रख-रखाव के लिए अपेक्षित है। इस प्रकार, मूलभूत आवश्यकता उपलब्ध संयंत्र एवं मशीनरी के संदर्भ में कार्यशालाओं की प्रतिष्ठापित क्षमता का आकलन करना होगी। भारतीय रेल में कार्यशाला की प्रतिष्ठापित क्षमता, निर्धारित लक्ष्यों एवं मैकेनिकल कार्यशालाओं के श्रमबल की आवश्यकता के आकलन के आधार से संबंधित ब्यौरों को नीचे दर्शाया गया है:

तालिका 4.1

क्र.सं.	ब्यौरें	कार्यशालाओं की संख्या
1	*2*	*3*
1	मैकेनिकल कार्यशालाओं की कुल संख्या	42
2	कार्यशालाओं की संख्या जहां प्रतिष्ठापित क्षमता का आकलन किया गया था	26
3	कार्यशालाओं की संख्या जहां प्रतिष्ठापित क्षमता का अब तब आकलन नहीं किया गया था	16
4	कार्यशालाओं की संख्या जहां श्रमबल की आवश्यकता का मार्च 2015 से पूर्व प्रतिष्ठापित क्षमता के अनुसार पुन: आकलन किया गया था	20
5	कार्यशाला के लक्ष्य के निर्धारण हेतु आधार	

[58] संख्या..2012/एम(डब्ल्यू)/814/1 दि. 5-9-2011, 20-9-2012 और 14-10-2013

क	अराईजिंग्स एवं आरबी द्वारा निर्धारित लक्ष्य	34
ख	कार्यशाला की क्षमता	2
ग	राइट्स अध्ययन के अनुसार श्रमबल की उपलब्धता	4
घ	डाटा प्रस्तुत नहीं किया गया (पूरे-जमालपुर तथा उपरे-जोधपुर)	2

टिप्पणी: कार्यशाला के वार्षिक कार्यभार को इस आधार पर तालिका में वर्गीकृत किया गया था कि क्या इसका आकलन निम्नलिखित आधार पर किया गया था।

(क) उस वर्ष हेतु पीओएच हेतु देय रॉलिग स्टॉक की उत्पत्ति

(ख) कार्यशाला की क्षमता या

(ग) राइट्स अध्ययन के अनुसार अवसंरचना एवं श्रमबल की उपलब्धता के आधार पर वैज्ञानिक आकलन

कार्यशालाओं की क्षमता: उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि लेखापरीक्षा में जांच की गई 42 मैकेनिकल कार्यशालाओं में से केवल 16 शालाओं में प्रतिष्ठापित क्षमता का आकलन तथा बाद में 10 शालाओं में पुन: आकलन किया गया था। भारतीय रेल में अभी तक 16 कार्यशालाओं मे प्रतिष्ठापित क्षमता का आकलन किया जाना है।

श्रमबल की आवश्यकता का आकलन: लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि मैकेनिकल कार्यशालाओं के मामलें में कोई मानक नहीं बनाए गए है यद्यपि कार्यभार के आधार पर श्रमबल की आवश्यकता के मानकों को ऑपन लाइन शैडों में चल स्टॉक के रख-रखाव के मामले में निर्धारित किया गया है। श्रमबल की आवश्यकता को 42 कार्यशालाओं में से 15 में प्रतिष्ठापित क्षमता के आधार पर आकलित बताया गया था। 42 कार्यशालाओं में से 20 में यह बताया गया कि श्रमबल की आवश्यकता का बाद में पुन: आकलन किया गया था। इस प्रकार 42 कार्यशालाओं में से 22 में उपलब्ध कराए गए श्रमबल के आकलन का आधार ज्ञात नहीं था और न ही कार्यशालाओं की प्रतिष्ठापित क्षमता या भारतीय रेल की आवश्यकताओं के आधार पर प्राप्त करने हेतु अपेक्षित लक्ष्य के आधार पर श्रमबल की आवश्यकता का पुन: आकलन करने के लिए कोई अनुवर्ती अध्ययन किया गया था।

प्राप्त किए जाने वाले कुल उत्पादन के निर्धारण का आधार: यह देखा गया कि लक्ष्यों के निर्धारण के लिए कोई एकरूप या परिभाषित आधार नहीं था। केवल 2 कार्यशालाओं अर्थात परेल तथा नागपुर में लक्ष्यों को कार्यशालाओं की क्षमता के आकलन पर निर्धारित बताया गया था। 4 कार्यशालाओं[59] के संबंध में लक्ष्यों का

[59] मनचेश्वर, भोपाल, तिरूपति तथा रयानापदु

निर्धारण समूह प्रोत्साहन योजना, जो प्रतिष्ठापित क्षमता एवं श्रमबल की उपलब्धता दोनों पर आधारित थी, के प्रवर्तन के भाग के रूप में किए गए अध्ययनों पर आधारित थी। शेष 36 कार्यशालाओं में लक्ष्यों का निर्धारण पिछले वर्ष के लक्ष्यों की प्राप्ति के आधार पर शालाओं द्वारा स्वयं किए गए आकलन, अनुमानित उत्पत्ति एवं आरबी द्वारा निर्धारित लक्ष्यों आदि जैसे कारकों के आधार पर किया गया था।

इस प्रकार, लेखापरीक्षा ने देखा कि निर्धारित विशिष्ट मानकों के अभाव में कार्यशालाओं की प्रतिष्ठापित क्षमता और प्रतिष्ठापित क्षमता के अनुसार कुल उत्पादन हेतु अपेक्षित समय के आधार पर कार्यशालाओं में श्रमबल की आवश्यकता के आकलन के लिए कोई वैज्ञानिक एकरूप प्रणाली नहीं थी।

भारतीय रेल को श्रमबल के आकलन के वैज्ञानिक आधार को लागू करने और यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि कार्यशालाओं में निर्मित अवसंरचना के प्रभावी उपयोग को सफल बनाने के लिए आवश्यकता के अनुसार श्रमबल उपलब्ध कराया जाएगा।

मुख्य कार्यकलाप तथा रख-रखाव कार्यकलाप के लिए स्टाफ का पृथक्करण-रेलवे में तीन विभिन्न प्रकारों की मरम्मत एवं रख-रखाव यूनिटें है अर्थात,

(1) गाड़ी तथा वैगन कार्यशालाएं और

(2) रनिंग शैड, खराब लाइनें तथा गाड़ी जांच स्टेशन।

(3) इंजन कार्यशालाएं

पीओएच कार्यकलाप गाड़ी एवं वैगन कार्यशालाओं में किए जाते है, रख-रखाव से संबंधित कार्यकलाप रनिंग शैडों/खराब लाइनों या गाड़ी जांच केंद्रों में किए जाते है। विनिर्माण कार्यकलापों को सामान्यता: आऊटसोर्स किया जाता है जब तक कि कार्यशाला को विशेष रूप से इस उद्देश्य हेतु स्थापित नहीं कर दिया जाता जैसाकि सिथौली में स्प्रिंग शाला या समस्तीपुर में वैगनों का विनिर्माण।

मैकेनिकल संहिता का पैरा 107 भी बताता है कि रेलवे की मुख्य इंजन कार्यशालाएं चल स्टॉक, संयंत्र एवं मशीनरी की मरम्मत तथा पुनर्नवीयन और उसकी मरम्मत हेतु कलपुर्जों के विनिर्माण के अलावा इंजनों, कोचिंग एवं माल गाड़ियों के विनिर्माण एवं संयोजन, रेलवे के स्टोर विभाग तथा अन्य सरकारी विभागों, इतर रेलवे तथा अन्यों के लिए अपेक्षित वस्तुओं का विनिर्माण भी करेंगी।

तथापि, यह देखा गया कि मैकेनिकल संहिता के पैरा 107 में भी गाड़ी एवं वैगन कार्यशालाओं के सहायक कार्यकलापों के लिए कोई विशेष प्रावधान नहीं किए गए है। यह देखा गया कि जहां जीआईएस योजना के अंतर्गत कार्य करने वाली कार्यशाला केवल चल स्टॉक के पीओएच के मुख्य कार्यकलाप करती थी, वहां सीएलडब्ल्यू योजना के तहत कार्यशालाएं (वहां प्रोत्साहन का भुगतान जॉब कार्य के आधार पर किया जाता था) रॉलिग स्टॉक के पीओएच के मुख्य कार्यकलाप के अलावा मध्यवर्ती मरम्मत (आईओएच)/असामयिक पीओएच (एनपीओएच), वैगनों (सी-श्रेणी) की भारी मरम्मतों और अन्य मरम्मतों तथा विविध विनिर्माण कार्यकलापों जैसे कई सहायक कार्यकलाप एवं रख-रखाव कार्यकलाप करता है।

वर्ष 2014-15 के दौरान उपलब्ध कुल 1,202.29 लाख श्रम घण्टों में से केवल 76 प्रतिशत (अर्थात 910.42 लाख श्रम घंटे) का कार्यशाला को मुख्य/प्रमुख कार्यकलाप करने के लिए उपयोग किया गया था और शेष 24 प्रतिशत (अर्थात 291.88 लाख श्रम घंटे) का 42 कार्यशालाओं में से 28 में सहायक कार्यकलापों में उपयोग किया गया था। शेष 14 कार्यशालाओं में से आठ कार्यशालाओं[60] में श्रम घण्टों के उपयोग के कोई ब्योरें प्रस्तुत नहीं किए गए थे और छह कार्यशालाओं[61] में किसी सहायक कार्यकलाप के बारे में नहीं बताया गया था।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि 28 कार्यशालाओं में से 20[62] में, जहां डाटा उपलब्ध कराया गया था, 2 से 78 प्रतिशत के बीच श्रम घण्टों का ओपन लाइन शैडो में उपयोग या गोण कार्यकलाप की आऊटसोर्सिंग पर रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के अनुसार आऊटसोर्स करने की बजाय सहायक कार्यकलापों पर उपयोग किया गया था जिसके परिणामस्वरूप पीओएच कार्यकलाप के लिए कार्यशालाओं के उपलब्ध कुशल श्रमबल का पर्याप्त रूप से उपयोग नहीं किया जा सका।

भारतीय रेल को यह सुनिश्चित करने के लिए समस्त कार्यशालाओं में विशिष्ट एवं एकरूप दिशानिर्देश निर्धारित करने की आवश्यकता है कि मुख्य कार्यकलाप के लिए निर्मित अवसंरचना के प्रभावी उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए मैकेनिकल सहिता के मौजूदा प्रावधानों के अनुसार कार्यशालाओं को केवल मुख्य कार्यकलाप सौंपे गए है।

---

[60] चारबाग, तिन्धारिया, जमालपुर,परेल, कुर्दुवाड़ी मानचेश्वर, लिलुवाह और ग्वालियर

[61] नागपुर, महालक्ष्मी, दाहोद, रयानापदु, खड़गपुर एवं झांसी

[62] माटुंगा, न्चू बोंगाईगांव, आलमबाग, जगधारी, कालका, अजमेर (इंजन), बिकानेर, रायपुर, पेराम्बुर (कैरेज), खड़गपुर, समस्तीपुर, अजमेर (कैरेज), जोधपुर, तिरूपति, लल्लागुड़ा, पेराम्बुर (इंजन), गोल्डरोक, हुबली, मैसूर, भावनगर

बैंचमार्किंग- बैंचमार्किंग वर्तमान निष्पादन स्तरों की तुलना करने हेतु मानदंडो के रूप में कार्य करते है और कार्यकारियों के निष्पादन में सुधार करने के लिए उनको उपयोगी फीडबैक देते है। वे दृढ़ता से '' कम में से ज्यादा प्राप्त करने'' के उद्देश्य के अनुरूप आधार पर समीक्षा एवं विश्लेषण की प्रक्रिया निर्धारित करते है। जैसे संगठन में सुधार आता है और जैसे प्रौद्योगिकी और बाध्य परिवेश में परिवर्तन आता है, तब इन बैचमार्कों की अवश्य निरंतर समीक्षा, निरीक्षण किया जाना चाहिए और यदि आवश्यक दो अपेक्षाओं एवं उपलब्धियों के उच्च स्तरों को दर्शाने हेतु मध्यावधि सुधार किए जाए। रेलवे बोर्ड ने विभिन्न कार्यकलाप केंद्रों, जैसे इंजन शैडो, इंजीनियरिंग कार्यलयों आदि, के श्रमबल उत्पादकता अनुपात के बैंचमार्किंग विश्लेषण के संबंध में अनुदेश जारी किए (मार्च 2009), किन्तु मैकेनिकल कार्यशालाओं को इन बैंचमार्किंग मानकों से बाहर रखा गया था।

भारतीय रेल में अधिकतर कार्यशालाएं पीओएच के मुख्य कार्यकलाप, जैसे कोचों का नवीकरण, बोगियों की मध्यावधि मरम्मत (आईओएच), कोचों का पुनर्सुधार, प्रचालन में क्षतिग्रस्त हुए वैगनों का पुनर्निर्माण तथा बड़ी मरम्मत आदि, के अलावा विविध कार्यकलाप करती हैं। इसके अलावा, कार्यशालाएं चल स्टॉक कार्यक्रम (आरएसपी) के अंतर्गत पुनर्निर्माण/उत्पादन कार्य भी करती है जैसाकि रेलवे बोर्ड ने निर्धारित किया था। यद्यपि, उत्पादन की मानक यूनिटों के आधार पर उत्पादकता का आकलन करने की एक प्रणाली चार कार्यशालाओं के संबंध में विकसित की गई थी जिसमें जीआईएस बोनस भुगतान शुरू किया गया था, तथापि, लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि समान या मानक यूनिटों के संबंध में कार्य की मात्रा का आकलन करने की ऐसी कोई प्रणाली अन्य 38 मैकेनिकल कार्यशालाओं के लिए विकसित नहीं की गई थी।

रेवले द्वारा मैकेनिकल कार्यशालाओं के लिए निर्धारित मापन मानदंड या बैचमार्किंग मानकों के अभाव में, लेखापरीक्षा ने तुलनीय कार्यभार के साथ कार्यशालाओं, जहां केबल कोचों का पीओएच या वैगनों का पीओएच किया जा रहा था, में तुलनीय मैकेनिकल कार्यशालाओं (अर्थात संलग्न श्रमबल को प्राप्त आऊटपुट की मात्रा से भाग किया गया) के संबंध में श्रमबल अनुपात (एमपीआर) की तुलना करने का प्रयास किया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि 11 कार्यशालाओं ने समीक्षा अवधि के दौरान अपने मुख्य कार्यकलाप के रूप में कोचों के पीओएच कार्यकलाप किए थे, इन कार्यशालाओं में

श्रमबल अनुपात[63] तिरूपति में 1.08 से हुबली 1.92 के बीच था। इसी प्रकार, पांच कार्यशालाओं, जहां कार्यकलाप वैगनों के पीओएच तक सीमित थे, में इन कार्यशालाओं में श्रमबल अनुपात प्रतापनगर में 0.19 से झांसी में 0.39 तक था।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि यद्यपि इन चयनित कार्यशालाओं में कार्यकलाप कोचों या वैगनों के पीओएच तक केंद्रित एवं सीमित थे और केवल 2 से 3 संबंधित कार्यकलाप किए जा रहे थे, शेष कार्यशालाओं में कार्यकलाप मिश्रित थे और कोई तुलनीय मानदंड विकसित नहीं किए गए थे। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि उन यूनिटों, जहां पीओएच के मिश्रित कार्यकलाप किए जा रहे थे, में मानदंडों अथवा समान यूनिट का मूल्यांकन की कोई प्रणाली नहीं थी, जो कार्यशालाओं में अन्य कार्यशालाओं के निष्पादन की तुलना के लिए कम श्रमबल अनुपात (एमपीआर अर्थात कम स्टाफ के साथ उच्चतम उत्पादकता) को बैंचमार्क के रूप में अपनाए जाने में सक्षम करती।

संचालित कार्य की भिन्न प्रकृति के मद्देनजर भारतीय रेल को उस कार्यभार की मात्रा के आकलन एवं मापन करने हेतु मानदंड मापन विकसित करने चाहिए जिसे उपलब्ध संसाधनों के प्रभावी उपयोग को सफल बनाने के लिए उपलब्ध श्रमबल और श्रमबल के आधार पर कार्यशालाओं द्वारा संचालित किया जा सके।

गैर-उत्पादक कर्मचारियों की संख्या में एकरूपता की कमी- कार्यशालाओं में तैनात श्रमबल को चार मुख्य समूहों अर्थात् अधिकारी, उत्पादन, लिपिक-वर्गीय एवं अन्य में श्रेणीबद्ध किया गया है। कार्यशाला में श्रमबल की मुख्य श्रेणी वह है जो उत्पादन में लगी है और अन्य श्रेणियां पर्यवेक्षण, निदेशन, नियंत्रण एवं सहायता उपलब्ध कराती है। लेखापरीक्षा द्वारा भारतीय रेल की समस्त कार्यशालाओं के उत्पादन स्टाफ के साथ लिपिक-वर्गीय एवं सहायक स्टाफ की श्रेणी की प्रतिशतता की तुलना की गई थी।

यह देखा गया कि कुल उत्पादन स्टाफ में ''लिपिक-वर्गीय स्टाफ'' की प्रतिशतता 2.73 प्रतिशत (भोपाल) से 11.23 प्रतिशत (दाहोद) तक थी और कुल उत्पादन स्टाफ में ''अन्य स्टाफ'' उत्पादन स्टाफ के 0.72 (कुर्दुवाड़ी कार्यशाला/मरे) से 10.06 प्रतिशत (बिकानेर कार्यशाला/उपरे) तक था। अत: लेखापरीक्षा ने देखा कि '' लिपिक-वर्गीय'' तथा ''अन्य स्टाफ'' की श्रमबल आवश्यकता का कोई एकरूप आकलन नहीं किया गया था। '' लिपिक-वर्गीय'' तथा ''अन्य'' स्टाफ के संबंध

[63] तुलनीय मैकेनिकल कार्यशालाओं के संबंध में श्रमबल अनुपात (एमपीआर) (अर्थात संलग्न श्रमबल को प्राप्त आउटपुट की मात्रा से भाग दिया गया है)

में क्रमश:6.7 और 2.8 प्रतिशत का औसत अपनाकर, यह देखा गया कि 24 कार्यशालाओं ने औसतन 1881 व्यक्ति प्रति वर्ष कार्य से अधिक थे।

भारतीय रेल को भारतीय रेल की समस्त कार्यशालाओं में सर्वोत्तम पद्धतियों के आधार पर स्टाफ की ''लिपिक-वर्गीय'' तथा ''अन्य'' श्रेणियों के संबंध में वास्तविक आवश्यकता तैयार करने की आवश्यकता है और यह सुनिश्चित करना कि इन श्रेणियों की आवश्यकता को अधिक व्यक्तियों के प्रचालन से बचने हेतु तदनुसार निर्धारित किया जाएगा और बैंचमार्किंग के सिद्धांतों को भी अपनाया जाएगा।

आऊटसोर्सिंग तथा श्रमबल पर इसका प्रभाव- रेलवे बोर्ड ने विभिन्न कार्यकलापों की आऊटसोर्सिंग के लिए विस्तृत नीति दिशानिर्देश जारी किए थे (फरवरी 2005)। इन दिशानिर्देशों के अनुसार, एक विभाग के रूप में रेलवे मुख्यत: इसकी जिम्मेदारियों के अनुरूप राष्ट्रीय यातायात संगठन के मुख्य कार्यकलापों के साथ डील करेगा। रेलवे संगठन की नियोजित राइटसाइजिंग के एजेंडा के अनुरूप आउटसोर्सिंग के माध्यम से गौण कार्यकलापों को कार्यान्वित करेगा। आऊटसोर्सिंग हेतु चिन्हित कार्यकलापों को इन अनुदेशों में भी चिन्हित किया गया था। उपरोक्त अनुदेशों के अनुपालन में, विभिन्न कार्यकलापों, जैसे कोच/वैगन की सफाई, वैगनों का पुनर्निर्माण, इलेक्ट्रिकल मदों की फिटिंग आदि, को कार्यशाला में आऊटसोर्स किया गया था और आऊटसोर्सिंग पर पर्याप्त व्यय किया जा रहा है।

भारतीय रेल की कार्यशालाओं के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि 16 जोनों में से 14 में आऊटसोर्सिंग का सहारा लिया जा रहा था (पूमरे तथा पूसीरे में कोई आउटसोर्सिंग नहीं की गई थी)। कुल 378 कार्यकलापों को ` 229.81 करोड़ के मूल्य पर आऊटसोर्स किया गया था जिसके प्रति 31 मार्च 2015 तक ` 149.50 करोड़ का व्यय किया गया था। आउटसोर्स किए गए 149 कार्यकलाप मुख्य कार्यकलाप थे तथा शेष 229 गौण कार्यकलाप थे।

लेखापरीक्षा ने देखा कि मुख्य कार्यकलापों की आउटसोर्सिंग रेलवे बोर्ड के वर्तमान अनुदेशों (फरवरी 2005) के विरूद्ध थी। रेलवे ने बताया कि इन कार्यकलापों को अवसरंचना सुविधाओं तथा विशेषज्ञों की अनुपलब्धता के कारण मूल उपस्कर विनिर्माता (ओईएम) फर्मों के माध्यम से किया गया था। गौण कार्यकलापों की आउटसोर्सिंग के संबंध में यह देखा गया कि कटौती हेतु किसी श्रमबल का प्रस्ताव नहीं रखा गया था यद्यपि जारी दिशानिर्देशों में अपेक्षित था कि गौण कार्यकलापों की आऊटसोर्सिंग को नियोजित राइटसाइजिंग के एजेंडा के साथ कार्यान्वित किया जाना चाहिए।

अत: भारतीय रेल को इसके दिशानिर्देशों के अनुरूप गौण कार्यकलापों के संदर्भ में आऊटसोर्सिंग पर स्पष्ट नीति विकसित करने की आवश्यकता है।

मैकेनिकल कार्यशालाओं में किया जाने वाला आरएसपी का कार्य- वार्षिक आरएसपी[64] रॉलिग स्टॉक के अभिग्रहण के संबंध में भारतीय रेल के लिए बनाई गए पंचवर्षीय योजनाओं की आगे की कार्यवाही है। यह कार्यक्रम रॉलिग स्टॉक पर किए जाने वाले मुख्य आशोधनों पर भी विचार करता है जिसमें मुख्यत: उनका श्रेणी परिवर्तन अर्थात, कोचों को दुर्घटना राहत गाड़ियों में रूपांतरण, इलेक्ट्रिक इंजन संशोधक आदि शामिल है। इन कार्यों को रेलवेबोर्ड द्वारा जोनल रेलवे से प्राप्त प्रस्तावों के आधार पर योजनाबद्ध किया जाता है।

मैकेनिकल संहिता का पैरा 1524 दिशानिर्देश देता है कि कार्यों, जो सामान्यत: मदों की मरम्मत करते है और जिनमें कोई आधुनीकिकरण स्टॉक का रूपांतरण शामिल नहीं है और वह जोकि चल स्टॉक या वर्ग की श्रेणी को प्रभावित नहीं करता, को आरएसपी के अंतर्गत प्रस्तावित नहीं किया जाना चाहिए और सामान्यत: रेलवे द्वारा किया जाना चाहिए। कार्यों की मदों, जो आरएसपी का भाग नहीं है, को विशेष राजस्व अनुमान के तहत रेलवे द्वारा किया जाना चाहिए। इनमें इंजन की रीकेबलिंग, इंजन हेतु पहिए, पुन: काम में लाना, पुनर्निर्माण, छोटे उपस्कर के प्रावधान मुख्य कलपुर्जो की परिधि में न आने वाले आर्मेचर की रिवाइडिंग जैसे कार्य शामिल है।

समीक्षा अवधि के दौरान रेलवे बोर्ड द्वारा आबंटित 193 आरएसपी कार्यों को 16 जोनल रेलवे (पूमरे,उपूरे पूसीरे तथा पमरे को छोड़कर) में से 12 की कार्यशाला में किया गया था जिसके ब्यौरे निम्नानुसार है:

तालिका 4.2

रेलवे	2012-15 अवधि के दौरान किए गए कार्यकलापों की संख्या	आउटसोर्स किए गए कार्यकलापों की संख्या		
		मरम्मत/नवीकरण/नवीनीकरण/रेट्रो-फिटमेंट	विनिर्माण	खरीद
1	2	3	4	5
दमरे	29	17	12	0
मरे	31	12	6	13
पूरे	9	3	0	3
पूमरे	0	0	0	0
पूतरे	12	7	0	3
उरे	12	2	0	0

[64] भारतीय रेल मैकेनिकल सहिता का पैरा 1501 तथा 1512

उमरे	3	3	0	0
उपूरे	0	0	0	0
पूसीरे	0	0	0	0
पमरे	10	10	0	0
दरे	26	8	2	5
दपूरे	11	8	0	3
दपूमरे	2	2	0	0
दपरे	24	0	0	0
परे	24	22	0	0
पमरे	0	0	0	0
कुल	**193**	**94**	**20**	**27**

उपरोक्त प्रावधानों के विपरीत, लेखापरीक्षा ने पाया कि समीक्षा अवधि के दौरान किए गए 193 आरएसपी कार्यों में से 94 (48 प्रतिशत) सामान्य मरम्मत के कार्य थे जैसे कोचों का नवीनीकरण, मोबाईल पांइटों का प्रावधान, पेंटिंग, होल्स की ड्रिलिंग सहित वैगनों की मरम्मत आदि, जोकि आरएसपी कार्यों की श्रेणी में नहीं आती और जिसे या तो ऑपन लाइन रख-रखाव शैडों या कार्यशालाओं में विभाग द्वारा किया जाना चाहिए था।

आरबी के दिशानिर्देशों (जनवरी 2005) के अनुसार नियोजित राइटसाइजिंग के साथ जुड़े,गौण क्षेत्रों में और उन क्षेत्रों, जहां स्टाफ पर कार्यभार प्रवेशण से अधिक था, में आऊसोर्सिंग का सहारा लिया गया था। तथापि, लेखापरीक्षा ने पाया कि यद्यपि, शालाओं में पर्याप्त श्रमबल का अनुपलब्धता और विशेषज्ञों की कमी के तर्क पर 141 आरएसपी कार्यों (73 प्रतिशत) को आऊटसोर्स किया गया था (तालिका 4.2 के कॉलम 3 से कॉलम 5 का जोड़), फिर भी ऐसे 52 आरएसपी कार्यों[65] (27 प्रतिशत) को कार्यशालाओं द्वारा स्वयं ही किया गया था, इन शालाओं में भी कामगारों की उपलब्धता इन कार्यशालाओं के संस्वीकृत कार्यबल से कम थी, जो आऊटसोर्सिंग पर आदेशों के पालन में स्पष्टता की कमी को दर्शाती है।

अत: भारतीय रेल को निर्धारित दिशानिर्देशों के कार्यान्वन को सुनिश्चित एवं कार्यों, जिन्हे आरएसपी के रूप् में श्रेणीबद्ध किया जा सकता है, की प्रवृति को स्पष्ट रूप से परिभाषित करने की आवश्यकता है। रेलवे बोर्ड को भी कार्यशालाओं में कार्यान्वयन हेतु सौंपे जा रहे ऐसे कार्यों की आवश्यकता की जांच करनी चाहिए

[65] पूरे-3 कार्य, पूतरे 2 कार्य, उरे-10 कार्य, दरे-11 कार्य, दपरे-24 कार्य, परे-2 कार्य

क्योंकि संस्वीकृत क्षमता की तुलना में अधिकतर कार्यशालाओं में श्रमबल की कमी है।

4.1.6.2 **श्रमबल** उपयोग

कार्य घंटों का उपयोग-दो प्रकार की प्रोत्साहन योजनाओं अर्थात् सीएलडब्ल्यू तथा जीआईएस, को मैकेनिकल कार्यशालाओं में प्रचालित किया जा रहा है जिस पर पैरा 4.1.6.6 में विस्तार से चर्चा की गई है। प्रोत्साहन योजना या परिणामों द्वारा भुगतान उत्पादकता सुधारने और श्रमबल, मशीनरी एवं संयंत्र के प्रभावी उपयोग के लिए प्रशासन को सक्षम बनाते हुए कामगारों को सीधे वित्तीय प्रोत्साहन देता है।

जहां प्रोत्साहन भुगतान की सीएलडब्ल्यू योजना प्रचालन में है, वहां अनुमत समय की गणना कार्य मापन की मानक पद्धतियों के अनुसार समय अध्ययन करने के बाद की जाती है। अनुमत समय को इस प्रकार निर्धारित किया जाता है कि सामान्य योग्यता का एक कामगार उजरती कार्यों पर लगी अवधि हेतु उसके मूल भत्तों के अलावा 33-1/3 प्रतिशत बोनस अर्जित कर सके। जहां कोई समय नहीं बचाया गया और कोई बोनस देय नहीं है। चूंकि योजना परिकल्पित करती है कि सामान्य योग्यता का एक कामगार समय की बचत करके बोनस कमाने के सक्षम है, यह आवश्यक है कि सभी उपलब्ध कार्य घंटों का प्रोत्साहन प्रबंधकीय विवरणों की नियमित एवं समय पर समीक्षा के माध्यम से पर्याप्त कार्यभार द्वारा या उपलब्ध कार्यभार के लिए श्रमबल की आवश्यकता के नियमन द्वारा पूर्ण रूप से उपयोग किया जाए। रेलवे बोर्ड ने प्रत्येक शाला/कार्यकलाप (1 सितम्बर 1999 से प्रभावी) के लिए अनुमत समय में 12 प्रतिशत की कटौती का परामर्श दिया (जून 1999) और जोनल रेलवे को प्रति डायरेक्ट कामगार संस्वीकृत एवं वास्तविक कार्यभार की तुलना में विचलनों की प्रवृत, बोनस अर्जन की त्रुटि प्रतिशतता, प्रत्यक्ष कामगारों और आवश्यक अप्रत्यक्ष कामगारों की तैनाती के साथ-साथ विश्लेषण करने के लिए कार्यशाला और मुख्यालय दोनों स्तरों पर मासिक मॉनीटरिंग प्रणाली को फिर से चालू करने के लिए निर्देश दिया। बोर्ड ने यह भी निर्देश दिया कि 'अन-अकाऊटिड घंटों' का उचित विश्लेषण नियमित रूप से किया जाना चाहिए और अन-अकाऊंटिड घंटों की उत्पत्ति को कम करने के लिए अनुवर्ती कार्रवाई की जानी चाहिए।

कार्यशालाओं, जहां सीएलडब्ल्यू प्रोत्साहन योजना प्रचलन में थी, में कार्य घंटों के उपयोग के विश्लेषण से पता चला कि प्रोत्साहन योजना के प्रचालन के कारण बचाए गए समय का पूर्णत: उपयोग नहीं किया गया था जो दर्शाता है कि अनअकाऊटिड कार्य घंटों के उन्मूलन पर बोर्ड के अनुदेशों का पालन नहीं किया

गया था। इसके परिणामस्वरूप, भारतीय रेल में सभी कार्यशालाओं में आवश्यकता से अधिक श्रमबल प्रचालन में था। 22,403 व्यक्तियों[66] की सीमा तक श्रमबल आधिक्य में था जिसके परिणामस्वरूप ` 783.30 करोड़ की मजदूरी का भुगतान हुआ जिसके ब्यौरे निम्नानुसार है:

तालिका 4.3

क्रम संख्या	जोन	सीएलडब्ल्यू प्रोत्साहन योजना के तहत कार्यशालाओं की संख्या	प्रोत्साहन योजना के अंतर्गत बचाए गए श्रम घंटों का उपयोग न करने के कारण अधिक व्यक्ति	मजदूरी पर हानि (₹ करोड़ में)	उठाए गए कार्यभार के आकलन में अंतर (हां/नहीं)	45 प्रतिशत आधिक्य में प्रोत्साहन भुगतान करने वाली कार्यशालाओं की संख्या
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*
1	मरे	2	2439	114.66	हां	1
2	पूमरे	1	85	2.15	हां	0
3	पूरे	3	4606	121.38	हां	2
4	उमरे	1	919	36.70	हां	1
5	उपूरे	2	1416	43.74	नहीं	0
6	पूसीरे	2	1266	56.39	हां	2
7	उरे	5	2069	70.97	नहीं	2
8	उपरे	4	2124	80.90	नहीं	2
9	दमरे	1	252	6.49	हां	0
10	दपूमरे	2	238	7.13	हां	0
11	दपूरे	1	1480	51.22	नहीं	0
12	दरे	3	2394	75.05	हां	3
13	दपरे	2	639	21.45	हां	2
14	पमरे	1	545	18.15	हां	1
15	परे	4	1931	76.92	हां	3
कुल		**34**	**22403**	**783.30**		**19**

उठाए गए कार्यभार और उच्च प्रोत्साहन अर्जन में अंतर- भारतीय रेल मैकेनिकल संहिता के पैरा 431 (viii) के संबंध में प्रति शिफट प्रति माह उपलब्ध प्रभावी घंटों की संख्या को 200 के रूप में लिया जाएगा और प्रोत्साहन योजना के अंतर्गत औसत दक्षता को प्रस्तुत करते हुए 33-1/3 प्रतिशत की वृद्धि के साथ प्रति व्यक्ति प्रति माह 267 कार्य घंटे डायरेक्ट कामगारों की संख्या की गणना का आधार होंगे।

[66] अधिक व्यक्तियों का आकलन रोल किए गए व्यक्तियों के अंतर के रूप में किया जाता है, वास्तव में कार्यशाला के अभिलेखो के अनुसार लिए गए समय के आधार पर कम श्रमबल अपेक्षित था।

इस प्रकार, प्रति कामगार उठाया गया कार्यभार (अर्थात प्रति व्यक्ति प्रति माह संगणित घंटों की संख्या) यह निर्धारित करने के लिए प्रशासन हेतु एक महत्वपूर्ण सूचकांक है कि बचाए गए समय का लाभकारी तरीके से उपयोग किया गया है। लेखापरीक्षा ने देखा कि प्रति कामगार उठाए गए कार्यभार का आकलन सभी जोनल रेलवे[67] में विभिन्न कार्यशालाओं और उक्त शालाओं में इलेक्ट्रिकल एवं मैकेनिकल विंग में भी अलग प्रकार से किया गया जैसाकि दमरे में देखा गया था।

भारतीय रेल मैकेनिकल संहिता के पैरा 402 में 50 प्रतिशत लाभ की अधिकतम सीमा का प्रावधान है और पैरा 419 एक समीक्षा निर्धारित करता है जहां लगातार कमोबेश बड़े लाभ किए जाते है। लेखापरीक्षा में अत्यधिक लाभ देखे गए थे जिन्हें 34 कार्यशालाओं, जहां प्रोत्साहन योजना की सीएलडब्ल्यू योजना को 11 जोनों में परिचालित किया गया था, में से 19 कार्यशालाओ[68] में 45 प्रतिशत से अधिक प्रोत्साहन के भुगतान द्वारा दर्शाया गया था।

लगातार उच्च दरों पर प्रोत्साहन का भुगतान दर्शाता है कि आधुनिक मशीनरी के प्रावधान और कार्य स्थितियों में पुनर्गठन एवं सुधारों, जिसके कारण समान कार्य को करने के लिए कम समय की आवश्यकता हुई, के कारण परिवर्तनों के मद्देनजर अनुमत समय का पुन:आकलन करने की आवश्यकता है।

अत: भारतीय रेल को अनअकाऊटिड कार्य घण्टों का उन्मूलन करते हुए सभी उपलब्ध कार्य घण्टों के प्रभाविकता से उपयोग द्वारा प्रोत्साहन योजना के प्रभावी कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

अनुमत समय की तुलना- भुगतान की प्रोत्साहन योजनाओं की प्रभाविकता सीधे प्रचालनों में बचाए गए समय, जिसे उत्पादकता को बढ़ाने हेतु उपयोग किया जा सकता है, से जुड़ी है। भारतीय रेल में अधिकतर कार्यशालाओं में प्रचालित प्रोत्साहन योजना की सीएलडब्ल्यू पद्धति के अंतर्गत अनुमत समय को औसत क्षमता के कामगार द्वारा कार्यकलाप के निष्पादन हेतु अपेक्षित समय को ध्यान में रखते हुए निर्धारित किया जाता है जिसमें बचाए जाने वाले अपेक्षित समय, अपेक्षित तैयारी समय, थकावट एवं आकस्मिकताओं के प्रति अनुमोदन को जोड़ा जाता है। भारतीय रेल मैकेनिकल संहिता अपेक्षा रखती है कि जॉब कार्यों पर लगे

[67] (मरे, पूरे, पूमरे, पूसीरे , उमरे, उरे, उपरे, दपूमरे, दरे, दपरे एवं परे)

[68] जोनल रेलवे/ कार्यशालाएं जहां प्रोत्साहन की प्रतिशतता 45 प्रतिशत से अधिक है: 1 मरे (माटुंगा) 2. पूरे (कंचरापारा, लिलुआह 3 उमरे (झांसी) 4 पूसीरे (डिब्रुगढ़, न्यू बोंगाईगांव) 5. उरे (आलमबाग, जगाधरी) 6. उपरे (अजमेर (कैरेज), जोधपुर) 7. दपूरे (खड़गपुर) 8. दरे (गोल्डनरोक, पेराम्बुर (कैरेज), पेराम्बुर (इंजन) 9. दपरे (हुबली, मैसूर) 10 पमरे (कोटा) तथा 11 परे (दाहोद, महालक्ष्मी, प्रतापनगर)

समय की आवधिक रूप से समीक्षा और अवसंरचना में सुधारों और काफी समय से पुरावृतीय कार्य को करने में कामगारों द्वारा प्राप्त की गई विशेषज्ञता के आधार पर पुनर्गठन किया जाना है।

मैकेनिकल संहिता के प्रावधानों कि अनुमत समय की आवधिक रूप से समीक्षा तथा सुविधाओं एवं उपलब्ध अवसंरचनाओं में सुधार के आधार पर कमी या पुनर्गठन किया जाना चाहिए, की जांच को समर्थ बनाने के लिए लेखापरीक्षा ने वर्ष 2005-06 और 2010-11 तथा 2014-15 के लिए जानकारी मांगी। अनुमत समय और लिए गए समय के ब्यौरे 11 कार्यशालाओं[69] द्वारा लेखापरीक्षा को प्रस्तुत नहीं किए गए थे और चार कार्यशालाओं[70] द्वारा आंशिक रूप से प्रस्तुत किए गए थे।

लेखापरीक्षा में विभिन्न कार्यशालाओं में समान कार्यकलापों के लिए अनुमत समय और लिए गए समय में काफी अंतर देखा गया था। अनुमत समय में अंतर नोन-एसी एलएचबी कोच के आइओएच कार्यकलाप के लिए 836 घंटों से 1291 घंटों (154 प्रतिशत) और बोगियों के आईओएच के लिए 105 घंटों से 2179 घंटों (2075 प्रतिशत) के बीच था। इसी प्रकार, वास्तव में लिया गया समय एसी कोच के नवीकरण हेतु 5532 घंटों से 6896 घंटों (125 प्रतिशत) और बोगियों के आईओएच के लिए 89 घंटों से 2671 घंटों (3001 प्रतिशत) के बीच था।

आगे यह देखा गया कि समान कार्यशाला में, यद्यपि 12 कार्यकलापों के संबंध में अनुमत समय में, कटौती पर अनुदेशों के विपरीत, कटौती हुई थी, फिर भी नौ कार्यकलापों के संबंध में अनुमत समय में वृद्धि हुई जिसके ब्यौरें निम्नानुसार है:

---

[69] कुर्दुवाड़ी, मानचेश्वर, गोरखपुर, इज्जतनगर,तिन्धारियां, जोधपुर,बिकानेर, लिलुआह, खड़गपुर,भावनगर और स्थानापदु

[70] माटुंगा, अमृतसर, पोनमलाई, लला गुडा

तालिका 4.4

क्र.सं.	रेलवे	कार्यशाला	कार्यकलाप	निम्न के दौरान अनुमत समय			अंतर की प्रतिशतता
				2005-06	2010-11	2014-15	
1	2	3	4	5	6	7	8
1	पूसीरे	डिब्रुगढ	नोन एसी कोच का पीओएच	3618	3690	3256	-10
	पूसीरे		एसी कोच का पीओएच	4591	4337	3866	-16
2	पूसीरे	न्यू बोगाईगांव	डीइएमयू कोच का पीओएच	1054	817	820	-22
	पूसीरे		नोन एसी कोच का पीओएच	4986	4837	4653	-7
	पूसीरे		एसी कोच का पीओएच	7013	6089	6391	-9
3	उरे	जगाधरी	वैगन का पीओएच	598	643	638	7
	उरे		एसी कोच एलएचबी का पीओएच	2687	3076	4283	59
	उरे		नोन एसी कोच एलएचबी का पीओएच	2718	2817	3743	38
	उरे		नोन एसी कोच का पीओएच	3087	3115	4170	35
	उरे		एसी कोच का पीओएच	3397	3539	4844	43
4	उरे	कालका	एसी कोच का पीओएच	586	547	547	-7
5	दमरे	तिरूपति	एमइएमयू कोच का पीओएच	2083	2083	2401	15
	दमरे		नोन एसी कोच का पीओएच	2217	2217	2491	12
	दमरे		एसी कोच का पीओएच	2420	2420	3517	45
6	दपूमरे	नागपुर	एनजी कोच का पीओएच	1620	1173	1294	-20
	दपूमरे		एनजी वैगन का पीओएच	2875	1051	730	-75
7	दपरे	मैसूर	नोन एससी कोच का पीओएच	3444	2886	3431	0
	दपरे		एसी कोच का पीओएच	5162	4034	4116	-20
8	दपरे	हुबली	एसी कोच का पीओएच	3800	3610	3498	-8
	दपरे		नोन एसी कोच का पीओएच	3500	3325	3075	-12
9	पमरे	कोटा	वैगन का पीओएच	318	660	682	114

लेखापरीक्षा ने एक समय अवधि में एक कार्यशाला में समान कार्यकलापों के लिए तथा एक कार्यकलाप के लिए अलग-अलग कार्यशालाओं में अनुमत समय के आकलन में भारी अंतर देखे थे, अनुमत समय में अंतर एक कार्यशाला में -75

प्रतिशत से 114 प्रतिशत तक तथा अलग-अलग कार्यशालाओं में 154 से 2075 प्रतिशत तक अंतर था जो समान कार्यकलाप के संचालन के लिए अपेक्षित समय के आकलन में एकरूपता की कमी को दर्शाता है।

भारतीय रेल को अनुमत समय के निर्धारण के लिए अपनाई गई प्रक्रिया की समीक्षा करने की और यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि समय का निर्धारण स्वंतत्र तीसरी पार्टियों द्वारा तकनीकी लेखापरीक्षा के विषयाधीन है क्योंकि प्रोत्साहनों का भुगतान इन समयों पर प्राप्त की गई बचतों पर आधारित है।

''आवश्यक रूप से अप्रत्यक्ष कामगारों'' के अधिक पदों का प्रचालन- रेलवे बोर्ड के निर्देशों[71] (जून 1999) के अनुसार आवश्यक रूप से अप्रत्यक्ष कामगारों (इआईडब्ल्यू) की प्रतिशतता मुख्य कार्यकलापों में प्रत्यक्ष रूप से श्रमबल का उपयोग करने और उत्पादकता बढ़ाने के लिए 15 प्रतिशत प्रत्यक्ष कामगारो (डीडब्ल्यूज) से अधिक नहीं होनी चाहिए।

विश्लेषण से पता चला कि ईआईडब्ल्यू का प्रचालन भारतीय रेल में 42 कार्यशालाओं में से 23 में 15 प्रतिशत थे अधिक था और यह 15.45 प्रतिशत (प्रतापनगर) से 54.39 प्रतिशत (कालका) के बीच था। ईआईडब्ल्यू के 15 प्रतिशत से अधिक प्रचालन के परिणामस्वरूप निर्धारित मानकों के आधिक्य में 5396 व्यक्तियों का प्रयोग हुआ। हालांकि नियमानुसार अपेक्षित था, किसी कार्यशाला में कोई अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया था। मरे (माटुंगा) में केवल एक कार्यशाला ने बताया कि अनुमोदन हेतु प्रस्ताव लंबित था। कुछ शालाओं (लिलुआह, कंचरापाड़ा, झांसी, इज्जतनगर और दाहोद) में अधिक प्रचालन के कारण स्टाफ की कमी और अधिक उत्पादन प्राप्त करना बताए गए थे।

कोचों के पीओएच की आवधिकता में संशोधन के अनुवर्ती श्रमबल का उपयोग- रेलवे बोर्ड ने कोचों की अधिक उपलब्धता और बेहतर उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए बीजी कोचों के पीओएच को 12 माह से 18 माह तक बढ़ाने का निर्णय लिया (मार्च 2009)। इस निर्णय के परिणामस्वरूप पीओएच हेतु कोचों की उत्पत्ति में पिछले स्तरों से कमी आई थी। बोर्ड द्वारा यह निर्णय लिया गया कि कार्यशालाओं में इस अधिशेष क्षमता का रखरखाव डिपों से इसकी ऑफलोडिंग द्वारा बोगियों के आईओएच करने के लिए उपयोग किया जाएगा।

---

[71] पत्र सं. 98/एम(डब्ल्यू)/814/42 दिनांक 1.6.99

लेखापरीक्षा ने 18 कार्यशालाओं[72], जो कैरिज के पीओएच के साथ डील करते है, में पीओएच के कार्यक्रम के संशोधन के आधार पर अधिशेष कार्य घंटों के उपयोग की जांच की थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि आवधिकता में संशोधन के कारण कोचों के पीओएच में कटौती के आधार पर बचाए गए कार्य घण्टों का 18 कार्यशालाओं में से 11[73] में बोगियों के आईओएच पर पूर्णत: उपयोग किया गया था। तथापि, कार्य घण्टों की बचत का पांच रेलवे[74] में सात कार्यशालाओं में पूर्ण रूप से उपयोग नहीं किया गया था। चार कार्यशालाओं, जहां श्रमबल में कटौती समीक्षा अवधि के दौरान एक प्रतिशत से कम थी, में कम उपयोग किए गए कार्य घण्टों की मात्रा का 18.41 लाख कार्य घण्टों पर आकलन किया गया था जिसकी व्याख्या निम्नानुसार है।

तालिका 4.5

रेलवे	कार्यशाला	मैन ऑन रोल (वास्तविक)		मैन ऑन रोल में अंतर (वृद्धि/कमी)		कोचों के पीओएच में कमी (सं.	प्रति कोच श्रम घंटे की औसत आवश्यकता	कमी के कारण कम उपयोग किए गए श्रम घंटों की मात्रा
		2012-13	2014-15	स्टाफ की संख्या	प्रतिशतता			
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*	*9*
दपरे	मैसूर	1557	1683	126	8.09	-6	2712	-16272
उरे	आलमबाग	3558	3807	249	7.00	-227	2712	-615624
दमरे	लल्लागुड़ा	2838	2990	152	5.36	-109	2712	-295608
दपरे	हुबली	2766	2747	-19	-0.69	-337	2712	-913944
कुल								**-1841448**

चूंकि पीओएच की आवधिकता (2008-09) में परिवर्तन के कारण कोचों की उत्पत्ति में कमी को कोचों के धारण में वृद्धि द्वारा समायोजित किया जाएगा और कार्यशालाओं के कार्यभार में परिणामी वृद्धि होगी, भारतीय रेल को मुख्य कार्यकलाप हेतु कार्यशालाओं में कामगारों के प्रयोग को सक्षम बनाने के लिए रख-रखाव डिपों से ऑफलोड की गई बोगियों के आईओएच की निरंतरता की समीक्षा करने की आवश्यकता है।

---

[72] दमरे-लल्लागुडा, तिरूपति, मरे-माटुंगा, कुरवाड़ी पूरे- कंचरापाड़ा,लिलुआह, पतरे-मनचेश्वर, उरे-आलमगढ़, कालका, उपूरे-गोरखपुर, पूसीरे -डिब्रुगढ, उपरे-अजमेर(कैरिज), जोधपुर-दपूरे-खड़गपुर, दपरे-मैसूर, हुबली, परे-लोअर परेल,महालक्ष्मी

[73] दमरे-तिरूपति, पूरे-कंचरापाड़ा, लिलुआह, पूतरे-मनचेश्वर, उरे-कालका, उमरे-गोरखपुर, पूसीरे -डिब्रुगढ़, उपरे-अजमेर(कैरेज), जोधपुर,दपूरे-खड़गपुर, परे-लोअर परेल

[74] दपरे-हुबली तथा मैसूर, उरे-आलमबाग, मरे-माटुंगा एवं कुरूवाड़ी, परे-महालक्ष्मी तथा दमरे-लल्लागुड़ा

एनसीओ द्वारा निरस्त किए गए कोचों/वैगनों/इंजनों पर ध्यान देने से कार्य घण्टों की हानि- कार्यशालाओं/यार्डों में निष्पक्ष नियंत्रण कार्यालय प्रचालनों हेतु ओपन लाइन को वास्विक हस्तांतरण से पूर्व मरम्मत/निरीक्षण किए गए वैगनों की स्वतंत्र जांच के लिए बनाया गया है। कार्यशाला जांच केंद्रों में मरम्मत किए गए वैगन निष्पक्ष गाड़ी निरीक्षक (एनटीएक्सआर) द्वारा जांच के विषयाधीन आते है। दुरूस्त के रूप में जांच एवं प्रमाणित किए गए वैगनों को ही सेवा में डाला जा सकता है। एनटीएक्सआर द्वारा खराब पाए गए वैगनों को अगली देख-रेख हेतु रख लिया जाता है।

एनसीओ द्वारा निरस्त किए गए कोचों और वैगनों पर कार्यशाला में दोबारा ध्यान दिया जाना अपेक्षित है, जिन पर कोचों/वैगनों की अर्जन क्षमता की हानि के अलावा कार्य घंटे खराब किए गए थे। 2012-2015 तक की अवधि के दौरान कार्यशालाओं की स्थिति की समीक्षा, जिसके ब्यौरें अनुबंध IX में दिए गए है, से पता चला कि 42 कार्यशालाओं में से 29 में निरस्तीकरण की प्रतिशतता 0.1 प्रतिशत (रायपुर कार्यशाला-दपूमरे) से 50.3 प्रतिशत (जमालपुर की कार्यशाला-पूरे) के बीच थी। निरस्तीकरण की प्रतिशतता सात कार्यशालाओं[75] में 20 प्रतिशत से अधिक थी। 13 कार्यशालाओं में कोई निरस्तीकरण नहीं थे, जिनमें से चार कार्यशालाओं[76] में किसी निष्पक्ष जांच के निष्पादन के बारे में नहीं बताया गया था। पीओएच कार्यकलाप के समापन के पश्चात निष्पक्ष जांच हेतु प्रस्तुत किए गए कोचों के ब्यौरें दर्शाते हुए कोई पृथक अभिलेख दमरे में ललागुड़ा कार्यशाला में अनुरक्षित नहीं किए गए थे और यह बताया गया कि जांच साथ-साथ की जा रही थी और जहां आवश्यक पाए गए मरम्मत/परिशोधन तत्काल किए जा रहे थे, जिसका लेखापरीक्षा ने दावे के समर्थन में किसी अभिलेख के प्रस्तुत न किए जाने के जाने के कारण सत्यापन नहीं किया जा सका था। कार्यशालाओं, जिन्होंने निरस्तीकरण दर्ज किए, के लिए यह खराब कारीगरी, त्रुटिपूर्ण सामग्री के कारण था और अन्य कारण दर्ज नहीं किए गए थे। कुल 7,60,106 घंटे सात जोनल रेलवे[77] में त्रुटि के परिशोधन पर खर्च किए गए थे। निरस्तीकरणों और पुन:कार्य पर लगे समय के पर्याप्त दस्तावेजीकरण का अधिकतर कार्यशालाओं में रख-रखाव नहीं किया जा रहा था जोकि मैकेनिकल संहिता में वर्तमान प्रावधान के उल्लंघन में है।

---

[75] जमालपुर, लिलुआह, मचेश्वर, झांसी, पेरामबू (कैरेज) पेराम्बुर (इंजन) और भोपाल

[76] कुदेवाड़ी-मरे, ग्वालियर-उमरे; तिन्धारा-पूसीरे एवं चारबाग-एनसीओ

[77] दमरे 9.23 घंटे, पूसीरे-13095 घंटे, मरे-38592 घंटे, पूतरे 378.6 घंटे, उपरे-2315 घंटे, दपूरे 6323 घंटे तथा दरे 675540 घंटे।

भारतीय रेल को प्रणाली में त्रुटियों की पुन: जांच करने की आवश्यकता है जहां लगभग 30 प्रतिशत कार्यशालाओं में कोई निष्पक्ष नियंत्रण जांच नहीं की गई है जो सुरक्षा को गंभीरता से प्रभावित करती है, यद्यपि आरबी द्वारा सीएमईज को महत्वपूर्ण स्थानों पर एनसीओ स्टाफ की तैनाती की समीक्षा एवं सुनिश्चित करने के लिए इस संबंध में अनुदेश जारी किए गए थे (अक्तूबर 2012)। भारतीय रेल निरस्तीकरण के प्रतिशत और परिणामी अतिरिक्त कार्य को कम करने के लिए सुधारात्मक कार्य भी कर सकता है।

खाली समय-मैकेनिल विभाग के लिए भारतीय रेलवे सहिता के पैरा 429 के अनुसार खाली समय को रोकने के लिए सभी संभव प्रयास किए जाने चाहिए। सेवा या संयंत्र के ब्रेकडाऊन या किसी अन्य कारण, जिसके लिए प्रत्यक्ष कामगार को उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता, की वजह से हुए विलंबो एवं अवरोध में लगे समय को ''खाली समय'' के रूप में बुक किया जाना चाहिए और इस प्रकार बुक किए गए समय की सावधानीपूर्वक जांच की जानी चाहिए, विलंब या अवरोधन की जिम्मेदारी का पता लगाया जाए और ऐसी बर्बादी को रोकने के लिए ऐसे वांछित उपाय किए जाए। कार्यशाला कार्मिक अधिकारी को उचित खाली समय कार्डों का रख-रखाव सुनिश्चित करना चाहिए, जिसे नियमित रूप से कार्यशाला लेखा अधिकारी को भेजा जाना चाहिए।

भारतीय रेल की कार्यशालाओं में खाली समय की बुकिंग की समीक्षा के ब्यौरे निम्नलिखित तालिका में दिए गए है:

तालिका 4.6

क्रम सं.	जोन	कार्यशालाओं की संख्या	कार्यशालाओं की संख्या खाली समय को बुक नहीं किया गया था।	अन्य शालाओं के संदर्भ में बुक किए गए खाली समय की प्रतिशतता		बुक किया गया कुल खाली समय (घण्टे)
				से	तक	
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*
1	मरे	3	2 (परेल एंव माटुंगा)	0.67	-	12021
2	पूतरे	1	1 (मनचेश्वर)	-	-	0
3	पूमरे	1	1 (समस्तीपुर)	-	-	0
4	पूरे	3	0	0.002	0.008	4618
5	उमरे	2	1 (ग्वालियर)	0.004	-	700
6	उपूरे	2	2 (गोरखपुर, इज्जतनगर)	-	-	0
7	पूसीरे	3	2 (डिबरूगढ़, तिनधरिया)	0.4	-	37582

8	उरे	5	4 (आलमबाग, अमृतसर, जागाधरी, कालका)	0.25	-	8434
9	उपरे	4	3(अजमेर, केरिएज), बीकानेर,जोधपुर)	0.08	-	2725
10	दमरे	3	2 (लालगुडा, तिरूपति)	1	-	109784
11	दपूमरे	2	0	0.17	0.28	19130
12	दपूरे	1	0	0.029	-	7917
13	दरे	3	1 (पेरमबुर (लोको))	0.022	0.049	10538
14	दपरे	2	2 (हुबली, मैसूर)	-	-	0
15	पमरे	2	2 (भोपाल, कोटा)	-	-	0
16	दरे	5	4 (दहोद, महालक्ष्मी, प्रतापनगर, भावनगर)	0.38	-	44677
कुल		**42**	**27**			**258126**

जैसा कि उपरोक्त तालिका से देखा गया है, 42 यांत्रिक कार्यशालाओं में से 27 (64 प्रतिशत) में निष्क्रिय समय का कोई रिकॉर्ड बुक नहीं किया गया था। इसलिए आईआर को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि यांत्रिकी संहिता के अध्याय IV में दिए गए समय की उपयोगिता पर सही रिकॉर्ड का अनुपालन किया गया है।

गेट उपस्थिति प्रणाली- उपस्थिति शीट और समय शीटों में हेर-फेर से बचने के लिए (जो कि मजदूरी और बोनस के भुगतान के लिए मूल दस्तावेज हैं), आरबी ने निर्देश दिए (मई 2005) कि सभी उत्पादन इकाइयों और कार्यशालाओं को चरणबद्ध तरीके से इलैक्ट्रॉनिक/कम्प्यूटराईज्ड गेट उपस्थिति प्रणाली में भारी परिर्वतन करना चाहिए। इन आदेशों के कार्यान्वयन की जांच लेखापरीक्षा में की गई थी और निष्कर्षो का ब्यौरा नीचे दिया गया है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि यद्यपि बहुत पहले मई 2005 से सभी कार्यशालाओं मे गेट उपस्थिति की सम्पूर्ण कम्प्यूटराईज्ड प्रणाली की प्रस्तावना के लिए आदेश जारी किए गए थे, फिर भी भारतीय रेल में 42 कार्यशालाओं में केवल चार[78] में प्रणालियां प्रस्तावित और कार्यान्वित की गई थी और इन दुकानों में भी हाथ से/ यांत्रिकी रूप से रिकॉर्डिंग लगातार चल रही थी जिसके परिणामस्वरूप द्विगुणन हुआ। सात कार्यशालाओं में यद्यपि प्रणाली को प्रस्तावित किया गया था, फिर भी यह कार्यात्मक नहीं थी। समय घड़ी और पंचिग कार्डों द्वारा गेट उपस्थिति की रिकॉर्डिंग के लिए यांत्रिक प्रणाली अभी 29 कार्यशालाओं (70 प्रतिशत) में लागू थी।

---

[78] मंचेश्वर (पूतरे), डिबरूगढ़ और तिनधरिया (पूसीरे), और रायनापढ़ू (दमरे)

ग्वालियर में एक कार्यशाला में (सिथॉली-उमरे),रिकॉर्डिंग प्रणाली की यांत्रिक प्रणाली भी प्रारम्भ नहीं की गई थी।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि यांत्रिक प्रणाली के गैर-कार्यान्वयन के कारण सात कायर्शालाओं में (उमरे-1, उपूरे-2, पूसीरे -1, उरे-1 और दरे-2) अब भी रिकार्डिंग समय की हस्तगत प्रणाली अभी लागू है।

उपरोक्त के अलावा, निम्नलिखित अनियमितताएं भी देखी गई थीं:

- 14 कार्यशालाओं[79] में गेट उपस्थिति कार्ड और जॉब कार्ड (जो कि प्रोत्साहन योजना के तहत कामगार द्वारा लिए गए समय को रिकॉर्ड करने के लिए प्रयुक्त होते है) के बीच कोई मिलान नहीं किया गया था।
- सभी कार्यशालाओं में जॉब कार्ड में अभिलिखित लिया गया समय प्रणाली के हेरफेर और प्रणाली में जॉच और संतुलन की कमी को दर्शाते हुए गेट उपस्थिति घंटों से अधिक या कम था और 'गैर-लेखांकित घंटे' का विश्लेषण करते हुए और गैर-लेखांकित घंटों को हटाने के लिए की गई कार्यवाही विश्लेषण के जून 1999 में जारी रेलवे बोर्ड के निर्देश कार्यान्वित नहीं किए गए थे।
- कम्प्यूटराईज्ड गेड उपस्थिति प्रणाली ने श्रमिक की पहचान के लिए कदम नहीं उठाए जिसके परिणामस्वरूप एक व्यक्ति द्वारा बहुल कार्डो की स्वीपिंग के अवसर हुए जैसा कि दमरे में रायनपदू कार्यशालाओं में देखा गया है।
- कम्प्यूटराईज्ड गेट उपस्थिति प्रणाली जहॉ प्रारंम्भ की गई थी वहां केवल शिल्पकारों और कनिष्ठ अभियंताओं (जेईज़) तक प्रतिबन्धित थे।

गेट उपस्थिति की वर्तमान प्रणाली में विभिन्न चरणों पर मैनुअल हस्तक्षेप शामिल है और समय की अनियमित बुकिंग को हटाया नहीं जा सकता। इसलिए भारतीय रेल को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि 2005 में जारी इलैक्ट्रानिक/कम्प्यूटराईज्ड गेट उपस्थिति प्रणाली के प्रारम्भ करने के निर्देश जल्दी ही कार्यान्वित किए गए है।

[79] अजमेंर (कार), अजमेर (लोको), अमृतसर, चारबाग, दहोद, गोल्डनरॉक, गोरखपुर, जगाधारी, कालका, लालगुडा, लिलुआह, महालक्ष्मी, पेरमबूर (कार) और रायपुर- (परिशिष्ट VIII कोलम 7 और 10)

4.1.6.3 प्रशिक्षण

कामगार को प्रारंभिक, पुनश्चर्या और पुनरिभिभुखीकरण प्रशिक्षण पाठयक्रम में उचित ढंग से प्रशिक्षित किया जाना चाहिए ताकि वह आधुनिक प्रौद्योगिकी पहलों का सामना करने के लिए अच्छी तरह सुसज्जित रहें। रेलवे बोर्ड ने कार्ययोजना की रूपरेखा बनाने के लिए क्षेत्रीय रेलवे पर दबाव डाला ताकि प्रशिक्षण प्रबंधकों की सक्रिय सहभगिता द्वारा प्रशिक्षण की गुणवत्ता की निगरानी के लिए और मजदूरों की विभिन्न क्षेणियों के ज्ञान और कौशल के स्तर के नियमित मूल्यांकन को करने के लिए भी प्रणाली स्थापित की गई है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि 42 कार्यशालाओं में से 33 में प्रशिक्षण पाठयक्रमों का संचालन किया गया था इन दुकानों से जुडा कोई भी पृथक मूलभूत प्रशिक्षण केन्द्र (बीटीसी) नहीं होने के कारण नौ कार्यशालाओं[80] मे काई प्रशिक्षण आयोजित नहीं किया गया था।

समीक्षा की अवधि के दौरान, 1,767 प्रवेश पाठयक्रम और 1,266 पुनश्चर्या पाठयक्रमों का आयोजन किया गया था। यह देखा गया है कि अवधि के दौरान 52,777 योजनाबद्ध स्लॉट्स में से अधिकतर स्टॉफ की कमी और निश्चित कार्य को प्राप्त करने के लिए 9,520 स्लाटस (15 प्रतिशत) का अंतर छोड़ते हुए 52, 777 स्लाट का उपयोग किया गया था। निम्नलिखित भी देखा गया था:

- प्रवेश पाठयक्रम ओर पुश्चर्या पाठ्यक्रमों दोनों के लिए निर्धारित आवश्यकता के अनुसार वार्षिक प्रशिक्षण योजना को तैयार किया गया है।
- कार्यशालाओं की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए पहले से ही प्रशिक्षण कैलेंडर बनाया गया है।
- सभी कार्यशालाओं में प्रशिक्षार्थियों को प्रशिक्षण सामग्री दी गई है।
- 42 कार्यशालाओं में से सात[81] में प्रशिक्षण की पर्याप्तता का आकलन करने वाले प्रशिक्षार्थियों से फीडबैक फार्म प्राप्त नहीं किया गया था।
- समानरूप से 18 कार्यशालाओं में प्रशिक्षार्थियों के ज्ञान के संबध में पर्यवेक्षक या प्रशिक्षक से फीडबैक प्राप्त करने की किसी प्रणाली का भी अनुसरण नहीं किया जा रहा था।

---

[80] सिथैली (उमरे), रायपुर और नागपुर (दपूमरे), कुरटुवड़ी (मरे),समस्तीपुर (पूमरे), तिनधरा (पूसीरे), महालक्ष्मी और भावनगर (परे), कारका (उरे)

[81] मंचेश्वर, आलमबाग, अजमेर (लोको), बीकानेर, जोधपुर, खड़गपुर और दहोद

प्रशिक्षण फीडबैक – लेखापरीक्षा ने इन बीटीसीज पर प्रवेश प्रशिक्षण से गुजर रहे 1209 स्टाफ और संचालित किए गए प्रशिक्षण कार्यक्रमों पर उनके मतों का निर्धारण करने के लिए शॉप फ्लोर (जिन्हें पहले प्रशिक्षण दिया गया था) से कामगारों से भी एक प्रश्नावली द्वारा फीडबैक प्राप्त किया गया था और प्राप्त हुए फीडबैक का विश्लेषण नीचे दिया गया है :

- 77 प्रतिशत का मत था कि प्रशिक्षण की अवधि पर्याप्त थी, 81 प्रतिशत को लगा कि पाठ्यक्रम सामग्री पर्याप्त थी, 75 प्रतिशत को लगा कि प्रशिक्षण रोजमर्रा के कार्यों में उपयोगी है और 93 प्रतिशत का मत था की प्रशिक्षण की विषय-वस्तु सुनियोजित और अनुसरण करने में आसान थी।
- 84 प्रतिशत को लगा कि कवर किए गए विषय सुसंगत थे।
- 83 प्रतिशत प्रशिक्षार्थी/कामगारों को लगा कि प्रशिक्षक सुविज्ञ पाए गए थे।
- 24 प्रतिशत कामगारों/प्रशिक्षार्थियों को लगा कि प्रायोगिक प्रशिक्षण के लिए अवसरंचना अपर्याप्त थी।
- 29 प्रतिशत प्रशिक्षार्थी/स्टाफ ने कहा कि नई प्रस्तावित मशीनरी पर प्रशिक्षण नहीं दिया गया था।

भारतीय रेल को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि प्रशिक्षण स्लॉट की उपयोगिता में कमियों से बचा जा सकता है और कार्यशालाओं जहां पूर्व की कमी के लिए किसी प्रशिक्षण का आयोजन नहीं किया गया था को अपेक्षित प्रशिक्षण केन्द्र उपलब्ध करवाना। फीडबैक की प्रणाली द्वारा प्रशिक्षण की पर्याप्तता का निर्धारण करने में कमी पर ध्यान देने की आवश्यकता है।

4.1.6.4 राइटसाइज़िंग

2009 के दस्तावेज विज़न 2020 में परिकल्पित राइटसाइजिंग योजना के भाग के रूप में रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलवे में समग्र संस्वीकृत क्षमता में एक प्रतिशत की कटौती के लिए निर्देशों की वार्षिक रूप से पुनरावृत्ति की है और उसकी सीआरबी के स्तर पर निगरानी की जा रही है। राइटसाइज़िंग उपयोग के भाग के रूप में, कार्यशालाओं सहित विभिन्न गतिविधि केन्द्रों में एक प्रतिशत तक स्टाफ को कम करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे मुख्यालय द्वारा लक्ष्य नियत सुनिश्चित किए जा रहे हैं। रेलवे बोर्ड ने यह निर्देश भी जारी किए (मार्च 2007) कि सुरक्षा श्रेणियों में पदों पर महत्वपूर्ण समीक्षा करने के बाद अभ्यर्पण के लिए विचार करना चाहिए।

42 कार्यशालाओं में राइटसाइज़िंग के संबंध में लक्ष्यों की प्राप्ति की स्थिति की समीक्षा से पता चला कि केवल 42 कार्यशालाओं में से 30 में प्रत्येक वर्ष संस्वीकृत क्षमता में एक प्रतिशत की कटौती का लक्ष्य सुनिश्चित किया जा रहा है। कटौती का कोई भी लक्ष्य 12 कार्यशालाओं[82] में नियत नहीं किया गया था। 3408 पदों के लक्ष्य के विरूद्ध, 27 कार्यशालाओं में 1880 पदों (55 प्रतिशत) की कमी को छोड़ते हुए केवल 2012 पदों का अभ्यर्पण था। 10 कार्यशालाओं[83] ने श्रमबल की कमी और बढ़े हुए काम के बोझ को कमी का कारण ठहराया।

भारतीय रेल को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि राइटसाइजिंग के उनके स्वंय की योजना के भाग के रूप में अभ्यर्पण के लिए अभिज्ञात पदों का समयबद्ध तरीके से अभ्यर्पण किया गया है।

4.1.6.5 कार्य अध्ययन रिपोर्ट -अधिशेष पदों का अभ्यर्पण

कार्मिक शाखा की कार्यक्षमता सेल मुख्य गतिविधियों के अलावा भारतरीय रेल की सभी गतिविधियों पर कार्य अध्ययन का संचालन करती है और यदि अधिशेष पाई जाये, पदों के अभ्यर्पण का सुझाव देती है। जैसे ही कार्य अध्ययन दल अध्ययन पूर्ण करता है, सीपीओं के अनुमोदन के साथ संबंधित कार्यशाला को एक रिपोर्ट भेजी जाती है। स्वीकृत सिफारिशों के कार्यान्वयन पर एक तिमाही प्रगति रिपोर्ट भी रेलवे बोर्ड को भेजी जाती है।

लेखापरीक्षा ने देखा की समीक्षा की अवधि के दौरान 16 कार्यशालाओं में केवल 33 कार्य अध्ययनों को किया गया था, जिसमें 2491 पदों को अधिशेष के रूप में अभिज्ञात किया गया था। इनमें से 1631 पदों को 13 कार्यशालाओं में अभ्यर्पित करने के लिए सहमति दी गई थी। दो कार्यशाला जो कि- पूमरे (दो पद) पर समस्तीपुर और उमरे पर झांसी (13 पद) अभिज्ञात 15 पदों के अभ्यर्पण के लिए सहमत नहीं हुए थे जिसके लिए कोई विशेष कारण प्रस्तुत नहीं किए गए थे। अभ्यर्पण के लिए सहमत 1599 पदों में से 1564 पद अजमेर (कार) कार्यशाला में 30 पद और दरे में पेरम्बूर (कैरिएज) कार्यशाला में तकनीशियनों के 35 पदों के अभ्यर्पण के शेष छोड़ते हुए जैसा कि नीचे विवरण दिया गया है मार्च 2015 तक एक महीने से 21 महीने तक के बीच में विलम्ब के साथ अभ्यर्पित किए गए थे:

---

[82] मंचेश्वर (पूतरे), समस्तीपुर (पूमरे),तीनधरिया (पूसीरे), जगधारी और कालका (उरे), रायपुर और नागपुर (दपूमरे), दहोद, लोवर परेल, महालक्ष्मी,प्रतापनगर और भावनगर (परे)

[83] मटुंगा (मरे),अजमेर (कार},जोधपुर, अजमेर (लोको) (उपरे}, लालागुडा और तिरूपति (दमरे},मैसूर और हुबली {दपरे) और कोटा, भोपाल (पमरे).

तालिका 4.7

क्षेत्र	कार्यशाला का नाम	संचालित कार्य अध्ययनों की संख्या	अधिशेष के रूप में अभिज्ञात पदों की संख्या	अभ्यर्पण के लिए सहमत पदों की संख्या	अभ्यर्पित किए किए जाने वाले पदों की संख्या	पदों के अभ्यर्पण के लिए लिया गया समय (महीने)
मरे	माटुंगा	1	0	0	0	
पूरे	जमालपुर	8	138	114	0	
पूरे	लिलुआह	4	313	313	0	
पूरे	कांचरापरा	3	162	162	0	
पूमरे	समस्तीपुर	1	2	0	2	
उरे	आलमबाग	1	178	178	0	
उरे	कालका	1	38	13	0	1 माह
उमरे	झांसी	1	13	0	0	
पूसीरे	डिबरूगढ़	2	87	87	0	
पूसीरे	न्यू बोंगईगॉव	1	40	40	0	
उपरे	अजमेर (कार)	1	202	41	30	6 महीने
दरे	पेरम्बूर (कार)	3	296	115	35	2 से 16 महीने
दरे	पेरम्बूर (लोको)	1	288	164	0	8 से 21 महीने
दरे	गोल्डन रॉक	2	145	106	0	2 से 21 महीने
दपूरे	खडगपुर	1	497	230	0	8 माह
दपरे	हुबली	2	92	68	0	2 माह
कुल		**33**	**2491**	**1631**	**65**	

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि समीक्षा अवधि के दौरान सभी कार्यशालाओं में यांत्रिक और इलैक्ट्रिकल विंग में कार्यबल की संस्वीकृत क्षमता पर क्षमता सेल द्वारा कोई कार्य अध्ययन नहीं किया गया था। शेष 26 कार्यशालाओं[84] में कोई कार्य अध्ययन नहीं किया गया था।

भारतीय रेल को प्रणालियों को सुदृढ़ करने के लिए यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि सभी कार्यशालाओं में कार्य अध्ययन को नियमित रूप से किया जा रहा है और अभिज्ञात अधिशेष पदों को तुरंत ही अभ्यर्पित किया गया है।

[84] मरे-परेल और कुरदूवडी, पूतरे - मंचेश्वर, उमरे - सिथॉली, उपूरे - गोरखपुर, इज्जतनगर, पूसीरे , तिनधरिया, उरे-चारबाग, अमृतसर, जगधरनी, उपरे-अजमेर (लोको), बीकानेर, जोधपुर, दमरे-लालगुडा, तिरूपति, रायनापडू, दपूमरे-रायपुर, नागपुर, दपरे-मैसूर, पमरे-भोपाल, कोटा, परे-दहोद, लोवर परेल, महालक्ष्मी, भावनगर, प्रतापनगर

4.1.6.6 प्रोत्साहन योजनाएँ

परिणामों तक प्रोत्साहन योजना या भुगतान जो कामगार निष्पादन का न्यून्तम स्तर पार कर चुके है को प्रत्यक्ष वित्तीय प्रोत्साहन देने के लिए और श्रमबल, मशीनरी और प्लांट की कुशल उपयोगिता और उत्पादकता को सुधारने के लिए प्रशासन को योग्य बनाने के लिए भी भारतीय रेल कार्यशालाओं में प्रारम्भ किया गया था। भारतीय रेल में प्रचलन में दो प्रोत्साहन योजनाएं है:

1. व्यक्तिगत कर्मचारी द्वारा समय की बचत पर आधारित सीएलडब्ल्यू प्रोत्साहन योजना उत्पादन इकाइयों में 1954 में प्रारंभ हुई थी और 1958 में कार्यशालाओं में प्रारम्भ की गई थी। इस योजना के तहत, सभी मजदूरों को मूल मजदूरी की गारन्टी दी गई है। कार्य को मापने के लिए समय मापदण्ड होते हुए, कार्य मापन की मानक पद्धति के अनुसार कार्यशाला में विभिन्न प्रचालन समय-अध्ययन के अध्यधीन है। अनुमत समय इस प्रकार नियत किए जाते है कि पीसवर्क कार्य पर खर्च की गई अवधि के लिए एक सामान्य क्षमता का कामगार उसकी मूल मजदूरी के अलावा 33-1/3 प्रतिशत बोनस अर्जित कर सकता है। यह योजना भारतीय रेल में 42 यांत्रिक कार्यशालाओं में से 34 में प्रचलित है। कुरूदवड़ी, ग्वालियर, तिनधारिया और भावनगर पर कार्यशालाओं में काई प्रोत्साहन योजना प्रचलित नहीं थी।
2. अन्य एक योजना समूह प्रोत्साहन योजना (जीआईएस) के नाम से जाने जाने वाली कर्मचारियों के समूह द्वारा समय की बचत पर आधारित है और उसे जनवरी 2002/जुलाई 2002 के दौरान कैरिएज मरम्मत कार्यशाला/तिरूपति और वैगन मरम्मत कार्यशाला/गुंटुपल्ली कैरिएज मरम्मत शाप मंचेश्वर (2003) और कोच पुर्नवास कार्यशाला भोपाल (2004) में प्रारंभ किया गया था। इस योजना के तहत अर्जित प्रोत्साहन संपूर्ण समूह की एकीकृत निष्पादन पर निर्भर होता है और वह कार्यशाला के साथ साथ समूह की उत्पादकता से प्रत्यक्ष रूप से जुडा होता है।

सीएलडब्ल्यू प्रोत्साहन योजना और जीआईएस की तुलना – रेलवे बोर्ड ने 11 दिसम्बर 2008 के अपने पत्र सं. 2007/एम (डब्लू)/814/35 सूचित किया था कि सभी रेलवे को समूह प्रोत्साहन योजना में भारी परिवर्तन करना चाहिए। तथापि, भारतीय रेल में सीएलडब्लू प्रोत्साहन योजना के बदले में जीआईएस केवल चार कार्यशालाओं[85] में प्रारम्भ किए गए थे।

---
[85]सीआरएस/तिरूपति, सीआरएस/भोपाल, सीआरएस/मंचेश्वर और डब्लयूआरएस/गुंटुपल्ली

तुलनीय आउटपुट के साथ कार्यशालाओं में सीएलडब्ल्यू प्रोत्साहन योजना और समूह प्रोत्साहन योजना का तुलनात्मक अध्ययन, कोचों की मरम्मत कर रहीं 11 कार्यशालाओं और वैगनों की मरम्मत कर रहीं पांच कार्यशालाओं के संबंध में लेखापरीक्षा में किया गया था। इनमें से, दो कोचिंग कार्यशालाओं और एक वैगन कार्यशाला ने 'समूह प्रोत्साहन योजना' कार्यान्वित की थी और शेष कार्यशालाओं में सीएलडब्ल्यू प्रोत्साहन योजना प्रचालन में थी जिसके निष्कर्षों का सार नीचे दिया गया है:

तालिका 4.8

क्रम सं.	रेलवे	कार्यशाला	प्रोत्साहन योजना का प्रकार	गतिविधि का प्रकार	प्रतिइकाई श्रमबल उत्पादकता अनुपात (एमपीआर)	औसत एमपीआर (कोचों के लिए जीआईएस का औसत)	अधिक प्रयुक्त आदमी	अधिक मजदूरी लागत (रूपये)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	परे	प्रतापनगर	सीएलडब्ल्यू	वैगन	0.19	0.27	0	0
2	दपूमरे	रायपुर	सीएलडब्ल्यू	वैगन	0.22	0.27		
3	पमरे	कोटा	सीएलडब्ल्यू	वैगन	0.24	0.27		
4	दमरे	गुंटुपल्ली	जीआईएस	वैगन	0.3	0.27	141	37623735
5	उमरे	झांसी	सीएलडब्ल्यू	वैगन	0.39	0.27	867	390580899
		कुल					**1008**	**428204634**
6	दमरे	तिरूपति	जीआईएस	कैरिएज	***1.08***	1.13	0	0
7	दमरे	लालगुड़ा	सीएलडब्ल्यू	कैरिएज	1.13	1.13	7	1867845
8	पूतरे	मंचेश्वर	जीआईएस	कैरिएज	1.19	1.13	84	37597896
9	दपरे	मैसूर	सीएलडब्ल्यू	कैरिएज	1.27	1.13	116	45332336
10	उपरे	जोधपुर	सीएलडब्ल्यू	कैरिएज	1.27	1.13	140	52691940
11	पूसीरे	डिबरूगढ़	सीएलडब्ल्यू	कैरिएज	1.44	1.13	213	115322034
12	उपरे	अजमेर (कार)	सीएलडब्ल्यू	कैरिएज	1.38	1.13	379	142644609
13	उपूरे	गोरखपुर	सीएलडब्ल्यू	कैरिएज	1.5	1.13	690	233039220
14	उरे	आलमबाग	सीएलडब्ल्यू	कैरिएज	1.68	1.13	816	312927024
15	मरे	माटुंगा	सीएलडब्ल्यू	कैरिएज	1.77	1.13	1366	707865298
16	दपरे	हुबली	सीएलडब्ल्यू	कैरिएज	***1.92***	1.13	836	326705456
		कुल					**4647**	**1975993658**
कुल जोड़							**5655**	**2404198292**

लेखापरीक्षा ने देखा कि 11 कार्यशालाओं के संबंध में जहां पर बीजी कोचों का पीओएच मुख्य गतिविधि थी, वहां 1.13 औसतन समूह प्रोत्साहन योजना के तहत कार्यरत दो कोचिंग कार्यशालाओं के एमपीआर के साथ एमपीआर 1.08 से 1.92

मानव प्रति इकाई था जो कि सीएलडब्ल्यू प्रोत्साहन योजना के तहत कार्यरत कार्यशालाओं के एमपीआर से काफी नीचे था।

यद्यपि जीआईएस पैटर्न में प्रति इकाई प्रोत्साहन और प्रति कामागर की लागत अधिक थी, फिर कार्यशाला का एमपीआर सीएलडब्ल्यू प्रोत्साहन योजना से कम था जो सीएलडब्ल्यू प्रोत्साहन योजना के लिए कम उत्पादकता के साथ उच्चतर मजदूरी लागत को दर्शाता है। इस प्रकार, भले ही प्रोत्साहन पर वित्तीय व्यय हो रहा है। फिर भी सीएलडब्ल्यू प्रोत्साहन योजना के लिए उत्पादकता की कोई तुल्नात्मक वृद्धि नहीं है और प्रोत्साहन भुगतान पर बचत को आवश्यक आउटपुट प्राप्त करने के लिए अधिक काम में लाए श्रमिकों द्वारा समंजित किया गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि कार्यशालाओं के संबंध में प्रोत्साहन की सीएलडब्ल्यू प्रोत्साहन योजना के तहत, वहां पर 4647 श्रमिकों (सीएलडब्ल्यू के तहत वास्तविक एमपीआर को जीआईएस के तहत औसत एमपीआर की भिन्नता के रूप में निर्धारित किया गया) की सीमा तक अधिक श्रमिकों का उपयोग किया गया था जिसके परिणामस्वरूप वार्षिक रूप से मजदूरी (एएसएस के अनुसार प्रति कामगर मजदूरी लागत को अपनाते हुए) के प्रति ` 197.59 करोड़ का परिहार्य भुगतान हुआ था।

वैगनों की मरम्मत की गतिविधि कर रही कार्यशालाओं के संबध में यह देखा गया था कि 0.27 श्रमिक प्रति इकाई औसतन 0.19 से 0.39 श्रमिक प्रति इकाई की सीमा में एमपीआर थी। जीआईएस वाली कार्यशाला का एमपीआर 0.27 श्रमिक प्रति इकाई के औसत की तुलना में 0.30 पर अधिक था जो कि किए गए प्रोत्साहन भुगतान के कारण उच्चतर आउटफ्लो के अलावा जीआईएस के तहत कार्यशाला में अधिक श्रमशक्ति की उपयोगिता दर्शाते हुए उससे विपरीत था जो कोचिंग कार्यशालाओं में देखा गया था। एमपीआर औसत से अधिक होने के कारण दो कायर्शालाओं में 1008 श्रमिकों का अधिक उपयोग हुआ था जिसके परिणामस्वरूप वार्षिक रूप से ` 42.82 करोड़ की मजदूरी का परिहार्य भुगतान हुआ।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि लगभग छह वर्ष बीत जाने के बावजूद एक बेहतर योजना होने पर भी 38 कार्यशालाओं में जीआईएस को नहीं अपनाया, जिसमें प्रोत्साहन का भुगतान अभिज्ञेय आउटपुट जैसे कि बढ़ी हुई उत्पादकता बाद में देखे गये खराब कार्य के लिए शास्ति के तत्व सहित द्वारा कार्य की गुणवत्ता के लिए लेखांकन के अलावा कार्यशालाओं में कोचों/वैगनों को रोक कर रखने के समय में कटौती को प्राप्त करने से जुड़ा है।

भारतीय रेल को इस प्रकार सीएलडब्ल्यू के तहत उच्च होते हुए जीआईएस के तहत कार्यशालाओं में वैगन में एमपीआर अंतर के लिए कारणों की जांच करने और ऐसी सभी कार्यशालाओं में जीआईएस के प्रारम्भ करने से पूर्व जहां आवश्यक हो योजना में सुधार करने की आवश्यकता है।

4.1.6.7 ओवरटाइम

कार्यशालाओं के संबंध में जिसमें सीएलडब्ल्यू प्रोत्साहन योजना की प्रोत्साहन बोनस योजना मौजूद है, वहां इस योजना के तहत शामिल किसी भी मजदूर को सामान्य स्थिति में ओवरटाइम के लिए भुगतान नहीं किया जायेगा। समूह प्रोत्साहन योजना के तहत, ओवरटाइम भत्ते के भुगतान के लिए कोई प्रावधान नहीं था।

तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि तीन क्षेत्रीय रेलवे में पांच कार्यशालाओं[86] में जिसका विवरण तालिका 4.12 में दिया गया है, 5462 कामगारों को प्रोत्साहन बोनस के साथ ` 14.12 करोड़ के ओवरटाइम का भुगतान किया गया था जैसा कि नीचे ब्यौरा दिया गया है:

तालिका 4.9				
क्षेत्र	**कार्यशाला**	**प्रदत्त प्रोत्साहन (रूपये)**	**प्रदत्त ओटी (रूपये)**	**स्टाफ की संख्या जिनको प्रोत्साहन के साथ ओटी प्रदत्त किया गया था**
पूरे	लिलुआ	3714546	10264430	1858
उरे	चारबाग	40239509	1282975	598
उरे	आलमबाग	300953838	9868117	2568
दरे	परेम्बूर (कार)	455417802	13880948	419
दरे	परेम्बूर (लोको)	98474178	105915838	19
कुल			**141212308**	**5462**

प्रोत्साहन के साथ ओवरटाइम का भुगतान कोडल प्रावधानों के उल्लंघन में था। भारतीय रेल को प्रोत्साहन शालाओं को ओवरटाइम भत्ते के भुगतान की नीति के अनुपालन को सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

[86] दरे-पेरम्बूर(कैरिएज) और पेरम्बूर (लोको), उरे-आलमबाग और चारबाग, पूरे-लिलुआ

4.1.7 निष्कर्ष

वहां पर कार्यशालाओं में श्रमबल की आवश्यकता के निर्धारण के लिए कोई एक समान और वैज्ञानिक पद्धति नहीं थी या तो इसे कार्यशालाओं की संस्थापित क्षमता से जोड़ते हुए या संस्थापित क्षमता के अनुसार कुल उत्पादन के लिए आवश्यकता समय द्वारा बेंचमार्किंग, सुधार के लिए एक यंत्र, कार्यशालाओं में अपनाया नहीं जा रहा था चूंकि इसे भारतीय रेल के अन्य गतिविधि केन्द्रों में किया गया था।

आउटसोर्सिंग भारतीय रेल की राइटसाइज़िंग नीति के संुसगत नहीं थी।

प्रोत्साहन के भुगतान द्वारा बचे हुए श्रम-घंटे और पीओएच की आवधिकता को बढ़ाने के कारण अधिशेष श्रमबल को पूर्ण रूप से उपयुक्त नहीं किया गया था जिसके परिणामस्वरूप श्रमबल की निष्क्रियता हुई। श्रम-घंटों की बुकिंग में अनियमितताएं इस तथ्य से प्रमाणित थी कि गेट उपस्थिति प्रणाली में हस्तचालित हस्तक्षेप दर्शाते हुए गेट उपस्थिति अभिलेखों के अनुसार वास्तविक रूप से उपयुक्त समय उपलब्ध श्रम-घंटों से अधिक था।

अधिकतर कार्यशालाओं ने निष्क्रिय समय को बुक नहीं किया जो कि रिकॉर्ड के अनियमित और अनुचित रखरखाव को दर्शाता है। सभी कार्यशालाओं ने समूह प्रोत्साहन योजना को न अपनाकर आरबी के निदेर्शो का कार्यान्वयन नहीं किया गया जो कि चल स्टॉक के लक्षित आउटपुट के प्रोत्साहन के भुगतान से जोड़ते हुए बेहतर उत्पादकता सुनिश्चित कर सकते थे।

4.1.8 सिफारिशे

- श्रमबल की आवश्यकता का निर्धारण करने के लिए सभी कार्यशालाओं में एक समान प्रतिमानें का अनुसरण किया जाना चाहिए। .
- यांत्रिक विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के वर्तमान प्रावधानों के अनुसार कार्यशालाओं को केवल मूल गतिविधियां दी जानी चाहिए।
- प्रभावी श्रमबल योजना और कार्यशालाओं की उत्पादकता में सुधार के लिए परिमेय बेंचमार्किंग प्रतिमान को निर्धारित और ईमानदारी से अनुसरण किया जा सकता है।

4.2 पूर्वोत्तर रेलवे (उपूरे): नये डीजल लोकोमोटिव के चालू न करने कारण इंजन अर्जन क्षमता की हानि

डीजल लोकोमोटिव को चालू करने में विलंब के परिणामस्वरूव ` 28.80 करोड़ के अर्जन की हानि हुई

रेलवे बोर्ड ने डीजल लोकोमोटिव वर्क्स (डीएलडब्लयू) से लोको के प्रेषण की तिथि और प्राप्ति की तिथि के साथ साथ उनके चालू करने की तिथि की सलाह के लिए अनुदेशों सहित डीएलडब्ल्यू, वाराणसी से अप्रैल 2014 में चार नए डब्ल्यूडीजी4/जी4डी लोको का आबंटन उत्तर पूर्व रेलवे इज्जतनगर को किया था। इन लोकों की कुल लागत प्रति लोको ` 14.70 करोड़ की दर पर ` 58.80 करोड़ थी।

रेल मंत्रालय (आरबी) ने भारतके नियंत्रक-महालेखापरीक्षक (रेलवे) 2001 की रिपोर्ट सं. 9 के अध्याय 4 के अपने पहले के उत्तर में डीएलडब्ल्यू से प्राप्त नये डीज़ल लोकोमोटिव पर संबंधित रेलवे द्वारा किए जाने वाली से पूर्व प्रवर्तन जांच के लिए 4 से 8 दिनों की संशोधित प्रवर्तन अवधि स्वीकार की थी।

इज्जतनगर डिवीजन के प्रचालन विभाग के अभिलेखों की समीक्षा के दौरान, यह देखा गया था कि अप्रैल 2014 से जुलाई 2014 तक की अवधि के दौरान इस डिवीज़न में चार नये डीज़ल लोकोमोटिव प्राप्त किए गए थे। पूर्व प्रवर्तन जांच के लिए निर्धारित की गई 4 से 8 दिनों की अवधि में नये लोको को चालू नहीं किया गया था। 258 दिनों से 345 दिनों तक की रेंज में विलंब के साथ इन डीजल लोकोमोटिव को चालू किया गया था। रेल प्रशासन ने परिणामी ` 9710/- प्रति घंटे की दर पर ` 28.80 करोड़ (29664 इंजन घंटो) की राशि सहित लोकोमोटिव अर्जन क्षमता की हानि वहन की और उनके देर से चालू होने के कारण इन लोकोमोटिव पर ` 58.80 करोड़ की पूंजी का अवरोधन हुआ।

मामले को उपूरे प्रशासन के साथ उठाया (जुलाई 2015) गया था। उत्तर में उन्होंने कहा (अक्तूबर 2015) कि बीजी लोकोज इज्जतनगर शेड़ में स्थित है जो उरे, पूमरे, उमरे और उपरे की निकटवर्ती क्षेत्रों में ट्रेनों की ढुलाई करते हैं। उरे और अन्य निकटवर्ती रेलवे के लिए रेलवे संरक्षा कमिश्नर (सीआरएस) की संसवीकृति उस समय पर उपलब्ध नहीं थी। एक बार यह स्पष्ट हो जाये कि सभी निकटवर्ती रेलवे के लिए सीआरएस संस्तुतियों की प्राप्ति पर ट्रैफिक द्वारा

लोकोज़ का उपयोग हो सकता है, तो चालू करने के लिए निर्धारित दिनों का अनुपालन किया जाए।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि सीआरएस संस्वीकृति प्राप्त करने में विलंब के लिए कारणों के बारे में यह मौन है। लोकोज को चालू करने के पूर्व सीआरएस संस्वीकृति को सुनिश्चित है।

मामला जनवरी 2016 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है(मई 2016)।

4.3 पश्चिम रेलवे (परे): अनुचित योजना और खराब समन्वयन के कारण ईएमयू बोगीयों की खरीद पर व्यर्थ व्यय।

परे प्रशासन और रेलवे बोर्ड के बीच समन्वय के अभाव के कारण ` 12.58 करोड़ की राशि का व्यर्थ हुआ।

डीसी से एसी ट्रैक्शन में अंतरण के लिए कार्य योजना के तहत रेलवे बोर्ड ने जून 2008 में पश्चिम रेलवे को अपने विद्यमान नौ कारों के 21 डीसी रेकों को सीमेन्स इलैक्ट्रिक्स के साथ उन्हें पुन: संयोजन द्वारा एसी चालित रेकों में बदलाव के निर्देश दिए थे। तदनुसार, रेलवे बोर्ड ने दरे और दपरे को इलैक्ट्रिकल बहुल इकाई (इएमयू) मोटर कोचों में वायु आस्थगन व्यवस्था के साथ परे को और ट्रेलर कोचों के लिए क्रमश: 80 टाइप-। बोगी और 50 उच्च कैरिंग क्षमता (एचसीसी) बोगियों के विनिर्माण के निर्देश दिए थे (05 अगस्त 2008) ।

तथापि, रेलवे बोर्ड ने फरवरी 2010 में, इसके जून 2008 में पहले के निर्णय को पलट दिया और भेल इलैक्ट्रिक्स के साथ बोगियों के पुन: संयोजन करने का निर्णय लिया, चूंकि सीमेन्स इलैक्ट्रिक्स ने कार्य को करने में अपनी अयोग्यता व्यक्त की थी। मार्च 2012 तक आरबी द्वारा 130 बोगियों की मात्रा के ऑर्डर के प्रति परे प्रशासन ने 194 बोगियां प्राप्त की थी। सीमेन्स इलैक्ट्रिक्स को पुन: संयोजन किए जाने वाली ईएमयू बोगियों की आपूर्ति के आदेश न तो रेलवे बोर्ड द्वारा रद्द किए गए और न हो परे प्रशासन द्वारा आरबी को ऑर्डर रद्द करने की सलाह दी गई थी। विनिर्माण आदेश के रद्द न करने के कारण ` 12.58 करोड़ की लागत की 194 बोगियां प्राप्त हुई और महालक्ष्मी कार्यशाला (मार्च 2012) में अनुपयुक्त पड़ी रही।

जब 2016 में जनवरी में मामला रेलवे बोर्ड के साथ उठाया गया तो उन्होनें फरवरी (2016) में कहा कि व्यापार से महालक्ष्मी कार्यशाला द्वार प्राप्त 30 बोगियां प्रयुक्त की गई है। कार्यों के पुन: संयोजन के लिए रेलवे बोर्ड के ऑर्डर के प्रति दरे और दपरे से 164 बोगियां प्राप्त हुई थी। 164 बोगियों में से, 28 बोगियां पहले से ही उपप्रयोग में लाई गई थी और पुन: संयोजित ईएमयू कोचों में वायु आस्थगन प्रणाली के साथ 86 बोगियां उपयोग किए जाने हेतु प्रस्तावित की गई है। आगे, नये ईएमयू कोचों के विनिर्माण में उनके उपयोग करने के लिए शेष 50 बोगियों को प्रस्तावित किया गया है। यदि आवश्यक हो, अन्य क्षेत्रीय रेलवे को भी ईएमयू रेकों में उनके उपयोग के लिए इन बोगियों को एकात्रित करने के लिए आग्रह किया गया है। प्रस्तुत किया गया उत्तर स्वीकार्य नहीं है। हालॉकि निष्क्रिय बोगियों (194 में से 58) का आंशिक रूप से उपयोग किया गया है, तथ्य यह रहता है कि पुन: संयोजन की सम्पूर्ण प्रक्रिया के परिणामस्वरूप बोगियां निष्क्रिय हो गई और पूंजी का परिणामी अवरोधन हुआ जिसने और अनुचित योजना और खराब समन्वय को दर्शाया। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि पिछले 5-6 वर्षो से रेल मंत्रालय निष्क्रिय बोगियों की समस्या का उचित समाधान पाने में समर्थ नहीं है, इसलिए निकट भविष्य में उनके उचित उपयोग की सभावना दूरस्थ प्रतीत होती है।

इस प्रकार, ईएमयू बोगियों की आपूर्ति के लिए कि निर्माण ऑर्डर रद्द करने में रेलवे बोर्ड की असफलता के परिणामस्वरूप `12.58 करोड़ की राशि का व्यर्थ व्यय हुआ जिसके लिए जिम्मेदारी को निश्चित करने की आवश्यकता है।

4.4 दक्षिण रेलवे (दरे): उच्च क्षमता बोगियों के विनिर्माण में अनुत्पादक निवेश

उच्च वाहन क्षमता प्रकार की बोगियों के लिए मांग के अनुचित निर्धारण के कारण ` 10.50 करोड़ का अनुत्पादक निवेश हुआ चूंकि निवेश की गई राशि 15 से 58 महीनों तक की अवधि तक अवरूद्ध रहीं।

2008-09, 2009-10 और 2010-11 के अनुमोदित रोलिंग स्टॉक कार्यक्रम पर आधारित रेलवे बोर्ड ने 254 उच्च वाहन क्षमता (एचसीसी) बोगियों (2008-09 के लिए 74, 2009-10 के लिए 100 और 2010-11 के लिए 80) के विनिर्माण के लिए लोको कार्यशाला/पेरम्बूर (एलडब्ल्यू/पीईआर) पर ऑर्डर (क्रमश: मई 2008, अगस्त 2009 और जून 2010) दिया था। एचसीसी बोगियों को इलैक्ट्रिक बहुल इकाई (ईएमयू) में पुन: संयोजित किया जाना था। एचसीसी बोगियां वर्तमान

एचसीसी ट्रेलर कोचों के लिए उपयुक्त हैं और निम्न मे अंतर के कारण परंम्परागत ट्रेलर कोचों में पुन: संयोजन के लिए उपयुक्त नहीं थीं।

- सेन्टर पीवट का प्रकार;
- धुरी संदर्शिका दूरी;
- वज़न उठाने की क्षमता;

एलडब्ल्यू/पीईआर के अभिलेखों से निम्नलिखित का पता चला:

- 2008-09 और 2009-10 के लिए 174 बोगियों की कुल ऑर्डर की गई मात्रा में से कार्यशाला ने 132 एचसीसी बोगियों का विनिर्माण (दिसम्बर 2011 से जुलाई 2014) किया था। इन 174 में से, ईएमयू कोचों में फिटिंग के लिए 94 बोगियां ताम्बरम और दरे के अवादि ईएमयू शेड में थीं।
- 132 विनिर्मित बोगियों में से, 45 बोगियों की अवादि और दरे की ताम्बरम ईएमयू शेडों को आपूर्ति की गई थी, जबकि 57 बोगियों का प्रेषण अन्य तीन रेलवे (पूरे-36 का कांचरापरा डिपो, मरे-18 का मांटुगा डिपो और दमरे-3 की मूलाली डिपो) को किया गया था।
- शेष 30 बोगियों में से, दो बोगियों को पुन: संयोजन के लिए मोटर कोचों में रूपांतरित किया गया था और दरे की अवादि शेड को प्रेषित किया गया था। अन्य छह बोगियॉ दमरे की मूलाली शेड को भेजी गई थी और 22 बोगियॉ एलडब्ल्यू/पीईआरमें (अक्तूबर 2015) निष्क्रिय पड़ी हुई थी चूंकि ताम्बरम और दरे के अवादी ईएमयू शेड के लिए इन कोचों की कोई आवश्यकता नहीं थी।
- पूरे को आपूरित की गई इन 36 बोगियों में से, खराब बोगी ढांचे के प्रतिस्थापन द्वारा केवल नौ बोगी में ढांचों का उपयोग किया गया था और शेष 27 कैरिएज कॉम्प्लेक्स में अनुपयुक्त पड़ी रहीं।
- दरे को आपूरित 18 बोगी में से छह बोगियों का उपयोग किया गया था और शेष 12 बोगियां निष्क्रिय पड़ी हुई थी। दमरे को आपूरित सभी तीन बोगियों का उपयोग किया गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा (मई 2014) कि दरे के ताम्बरम और अवादि ईएमयू द्वारा प्राप्त हुई 45 बोगियां ईएमयू कोचों में पुन: संयोजित नहीं की जा सकी चूंकि इन शेडो को परंपरागत प्रकार के ट्रेलर कोचों की बोगियों की आवश्यकता थी और एचसीसी प्रकार के ईएमयू कोचों की आवश्यक्ता नहीं थी।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि एससीसी बोगियों की आपूर्ति के लिए मरे और पूरे द्वारा कोई मॉग नही की गई थी। दरे प्रशासन के अभिलेखों (मुख्य कार्यशाला

अभियन्ता/दरे) ने आगे उजागर किया (जुलाई 2014) कि एलडब्ल्यू/पीईआर के पास रेलवे का कोई ब्यौरा नहीं था जिसने रेलवे बोर्ड को मॉग अग्रेषित की थी और दरे के इलैक्ट्रिकल विभाग को भी एचसीसी बोगियों की उनके द्वारा मॉग की जानकारी नहीं थी।

उपरोक्त से, यह विदित होता है कि बिना उचित आवश्यकता के निर्धारण और मांग के एचसीसी प्रकार की बोगियों के निर्माण के लिए रेलवे बोर्ड ने एलडब्ल्यू/ पीईआर को आदेश दिया था। वैसे तो रेलवे की (अक्तूबर2015) बिना किसी अभिलाभ के 16 महीनों से 58 महीनों की अवधि के बीच में ` 7.27 करोड़ की कुल लागत पर एलडब्ल्यू/पीईआर द्वारा विनिर्मित 106 एचसीसी बोगियां दरे प्रशासन के पास निष्क्रिय पड़ी रही।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा (जुलाई 2014) कि 80 एचसीसी बोगियों के विनिर्माण के लिए चल स्टॉक कार्यक्रम 2010-11 के प्रति एलडब्ल्यू/पीईआर ने इन बोगियों का विनिर्माण का कार्य शुरू नही किया क्योंकि एचसीसी बोगियों की कोई मांग नहीं थीं। तथापि यह कहा गया कि जनवरी 2011 और अगस्त 2014 के बीच खरीदी गई 122 बोगियों (2010-11 के लिए 80 और 2009-10 के लिए 42) के लिए ` 3.23 करोड़ के मूल्य की सामग्री 15 महीनो से 58 महीनों (अक्तूबर 2015 तक) की अवधि के लिए शॉप फ्लोर पर निष्क्रिय पड़ी हुई थी। यह भी देखा गया कि यद्यपि आगे सलाह लेने हेतु जुलाई और अगस्त 2014 में मामले को रेलवे बोर्ड के साथ उठाया गया फिर भी रेलवे बोर्ड से कोई निर्देश प्राप्त नही हुए।

दिसम्बर 2014 में मामले को दरे प्रशासन के पास भेजे जाने पर, उन्होंने पुष्टि की (मार्च 2015)कि बोगियां अब भी निष्क्रिय पड़ी थी और इस संबंध में रेलवे बोर्ड के आगे निदेश की प्रतीक्षा कर रहे है। उन्होंने आगे यह भी कहा कि सभी विनिर्मित एचसीसी बोगियों की आईसीएफ/पेरम्बूर को आपूर्ति की जायेगी। यह भी कहा गया कि सामग्री का एक भाग का ईएमयू टीसी बोगियों के विनिर्माण के लिए उपयोग किया जायेगा जिसके लिए चेन्नई कार्यशाला से आर्डर प्राप्त हुआ है।

स्वयं दरे प्रशासन का उत्तर सिद्ध करता है कि विनिर्मित एचसीसी बोगियॉ और सामग्री अब भी निष्क्रिय पड़ी है। आगे निष्क्रिय पड़ी हुई ` 7.27 करोड़ के मूल्य की एचसीसी बोगियां और `3.23 करोड़ के मूल्य की सामग्री की उपयोगिता के लिए दरे प्रशासन के पास एक ठोस योजना नहीं थी।

इस प्रकार एचसीसी प्रकार की बोगियों के लिए मांग के अनुचित निर्धारण के कारण ` 10.50 करोड़ (`7.27 करोड़ + ` 3.23 करोड़) का अनुत्पादक निवेश

हुआ और निवेश की गई राशि 15 महीनों से 58 महीनों (अक्तूबर 2015) के बीच की अवधि तक अवरूद्ध रहीं।

मामला जनवरी 2016 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है(मई 2016)।

4.5 पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे) : इलैक्ट्रिक लोको फैक्ट्री की स्थापना पर निष्फल व्यय

प्रस्तावित ग्रीन फील्ड इलैक्ट्रिक लोको फैक्ट्री (जीईएलएफ) एक विशेष रेलवे परियोजना, भूमि अधिग्रहण के कुप्रबंधन के मद्देनजर हटाने में असफल होने के परिणामस्वरूप निष्क्रिय स्थापना व्यय (` 10.45 करोड़) हुआ।

रेल मंत्रालय (आरएम) ने ग्रीन फील्ड इलैक्ट्रिक लोको फैक्ट्री (जीईएलएफ) के गठन के लिए वार्षिक कार्य कार्यक्रम 2007-08 द्वारा ` 1293.57 करोड़ की लागत पर एक बजट प्रस्ताव दिया (फरवरी2007)। रेलवे बोर्ड ने इच्छा व्यक्त की (मई 2007) कि दो वर्षों की समय-सीमा में जीईएलएफ का गठन किया और फैक्ट्री की स्थापना के लिए क्रैक दल के सृजन की परिकलपना की और अक्तूबर 2007 तक भूमि अधिग्रहण को पूरा किया। रेलवे ने अपनी गजट अधिसूचना (फरवरी 2008), में परियोजना को 'विशेष रेलवे परियोजना' के रूप में घोषित किया।

लेखापरीक्षा ने फैक्टरी स्थापित करने के लिए भूमि अधिग्रहण के संबंध में अभिलेखों की समीक्षा की और देखाकि 'एक विशेष रेलवे परियोजना के लिए भूमि अधिग्रहण' के संबंध में रेलवे संशोधन अधिनियम, 2008 की धारा 20ई के तहत अक्तूबर 2008 और अप्रैल 2011 के बीच 1116.66 एकड़ के अधिग्रहण के लिए गजट अधिसूचना प्रकाशित की गई थी। तथापि, परियोजना की संस्वीकृति के सात वर्ष से अधिक बीत जाने के बाद भी भूमि का अधिग्रहण अपूर्ण है।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि 1116.66 एकड़ कुल भूमि में से, 2014-15 तक केवल 157.49 एकड़ भूमि के लिए रेलवे ने भूमि खोने वालो को ` 7.23 करोड़ (भूमि लागत का 80 प्रतिशत) मुआवजे का भुगतान किया था। भूमिहीनों को भुगतान के लिए शेष राशि (20 प्रतिशत) वित्त विंग (अगस्त 2015) की विवीक्षा के अधीन है। इसमें से 141.32 एकड़ भूमि का आधिपत्य प्राप्त करना अब भी प्रगतिशील है। भूमि के अधिग्रहण की धीमी प्रगतिके कारण रेलवे चार दीवारी खडी़ करने, भूमि का समतलन और राज्य विद्युत बोर्ड संचारण टावर का अंतरण जैसी मूलभूत गतिविधियां भी प्रारंभ करने में असमर्थ था।

भूमि अधिग्रहण कार्य की खराब प्रगति के कारणो का लेखापरीक्षा ने विश्लेषण किया और निम्नलिखित देखा गया:

- रेलवे सशोधन अधिनियम, 2008 के खण्ड 7(क) के अनुसार अधिसूचना द्वारा केन्द्र सरकार द्वारा प्राधिकृत कोई भी व्यक्ति भूमि के अधिग्रहण के उद्देश्य के लिए सक्षम प्राधिकारी (सीए) के रूप में कार्य कर सकता है । निष्पादन के लिए सीए के कार्यो का अनुरक्षण, प्रबंधन और पूर्वकथित परियोजना के प्रचालन के निष्पादन के लिए उप मुख्य अभियन्ता/निर्माण को ईसीआर प्रशासन ने नामांकित (फरवरी 2008) किया है। यद्यपि 967.5 एकड़ भूमि के लिए अधिग्रहण की अधिसूचना अक्तूबर 2008 में की गई थी, 143.18 एकड़ भूमि के अधिग्रहण के लिए मुआवजे का भुगतान ईसीआर सितम्बर 2011 तक कर सका।
- महाप्रबंधक/पूमरे ने स्वीकार किया (सितम्बर 2011) कि भूमि अधिग्रहण की प्रगति और भूमिमालिकों को मुआवजे का भुगतान धीमा था क्योंकि रेलवे अधिकारी (सक्षम प्राधिकारी के रूप में नामांकित) भूमि अधिग्रहण की पद्धति से सुपरिचित नही थे और भूमि अधिग्रहण के लिए सक्षम प्राधिकारी के रूप में उपयुक्त कार्यालय के नामांकन हेतु डीएम/माधेपुरा से अनुरोध किया। इसके बाद भूमि अधिग्रहण के लिए सीए के कार्य के निष्पादन के लिए डीएलएओ/माधेपुरा को नामांकित (अक्तूबर 2011) किया गया था।
- अभिलेखों से पुन: पता चला कि डीएलएओ/माधेपुरा पहले के सक्षम प्राधिकारी (ईसीआरके उप मुख्य अभियन्ता) के द्वारा विभिन्न भूमिमालिकों को प्रदत्त प्लॉट वार मुआवजे का सत्यापन प्रारम्भ किया और अब तक (जून 2015)16.15 एकड़ के भूमिमालिको को केवल ` 0.71 करोड़ का मुआवजा दिया गया था।
- सीए के रूप में कार्य के निष्पादन के दौरान उप सी ई/निर्माण, ईसीआर प्रशासन (एफए एंड सीएओ) ने भूमि मालिको को भुगतान के लिए सक्षम प्राधिकारी के (उप मुख्य अभियन्ता) को ` 43.87 करोड़ की राशि जमा की (नवम्बर 2008)। तथापि, रेलवे बोर्ड ने गलती में सुधार किया(अप्रैल 2009) चूंकि सक्षम प्राधिकारी के नाम पर चालू खाता खोलना वर्तमान सरकारी नियमों के अनुसार नहीं था और एफए एडं सीएओ/ईसीआर के पक्ष में अव्ययित राशि का जमा कराने के ईसीआर को निर्देश दिए। तदनुसार, ` 41.08 करोड़ (अव्ययित राशि) को दिसम्बर 2009 में ऐसे खाता शीर्ष में जमा कराया गया। यह भी देखा गया था कि, सतर्कता (रेलवे बोर्ड) द्वारा

आपत्ति भी उठाई गई (अगस्त 2009) थी और सक्षम प्राधिकारी के पक्ष में चालू खाते को खोलने और प्रचालन के संबंध में पृष्ठभूमि और उद्देश्य का पता लगाने के लिए जांच की गई थी।

उपरोक्त से यह निष्कर्ष निकलता है कि सक्षम प्राधिकारी के रूप में उप सीई को नियुक्त करने का ईसीआर प्रशासन का निर्णय जो अपने कार्यों को पूर्ण नहीं कर सके और आगे भूमि अधिग्रहण के मामले को जटिल बनाते हुए उप सीई के खाते में राशि को जमा नहीं करा सके के परिणामस्वरूप परियोजना का विलम्बित कार्यान्वयन हुआ।

इसी दौरान, पूमरे प्रशासन ने स्थापना और जीईएलएफ पर अन्य व्यय की ओर ` 10.45 करोड़ (मार्च 2015 तक) का व्यय किया। यह व्यय पूर्णत: निष्फल है क्योंकि सात वर्ष बीत जाने के बाद यह परियोजना अब भी शुरू नहीं हुई है और इसीआर प्रशासन एक भी एकड़ भूमि को अधिग्रहित नहीं कर पायी है, जिससे परियोजना विलंबित हो गयी है।

इस प्रकार जैसा कि ऊपर ब्यौरा दिया गया है भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया में खराबी/गड़बड़ के कारण सात वर्षो के बाद भी विशेष रेलवे परियोजना को रोकने में असफल रहे हालांकि कल्पित समय सीमा दो वर्षो की थी। जीईएलएफ पर किया गया ` 10.45 करोड़ का व्यय पूर्ण रूप से निष्फल साबित हुआ है।

मामला जनवरी 2016 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है(मई 2016)।

4.6 इन्टीग्रल कोच फैक्टरी: स्क्रैप की खरीद से उत्पादशुल्क की वसूली न होना

कोचो के विनिर्माण से उत्पन्न स्क्रैप की बिक्री पर सीमाशुल्क के उदग्रहण के लिए आईसीएफ द्वारा क्रेन्द्रीय उत्पादशुल्क अधिसूचना की गलत व्याख्या और प्रयोज्यता के कारण आईसीएफ पर ` 5.45 करोड़ का अतिरिक्त भार पड़ा जिसे उत्पादशुल्क विभाग को अपनी निधि द्वारा भुगतान करना पड़ा था।

कोचों के विनिर्माण की प्रक्रिया के दौरान इन्ट्रीग्रल कोच फैक्टरी (आईसीएफ) कटिंग, फोरजिंग और ग्राइंडिग के कारण एलुमिनियम अपशिष्ट अवशेष लोहा, स्टील स्क्रैप का उत्पादन करता है।

दिनांक 16 मार्च 1995 के केन्द्रीय उत्पादशुल्क (सीई) अधिसूचना (संख्या 62/1995) के अनुसार, भारतीय रेलवे के एक फैक्ट्री में 'छूट प्राप्त माल' के निर्माण से उत्पन्न अपशिष्ट और स्क्रैप उत्पादशुल्क के भुगतान से मुक्त है।

आईसीएफ द्वारा निर्मित कोच केन्द्रीय उत्पादशुल्क टैरिफ शीर्ष (सीईटीएच) - 8601 से 8606 तक और 1 मार्च 2011 की सीई अधिसूचना (संख्या 1/2011)जिसमें जैसा कि मार्च 2011 से आगे एक प्रतिशत यथामूल्य की दर पर संगणित राशि से अधिक है, सीईटीएच - 8601 से 8606 तक के तहत आने वाले उत्पाद शुल्क योग्य माल को छूट दी गई है वैसे तो, आईसीएफ द्वारा विनिर्मित कोच रियायती उत्पादशुल्क के अधीन है और 'छूट प्राप्त माल' के तहत नही आते। इस प्रकार विनिर्माण प्रक्रिया के दौरान उत्पन्न स्क्रैप सीईटीएच - 7204 के अनुसार उत्पाद शुल्क के अधीन है जहां यह अनुबंध किया गया है कि लोहा स्टील का अपशिष्ट और स्क्रैप उत्पादशुल्क के उदग्रहण के करने के अधीन है।

तथापि, आईसीएफ में स्क्रैप की बिक्री के अभिलेखों से यह पता चला कि आईसीएफ ने 30 मई 2012 से बेचे गए स्क्रैप के खरीदारों से उत्पादशुल्क एकत्रित नहीं किया था। आईसीएफ ने सीई अधिसूचना(संख्या 62/95) की गलत ढंग से व्याख्या की और कोचों के विनिर्माण से उत्पन्न स्क्रैप को 'छूट प्राप्त माल' के रूप में माना और ऐसे स्क्रैप की बिक्री पर उत्पादशुल्क के संग्रहण को सुनिश्चित किया।

अभिलेखों से आगे पता चला कि दिसम्बर 2013 आईसीएफ पर केन्द्रीय उत्पादशुल्क दल के दौरे के दौरान इस कमी को इंगित किया गया था और 30 मई 2012 से बेचे गए स्क्रैप पर उत्पादशुल्क के भुगतान पर मांग जारी की थी। तदनुसार, चूंकि आईसीएफ ने बेचे गए स्क्रैप के खरीदारों से उत्पादशुल्क एकत्रित नहीं किया था इसलिए 30 मई 2012 से 28 फरवरी 2014 तक की अवधिके दौरान बेचे गए स्क्रैप के लिए इसकी अपनी निधि से ` 5.45 करोड़ रूपये का भुगतान करना पड़ा था। तदनंतर, आईसीएफ मार्च 2014 से स्क्रैप के खरीदारों से उत्पादशुल्क संग्रहित कर रहा है।

इस प्रकार, आईसीएफ द्वारा सीई अधिसूचना गलत व्याख्या के कारण उत्पादशुल्क के उदग्रहण के लिए उपयुक्त खण्ड मई 2012 से फरवरी 2014 की अवधि के दौरान स्क्रैप की बिक्री के लिए निविदा में शामिल नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप आईसीएफ पर `5.45 करोड़ का अतिरिक्त भार पड़ा जिसका भुगतान इसकी अपनी निधि से उत्पादशुल्क विभाग किया गया था।

आईसीएफ प्रशासन को मामला संदर्भित किए जाने पर उन्होंने कहा (जनवरी 2016) कि:

- सीई अधिसूचना संख्या 27/2011 (मार्च 2011) के अनुसार, माल के विनिर्माण के दौरान उत्पन्न अपव्यय, छीलन और स्क्रैप जिसके संबंध में सीई

अधिसूचना (संख्या1/2011) के तहत उठाई गई छूट का लाभ उस पर लगाए गए सम्पूर्ण शुल्क से मुक्त है। तथापि, आगे शास्ति ब्याज से बचने के लिए, आईसीएफ द्वारा `5.45 करोड़ की राशि का भुगतान किया गया था, हालॉकि केन्द्रीय उत्पाद शुल्क दल का तर्क आईसीएफ को स्वीकार्य नहीं था।

- आईसीएफ ने अप्रैल 2014 से सेनवेट क्रेडिट का लाभ उठाना प्रारंभ किया और इस प्रकार आईसीएफ द्वारा बेचे गए स्क्रैप के मूल्य पर उत्पादशुल्क लगा। इसलिए, अप्रैल 2014 से स्क्रैप के खरीददारों से उत्पाद शुल्क का एकत्रीकरण सही है।

इस तथ्य को देखते हुए उपरोक्त उत्तर स्वीकृत नहीं किया जा सकता कि

- सीई अधिसूचना संख्या 27/2011 (मार्च 2011) माल के उत्पादन के दौरान अपव्यय, छीलन और स्क्रैप जिसके संबंध में अधिसूचना 1/2011 के तहत 'छूट' का लाभ उठाया गया है। यह अधिसूचना आगे कहती है कि यह उस फैक्ट्री से निकासित अपव्यय, छीलन और स्क्रैप पर लागू नहीं होता जिसमें कोई भी उत्पादशुल्क योग्य माल, अन्य माल जिसके संबंध में, पूर्व कथित अधिसूचना के तहत छूट का लाभ उठाया गया है, भी विनिर्मित किए गए है। चूँकि वहॉ पर आईसीएफ द्वारा विनिर्मित अन्य माल है, अधिसूचना सं. 27/2011 लागू नहीं होगी।
- दिनांक 1 मार्च 2011 की सीई अधिसूचना संख्या 1/2011 और 2/2011 के अनुसार कोच निर्माण गतिविधि की क्रमश: यदि सेनवेट का लाभ उठाया गया है तो निवल एक प्रतिशत के उत्पाद शुल्क और यदि सेनवेट का लाभ नहीं उठाया गया है तो पांच प्रतिशत के उत्पाद शुल्क का उल्लेख किया गया था। वैसे तो स्क्रैप पर सीमाशुल्क के एकत्रीकरण को सेनवेट क्रेडिट का लाभ उठाने के लिए प्रारंभ करने की तिथि से जोड़ना ठीक नहीं है।

मार्च 2014 से बेचे गए स्क्रैप पर उत्पादशुल्क एकत्र करने का निर्णय आईसीएफ ने देर से लिया था हालॉकि कोचों पर उत्पादशुल्क का भुगतान वर्ष 2011 से प्रारंभ हो गया था। इस प्रकार, आईसीएफ द्वारा उत्पादशुल्क अधिसूचना की गलत व्याख्या के कारण `5.45 करोड़ का रेलवे पर अतिरिक्त भार पड़ा था।

मामला जनवरी 2016 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2016)।

अध्याय 5 – इंजीनियरिंग- ओपन लाइन तथा निर्माण

नई लाइनो, गैज परिवर्तन, दोहरीकरण तथा अन्य विस्तारणो के निर्माण के अतिरिक्त ट्रैको, ब्रिजों, बिल्डिंगो, सड़कों, जल आपूर्ति जैसी भारतीय रेल की सभी अचल परिसम्पत्तियों के अनुरक्षण तथा विकास कार्यो के लिए भारतीय रेल का इंजीनियरिंग विभाग उत्तरदायी है। इंजीनियरिंग विभाग के प्रमुख नीति निर्णय रेलवे बोर्ड द्वारा उस इंजीनियरिंग सदस्य के पर्यवेक्षण के तहत लिए जाते है जिसकी सहायता अतिरिक्त सदस्य (सिविल इंजीनियरिंग) तथा अतिरिक्त सदस्य (निर्माणकारी) तथा सलाहकार (भूमि एंव सुविधाएं) द्वारा की जाती है।

क्षेत्रीय स्तर पर, इंजीनियरिंग विभाग की अध्यक्षता संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधक के आधीन प्रधान मुख्य इंजीनियर (पीसीई) द्वारा की जाती है। पीसीई की सहायता ट्रैक, ब्रिज, प्लानिंग, ट्रैक मशीन, सामान्य मामलो आदि के लिए विभिन्न मुख्य इंजीनियरों द्वारा की जाती है। इसके अलावा, प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे में एक प्रमुख प्रशासनिक अधिकारी, निर्माण द्वारा अध्यक्षित एक निर्माण संगठन है जो संबंधित क्षेत्र के अन्दर सर्वेक्षण कार्यों सहित प्रमुख निमाण कार्यों के लिए उत्तरदायी है तथा उसकी सहायता विभिन्न प्रमुख इंजीनियर (निर्माणकारी) द्वारा की जाती है।

वर्ष 2014-15 के दौरान सिविल इंजीनियरिंग विभाग का कुल व्यय ` 17,738.11 करोड़ था। वर्ष के दौरान वाउचरो तथा निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा, लेखापरीक्षा द्वारा रेलवे के निर्माण संगठन सहित इंजीनियरिंग विभाग के 1480 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया।

इस प्रतिवेदन में दो समीक्षाएं अर्थात 'भारतीय रेल में मानवरहित लेवल क्रॉसिंग को हटाना' तथा 'भारतीय रेल में स्टोन बैलस्ट की खरीद तथा उपयोग' सम्मिलित है। इन समीक्षाओं ने प्रभावी तथा मितव्ययी तरीके से मानवरहित लेवल क्रॉसिंग को हटाने तथा रेलवे द्वारा स्टोन बैलस्ट की आवश्यकता, खरीद तथा उपयोग के निर्धारण में रेलवे द्वारा किए गए प्रयासो/कार्रवाई पर ध्यान केन्द्रित किया।

इसके अलावा, इस प्रतिवेदन में 12 पृथक पैराग्राफ यथा डीजल मल्टीपल यूनिट कारखाने के निर्माण में खराब योजना, साइडिंग सुविधा चालू करने मे विलम्ब, उचित स्पष्टीकरण के बिना यातायात सुविधा कार्यों का कार्यान्वयन , वाणिज्यिक प्लॉट/दुकान के अधिभोक्ता से लाइसेंस फीस की उगाही न होना आदि सम्मिलित है।

5.1 भारतीय रेल में मानवरहित लेवल क्रॉसिंग को हटाना

5.1.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल (आईआर) व्यवस्था सीमित लाइन क्षमता, अधिक यात्री तथा ट्रैको पर माल परिवहन के संदर्भ में विशेषता में अद्‌वितीय तथा विशिष्ट है। भारतीय रेल पर परिचालित विभिन्न व्यवस्थाएं जटिल है तथा विशिष्ट रूप से परस्पर निर्भर है। जैसा कि सम्पूर्ण व्यवस्था को सुरक्षित तथा विश्वसनीय व्यवस्था बनाने के लिए भारतीय रेल हेतु यह एक बडी चुनौती है।

सड़क यातायात रेलवे ट्रैक को या तो 'ग्रेड सेपरेटिड क्रॉसिंग'[87] पर या ''लेवल क्रॉसिंग''[88] पर पार करता है। लेवल क्रॉसिंग (एलसीज) व्यवस्था का एक महत्वपूर्ण भाग बनाती है। इसे विशिष्ट नियमो तथा शर्तों द्‌वारा शासित विनियामक तरीके में यातायात को सुप्रवाह चलाने की सुविधा के लिए बनाया जाता है। हालांकि, एलसीज ने भी सुरक्षित तथा विश्वसनीय ट्रेन सेवाओं के परिचालन में एक प्रमुख चुनौती प्रस्तुत की। फरवरी 2015 में संसद में प्रस्तुत व्हाइट पेपर से पता चला कि रेलवे में अधिकतम अपमृत्यु (70 प्रतिशत) मानवरहित लेवल क्रॉसिंग (यूएमएलसीज) परक्रामण करते समय मोटर वाहन अधिनियम में वर्णित चेतावनियों का पालन न करने में सड़क वाहन उपयोगकर्त्ताओं की लापरवाही के कारण दुर्घटनाओं के कारण हुई। इस प्रकार, जीवन हानि के परिणाम सहित दुर्घाटनाओं के लिए एलसीज मर्मस्थल है। रेलवे सड़को पर पुल (आरओबीज) तथा सीमित ऊंचाई के भूमिगत मार्ग (एलएचएस) का निर्माण करके तथा अन्य वर्णित प्रक्रियाओं[89] के माध्यम से यूएमएलसी को हटा रहा है।

1 अप्रैल 2014 तक, 11,563 यूएमएलसीज को हटाना अभी भी अपेक्षित है। भारतीय रेल को आरओबी, एलएचएस के निर्माण तथा सभी शेष यूएमएलसीज को हटाने के सभी चालू कार्यों को पूरा करने के लिए ₹ 39,001 करोड़ की आवश्यकता थी। 1 अप्रैल 2015 तक स्थिति में कोई महत्वपूर्ण परिवर्तन नहीं

---

[87] विभिन्न स्तरो पर सड़क तथा रेल

[88] एक ही स्तर पर सड़क तथा रेल का इन्टरसेक्शन

[89] जैसाकि यूएमएलसी का समापन यदि टीवीयू 500 से कम हो, यूएमएलसी की मानवीकृतता यदि टीवीयू 3000 से अधिक हो या यदि टीवीयू 2500 से अधिक हो एवं सड़क उपयोगकर्ता को यूएमएलसी की सदृश्यता 800 एम से कम हो, निकटवर्ती एलसी या भूमिगत मार्ग आदि का सड़क मोड के निमार्ण के माध्यम से समापन।

था क्योंकि भारतीय रेल के पास 29447 एलसी थे जिसमें से 19059 (64.72 प्रतिशत) मानव सहित थे तथा 10,388 (35.28 प्रतिशत) मानवरहित थे। भारतीय रेल यूएमएलसी को हटाने के माध्यम से रेलवे नेटवर्क में सुरक्षा को सुधारने के लिए लक्षित थी।

5.1.2 पृष्ठभूमि

कॉरपोरेट सुरक्षा योजना (सीएसपी-अगस्त 2003) ने एलसी गेटो में दुर्घटनाओं की बढती प्रवृति को रोकने की आवश्यकता पर जोर दिया। यूएमएलसी में दुर्घटनाओं में अपमृत्यु की अधिक प्रतिशतता पर ध्यान देकर सीएसपी ने स्टोप बोर्ड व्हीसल बोर्ड, सड़क चेतावनी बोर्ड, स्पीड ब्रेकर/रम्बल स्ट्रिप के संशोधित डिजाइन के प्रावधान, आरयूबी के निर्माण द्वारा यूएमएलसी को बन्द करने आदि के माध्यम से उनकी जांच करने के लिए कार्यवाही प्रस्तावित की।

रेलवे के विजन 2020 विवरण (दिसम्बर 2009) ने अवलोकन किया कि रेलवे दुर्घटनाओं में लगभग 70 प्रतिशत अपमृत्यु यूएमएलसी में हुई । विजन 2020 ने परिकल्पित किया कि यूएमएलसी को शीघ्र मानवीकृत या सुरक्षित किया जाएगा अथवा पांच वर्षीय समय (2010-15) में भूमिगत मार्ग/सड़को पर पुल (आरओबी) पुलो के नीचे सड़क (आरयूबीज) से स्थानांतरित किया जाएगा। विजन 2020 विवरण के आधार पर, रेलवे बोर्ड ने सभी यूएमएलसी को हटाने के लिए पंचवर्षीय मास्टर प्लान बनाने के लिए एक प्रयास करने हेतु क्षेत्रीय रेलवे (जेडआर) को निर्देश जारी किए (मई 2010)। मार्च 2011 तक, एक पंच वर्षीय कार्य योजना स्थापित की गई थी।

इसके अलावा, श्री अनिल ककोदकर द्वारा अध्यक्षित उच्च स्तरीय सुरक्षा समीक्षा समिति (एचएलएसआरसी) ने अन्य बातो के साथ-साथ पांच वर्षो की अवधि में सभी यूएमएलसी को हटाने के अतिरिक्त किसी भी परिस्थिति के तहत नई लेवल क्रॉसिंग का आरम्भ न करने की सिफारिश की (फरवरी 2012)।

पांच वर्षो की अवधि में सभी यूएमएलसी को हटाने या सुरक्षित करने के रेलवे के उद्देश्य की पृष्ठभूमि, लेखापरीक्षा ने भारतीय रेल द्वारा यूएमएलसी को हटाने के इसके उद्देश्य को प्राप्त करने में की गई प्रगति की समीक्षा की। ''सुरक्षा कार्यो- लेवल क्रॉसिंग, पुलो पर सड़क तथा पुलो के नीचे सड़क'' से संबंधित 2011-12 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 32 (रेलवे) के पैराग्राफ 3.3 में, मुख्य रूप से निपटान किए यूएमएलसी से संबधित मामले निम्नलिखित थे (i) यूएमएलसी को हटाने के लिए लक्ष्य की प्राप्ति में कमी, (ii) राजधानी/शताब्दी

मार्ग तथा ए, बी मार्गों जैसे अन्य महत्वपूर्ण मार्गों में अधिक यूएमएलसी संख्या की मौजूदगी तथा (iii) यूएमएलसी में सुरक्षा सुधार कार्य।

रेलवे बोर्ड द्वार प्रस्तुत उक्त प्रतिवेदन से संबंधित ड्राफ्ट एटीएन में, यह कहा गया था (मार्च 2015) कि भारतीय रेल एक समयबद्ध तरीके से ब्रॉड गैज पर सभी यूएमएलसी को हटाने के लिए प्रयास करेगा। राजधानी/शताब्दी मार्गों तथा अन्य महत्वपूर्ण मार्गों में यूएमएलसी की मौजूदगी के संदर्भ में, रेलवे बोर्ड ने कहा कि 1 अप्रैल 2014 तक 'ए' मार्गों (दरे-7, दमरे-5, दपूरे-79 तथा दपूमरे-7) पर केवल 98 यूएमएलसी थे।

5.1.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित उद्देश्यो के साथ 'भारतीय रेल में यूएमएलसी को हटाने' पर भारतीय रेल के निष्पादन की समीक्षा की:-

- इसका निर्धारण करना कि क्या यूएमएलसी को हटाने के लिए प्रभावी तथा निरन्तर प्रयास किए गए थे तथा
- क्या वर्णित सुरक्षात्मक उपायो को सभी यूएमएलसी में किया जा रहा था।

5.1.4 लेखापरीक्षा मानदण्ड

सीएसपी (2003-2013) में निहित प्रावधान तथा निर्देश, विजन 2020 विवरण, पंचवर्षीय मास्टर योजना, श्री अनिल ककोदकर द्वारा अध्यक्षित उच्च स्तरीय सुरक्षा समीक्षा समिति के रिपोर्ट, इंडियन रेलवे परमानेंट वे मेन्युअल (आईआरपीडब्ल्यूएम) में निहित प्रावधान तथा यूएमएलसी और भूमिगत मार्ग/आरयूबी के निर्माण पर अगस्त 2011, जनवरी 2012 तथा सितम्बर 2011 के रेलवे बोर्ड के निर्देशो ने लेखापरीक्षा करने के लिए मानदण्ड बनाया।

5.1.5 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र तथा कार्यप्रणाली

हालांकि यह भारतीय रेल का अपने नेटवर्क से सभी एलसी को हटाने का प्रयत्न है तथापि मानव जीवन और अपमृत्यु की संख्या जो हाल के वर्षों में यूएमएलसी में दुर्घटनाओं से हुई, की सुरक्षा के लिए यूएमएलसी द्वारा प्रस्तुत गंभीर जोखिम पर विचार करके यूएमएलसी तथा उसे हटाने के लिए की गई प्रगति की कवरेज के लिए लेखापरीक्षा अध्ययन का कार्यक्षेत्र सीमित था। यह नोट करना उपयुक्त है कि 2012-13 से 2014-15 तक की समयावधि के दौरान यूएमएलसी में 625 दुर्घटनाएं हुई थी।

लेखापरीक्षा ने तीन वर्षों अर्थात 2012-13 से 2014-15 तक की समयावधि को कवर किया। क्षेत्रीय रेलवे (जेडआर) के जीएम कार्यालयों में सिविल इंजीनियरिंग (सीई), संकेत तथा दूरसंचार (एसएंडटी) तथा सुरक्षा विभाग तथा डिविजनल कार्यालयों एवं निर्माण संगठनो में उपलब्ध अभिलेखो की समीक्षा की गई । कार्य प्रणाली में चयनित यूएमएलसी के रेलवे कार्यालयों के साथ संयुक्त निरीक्षण का प्रचालन भी सम्मिलित था।

5.1.6 नमूना आकार

लेखापरीक्षा प्रयोजन हेतु चयनित नमूने निम्नानुसार थे:

- 2012-13 से 2014-15 की समायावधि के दौरान नए कार्यों, प्रगति पर कायों तथा पूर्ण कार्यों का सम्मिलित करके 1,114 यूएमएलसी कार्यों में से 176 यूएमएलसी कार्यों का विस्तृत लेखापरीक्षा अध्ययन के लिए चयन किया गया। 1,114 कार्यों में कवर किए गए कुल यूएमएलसी 6,053 यूएमएलसी थे जिनमें से 2,639 को नमूना चयन के लिए कवर किया गया (176 कार्य)।
- लेखापरीक्षा द्वारा तथा 160 यूएमएलसी के रेलवे प्रतिनिधियों द्वारा संयुक्त निरीक्षण किया गया। इस उद्देश्य के लिए प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे में दो डिविजनो का चयन किया गया।
- यूएमएलसी के सुरक्षित उपयोग में सड़क उपयोगकर्ताओं को प्रशिक्षित करने के लिए रेलवे द्वारा किए गए प्रयासो को देखने के लिए प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे में चयनित दो डिविजनें में अभिलेखो की सामान्य समीक्षा।

5.1.7 लेखापरीखा निष्कर्ष

5.1.7.1 यूएमएलसी को हटाना-परिनियोजन के प्रति उपलब्धियां

सीएसपी ने मैनिंग[90] के लिए मानदण्ड को पूरा करने के लिए सभी यूएमएलसी की मैनिंग की परिकल्पना की (अगस्त 2003)। विजन 2020 विवरण (दिसम्बर 2009) ने कल्पना की कि अगले पांच वर्षों में भूमिगत मार्गों/आरओबीज/ आरयूबी द्वारा यूएमएलसी को प्रगतिशील रूप से मानव सहित या सुरक्षित या प्रतिस्थापित किया जाएगा। नीति निर्देशो (2010) को यह कहते हुए आगे

[90] मैनिंग हेतु मानदण्ड 6000 टीवीयू था जो बाद में 2011 में 3000 टीवीयू से कम हो गया था। ट्रेन व्हीकल यूनिट (टीवीयू) एक सप्ताह के लिए सेन्सस लेकर निकाला गया कुल ट्रेन व्हीकल प्रति दिन (सड़क व्हीकल यूनिट से गुणा की गई ट्रेन यूनिट) है।

बढाया कि सभी यूएमएलसी को अगले पांच वर्षों में हटाया जाएगा। बजट भाषण 2010 में घोषणा के अनुसार, आगामी पांच वर्षों में सभी यूएमएलसी को मानव रहित करने के लिए एक विशेष मुहिम प्रारम्भ की गई। लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि यद्‌यपि विजन 2020 ने पांच वर्षीय अवधि में मैनिंग/अन्य स्वीकृत प्रक्रियाओ के माध्यम से या तो यूएमएलसी को हटाने या उन्हें संरक्षित करने की परिकल्पना की तथापि, पंचवर्षीय मास्टर योजना ने यूएमएलसी जिसे हटाया नहीं जा सकता, की सुरक्षा के विषय में कोई वर्णन नहीं किया है।

रेलवे बोर्ड (रे.बो.) ने अगले पांच वर्षों में सभी यूएमएलसी को हटाने के लिए माननीय रेल मंत्री (एमआर) द्‌वारा जारी नीति निर्देश सभी क्षेत्रीय रेलवे को सूचित किए (मई 2010)। रेलवे बोर्ड ने इसके लिए एक मास्टर योजना बनाने के लिए एक बार कार्य करने के लिए सभी क्षेत्रीय रेलवे के प्रधान मुख्य अभियंता (पीसीई) को भी निर्देश दिया (मई 2010)। समाप्ति की निर्धारित विधियां कम टी वी यू[91], के साथ यूएमएलसी की समाप्ति के माध्यम से हटाना, यूएमएलसी की मैनिंग, सन्निकट यूएमएल सी की मैनिंग के माध्यम से एक यूएमएलसी की समाप्ति या अन्य निर्धारित तरीकों से समाप्ति अर्थात सामान्य लम्बाई सबवे/आरओबी/अन्य एलसी को विपथन सड़क या आरओबी/ आरयूबी का निर्माण था।

विजन 2020 के अनुसरण के रूप में रे.बो. ने क्षेत्रिय रेलवे (क्षेरे) द्‌वारा प्रदत्त इनपुटों के आधार पर यूएमएलसी की समाप्ति के लिए एक पंचवर्षीय मास्टर प्लान तैयार किया (मार्च 2011)। इसमें परिकल्पित था कि पंच वर्षीय योजना (2010), के प्रारम्भ में भारतीय रेलवे (भा रे) में मौजूद 16,125 यूएमएलसीज में से 11,000 यूएमएलसीज, 1 अप्रैल 2015 तक समाप्त हो जाएंगे।

जबकि सात क्षेरे (मरे, पूतरे, उसीरे, उपरे, दमरे, दपूमरे और पमरे) ने अपने क्षेत्राधिकार में समाप्ति योग्य सभी यूएमएलसीज की पहचान कर ली थी (2010) और अन्य नौ क्षेरे (पूमरे, पूरे, उपूरे, उरे, दपूरे, दरे, दपरे, उमरे और परे) ने परिकल्पित किया था कि उनके क्षेरे में यूएमएलसी की भारी संख्या की समाप्ति किसी भी अनुमोदित तरीके के तहत संभव नहीं थी।

---

[91] ट्रेन वाहन यूनिट (टीवीयू) प्रतिदिन कुल रेलगाड़ी वाहन (रेलगाड़ी यूनिटें गुना सड़क वाहन यूनिटें) है जो एक सप्ताह के लिए गणना द्‌वारा निकाली जाती है। रेलगाड़ी, सड़क वाहन, बैलगाड़ी और टांगा को एक यूनिट के रूप में माना जाता है और साइकिल रिक्शा / आटो रिक्शा को आधी यूनिट के रूप में माना जाता है।

31 मार्च 2015 तक यूएमएलसीज की समाप्ति का विवरण निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है-

तालिका 5.1

क्षेरे	पंच वर्षीय योजना अवधि (अप्रैल 2010) के प्रारंभ में यूएमएलसी की संख्या	पंच वर्षीय योजना में समाप्ति के लिए नियोजित यूएमएलसी की संख्या	समीक्षा अवधि (अप्रैल 2012) के प्रारंभ में यूएमएलसी की संख्या	पंच वर्षीय योजना अवधि के दौरान समाप्त यूएमएलसी	31 मार्च 2015 तक यूएमएलसी	पंच वर्षीय योजना में नियोजित के प्रति समाप्ति की प्रतिशतता	पंच वर्षीय योजना के प्रारंभ में कुल के प्रति समाप्ति की प्रतिशतता
1	2	3	4	5	6	7	8
मरे	139	139	175	80	59	58	58
पूतरे	670	670	690	198	472	30	30
पूमरे	1464	817	805	728	736	89	50
पूरे	342	315	316	241	101	77	70
उमरे	508	310	461	130	378	42	26
पूर्वोत्तररे	1588	1538	1383	531	1057	35	33
पूसीरे	970	970	743	380	590	39	39
उरे	1723	1441	1371	678	1045	47	39
उपरे	1396	1396	1208	339	1057	24	24
दमरे	1099	1099	879	583	516	53	53
दपूमरे	672	672	573	229	443	35	35
दपूरे	949	449	829	323	626	72	34
दरे	1151	429	1016	438	713	102	38
दपरे	681	407	662	249	432	61	37
पमरे*	262	262	201	224	38	85	86
परे	2511	716	2382	386	2125	54	15
जोड़	**16125**	**11630**	**13694**	**5737**	**10388**		

*तब से 100 प्रतिशत की प्राप्ति;

लेखापरीक्षा ने पंच वर्षीय योजना के अनुपालन और यूएमएलसी की समाप्ति की प्रगति की जांच की और निम्नलिखित पाया:

- पंच वर्षीय मास्टर प्लान (2010-15), के प्रारंभ में आईआर में 16,125 यूएमएलसी मौजूद थे जिनमें से केवल 11,630 यूएमएलसी (72 प्रतिशत) समाप्ति हेतु नियोजित (मई 2010) थे। बकाया 4,495 यूएमएलसी (28

प्रतिशत) को निम्नलिखित क्षेत्रीय ब्रेकअप के अनुसार 'समाप्त नहीं किया जा सकता' के रूप में अलग रखा गया था -

परे - 1795, दरे-722, पूमरे- 647, दपूरे- 500, उरे- 282, दपरे- 274, पूर्वोत्तर रे- 50, पूरे- 27 और उमरे-198

- दरे में "हटाया नहीं जा सकता" के रूप मे रेलवे के निर्धारण के विपरीत, बाकी सभी यूएमएलसी एक या अधिक तरीकों से हटाने के लिए योग्य थे। बाकी सात क्षेरे में काफी संख्या में यूएमएलसी एक या अनेक तरीकों से हटाने के लिए योग्य थे (परे-93 प्रतिशत, दपूरे- 78 प्रतिशत, पूरे- 74 प्रतिशत, उरे-72 प्रतिशत, पूतरे-69 प्रतिशत, दपरे-65 प्रतिशत और पूर्वोतर रे -33 प्रतिशत).
- विभिन्न क्षेरे में पंच वर्षीय मास्टर प्लान बनाने के लिए प्रारंभिक योजना कमजोर, अपर्याप्त, अविश्वसनीय और स्थल की उचित जांच के बिना थी। निम्नलिखित क्षेरे से सोदाहरण मामले निम्नलिखित है:
  - दरे ने वर्ग "हटाया नहीं जा सकता'' से संबंधित यूएमएलसी की संख्या को 722 के रूप में दर्शाया (अप्रैल 2010)। तथापि, लेखापरीक्षा ने मार्च 2015 में पया कि 254 यूएमएलसी थे जिनका टीवीयू पिछली गणना के अनुसार 500 से कम था और इसलिए वह एकमुश्त समाप्ति के योग्य था।
  - दरे ने 2010-15 के दौरान एलसी/आरओबी/आरयूबी के सान्निकट विपथन सड़क के निर्माण के माध्यम से 16 यूएमएलसी को हटाने की योजना बनाई। किन्तु 22 यूएमएलसी तीन वर्षो में हटाई गई। इसी प्रकार, पूरे में, यद्‌यपि, एलसी/आरओबी/आरयूबी के सन्निकट विपथन सड़क के निर्माण के माध्यम से हटाने के लिए कोई यूएमएलसी प्रस्तावित नहीं थी, चार यूएमएलसी तीन वर्षो के दौरान हटाई गई थी।
  - दरे की पंच वर्षीय योजना के लिए पांच वर्षो में सबवेज के निर्माण के माध्यम से 26 यूएमएलसी को हटाना प्रस्तावित था। तथापि उन्होंने तीन वर्षो के दौरान 57 सबवे कार्यो को पूरा किया। पूरे में, पाचं वर्ष की अवधि में 29 यूएमएलसी हटाने की योजना के प्रति

47 यूएमएलसी को तीन वर्षो में सबवे के निर्माण के माध्यम से हटाया गया था।

- ➢ दरे और पूरे प्रशासन ने पांच वर्षो की अवधि के दौरान कम टीवीयू (500 से कम टीवीयू) क्रमश: 29 और 101यूएमएलसी को बंद करने की योजना बनाई। तथापि, उनकी योजना के विरूद्ध, उन्होंने तीन वर्षो में इस कारण से क्रमश: 108 यूएमएलसी और 103 यूएमएलसी हटा दी।

- भारतीय रेल में पंच वर्षीय मास्टर प्लान (अप्रैल 2010) के प्रारंभ में और समीक्षा अवधि (अप्रैल 2012), के प्रारंभ में क्रमश: 16, 125 और 13,694[92] यूएमएलसी थे। समीक्षा अवधि अर्थात मार्च 2015 के अंत तक यूएमएलसी की संख्या 10,388 यूएमएलसी थी। अत: पचं वर्षीय मास्टर योजना के दौरान 5,737 यूएमएलसी हटा दी गई थी जिससे 10,388 यूएमएलसी(64 प्रतिशत) बकाया रह गई थी।

- मास्टर प्लान की पंच वर्षीय अवधि के दौरान 11,630 यूएमएलसी को हटाने पर ध्यान देते हुए, यथानुपात आधार पर समीक्षा अवधि के दौरान 6,978 यूएमएलसी हटाई जानी थी। तथापि इनमें से आईआर केवल 3,415 यूएमएलसी (49 प्रतिशत) को ही हटा सका।

- समयबाधित तरीके से भारी यातायात की सघनता के साथ मानव रहित एलसीके बदले यूएमएलसी की मैनिंग/समाप्ति और आरओबी/आरयूबी का प्रावधान रेलवे की प्रतिबद्धता है (बजट भाषण 2014-15) तथापि, समय सीमा जिसमें सभी यूएमएलसी को मानवीकरण/समाप्त किया जाना था के रे.बो. और क्षेरे जीएम कार्यालयों में उपलब्ध अभिलेखों से यह स्पष्ट नहीं था।

- यह ध्यान देने योग्य है कि पमरे पहला क्षेत्रीय रेलवे बन गया जहां सभी यूएमएलसी (संख्या 118) 31, अगस्त 2015 तक हटाए जा चुके थे। चार क्षेत्रीय रेलवे (मरे, पूमरे, पूरे और दमरे) में समाप्ति की प्रतिशतता 50 से 70 प्रतिशत और 11 क्षेत्रीय रेलवे (पूतरे, उमरे, उपूरे, पूसीरे, उरे, उपरे, दपूमरे, दपूरे, दरे, दपरे और परे) में 40 प्रतिशत से कम था।

---

[92] क्षेरे से एकत्रित आंकड़ो के अनुसार

5.1.7.2 मैनिंग और अन्य विधियों के माध्यम से यूएमएलसी हटाना

"मैनिंग" के माध्यम से और "अन्य विधियों" के माध्यम से समाप्ति के वार्षिक लक्ष्य को क्षेत्रीय रेलवे से प्राप्त प्रस्तावों के आधार पर रे.बो. द्वारा अलग से निर्धारित किया गया है।

लेखापरीक्षा ने "अन्य विधियों" के माध्यम से मैनिंग और यूएमएलसी को हटाने के संबंध में तीन वर्ष की अवधि अर्थात 2012-13 से 2014-15 के दौरान भा.रे. में निर्धारित लक्ष्य और उपलब्धियों की विस्तृत जांच की। लेखापरीक्षा जांच के परिणाम नीचे प्रस्तुत किए गए है :

- समीक्षाधीन वर्षो के दौरान मैनिंग या अन्य विधियां अपनाने के माध्यम से 4,234 की समाप्ति के लक्ष्य के प्रति 3,415 यूएमएलसी (81 प्रतिशत) 19 प्रतिशत की कमी को छोड़ते हुए को हटा दिया गया था। वर्ग - वार वार्षिक लक्ष्य और उपलबधियां निम्नानुसार थी –

तालिका सं. 5.2 यूएमएलसी को हटाने में लक्ष्य और उपलब्धियां

वर्ष	2012-13		2013-14		2014-15		जोड	
समाप्ति वर्ग	लक्ष्य	उपलब्धी	लक्ष्य	उपलब्धी	लक्ष्य	उपलब्धी	लक्ष्य	उपलब्धी
मैनिंग	1,101	459	495	330	348	423	1,944	1,212
अन्य विधियां	670	722	857	766	763	715	2,290	2,203

(16 क्षेत्रों से प्राप्त डाटा का प्रयोग करते हुए समेकित आंकड़े)

- 2012-13 से 2014-15 के दौरान यूएमएलसी की मैनिंग के लिए रे.बो. द्वारा निर्धारित वार्षिक लक्ष्यों में गिरावट थी। 2012-13 (1101) के लिए लक्ष्य का 2013-14 (495) का लक्ष्य 45 प्रतिशत था। इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने पाया कि यूएमएलसी की मैनिंग के लिए श्रमबल की कमी के दृष्टिगत रेलवे बोर्ड ने आदेश दिया था (मार्च 2012) कि उन स्थानों पर जहां यूएमएलसी की मैनिंग के लिए संरचनात्मक ढांचे की संरचना के लिए कार्य प्रारंभ नहीं हुआ था, रेलवे को गेटमैन के अपेक्षित पदों के सृजन/संस्वीकृति तक मैनिंग कार्यो को नहीं करना चाहिए। अत: गेटमैन पदों के सृजन/संस्वीकृति में अनिर्णयता वार्षिक लक्ष्यों के निर्धारण में कमी करने वाला एक घटक था।

- यद्यपि रे.बो. स्तर पर यूएमएलसी की समाप्ति में प्रगति की मानीटरिंग आवधिक प्रगति रिपोर्टो के माध्यम से हो रही थी, पंच वर्षीय मास्टर प्लान के कार्यान्वयन के साथ वार्षिक लक्ष्यों का संबंध स्पष्ट नहीं था।

5.1.7.3 यूएमएलसी की समाप्ति में अपर्याप्त प्रगति

लेखापरीक्षा ने उन कारणों का विश्लेषण किया जिन्होंने यूएमएलसी की समाप्ति के उद्देश्यों की प्राप्ति को प्रभावित किया होगा। चयनित नमूनों से संबंधित अभिलेखों के विश्लेषण के परिणामों की बाद के उप-पैराग्राफों में चर्चा की गई है:

निधियों का आवंटन

किसी योजना को पर्याप्त और समय से निधियों की उपलब्धता के आश्वासन के बिना कार्यान्वित नहीं किया जा सकता। अप्रैल 2001 से एक रेलवे सुरक्षा निधि (आरएसएफ) का गठन मुख्य रूप से केन्द्रीय सड़क निधि के अन्तर्गत प्राप्ति योग्य डीजल और पेट्रोल उपकर के रेलवे के हिस्से को कारगर करने और सड़क संबंधी रेलवे सुरक्षा कार्यो जैसे उनकी मैनिंग, इंटरलाकिंग इत्यादि सहित सड़क ओवर/अंडर ब्रिज, सबवे और लेवल क्रासिंग के सुधार के लिए किया गया था। रेलवे को अन्य दो मत्रांलयो अर्थात् ग्रामीण विकास मंत्रालय और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के साथ पेट्रोल और डीजल उपकर का हिस्सा प्राप्त होता है। आईआर में दो पृथक योजना शीर्षो अर्थात सड़क सुरक्षा कार्यों-एलसी और सड़क सुरक्षा कार्य आरओबी/आरयूबी का सृजन इन कार्यो के निष्पादन के बजट, लेखाकरण और मानीटरिंग के लिए किया गया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि मार्च 2015 तक भा.रे. नेटवर्क में सभी यूएमएलसी की समाप्ति के लिए क्षेत्रीय रेलवे द्वारा निधियों की मांग से संबंधित दस्तावेजों को उपलब्ध नहीं करवाया गया।

अक्तूबर 2012 में 10,797 यूएमएलसी की समाप्ति के लिए रे.बो. द्वारा पांच वर्षो में यूएमएलसी की समाप्ति के लिए निधियों की आवश्यकता ` 10,032 करोड़ आंकी गई थी:

तालिका सं. 5.3 – यूएमएलसी की समाप्ति के लिए निधियों की आवश्यकता

पांच वर्षो में यूएमएलसी की समाप्ति के लिए विधि	संख्या	निधियों की आवश्यकता (₹करोड़ में)
कम टीवीयू वाले एलसी की समाप्ति	1,523	152
सन्निकट लेवल क्रासिंग की मैनिंग द्वारा एलसी की समाप्ति	210	42
विपथन सड़क के निर्माण द्वारा लेवल क्रासिंग का विलयन	902	45
सबवे का निर्माण	2,608	7,824
पूर्ण लम्बाई आरयूबी	58	870
मैनिंग	5,496	1,099
जोड़	**10,797**	**10,032**

इसके विपरीत, 2012-13 से 2014-15 के दौरान रेल मंत्रालय (रे.मं.) ने क्षेत्रीय रेलवे को शीर्ष 29 और योजना शीर्ष 30 (दत्तमत) के अन्तर्गत `6,000.75 करोड़ तक की निधियां उपलब्ध करवाई। 2012-13 से 2014-15 के दौरान प्रदत्त निधि और वास्तविक व्यय का विवरण **अनुबंध-II.** में दिया गया है।

तालिका सं. 5.4 – योजना शीर्ष 29 और 30 के तहत दत्तमत राशियों का विवरण

निधियां	2010-11	2011-12	2012-13*	2013-14*	2014-15*
पीएच 29 और 30 के तहत बजट अनुदान	1,698	1,998	1922.93	1925.58	2152.24
पीएच 29 और 30 के तहत अन्तिम अनुदान	1,250	1,456	1605.72	2013.73	2216.64
कम अन्तिम अनुदान के माध्यम से छोड़े गए बजट की सीमा	448	542	317.21	-88.15	-64.40
वास्तविक व्यय	1,101	1,328	1500.11	1986.71	2139.97
अन्तिम अनुदान के प्रति परित्यक्त	149	128	105.61	27.02	76.67

**समीक्षा अवधि अर्थात 2012-13 से 2014-15 के लिए आंकड़े क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों से संग्रहित विवरणों पर आधारित है और पूर्ववर्ती दो वर्षों (2010-11 एवं 2011-12) के लिए, विनियोजन लेखों में उपलब्ध डाटा का प्रयोग करते हुए इन्हें अपनाया गया है।*

लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- रे.मं. ने यूएमएलसी हटाने के बजट प्रावधानों के अतिरिक्त अपेक्षित निधियों का आंकलन ` 11,000 करोड़ किया और वित्त मंत्रालय (एमओएफ) को उसे प्रदान करने का निवेदन किया (अगस्त 2014) जिसे स्वीकार नहीं किया गया। एमओआर ने आगे सीआरएफ अधिनियम में संशोधन के माध्यम से केन्द्रीय सड़क निधि (सीआरएफ) से निधि के आवंटन में वृद्धि का निवेदन किया (फरवरी 2015) ताकि आईआर सभी यूएमएलसी (प्रत्याशित लागत ` 20,700 करोड़) हटा सके। श्वेत पत्र (फरवरी 2015) में अनुमान के अनुसार भी, आईआर को बाकी यूएमएलसी की समाप्ति के लिए चल रहे सभी कार्यों को पूरा करने के लिए ` 39,001 करोड़ की आवश्यकता थी।
- तथापि, पंच वर्षीय मास्टर प्लान के दौरान, किसी भी वर्ष में योजना शीर्ष 29 और 30 के अन्तर्गत आंवटन ` 2,217 करोड़ से अधिक नहीं हुआ। बजट आवंटन से अधिक अपेक्षित अनुमानित निधियों को ध्यान में रखते हुए और श्वेत पत्रमें समाविष्ट अनुमानों में भी, प्रत्येक वर्ष उपलब्ध करवाई गई निधियां काफी कम थी। अत: प्रदान किए गए संसाधन पांच वर्षो में यूएमएलसी की समाप्ति सुनिश्चित करने के लिए अपर्याप्त थे।
- जब तक सड़क सुरक्षा निधि (आरएसएफ) से रेलवे की निधियों के अंश में वृद्धि नहीं होगी तो अगले कुछ वर्षो में भी सभी यूएमएलसी की समाप्ति का उद्देश्य प्रापत करना भा.रे. के लिए मुश्किल कार्य होगा। आईआर ने एमओएफ से विशेष रेलवे सुरक्षा निधि (एसआरएसएफ) के दूसरे चरण के लिए अनुदान की मांग काकोदकर समिति द्वारा सिफारिश किए गए कार्यो को करने के लिए की है।

निधियों का अभ्यर्पण

निधियों का आवंटन उनके पर्याप्त उपयोग द्वारा अनुसरित होना चाहिए। रे.बो. ने क्षेत्रीय रेलवे द्वारा निधियों के कम उपयोग को गंभीरता से लिया (मार्च 2012)। उन्होंने समाप्ति/उन्नयन कार्यो के लिए आवंटित निधियों के उपयोग पर जोर दिया और कहा कि क्षेत्रीय रेलवे में संस्वीकृत कार्यों की काफी संख्या और क्षेत्रीय रेलवे प्रशासन को सौंपी गई अपेक्षित शक्तियां के बावजूद निधियों का कम उपयोग चिन्ता का विषय थी और योजना आयोग और संसदीय स्थायी समिति जैसे प्राधिकारों से इसकी काफी आलोचना हुई थी।

संसदीय स्थायी समिति को दिए गए उत्तर में (अप्रैल 2015) रे.बो. ने सड़क सुरक्षा कार्यों, जो 2012-13 के दौरान 22 प्रतिशत, 2013-14 के दौरान एक प्रतिशत और 2014-15 के दौरान 19 प्रतिशति था (फरवरी 2015 के अन्त तक) सहित यूएमएलसी पर क्षेत्रीय रेलवे द्वारा निधियों के कम उपयोग की समग्र स्थिति का उल्लेख किया। इस प्रकार क्षेत्रीय रेलवे ने कुल उपलब्ध निधियों का उपयोग सुनिश्चित नहीं किया जिससे यूएमसलसी की समाप्ति में बाधाओं को क्षेत्रीय रेलवे द्वारा कार्यों के निष्पादन में आरबी द्वारा उचित तरीके से सम्बोधित नहीं किया गया जैसे कि नीचे चर्चा की गई है।

लेखापरीक्षा ने दो योजना शीर्षो (पीएच 29 और पीएच 30) के अन्तर्गत निधियों के उपयोग की जांच की और पाया कि:

- तालिका 5.4 से यह देखा जा सकता है कि तीन वर्षों की समीक्षा अवधि के दौरान अनुदान के अन्तिम चरण में ` 164.67 करोड़ तक की निधि को छोड़ दिया गया था। इन वर्षों के दौरान बजट अनुदान और अन्तिम अनुदान के संदर्भ में क्रमश: ` 373.98 करोड़ और `209.30 करोड़ का व्यय करने के बाद निवल अभ्यर्पण था।
- क्षेत्रीय रेलवे के बीच, अन्तिम अनुदान के स्तर पर निधियों का अभ्यर्पण उपरे में ` 253.87 करोड़, पूमरे में ` 87.20 करोड़, पमरे में ` 41.67 करोड़ और पूतरे में ` 37.44 करोड़ था। कम वास्तविकों के कारण अभ्यर्पण के सबंधं में दपूरे ने सबसे अधिकतम अभ्यर्पण ` 70.77 करोड़ दर्शाया जिसका अनुसरण उरे में ` 43.10 करोड़, पमरे-` 26.95 करोड़, उसीरे-` 25.51 करोड़, उमरे-` 23.23 करोड़, परे-` 17.55 करोड़ दमरे-` 15.25 करोड़, पूरे ` 12.31 करोड़, पूतरे ` 9.20 करोड़, पूमरे `7.85 करोड़, दपरे-` 5.30 करोड़ और उपूरे-` 2.59 करोड़ था।
- जबकि यूएमएलसी की समाप्ति के लिए निधियों का अपर्याप्त आवटंन हुआ था, लेखापरीक्षा ने पाया कि आवंटित निधियों की बहुत अधिक राशि अभ्यर्पित की गई थी।

5.1.7.4 मैनिंग में बाधाएं और यूएमएलसी की समाप्ति

यूएमएलसी की मैनिंग में मुख्य बाधाए गेटमैन पदों की अनुपलबधता और अन्य विधियों के माध्यम से समाप्ति के संबंध में बाधाएं मुख्य रूप जनता से

विरोध के कारण था जिसके परिणामस्वरूप सिविल प्राधिकारियों द्वारा प्रस्ताव का अनुमोदन नहीं हुआ।

मैनिंग हेतु कार्मिकों की अनुपलब्धता

जैसा कि पहले पैराग्राफ 5.1.7.2 में बताया गया है, कि मैनिंग के माध्यम से यूएमएलसी की समाप्ति के लिए लक्ष्य के प्रति प्राप्ति में कमी काफी अधिक थी। क्षेत्रीय रेलवे प्रशासन ने उपलब्धि में कमी का कारण सामान्य रूप से गेटमैन पदों के सृजन/संस्वीकृत न करने को बताया। मैनिंग के लिए संरचनात्मक कार्य, जहां प्रारंभ नहीं हुए थे, को गेटमैन के अपेक्षित पदों का सृजन/संस्वीकृति सुनिश्चित किए बिना नहीं करना था। विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे ने पहचाने गए यूएमएलसी को मैन करने के लिए गेटमैन पदों के सृजन के लिए रे.बो. के साथ मामला उठाया था। लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित विशिष्ट मामले पाए:

- सामान्यतया यूएमएलसी की मैनिंग न करने का मुख्य कारण गेटमैन की अनुपलब्धता थी। तथापि, परे में अन्य कारण भी थे। रे.बो. ने 'मैनिंग' के माध्यम से 480 यूएमएलसी को समाप्त करने का अनुमोदन दिया था (2009-10)। क्षेत्रीय रेलवे ने प्रारंभ में 153 यूएमएलसी की मैनिगं को संस्वीकृत किया था (फरवरी 2012)। 15 यूएएमलसीज (वडोदरा डिवीजन) के मामले में, तीन वर्ष से अधिक अवधि के बाद भी, अवसंचरना के निर्माण हेतू निविदाएँ जारी नहीं की गई थी। यह दर्शाने के लिए अभिलेख पर कुछ नहीं था कि उन्मूलन के किसी तरीके के अंतर्गत विचार हेतू इन यूएमएलसीज की बाद मे समीक्षा की गई थी।

- वास्तव में रे.बो. द्वारा निर्धारित लक्ष्य यूएमएलसीज की मैनिंग के साथ गेटमेन के पदों का सृजन व भरने के लिए थे। यद्यपि, क्षेत्रीय रेलवे ने यूएमएलसीज की मैनिंग हेतू गेटमेन के पद सर्जित करने हेतु अपने प्रस्ताव भेजे थे, तथापि रे.बो. द्वारा इन पर विचार नही किया गया था। इसके परिणामस्वरूप मैनिंग के माध्यम से अनुमानित उन्मूलन की तुलना में संसाधनों की वास्तविक उपलब्धता के बीच बेमेलता हुई तथा अन्य आंतरिक उपायों[93] पर विचार करने की आवश्यकता पड़ी।

[93] जैसे होम गार्ड, स्थानीय पंचायतों से कर्मिक, गेट मित्र/सलाहकार इत्यादि की सेवाओं का संभव उपयोग।

- रे.बो. के निर्देशों के अनुसार (अगस्त 2011) एक यूएमएलसी को (मानवसहित) किया जा सकता है यदि टीवीयू 3000 से अधिक हो। यह आगे प्रावधान करता है कि एक यूएमएलसी को मानवसहित किया जा सकता है यदि टीवीयू 2500 से अधिक है तथा सड़क प्रयोक्ताओं के लिए यूएमएलसी की दृश्यता 800 एम से कम हो। यद्यपि, भारतीय रेल में, उन्मूलन किये जाने के लिए शेष 3000 से अधिक टीवीयू वाली 1,161 यूएमएलसीज तथा 2500 से अधिक टीवीयू तथा सड़क प्रयोक्ताओं के लिए 800 एम से कम दृश्यता वाली 409 यूएमएलसीज मुख्यतया: श्रमबल की कमी के कारण उन्मूलित नहीं की गई थीं जबकि वे मैनिंग की पात्र थी जैसा समय समय पर क्षेत्रीय रेलवेज के प्रशासन तथा रे.बो. के बीच चर्चा की गई थी।

5.1.7.5 यूएमएलसीज बन्द करने के विरुद्ध जनता का प्रतिरोध

रे.बो. के आदेशों (सितंबर 2011) के अनुसार, मैनिंग के अलावा, एक यूएमएलसीज को अन्य तरीके[94] अपना कर भी उन्मूलित किया जा सकता है। अनेक क्षेत्रीय रेलवेज में, विभिन्न कारणों से जनता के प्रतिरोध के कारण यूएमएलसीज को बन्द करने के लिए सिविल प्राधिकारियों के अनुमोदन की अनुपलब्धता ने उन्मूलन प्रक्रिया को प्रभावित किया। कुछ मामले, जहाँ यद्यपि यूएमएलसी उन्मूलन के लिए मानदण्ड पूरे करती थीं; तथापि मुख्यत जनता के प्रतिरोध के कारण बन्द नहीं की जा सकी थी, नीचे दिये गए हैं :

- भारतीय रेल में, 3231 यूएमएलसीज का टीवीयू 500 से कम था। बन्द करने के विरुद्ध जनता के प्रतिरोध के कारण भारतीय रेल उन्हें बन्द नहीं कर सकी।
- भारतीय रेल में, 10,388 यूएमएलसीज में से 3,123 यूएमएलसीज को सबवे के माध्यम से बदलने के लिए व्यवहार्य चिन्हित किया गया था। तथापि सबवे के निर्माण के माध्यम से उन्मूलन की गति धीमी थी क्योंकि भारतीय रेल औसतन केवल 315 सबवे प्रति वर्ष कार्यान्वित कर सकी थी। यह देखा गया था कि भारतीय रेल द्वारा प्रस्तावित परिमाप वाले सबवे सड़क प्रयोक्ताओं द्वारा अनुपयुक्त माने गए थे, विशेषकर उन स्थानों पर

[94] यूएमएलसी को तुरन्त बंद करना यदि टीवीयू 500 से कम है, निकटवर्ती एलसी के लिए विपथन सड़क अथवा सबवे का निर्माण करके, सबवे (एलएचएस/सामान्य ऊंचाई सबवे/आरयूबी अथवा आरओबी) इत्यादी के निर्माण द्वारा यूएमएलसी के उन्मूलन सहित अन्य तरीको के माध्यम से।

जहाँ कृषि उत्पाद/औजारों को एक तरफ से दूसरी तरफ ले जाना था। इसके परिणामस्वरूप सभी क्षेत्रीय रेलवेज में जन प्रतिरोध हुए जिसने सबवे के कार्यान्वयन को प्रभावित करते हुए यूएमएलसी के उन्मूलन को प्रभावित किया। यह महसूस किया गया हैं कि भारतीय रेल को परिमाप के संबंध में उनके संज्ञान में लाई गई समस्याओं पर विचार करने तथा मामले-वार उपयुक्त कार्रवाही करने की आवश्यकता थी।

- निकटवर्ती यूएमएलसी के साथ विपथन सड़क के निर्माण के संबंध में कम टीवीयू इत्यादि के कारण तुरन्त बन्द करने के लिए जनता का प्रतिरोध भी यूएमएलसीज के उन्मूलन का मुख्य कारण था। यह देखा गया था कि यूएमएलसीज को बन्द करने के विरुद्ध जनता तथा अन्य स्त्रोतों से अभिवेदन रे.बो. में प्राप्त हो रहे थे। अनेक यूएमएलसीज का उन्मूलन संबन्धित जिला प्राधिकारियों से बन्द करने के लिए अनुमति/सहमति के लंबन के कारण प्रारम्भ नहीं हुआ था। मैनिंग के अलावा अन्य तरीकों से उन्मूलन हेतू चिन्हित यूएमएलसीज के मामले में परे (मार्च 2015) में 501 मामले तथा दरे(नवंबर, 2015) में 252 मामले थे जहाँ सिविल प्राधिकारियों का अनुमोदन/सहमति छह माह से अधिक समय से लम्बित थी। छह अन्य क्षेत्रीय रेलवे में (उपरे-157, उरे-81, उपूरे-76, उमरे-32 पूमरे-16, तथा दपरे-5), समान स्थिति थी। यह देखा गया था कि क्षेत्रीय रेलवे प्रशासन को प्रत्येक मुद्दा सिविल प्राधिकारियों के समक्ष रखना चाहिए तथा प्रभावी समन्वय के माध्यम से तथा सर्वोत्तम प्रयास करते हुए उनकी संस्वीकृति प्राप्त करनी चाहिए।

- पूतरे में सम्बलपुर-मानेस्वर खण्ड में एक यूएमएलसी पर 24 अगस्त 2012 को एक बड़ी दुर्घटना के परिणामस्वरूप 14 मौतें तथा पाँच को गंभीर चोटें आईं। माननीय ओडिशा उच्च न्यायालय ने पूतरे प्रशासन को क्षतिपूर्ति का भुगतान करने (नवम्बर 2012) तथा छह महीने में यूएमएलसी का उन्मूलन करने का निर्देश दिया। यद्यपि, टीवीयू के लिए मानदण्ड के अनुसार एलएचएस का प्रावधान करने के माध्यम से बिना बारी के इसके उन्मूलन हेतू तुरन्त कार्यवाही की गई थी। विस्तृत अनुमान फरवरी 2013 में संस्वीकृति किया गया था तथा कार्य प्रदान किया गया था (नवम्बर 2013)। यद्यपि, एलएचएस हेतू कार्य के क्रियान्वयन के दौरान स्थानीय ग्रामीणों ने सीमित ऊँचाई के मद्देनजर कृषि उत्पाद एवं औजारों को एक तरफ से दूसरी तरफ लाने ले जाने में सामने आने वाली

कठिनाईयों को दर्शाते हुए प्रतिरोध किया। उन्होने आरओबी के निर्माण अथवा यूएमएलसी की मैनिंग की मांग की। सिविल प्रशासन ने ग्रामीणों के अनुरोध पर विचार किया तथा यूएमएलसी के मैनिंग पर विचार किया जा रहा था।

- उपरे में, आरयूबी का प्रावधान करके हान्सी-रमन खण्ड में यूएमएलसी (सं. सी-84) के उन्मूलन का कार्य राज्य सरकार से अनापत्ति प्रमाण पत्र प्राप्त न होने के कारण नहीं किया जा सका था।
- दरे के चेन्गलपट्टु- अराकोणम खण्ड में `1.68 करोड़ की लागत पर एलएचएस का प्रावधान करके यूएमएलसी (स. 12) के उन्मूलन का कार्य अनुमोदित किया गया था(2012-13)। जनता के प्रतिरोध के कारण संविदा प्रदान करने के तुरन्त बाद कार्य रोकना पड़ा था।

उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि जनता द्वारा प्रतिरोध के कारण जिसके परिणामस्वरूप सिविल प्राधिकारियों द्वारा प्रस्तावों को मंजूरी नहीं मिली थी, अनेक यूएमएलसीज का उन्मूलन नहीं हुआ था।

5.1.7.6 प्रगति की निगरानी- क्रियान्वयन में विलम्ब

आरबी ने यूएमएलसीज से संबंधित सड़क सुरक्षा कार्यो के क्रियान्वयन के लिए कोई विशिष्ट समय सीमा निर्धारित नहीं की थी। उन्होने लम्बे समय से लम्बित पड़े यूएमएलसी कार्यो के विवरण भी नहीं मंगाए थे। इस प्रकार, क्रियान्वयन के विभिन्न चरणों में विलम्ब हुए थे। इसके अतिरिक्त, उन्होने सभी क्षेत्रीय रेलवेज के महा प्रबंधकों को भी सूचित किया था (सितम्बर 2011) कि केवल 1491 लेवल क्रॉसिंग को एलएचएसज/आरयूबीज से बदलने के लिए चिन्हित किया गया था। आगे यह बताया गया था कि निधि की कमी न होने पर प्लान शीर्ष 30 के अंतर्गत `2.50 करोड़ तक के कार्य प्रारंभ करने के लिए महाप्रबन्धक को शक्तियों के प्रत्यायोजन के बावजूद अभिनिर्धारण के साथ साथ क्रियान्वयन का कार्य बहुत धीमा था जो नियमित फोकस की कमी को दर्शाता है।

नमूने के अनुसार चयनित 176 यूएमएलसी के अभिनिर्धारण, प्रारंभ करने तथा क्रियान्वयन की प्रक्रिया के संबंध मे अभिलेखों की जांच की गई थी तथा लेखापरीक्षा में देखा गया कि:

- मार्च 2015 के अन्त तक सैंतीस कार्य[95] शुरू नही किए गए थे। अधिकतर मामलों में, जहाँ कार्य शुरू नही हुआ था, विलम्ब का कारण स्थल संबंधी खराब परिस्थितियों के कारण कार्यक्षेत्र में परिवर्तन था। निश्चित ही, यह यूएमएलसी कार्यों के लिए अनुमोदन लेने से पहले किए गए अनुचित स्थल निरीक्षण का परिणाम था।
- प्रारंभ न किए गए 37 कार्यों में से, 25 कार्यों[96] के संबंध में जिनके लिए स्थिति उपलब्ध थी, 2010-15 के दौरान `17.02 करोड़ तक बजट अनुदान उपलब्ध कराया गया था जिससे पूजी का अवरोधन हुआ जिसे अन्यथा अन्य महत्वपूर्ण कार्यों पर प्रयोग किया जा सकता था
- शेष 139 यूएमएलसी कार्यों मे से, 32 कार्य पूरे किये गए थे तथा पूर्णता के लिए प्रति कार्य लिया गया औसत समय दो वर्ष था।
- मार्च 2015 के अन्त तक, समय अधिवहित के कारण कार्य की लागत `12.33 करोड़ तक बढ़ गई थी। अन्तिम लागत अधिवहित का आंकलन 107 चालू कार्यों की पूर्णता के पश्चात किया जा सकेगा।
- दरे में, सबवे के निर्माण द्वारा 31 मार्च 2015 तक उन्मूलन हेतू अनुमोदित 410 यूएमएलसीज मे सें, 84 मामलो मे प्रस्ताव 'मैनिंग' के लिए परिवर्तित किये गए थे। यह स्पष्ट: दर्शाता है कि प्रारंभिक प्रस्ताव जल्दी में उपयुक्त स्थल निरीक्षण किये बिना दिये गए थे। 2007-15 के दौरान इन 84 कार्यों के लिए उपलब्ध कराई गई `18.02 करोड़ की निधि अवरुद्ध हो गई थी तथा अन्य महत्वपूर्ण कार्यों/परियोजनाओं पर उपयोग की जा सकती थी। लेखापरीक्षा ने अन्य क्षेत्रीय रेलवेज में भी कार्यों के कार्यक्षेत्र में परिवर्तन वाले समान मामले देखे थे। पूमरे में, सबवे के निर्माण द्वारा 186 यूएमएलसीज के उन्मूलन का अनुमोदन किया गया था। स्थल परिस्थितियों की अनुपयुक्तता के कारण 39 यूएमएलसीज में कार्यक्षेत्र को मैनिंग में परिवर्तित किया गया था। दपरे में, 67 यूएमएलसीज मे सबवे के निर्माण के लिए अनुमोदन उपलब्ध था परन्तु 17 मामलों मे बाद में कार्यक्षेत्र परिवर्तित किया गया था। दपूमरे में, सबवे के निर्माण के लिए अनुमोदन उपलब्ध था, बाद में 12 यूएमएलसीज पर मैनिंग के लिए

[95] पूमरे तथा दरे के पास नौ कार्य, उपूरे के पास छह कार्य, उमरे तथा उरे के पास तीन कार्य, उसीरे के पास दो कार्य, तथा पूतरे , दपूरे , दपूमरे , दमरे तथा दपरे प्रत्येक के पास एक कार्य था।

[96] पूमरे तथा दरे प्रत्येक में नौ, उरे में दो तथा पूतरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे तथा दपरे प्रत्येक में एक

कार्यक्षेत्र परिवर्तित किया गया था। पूतरे में, 106 यूएमएलसीज के संबंध में सबवे के निर्माण के लिए अनुमोदन उपलब्ध था परन्तु दो यूएमएलसीज के लिए कार्यक्षेत्र बदला गया था।

- पूतरे में, यूएमएलसीज के स्थान पर चार एलएचएसज के प्रावधान के लिए कार्य में समन्वय/निगरानीं की कमी दर्शाता एक मामला था। कार्य नवम्बर 2011 (` 3.63 करोड़ की लागत) मे संस्वीकृत हुआ था, सितम्बर 2012 में प्रारंभ किया गया था। कार्य स्थल से औएफसी केवल न हटाने के कारण एसटी-4 के कारण एलएचएस शुरू नहीं किया जा सका। कार्य बन्द कर दिया गया था (जुलाई 2014) तथा 31 मार्च 2015 तक नयी संविदा प्रदान नहीं की गई थी।
- विलम्ब के लिए दर्शाये गए सामान्य कारणों में निधि के अभाव के कारण विलम्ब, बेमौसम वर्षा, मिट्टी की स्थिति जैसे काली मिट्टी इत्यादि थे। योजनाओं तथा ड्राईग को अन्तिम रूप देने तथा अनुमोदन के लिए लिए गए समय के कारण विलम्ब, ठेकेदार की विफलता, जिला प्रशासन की अनुमति प्राप्त करने में विलम्ब, कार्य के कार्यक्षेत्र में परिवर्तन जैसे एक के स्थान पर तीन अतिरिक्त सबवे शामिल करना, स्थल मंजूरी प्राप्त करने/सीआरएस निरीक्षण के कारण सेंगमेन्ट प्रारंभ करने /खण्ड के उद्घाटन में विलम्ब, रेत तथा ग्रेनाईट के खनन पर प्रतिबंध, स्थानीय तथा निकटवर्ती बाजार में ओपीसी-53 ग्रेड सीमेन्ट की अपर्याप्त आपूर्ति, कट एवं कवर तरीके से वाक्स पुशिंग तरीके में कार्य की कार्यपद्धति मे परिवर्तन भी दर्शाये गए कुछ अन्य कारण थे।

5.1.7.7 उन्नयन कार्य पूर्ण होने के पश्चात यूएमएलसीज का उन्मूलन न होना

मैनिंग अथवा सबवे के निर्माण से संबंधित कार्य पूरा होने के पश्चात भी, एक एलसी गेटमेन की कमी के कारण मानवरहित रह सकती हैं अथवा बंद करने के विरुध जनता के प्रतिरोध के कारण खुली रह सकती हैं। सबवे इत्यादि का निर्माण प्रारंभ करने से पहले, क्षेत्रीय रेलवेज द्वारा एलसीज को बन्द करने के लिए राज्य सरकार की सहमति प्राप्त करना आवश्यक हैं। आईआरपीडब्ल्यूएम के अनुसार भी, आरओबी/आरयूबी शुरू करने से पहले एलसी का संतरण सुनिश्चित कर लेना चाहिए। ऐसे सभी मामले जहाँ राज्य/स्थानीय प्राधिकारी इसका पालन करने के लिए सहमत नहीं हैं, तुरन्त रे.बो. को सूचित किये जाने चाहिए।

मार्च 2015, तक, भारतीय रेल में मैनिंग हेतू अवसंरचना के सर्जन के पश्चात 58 यूएमएलसीज की मैनिंग शेष थी तथा 34 यूएमएलसीज सबवे के लिए कार्य की पूर्णता के पश्चात बन्द नहीं की गई थीं। इन 92 यूएमएलसीज में से, 51 यूएमएलसीज को श्रमबल की कमी के कारण मानवीकृत नहीं किया जा सका, 32 यूएमएलसीज को जनप्रतिरोध के कारण बन्द नहीं किया जा सका तथा शेष नौ यूएमएलसीज अन्य कारणों जैसे स्टेशन कार्यप्रणाली नियम को अन्तिम रूप देने, जल भराव इत्यादि के कारण बन्द नहीं की जा सकी थीं। सुविधाएं 11 महीने की औसत अवधि तक प्रारंभ नहीं की जा सकीं थी। उन्नयन का कार्य पूरा होने के पश्चात उन्मूल न की गई यूएमएलसीज का विवरण **अनुबन्ध-III** मे हैं।

नियोजित कार्यों की पूर्णता के पश्चात भी, यूएमएलसीज का निरंतर संचालन वाँछित उद्देश्य की पूर्ति के प्रतिकूल हैं।

5.1.7.8 नई यूएमएलसीज का सर्जन

सभी वर्तमान लाइनों, नये निर्माणों तथा गेज रूपांतरणों के सबंध में, यदि नई लेवल क्रोसिंग का प्रावधान अपरिहार्य है, तो केवल मानवीकृत लेवल क्रोसिंग ही बनाई जानी है (आई आर पी डब्ल्यू एम का पैरा 924)। तथापि, छह क्षेत्रीय रेलवेज (मरे-15, पूतरे-19,उरे-16, दपूमरे-3, दरे-5 तथा दपरे-51) में 109 नई यूएमएलसीज का सर्जन किया गया था, जिनके लिए कारण दर्ज नहीं किए गए थे।

5.1.7.9 यूएमएलसीज के उन्मूलन मे अन्य कमियाँ

कुछ ऐसे मामले थे जहाँ प्रारम्भ में यूएमएलसीज के निर्माण के लिए चिन्हित की गई एक यूएमएलसी को "मैनिंग" में परिवर्तित किया गया था क्योकि स्थल की परिस्थिति बाद में कुछ कारणों[97] से अनुपयुक्त पायी गई थी। परिवर्तित प्रस्तावों ने यूएमएलसीज के उन्मूलन के समग्र उद्देश्य की प्राप्ति को निस्सन्देह विलम्बित किया था। इससे यह भी स्पष्ट था कि प्रारंभिक प्रस्ताव उचित स्थल निरीक्षणों के बिना दिये गए थे।

[97] जैसे पहुँच मार्ग तिरछा एवं कोणीय है, एलसीज के दोनों तरफ सिंचाई मार्ग विद्यमान है, पहुँच मार्ग कृषि भूमि से गुजरता है, पथरीली जमीन यूएमएलसीज हेतू उपयुक्त नहीं है, निर्मित क्षेत्र यूएमएलसीज के निर्माण का उल्लघंन करता है इत्यादि।

5.1.7.10 अन्य मार्गों का पता लगाने का विकल्प

यद्यपि आरबी ने एमपीएलएडीएस तथा केन्द्रीय एवं राज्य सरकार[98] की अन्य योजनाओं से निधि के उपयोग को अनुमत करने के लिए फरवरी 2007 के नीति निर्देशों को विस्तारित करने के अपने निर्णय की सूचना दी थी (जनवरी 2012), तथापि अभिलेख यह नहीं दर्शाते कि एमपी एलएडीएस इत्यादि का पर्याप्त रूप से पता लगाया गया था। लेखापरीक्षा में कवर की गई अवधि के दौरान ऐसी निधि का प्रयोग करके कोई यूएमएलसी कार्य नहीं किया गया था।

5.1.7.11 यूएमएलसीज पर गणना द्वारा यातायात घनत्व का आंकलन

टीवीयू मे यातायात घनत्व का आकलन करने के लिए यूएमएलसीज पर तीन वर्षो मे एक बार गणना करने के लिए निर्देश (आईआरपीडब्ल्यूएम का पैरा 919) यथास्थान है जो यूएमएलसीज के उन्मूलन के लिए आधार बनाती है। लेखापरीक्षा ने यूएमएलसीज पर गणना करने की स्थिति तथा उस पर अनुवर्ती कार्यवाही करने की समीक्षा की तथा निम्नलिखित पाया:

- 31 मार्च 2015 को विद्यमान 10,388 यूएमएलसीज में से 624 में, तीन वर्षों में एक बार कोई गणना नहीं की गई थी। 624 यूएमएलसीज मे से, 209 यूएमएलसीज में पिछली गणना के अनुसार टीवीयू 1500 से अधिक था। अत:, यह संभव था कि इन मे से अधिकतर यूएमएलसीज में टीवीयू 'मैनिंग' हेतू अपेक्षित मानदण्ड की सीमा तक पहुँच गया हो।
- उन यूएमएलसीज के मामले में जहाँ दुर्घटनाएँ हुई थी, गणना 'मैनिंग' की आवश्यकता का निर्धारण करने के लिए तुरंत की जानी चाहिए। 73 यूएमएलसीज (दपरे-17, उपरे-16, दरे-12, पूमरे-11, दपूरे-7, दमरे-6 पूतरे, पूरे , उसीरे तथा पमरे-प्रत्येक मे एक) के मामले में, जहाँ दुर्घटना हुई थी, 'मैनिंग' की आवश्यकता का आकलन नहीं किया गया था।

अत:, गणना करने तथा गणना के परिणामों के आधार पर अनुवर्ती कार्यवाही करने के संबंध में आईआरपीडब्ल्यूएम के निर्देशों की अनुपालना पर्याप्त नहीं थी।

---

[98] जैसे लेवल क्रोसिंग के स्थान पर रोड़ अण्डर ब्रिज के निर्माण के लिए प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना मुख्यमंत्री सड़क योजना, एमएलए निधि इत्यादि।

5.1.7.12 सुरक्षा सूचना प्रबन्धन प्रणाली (एसआईएमएस)

पिछली एक लेखापरीक्षा रिपोर्ट से संबंधित मसौदा की गई कार्यवाही टिप्पणी में रे.मं. ने बताया (मार्च 2015) कि सुरक्षा उपायों के भाग के रूप में, सुरक्षा सूचना प्रबंधन प्रणाली (एसआईएमएस) लागू की गई जिसमें एक माडयूल एलसीज के संबंधित हैं। एसआईएमएस प्रत्येक लेवल क्रोसिंग को विशिष्ट आईडी देते हुए लेवल क्रोसिंग के डाटा के माध्यम से एलसीज की निगरानी में उपयोगी बताई गई थी। विशिष्ट आईडी सभी विकासों जैसे यातायात का पैटर्न, संकेतन, स्थिति, उन्नयन कार्यों तथा सैटेलाईट बिंबविधान से जुड़े दुर्घटना ब्योरों मे परस्पर संबंध बनाने के लिए बताई गई थी।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि यद्यपि एलसीज से संबंधित मॉडयूल विकसित किया गया था तथा एलसीज को विशिष्ट आईडी दी गई थी, तथापि यातायात के पैटर्न, स्थिति, उन्नयन कार्यों इत्यादी से संबंधित डाटा अद्यतित नहीं किया गया था। सभी क्षेत्रीय रेलवेज के संबंध मे एलसी से संबंधित एसआईएमएस में मुख्य डाटा भी मई 2011 के बाद अद्यतित नहीं किया गया था।

5.1.7.13 राजधानी/शताब्दी मार्गों पर यूएमएलसीज

120 किमी प्रति घण्टा अथवा अधिक की अधिकतम अनुमत गति के साथ राजधानी एवं शताब्दी मार्गों पर सभी- यूएमएलसीज प्राथमिकता से मानवीकृत होनी चाहिए (आईआरपीडब्ल्यूएम का पैरा 924)। 31 मार्च 2015 को, राजधानी/शताब्दी मार्गों मे 712 यूएमएलसीज थी तथा 608 यूएमएलसीज 'ए' तथा 'बी' मार्गों पर थी। यद्यपि, राजधानी/शताब्दी मार्गों मे सात प्रतिशत यूएमएलसी अभी भी विद्यमान थी। लेखापरीक्षा में देखा गया कि:

- राजधानी/शताब्दी मार्गों से संबंधित 712 यूएमएलसीज विभिन्न क्षेत्रीय रेलवेज[99] में थी। 290 यूएमएलसीज[100] में, पिछली गणना के अनुसार टीवीयू 3000 से अधिक था तथा इसलिए ये 290 यूएमएलसी 'मैनिंग' के योग्य थीं। तथापि , इन्हे मानवीकृत नहीं किया गया था।

[99] दपूरे-173, उरे-168, पूमरे-138, दमरे-59, उपूरे-56, उसीरे-55, पूतरे-27, दपरे-25, दरे-5, उमरे-4 तथा मरे तथा दपूमरे प्रत्येक के पास एक यूएमएलसी थी।

[100] पूमरे में राजधानी/शताब्दी मार्गों पर सभी 138 यूएमएलसीज मैनिंग के योग्य थी जबकि उरे मे 65 यूएमएलसीज, दपूरे में 34, उसीरे-16, पूतरे-14, दपरे-8, दमरे-6, उमरे-4, दरे-3 तथा उपूरे-2।

- भारतीय रेल मे महत्वपूर्ण रेल मार्गों पर (ए तथा बी) 608 यूएमएलसीज थी[101]।
- मार्च 2015 के अन्त तक, भारतीय रेल में 30 यूएमएलसीज (उसीरे-26 यूएमएलसीज, दरे-2 तथा दपूमरे तथा दपरे-6 प्रत्येक मे एक) थी जो राष्ट्रीय राजमार्गों पर थीं।

ऐसे महत्वपूर्ण उच्च गति मार्गों पर यूएमएलसीज को बनाए रखना इन क्रोसिंग को परिहार्य दुर्घटनाओं के लिए सुभेद्य बनाता है।

5.1.7.14 यूएमएलसीज पर सुरक्षा उपायों का प्रावधान

आईआरपीडबल्यूएम के अनुसार, यूएमएलसीज पर विभिन्न सुरक्षा/उपाय/कार्य करने की आवश्यकता होती है। विजन 2020 मे कल्पना की गई है कि अगली पाँच वर्ष की अवधि मे सभी यूएमएलसी द्वारों को तेजी से 'मानवीकृत' अथवा सुरक्षित अथवा अवसंरचना के निर्माण द्वारा प्रतिस्थापित किया जाएगा। वर्षों से आरबी के विभिन्न निर्देश भी यूएमएलसीज पर सुरक्षा उपायों का प्रावधान करने की आवश्यकता को दर्शाते है, जब तक इन्हे उन्मूलित न कर दिया जाए।

ऐसे सुरक्षा उपायों की भूमिका को मानते हुए, 31 मार्च 2015 तक सभी यूएमएलसीज के मामले में सुरक्षा उपायों के प्रावधान की स्थिति की लेखापरीक्षा द्वारा चयनित यूएमएलसीज पर रेलवे अधिकारियों के साथ संयुक्त निरीक्षण करने के अलावा रेलवे प्रशासन द्वारा अनुरक्षित अभिलेखों के संदर्भ में समीक्षा की गई थी।

- स्टॉप बोर्ड- सड़क प्रयोक्ताओं को सचेत करने के लिए यूएमएलसीज पर निर्धारित विनिर्देशनों के स्टॉप बोर्ड लगाने आवश्यक हैं (आईआरपी डबल्यूएम का पैरा 916)। लेखापरीक्षा ने देखा कि मार्च 2015 के अन्त तक 10,388 यूएमएलसीज मे से 833 यूएमएलसीज (दरे-598, दमरे-211, पूमरे-24) पर स्टॉप बोर्ड उपलब्ध नहीं कराए गए थे।

  इसके अतिरिक्त, 160 चयनित यूएमएलसीज के संयुक्त निरीक्षण के दौरान, यह देखा गया था कि 11 यूएमएलसीज (उरे-4, उमरे-3, मरे-2,

---

[101] दमरे-250, दपूरे-107, पूतरे-74, दरे-57 यूएमएलसीज, उरे-33, उतरे-29, उसीरे-27, दपरे-24, उमरे-4, पूरे-2 तथा दपूमरे-1।

पूतरे -2) पर स्टॉप बोर्ड उपलब्ध नहीं कराए गए थे जबकि अभिलेखों में ये उपलब्ध कराए बताए गए थे।

- **व्हिसल बोर्ड** – सभी यूएमएलसीज तक पहुँच के लिए सड़क प्रयोक्ताओं को ट्रेन आने की ध्वनि चेतावनी देने हेतु आने वाली ट्रेन के चालकों को लेवल क्रासिंग से ट्रैक से 600 मीटर की दूरी पर निर्धारित डिजाइन का 'व्हिसल बोर्ड' लगाना चाहिए (आईआरपीडब्ल्यूएम का पैरा 916)। 31 मार्च 2015 तक सभी यूएमएलसीज पर व्हिसल बोर्ड प्रदान किए गए थे।

  160 चयनित यूएमएलसीज पर किए गए संयुक्त निरीक्षण से जॉच किए गए सभी 160 यूएमएलसीज व्हिसल बोर्ड होने की पुष्टि की गई।

- **रम्बल स्ट्रिप्स अथवा गति अवरोधक-** सड़क प्राधिकरण एलसी के पहुँच मार्गों पर मानक डिजाइन की रम्बल स्ट्रिप्स लगाने हेतु उत्तरदायी है (आईआरपीडब्ल्यूएम) का पैरा 918)। क्षेत्रीय रेल प्रशासन को यह सुनिश्चित करने के लिए राज्य सरकार/सड़क प्राधिकरणों के साथ मामले को देखना चाहिए कि रम्बल स्ट्रिप्स समुचित सड़क चेतावनी सूचकों के साथ सड़क की पूरी चौड़ाई पर सभी एलसीज पर प्रदान की गई हैं। उस समय तक जब तक यहाँ पर सड़क प्राधिकरणों द्वारा समुचित डिजाइन की रम्बल स्ट्रिप्स नहीं लगा दी जाती तब तक अस्थायी सुरक्षा उपाय के रूप में रेलवे को गति अवरोधक प्रदान करना था।

  लेखापरीक्षा ने क्षेत्रीय रेलवे में अनुरक्षित अभिलेखों से देखा कि 1024 यूएमएलसीज (प.रे. में 632, उ.पू.रे में 390 और पू.म.रे. एवं उ.म.रे. में एक-एक) में गति अवरोधक अभी भी प्रदान किया जाना था। आईआर के 160 यूएमएलसीज पर किए गए सयुंक्त निरीक्षण से पता चला कि द.प.रे. में दो यूएमएलसीज तथा पू.त.रे., उ.रे., द.पू.म.रे. में एक यूएमएलसीज के मामले में रम्बल स्ट्रिप्स या गति अवरोधक नहीं प्रदान किए गए थे।

- **हाई गेज-** आईआरपीडब्ल्यूएम के पैराग्राफ सं. 910 (4) में यह प्रावधान है कि विद्युतीकृत खण्डों में प्रत्येक एलसी के ओवरहेड उपकरण ओएचई) की

तरफ हाई गेज खड़ा करने के लिए प्रर्याप्त व्यवस्थायें की जानी चाहिए ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि हाई गेज के नीचे गुजरने वाली गाड़ियाँ या गतिमान संरचना भी पर्याप्त निकासी के ओएचई के नीचे से निकल सके। संयुक्त निरीक्षण के दौरान विद्युतीकृत खण्डों में जॉच किए गये सभी आईआरपीडव्ल्यूएम के संबंध में यह देखा गया कि हाई गेज नहीं लगाए गए थे।

- **संयुक्त निरीक्षण के दौरान देखे गए अन्य पहलू-** अच्छा होगा कि सभी सड़कों को सही दिशाओं[102] में रेलवे लाइन पार करना चाहिए। संयुक्त निरीक्षण में शामिल सभी 160 यूएमएलसीज में क्रासिंगकी दिशा प्रावधान के अनुसार प्रदान की गई थी। जॉच किए सभी यूएमएलसीज में साइन बोर्ड, यूएमएलसी गेट चौकियों और चेक रेल के बीच समतल सड़क यूएमएलसी गेटों की चौड़ाई को कवर करतेहुए प्रदान की गई थी।

5.1.7.15 सुरक्षात्मक उपाय-यूएमएलसीज का निरीक्षण

लेखापरीक्षा ने देखा कि मौजूदा संहिता/नियमावली के प्रावधानों के अनुसार रेलवे कार्मिकों को यूएमएलसीज की आवधिक निरीक्षण करने की अनिवार्यता नहीं है यद्यपि आईआरपीडव्ल्यूएम 914 में एलसीज (मानवयुक्त वाले) के निरीक्षण का प्रावधान है। हालांकि लेखापरीक्षा ने देखा कि पीसीई/उ.प.रे. ने वरिष्ठ खण्ड अभियंताओं (एसएसईज) और सहायक मण्डल अभियंताओं (एडीईएन) द्वारा यूएमएलसीज का निरीक्षण कार्यक्रम निर्धारित करते हुए एक परिपत्र जारी किया था। रेलवे बोर्ड के लिए यह विवेकपूर्ण हो सकता है यदि इस संबंध में विशेष निर्देश जारी किए जांए। सामान्यत: यह देखा गया था कि कई मण्डलों में 2014-15 के दौरान रेलवे द्वारा किए गए संयुक्त औचक निरीक्षण में संभाव्य मण्डल में सभी यूएमएलसीज को शामिल नहीं किया गया क्योंकि कवरेज से संबंधित कोई निर्धारित मानक नहीं है।

[102] 906 के अनुसार, विशेष मामलों में जहॉ सड़क पहुँच मार्गो में संशोधनकी आवश्यकता हो, वहॉ क्रासिंग की दिशा 45 डिग्री से कम नहीं होनी चाहिए।

5.1.7.16 यूएमएलसीज पर दुर्घटनायें

यूएमएलसीज पर दुर्घटनाओं का विश्लेषण- आईआर में सर्वाधिक मृत्यु यूएमएलसीज[103] पर दुर्घटना होने के कारण होती है।

सर्वोच्च न्यायालय ने इस तथ्य को गंभीर बताया (अक्टूबर 2014) कि देश में 40 *प्रतिशत* रेलवे स्तर के क्रासिंग्स मानवरहित हैं और प्रतिवर्ष इसके कारण 73 *प्रतिशत* मौतें होती हैं और आईआर में सभी 30,348 क्रासिंग्स पर गेट अथवा गार्ड तैनात करने की मांग करने वाली एक जनहित याचिका के प्रति केंद्र को नोटिस जारी किया।

लेखापरीक्षा ने यूएमएलसीज पर दुर्घटनाओं के आंकड़ों की जॉच की जो समीक्षा अवधि (2012-15) के दौरान घटित हुई और देखा कि यूएमएलसीज पर बहुत सी दुर्घटनायें (इसके परिणामस्वरूप और सड़क प्रयोक्ताओं की अनदेखी के कारण) तथा जनहानि (मृत्यु एवं चोटें) नीचे दशाई गई हैं:-

तालिका सं. 5.5 – यूएमएलसीज में दुर्घटनायें

मद	2012-13	2013-14	2014-15
दुर्घटनाओं की संख्या	88	81	69
जनहानियों की संख्या	213	191	221

लेखापरीक्षा ने देखा कि दर्शाई गई तीन वर्षों की अवधि के दौरान दुर्घटनाओं की संख्या में कमी दर्शाई गई, आईआर में यूएमएलसीज की संख्या में पूरी तरह कटौती करने पर भी इसकी संख्या अभी भी बहुत अधिक है। जनहानियों की संख्या अभी भी समान ही है। दुर्घटनाओं की संख्या प.म.रे में 47 दुर्घटनायें, उ.रे. में 28 और द.रे. एवं उ.म.रे. में प्रत्येक में 18 आदि अधिक थी। दुर्घटनाओं की संख्या अपेक्षाकृत पू.रे (1), प.म.रे (3) और म.रे (5) में कम थी।

आंकड़े जल्दी से जल्दी यूएमएलसीज को हटाने की प्रतिबद्ध एवं मजबूत इरादे की आवश्यकता पर जोर देते हैं। समीक्षा अवधि से संबंधित यूएमएलसी दुघटनाओं के मामलों की जॉच यह विश्लेषण करने के लिए की गई कि क्या संख्यायें इन विशिष्ट मामलों के घटित होने और सड़क प्रयोक्ताओं की कम दृश्यता (800 मी. से कम) के बीच स्पष्ट सहसंबंध दर्शाती हैं।

---

[103] श्वेत पत्र (फरवरी2015) का पैराग्राफ 3.7).

लेखापरीक्षा ने यूएमएलसीज पर टीवीयू के संबंध में यातायात घनत्व से संबंधित डाटा के विश्लेषण की मांग की जहाँ दुर्घटनायें हुई ताकि यह जॉच की जा सके कि कोई पैटर्न/निष्कर्ष निकाला जा सके। यह देखा गया कि यूएमएलसीज पर 238 दुर्घटनाओं में से 91 यूएमएलसीज पर दृश्यता 800 मीटर से भी कम थी। इस प्रकार, कम दृश्यता इन मामलों के कारणों में से एक हो सकती है। इसके अतिरिक्त, यूएमएलसी पर मानव हेतु निर्धारित मानदण्ड 3000 टीपीयू से ऊपर है। हालांकि यूएमएलसीज के संबंध में जहाँ दुर्घटनायें हुई, वहां यह देखा गया कि 55 यूएमएलसीज पर टीवीयू 1000 से कम 85 यूएमएलसीज पर 1000 और 3000 के बीच तथा 98 यूएमएलसीज पर 3000 से अधिक थे। इस प्रकार यूएमएलसीज पर अधिकांश दुर्घटनायें (138 दुर्घटनायें-59 *प्रतिशत*) घटित हुई जहाँ टीवीयू 3000 से कम था। यह दर्शाता है कि यूएमएलसी पर मानव रखने के निर्धारित मापदण्ड की पुन: समीक्षा करने की आवश्यकता है।

यूएमएलसीज पर दुर्घटनाओं का प्रभाव- समीक्षा अवधि के दौरान आईआर में घटित 1020 रेल दुर्घटनाओं में से 238 दुर्घटनायें यूएमएलसीज पर हुई थी जिससे 360 मौतें और 265 घायल हुए थे। मृत्यु/घायलों वाले मामलों में अनुकम्पा अनुदान की कुल राशि ` 1.38 करोड़ तथा रेलवे परिसंपत्तियों की हानि लागत ` 2.35 करोड़ थी।

5.1.7.17 सड़क प्रयोक्ताओं को जागरूक करने हेतु किए गए उपाय

क्षेत्रीय रेलवे, रेलवे बोर्ड के निर्देशों का पालन करते हुए यूएमएलसीज पर सुरक्षा सुनिश्चित करने हेतु समय-समय पर सड़क प्रयोक्ताओं[104] को जागरूक करने हेतु गहन सामाजिक जागरूकता अभियान चलाता है। प्रत्येक वर्ष अंतर्राष्ट्रीय रेल संघ (यूआईसी) एक दिन को अंतराष्ट्रीय लेवेल क्रासिंग जागरूकता दिवस (आईएलसीएडी)[105] के रूप में मनाता है। इस प्रयास के रूप में लेवल क्रासिंग्स पर आरपीएफ, जीआरपी और सिविल प्राधिकारी सहित संयुक्त औचक निरीक्षण किए जाते हैं और मोटर वाहन अधिनियम की धाराओं के तहत गलती करने वाले सड़क प्रयोक्ताओं पर कार्रवाई की जाती है।

---

[104] इसमें मीडिया जैसे- अखबार, टीवी, रेडियो, पोस्टर आदि सूचना पत्रों के वितरण, अल्पावधि फिल्मों/विज्ञापनों के माध्यम से प्रचार अभियान शामिल है।

[105] वर्ष 2012 में 7 जून को 2013 में 7 मई और वर्ष 2014 में 3 जून को आईएलसीडी के रूप में माना गया था।

प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे में चयनित दो मंडलों की सुरक्षा शाखाओं में उपलब्ध अभिलेखों के संदर्भ में सामान्यतया की गई स्थिति समीक्षा से पता चला कि यूएमएलसीज[106] के सुरक्षित प्रयोग में सडक प्रयोक्ताओं को जागरूक करने के लिए पर्याप्त कदम उठाए गए थे।

5.1.7.18 गेट मित्रों की तैनाती

पूंजीगत गहन कार्यों और निहित लागत की दीर्घ उत्पादन पूर्व अवधि जैसे पहलुओं को देखते हुए रेलवे ने जीवन बचाने का और अन्य प्राधिकरणेां को शामिल करके सुगम रेल परिचालन बनाए रखने हेतु अन्य अन्तरिम उपाय करने का प्रयास किया था। यूएमएलसीज की सुरक्षा मजबूत करने के लिए स्थानीय पंचायतों को शामिल करने की संभावना जहॉ सहमत संस्थागत तंत्रों के माध्यम से ध्यान देने हेतु पारिश्रमिक पर यूएमएलसीज पर चौकीदार रखे जा सकते हों, वहां विवाद हो गया था।

रेलवे द्वारा पारिश्रमिक पर यूएमएलसीज पर सुरक्षा को और मजबूत करने हेतु राज्य सरकार के होमगार्डों को लगाए जाने पर भी विचार किया गया था। हालांकि केवल कुछ ही राज्यों ने पहल करने हेतु सकारात्मक प्रतिक्रिया दी। यद्यपि रेलवे ने नरेगा योजना के तहत अर्हक कार्यों की निदर्शी सूची में स्थानीय पंचायतों को ग्रामीण विकास मंत्रालय के साथ उठाया था (2012), इसको मूर्त रूप नहीं गया।

रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलवे को माननीय रेल मंत्री का निर्देश संप्रेषित किया (अगस्त 2009) जिसमें जोर दिया गया था कि लेवेल क्रासिंग्स को मानवयुक्त बनाने पर जोर दिया जाना चाहिए। यदि कर्मचारी उपलब्ध न हों तो यह जॉच की जाए की क्या पीपीपी मॉडल के तहत आदमी तैनात किए जा सकते हैं। क्षेत्रीय रेलवे को दिनांक 22 मई 2014 को भेजे गए सुझाव/सुरक्षा पत्र में भी इस पर जोर दिया गया था जिसमें उनको यह कहते हुए कि यूएमएलसीज पर (जब तक कि विशेष पद्धतियों के माध्यम से उन्हें हटा न दिया जाए) गेट मित्रों/सलाहकारों की तैनाती में म.रे. और प.म.रे. द्वारा किए गए प्रयासों को देखते हुए यूएमएलसीज पर दुर्घटनायें कम करने हेतु खोज करने के लिए प्रेरित किया गया था। अन्य क्षेत्रीय रेलवे को भी सड़क प्रयोक्ताओं के मार्गदर्शन हेतु

[106] दीवार पोस्टर, पॅम्पलेट आदि लोगों और रेल प्रयोक्ताओं के बीच बॉटे गए थे। रेलवे ने यूएमएलसीज पर ध्यान दिए जानी वाली सावधानियों के बारे में लोगों को जागरूक करने के लिए स्थानीय भाषा में बड़ी तादात में एसएमएव भेजे और 'नुक्कड़ नाटक' जैसी अन्य पद्धतियों का भी प्रयोग किया।

सलाहकारों की तैनाती की म.रे. की नवीन पहल का अनुसरण करने हेतु भी प्रेरित किया गया था। यूएमएलसीज पर गेट सलाहकारों/गेट मित्रों की तैनाती की धारणा को मध्य-2014 तक सक्रियता से पूरा किया जाना अपेक्षित था। गेट मित्रों की तैनाती के प्रति शंकायें भी उठाई गई, जिनमें से महत्वपूर्ण नीचे दर्शाए गये हैं:-

- मोटर वाहन अधिनियम 1988 के अनुसार एक यूएमएलसी पर सुरक्षा समझौता का दायित्व सड़क प्रयोक्ता पर है। परिस्थितियों के अंतर्गत एक यूएमएलसी पर एक घटना में जहाँ गेट मित्र तैनात होते हैं, वहाँ जवाबदेही रेलवे पर होगी।
- पूर्व वर्षों में रेलवे के अनुभवों के अनुसार, गेट मित्रों के रूप में लगे व्यक्ति बाद में रेलवे में नियमित रोजगार का दावा कर सकते हैं।

4 अगस्त 2014 को रेलवे बोर्ड ने जेडआर को निर्देश दिया कि दो रेलवे में इस पायलट योजना के अनुभव के आधार पर इसमें विस्तार किया जायेगा।

जैसा कि क्षेत्रीय स्तर के साथ-साथ रेलवे बोर्ड के अभिलेखों से देखा गया, गेट मित्रों की तैनाती के प्रति उठाये गए मुद्दे का पूरी तरह समाधान नहीं किया गया था। हालांकि यह देखा गया है कि यह जानने के लिए कि यदि यह गेट मित्रों की सेवायें लेता है तो क्या इन क्रासिंग्स पर दुर्घटनाग्रस्त व्यक्ति को क्षतिपूर्ति करने हेतु उत्तरदायी होगा, इस पर कानून मंत्रालय की राय जानने (जुलाई 2014) के बाद आईआर के विभिन्न जेडआर में यूएमएलसीज पर 2902 गेट मित्र लगाए गए हैं।

5.1.7.19 यूएमएलसीज पर सुरक्षा प्रदान करने हेतु भू-स्थानिक तकनीकों का प्रयोग

दिसंबर 2014 में रेलवे बोर्ड ने जेडआर को राज्य सरकारों, एनजीओ और अन्य हितधारकों के साथ बात करके यूएमएलसीज पर व्यापक सुरक्षा प्रदान करने हेतु भू-स्थानिक तकनीकों के अतिरिक्त अन्य कदम उठाने पर विचार करने हेतु माननीय रेल मंत्री के निर्देशों का सम्प्रेषण किया। जेडआर को व्यापक कार्ययोजना बनाने और उसे लागू करने की आवश्यकता थी ताकि लेवल क्रासिंग्स पर दुर्घटनाओं को पूरी तरह से रोका जा सके।

31 मार्च 2015 तक आईआर/जेआर द्वारा भू-स्थैतिक तकनीकों वाले उपाय सहित व्यापक कार्य योजना अभी भी विकसित की जानी थी।

5.1.7.20 अन्य विकास

भारतीय रेल में विशेषत: यूएमएलसीज पर सुरक्षा से जुड़े महत्व को इसी तथ्य से देखा जा सकता है कि 2015 में प्रस्तुत रेल बजट में की गई घोषणाओं में से एक यूएमएलसीज पर प्रयोक्ताओं को श्रव्य दृश्य चेतावनी देने वाली डिवाइसेज लगाने से संबंधित थी। इसे आरडीएसओ, इसरो और आईआईटी कानपुर के सहयोग से किया जाएगा।इसके अतिरिक्त, आरओबी/आरयूबी के निर्माण में सुविधा हेतु 60 दिनों के भीतर आनलाइन ड्रांइग प्रस्तुत करने तथा मंजूरी हेतु प्रयोक्ता के अनुरूप एक वेब आधारित एप्लीकेशन शुरू किया गया है। इस संबंध में सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के साथ एक एमओयूपर हस्ताक्षर भी किया गया है। विकासक प्रयासों के रूप में रेलवे के अनुसंधान विंग, आरडीएसओ ने हाल ही में मानवरहित लेवल क्रासिंग के लिए एक वंडलप्रूफ चेतावनी प्रणाली की विशेषताओं को अंतिम रूप दिया। प्रणाली में दो सेंसर माड्यूल्स और एक नियंत्रण माड्यूल है जिसमें ट्रेन आवाजाही का पता चलता है और जब ट्रेन लेवल क्रासिंग्स से एक किमी.के भीतर आ जाए तो सायरन और ब्लिंकर अलर्ट काम करने लगें। ट्रैक पर ट्रेन आवाजाही का पता लगाने के लिए लेवल क्रासिंग्स के एक किमी.के भीतर सेंसर माड्यूल लगाए जाते हैं।

अराजक तत्वों अथवा किसी अन्य कारण से लेवल क्रासिंग पर प्रणाली के तोड़-फोड़ के मामले में पूर्व निर्धारित मोबाइल नंबरों पर एसएमएस अलर्ट भेजे जाएंगे।

आरडीएसओ ने रेलवे बोर्ड को क्षेत्रीय रेलवे को बड़े पैमाने पर विकास से पूर्व फील्ड ट्रायल हेतु कम से कम एक या दो प्रणालियॉ लगानेका सुझाव दिया जा सकता है। प्रणाली दक्षिण रेलवे के कोयम्बटूर-मेट्टूपलयम खण्ड पर पिछले कुछ महिनों से कार्य कर रही है।

5.1.8 निष्कर्ष

रेलवे के विजन 2020 विवरण (दिसंबर 2009) के अनुसार, आदमी की तैनाती या किसी भी अनुमोदित पद्धतियों के माध्यम से शत *प्रतिशत* यूएमएलसीज को धीरे धीरे हटाया जाना था अथवा 2010 तक 16125 में से 11630 यूएमएलसीज को 1 अप्रैल 2015 तक हटाने की योजना थी, को पॉच वर्षो में (2010-15) सुरक्षित किया जाना था। पंचवर्षीय मास्टर येजना के दौरान

केवल5,737 यूएमएलसीज को हटाया गया और 1 अप्रैल 2015 तक शेष 10,388 को अभी भी समाप्त किया जाना था।

अधिक से अधिक 4495 यूएमएलसीज को ‘‘समाप्त नहीं किया जा सकता’’ के रूप में वर्गीकृत किया गया था। हालांकि, निष्पादन के दौरान जेडआर स्तर पर स्थिति बदल गई और इस श्रेणी से जुड़े कई यूएमएलसीज पर मानव तैनाती/रूपान्तरण का विचार किया गया। यूएमएलसीज पर मानव तैनाती के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्यों में गिरावट आई (2012-13 -1101 यूएमएलसीज और 2013-14-495 यूएमएलसीज)। यह रेलवे बोर्ड के आदेश के कारण था (मार्च 2012) कि ऐसे स्थानों पर जहाँ पर यूएमएलसीज की मानव तैनाती हेतु बुनियादी ढाँचे का निर्माण शुरू नहीं किया गया था, तब तक रेलवे को गेट मैन की वांछित सृजन/मंजूरी तक तैनाती कार्य नहीं करना चाहिए।

प्रतिवर्ष उपलब्ध कराई गई निधियाँ, संसाधनों की अपेक्षा कम थी जिससे यूएमएलसीज की समाप्ति के उद्देश्य को पूरा करने में बाधा आती रही। किसी भी वर्ष आवंटन 2,217 करोड़ से अधिक नहीं था जिसके कारण रेल मंत्रालय को वित्त मंत्रालय से सीआरएफ अधिनियम में संशोधन के माध्यम से केन्द्रीय सड़क निधि (सीआरएफ) में से निधि आवंटन बढ़ाने तथा काकोदकर समिति द्वारा अनुशंसित कार्यों को करने के लिए विशेष रेल सुरक्षा निधि (एसआरएसएफ) के दूसरे चरण की मंजूरी दी थी, के लिए अनुरोध करना पड़ा।

सबवे के निर्माण की प्रगति दर्शाती है कि सभी संस्वीकृत कार्यों को पूरा करने में आईआर को अभी कई वर्ष और लगेंगे। सीमित आवंटित निधियों में से कुछ कम उपयोग वाली वापस की गई निधियाँ भी थीं जो इस तथ्य की पुष्टि करता है कि सामान्य सार्वजनिक अवरोध जैसे कुछ अन्य कारण भी थे जिससे यूएमएलसीज की समाप्ति की प्रगति में बाधा आई।

दुर्घटना की जाँच के लिए आईआर द्वारा यूएमएलसीज पर सभी सुरक्षात्मक उपाय किए जा रहे थे।

5.1.9 सिफारिशें

- लंबे समय से लंबित यूएमएलसी कार्यों के निष्पादन की सूक्ष्म निगरानी की जानी चाहिए और आईआर को राजधानी/शताब्दी मार्गो सहित महत्वपूर्ण मार्गो में यूएमएलसीज को हटाने को प्राथमिकता देने का प्रयास करना चाहिए। यूएमएलसीज को हटाने से संबंधित कार्यों,

विशेषत: सबवे के निर्माण से संबधित कार्यों के निष्पादन के संबंध में समय-सीमा होनी चाहिए।

- रेल मंत्रालय यूएमएलसीज की समाप्ति हेतु लक्षित कार्यों के समापन हेतु प्रतिवर्ष निधियों की उपलब्ध्ता सुनिश्चित करे तथा यह सुनिश्चित करे कि कार्यों पर दी गई निधियों का पूरा उपयोग किया जा रहा है।
- सभी मामलों में निवेशित पूंजी की निष्क्रियता से बचने के लिए सबवे आदि के निर्माण मानव तैनाती से संबंधित बुनियादी कार्य शुरू करने से पूर्व यूएमएलसीज को बंद करने के लिए सिविल प्रधिकारियों का अनुमोदन सभी मामलों में लिया जाना चाहिए। लोगों से सहयोग सुनिश्चित करने के लिए एक उपयुक्त तंत्र होना चाहिए क्योंकि सार्वजनिक अवरोध के लिए एक उपयुक्त तंत्रहोना चाहिए क्योंकि सावर्जनिक अवरोध के कारण यूएमएलसीज की गैर-समाप्ति के साथ-साथ लोगों के लिए भी महंगी और जोखिमपूर्ण हो सकता है।
- तीन वर्षो में एक बार यूएमएलसीज की गणना की जानी चाहिए और समाप्ति या मानव तैनाती आदि में विफल हुए बिना इस गणना के परिणामों के आधार पर रेलवे बोर्ड के संहिता प्रावधानों और मौजूदा निर्देशों के अनुसार अपेक्षित कार्रवाई की जानी चाहिए।
- आईआर को नरेगा योजना के तहत अर्हक कार्यों की निदर्शी सूची में स्थानीय पंचायत द्वारा मानवरहित लेवेल क्रासिंग्स पर चौकीदारी गतिविधि सहित मामले को देख सकता है।

5.2 भारतीय रेल में पत्थर की रोडियों की खरीद एवं उनका उपयोग

5.2.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल के पास 1 अप्रैल 2015[107] तक 17 क्षेत्रीय रेलवे में फैली 1,17,996 ट्रैक किलोमीटर {ब्राड गेज़ (बीजी): 1,09535 किमी, मीटरगेज (एमजी): 5929 किमी और नैरो गेज (एनजी): 2532 किमी} का नेटवर्क है।

ट्रैक या स्थायी पथ (पी. वे) रेल पथ है जिस पर ट्रेन चलती है। एक निश्चित दूरी पर दो समानान्तर रेल स्लीपरों से जुड़े होते हैं जो बनावट पर फैली निश्चित मोटाई की रोड़ियों वाली परत से जुड़ा होता है। रोड़ियाँ ट्रैक-उप संरचना की प्रमुख अवयव हैं और ट्रैक निष्पादन एवं इसे बनाए रखने में मजबूत भूमिका निभाती हैं। ट्रैक रोड़ियाँ ट्रैक बेड बनाती हैं जिसके ऊपर रेलवे स्लीपर्स बिछाये जाते हैं। यह स्लीपर्स के ऊपर, नीचे, बीच में चारों तरफ से जमी होती हैं/यह दबाव नीचे की तरफ रखता है जो ट्रैक संरचना को प्रभावित कर सकता हो। यह जटिल रूप से विखण्डित पत्थर से बना होता है। ट्रैक रोड़ियों के परत की मोटाई स्लीपरों के आकार और जगह, लाइन पर संभावित यातायात और विभिन्न अन्य कारकों पर निर्भर करती है। रोड़ियों के लिए यह अनिवार्य है कि इन्हें स्लीपरों की ऊँचाई तक बिछाया जाए और उसके किनारे पर एक आवश्यक "सहारा" होना चाहिए और चूंकि यह बहुत महत्वपूर्ण है और यह रोड़ी सहारा सर्वाधिक महत्वपूर्ण भाग है, केवल यही ट्रैक को लम्बवत प्रचालन बनाए रखने का अवयव है। रोड़ी दबाव शोषक के रूप में कार्य करती है और स्लीपरों के लम्बवत प्रचालन के प्रति किनारे पर उन्हें रोकती है। ट्रैक की स्थिरता पदान करते हुए तथा रोलिगं स्टाक के वजन के वितरण में सुविधा प्रदान करते हुए, यह आधारभूत संरचना के लिए ड्रेनेज प्रणाली के रूप में भी कार्य करती है। बेहतर यात्रा सुगमता और ट्रेन का सुरक्षित गमन अच्छी गुणवत्ता वाली रोड़ी की पर्याप्त मात्रा के द्वारा ही पूरा किया जाता है जैसा कि रेलवे बोर्ड द्वारा जारी ट्रैक रोड़ियों की विशेषताओं का उल्लेख था (आईआरएस-जीई- I, जून 2004)।

भारतीय रेल स्थाई पथ नियमावली (आईआरपीडब्ल्यूएम) के पैरा 264 के अनुसार, रोड़ी आवश्यकताओं का निर्धारण ट्रैक के ओवरहालिंग करने में हुई कमी को पूरा करने तथा ट्रैक को लांग वेल्डेड रेल ट्रैक (एलडब्ल्यूआर) में

---

[107] *भारतीय रेल पुस्तिका वर्ष 2014-15*

बदलते समय अतिरिक्त लचीला किनारा प्रदान करने हेतु ओपन लाइन संगठन द्वारा अलग-अलग किया जाता है। परियोजनाओं के निर्माण के संबंध में रोड़ियो की आवश्यकता का निर्धारण आईआरपीडब्ल्यूएम के पैरा 263(1) में दी गई प्रोफाइल के अनुसार किया जाता है। भारतीय रेल में रेाड़ियों की खरीद डीपो या सेस[108] पर रोड़ियों की आपूर्ति एवं ढेर लगाने हेतु ठेकाओं के माध्यम से किया जाता है। चूकि ट्रैक में मौजूदा रोड़ियों में कमी हेतु रोड़ियों की आवश्यकता सर्वेक्षण द्वारा निर्धारित किया जाता है, मौजूदा ट्रैक में रोड़ियों की प्रतिपूर्ति हेतु आवधिकता निर्धारित नहीं की जाती है।

5.2.2 सगठनात्मक संरचना

रेलवे बोर्ड (आरबी) स्तर पर सदस्य अधियांत्रिकी (एमई), जिनके सहायक अतिरिक्त सदस्य (निर्माण कार्य और सामान्य अभियांत्रिकी), कार्यकारी निदेशक (निर्माण कार्य और सामान्य अभियांत्रिकी) सामान्य और योजना निदेशक (कार्य और सामान्य पुल और संगठन और योजना) और संयुक्त निदेशक (कार्य और सामान्य) होते हैं, ट्रैक संरचना पर नीति निर्माण के लिए उत्तरदायी होते हैं।

क्षेत्रीय स्तर पर, मुख्य ट्रैक अभियंता (सीटीई) प्रधान मुख्य अभियंता (पीसीई) के नियंत्रण में कार्य करते हुए आरबी के नीति दिशा-निर्देशों/आदेशों के कार्यान्वयन के लिए उत्तरदायी होता है। मंडल स्तर पर, वरिष्ठ मंडल अभियंता/मंडल अभियंता (व. डीईएन/डीईएन) जिसके सहायक/सहाय मंडल अभियंता/सहायक अभियंता (एडीईएन/एईएन)/वरिष्ठ विभाग अभियंता/विभाग

---

[108] ट्रैक के किनारे रोड़ियों का ढेर लगाना

अभियंता (पीवे)/(एसएसई/एसई-पीवे) होते हैं, वे इन दिशा-निर्देशों को कार्यान्वित करते हैं।

निर्माण परियोजनाओं (नई लाईन, दोहरीकरण और गेज परिवर्तन) के लिए बैलस्ट की खरीद विस्तृत/संशोधित अनुमानों; जो रेलवे बोर्ड द्वारा संस्वीकृत हैं, में अनुमानित आवश्यकता पर आधारित हैं। खरीद प्रक्रिया परियोजनाओं के पूर्ण प्रगति और निधियों की उपलब्धता के आधार पर क्षेत्रीय रेलवे के निर्माण संगठन द्वारा किया जाता है।

5.2.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

- यह देखना कि क्या बैलस्ट की आवश्यकता को विशेष कार्यों और परियोजनाओं के लिए ट्रैक के अनुरक्षण के लिए उचित रूप से निर्धारित किया गया है।
- निविदाओं और ठेकों की जांच द्वारा बैलस्ट की खरीद की प्रक्रिया की समीक्षा करना।
- यह देखना कि क्या खरीद और बैलस्ट की उपयोगिता में उचित निगरानी तंत्र और नियंत्रण मौजूद हैं

5.2.4 लेखापरीक्षा मानदंड

समीक्षा के लिए स्वीकृत मानदंड थे:

- आईआरपीडब्ल्यूएम-2004 के पैरा 130, 210, 261, से 267 में दिये गये प्रावधान।
- दिनांक 25 मई 2007 के पत्र सं. 2006/सीई-II/एमबी/2 और समय-समय पर जारी किये गये निर्देशों द्वारा रेलवे बोर्ड ने नीति दिशा-निर्देश जारी किये।
- आईआरएस-जीई-1 (जून 2004) द्वारा और बाद में जारी किये गये संशोधनों द्वारा आरडीएसओ द्वारा ट्रैक बैलस्ट की विशिष्टताएं जारी की।

5.2.5 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, कार्यपद्धति और नमूना आकार

समीक्षा में 2010-11 से 2014-15 की पांच वर्षों की अवधि के दौरान स्टोन बैलस्ट की आवश्यकता, खरीद और उपयोगिता के आकलन को कवर किया गया।

मैक्रो लेवल पर:

16 क्षेत्रीय कार्यालयों और निर्माण इकाईयों (केवल मैट्रो रेलवे कोलकाता को छोड़कर जहां स्टोरन बैलस्ट प्रयोग नहीं किया जाता) में समीक्षा की गई।

माइको लेवल पर:

i) अपनाई गई निर्धारण पद्धति, निविदा और संविदा प्रबंधन, खरीद की निगरानी और उपयोगिता आदि के विस्तृत अध्ययन के लिए, **मंडलों का 50 *प्रतिशत* प्रत्येक क्षेत्रीय *रेलवे (39 मंडल)*[109] *के दो मंडलों के कम से कम एक*** को कवर किया गया था।

ii) एसएसई/एई (पीवे) के स्तर पर अपनाई गई निर्धारण पद्धति की समीक्षा के लिए, चयनित मंडलों के ***78 एसएसई/एसई (पीवे) इकाईयों***[110] के आधार भूत रिकॉर्डों की नमूना जांच की।

iii) दरे और उरे (दिल्ली मंडल) के एक मंडल जहां लेखापरीक्षा को डाटा उपलब्ध नहीं कराया गया था; की ओपन लाईन (समीक्षा अवधि के दौरान पूरी की गई) पर बैलस्ट खपत सहित 439 पूरे किये गये विशेष निर्माणकार्य[111] समीक्षा में कवर किये गये।

iv) निर्माण संगठन (समीक्षा अवधि के दौरान पूरा किया गया) के ***113 पूर्ण गेज परिवर्तन (जीसी) दोहरीकरण, (डीएल) और नई लाईन (एनएल) परियोजनाओं***[112] को पूरा किया गया।

v) प्रत्येक क्षत्रीय रेलवे-91 **डीपो**[113] के कुल बैलस्ट का **25 *प्रतिशत* प्रत्येक मंडल से कम से कम एक डीपो से** डीपो की कार्यप्रणाली को समीक्षा के लिए कवर किया गया।

---

109 मरे-3, पूमरे-3, पूतरे-2, पूरे-2, उमरे-2, उपूरे-2, पूसीरे-3, उरे-3, पमरे-2, दमरे-3, दपूमरे-2, दपूरे-2, दरे-3, दपरे-2, पमरे-2 और परे-3

110 मरे-6, पूमरे-6, पूतरे-4, पूरे-4, उमरे-4, उपूरे-4, पूसीरे-6, उरे-6, पमरे-4, दमरे-6, दपूमरे-4, दपूरे-4, दरे-6, दपरे-4, पमरे-4 और परे-6

111 मरे-37, पूमरे-16, पूतरे-18, पूरे-31, उमरे-53, उपूरे-15, पूसीरे-9, उरे-28, पमरे-31, दमरे-63, दपूमरे-9, दपूरे-48, दपरे-10, पमरे-53 और परे-18

112 मरे-2, पूमरे-10, पूतरे-4, पूरे-19, उमरे-2, उपूरे-10, पूसीरे-6, उरे-5, पमरे-12, दमरे-3, दपूमरे-2, दपूरे-12, दरे-11, दपरे-8, पमरे-1 और परे-6

113 मरे-9, पूमरे-1, पूतरे-11, पूरे-2, उमरे-6, उपूरे-3, पूसीरे-4, उरे-5, पमरे-5, दमरे-10, दपूमरे-3, दपूरे-2, दरे-13, दपरे-4, पमरे-7& परे-6

5.2.6 जांच किये गये मामले और लेखापरीक्षा निष्कर्ष

5.2.6.1 ट्रैक के प्रबंधन हेतु बैलस्ट की आवश्यकता का निर्धारण

आईआरपीडब्ल्यूएम के पैरा 264 के अनुसार, सामान्य अनुरक्षण हेतु बैलस्ट की आवश्यकता तक एसएसई/एसई (पीवे) के स्तर पर प्रत्येक एक कि.मी. की रेल लम्बाई के सर्वेक्षण द्वारा मात्रा के निर्धारण द्वारा पहुँचना होता है। 78 चयनित एसएसई[114] के रिकॉर्डों की समीक्षा से निम्नलिखित कमियों का पता चला।

- मौजूदा ट्रैक में अधिक कमी के लिए, आईआरपीडब्ल्यूएम के पैरा 264 में विनिर्दिष्ट प्रक्रिया के अनुसार बैलस्ट निर्धारण नहीं किया गया था। विभागीय रजिस्टरों में किलोमीटर; जहां बैलस्ट की कमी थी, का विवरण उपलब्ध नहीं था। की गई प्रतिपूर्ति के विवरण और की गई गहरी स्क्रीनिंग के वर्ष-वार विवरण आईआरपीडब्ल्यूएम के पैरा 210 के विपरीत सभी 78 एसएसई के विभागीय रजिस्टरों में नहीं दर्शाये गये थे।
- राजस्व प्रबधंन हेतु बैलस्ट की आवश्यकता विभागीय आवश्यकताओं के निर्धारण में प्रणाली कमियों को दर्शाते हुए आठ क्षेत्रीय रेलवे[115] के 23 मडंलों को छोड़कर विभागीय आवश्यकताओं को समेकित करने के लिए क्षेत्रीय एसएसई से प्राप्त नहीं किये गये थे।
- 68 मडंलों में से, वार्षिक अनुमानित आवश्यकता 35 मडंलों[116] द्वारा क्षेत्रीय मुख्यालय को प्रस्तुत नहीं की गई थी, 30 मडंलों[117] द्वारा वार्षिक अनुमानित आवश्यकता प्रस्तुत नहीं की गई थी जबकि उत्तर मध्य रेलवे के 3 मडंलों द्वारा लेखापरीक्षा को डाटा उपलब्ध नहीं कराया गया था।

उपरोक्त स्थिति यह दर्शाती है कि ओपन लाईन अनुरक्षण हेतु बैलस्ट निर्धारण आवश्यकता आधारित नहीं था, जो सुरक्षा और रेलगाड़ियों में सफर करने के आराम को प्रभावित कर सकता था।

---

114 मरे-6, पूमरे-,6 पूतरे-4, पूरे-4, उमरे-4, उपूरे-4, पूसीरे- 6, उरे-6, पमरे-4, दमरे-6, दपूमरे-4, दपूरे-6 , दरे-1, दपरे-4, पमरे-4, परे-6

115 मरे-3, पूतरे-1, पूरे-4, उमरे-1, पमरे-2, दपूरे-4, पमरे-3 और परे-5

116 मरे-5, पूमरे-5, पूतरे-2, पूरे-4, उपूरे-3, पमरे-3, दपूरे-4, पमरे-3 और परे-6

117 पूतरे-1,उमरे-NAP, पूसीरे-5, उरे-5, दमरे-6, दपूमरे-3, दपूरे-1, दरे-6 और दपरे-3

सामान्य अनुरक्षण हेतु बैलस्ट का मामले को सहायक अभियंता/सैक्शन अभियंता (पीवे) के स्तर से बताई गई प्रक्रिया के अनुसार निर्धारण न करने के मामले को 2001 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट सं.9 में पहले भी उठाया गया था। की गई कार्रवाई टिप्पण द्वारा, आरबी ने उत्तर दिया (मई 2006) कि स्थाई मार्ग अधिकारी अधिकतर स्थाई मार्ग का निरीक्षण करते हैं और उनके विभागों और कमियों से पूर्णत: अवगत है। इसलिए, केवल बैलस्ट की कमी के निर्धारण के एकमात्र उद्देश्य हेतु आईआरपीडब्ल्यूएम की सूची अनुसार पूरी कार्रवाई करना यह आवश्यक नहीं होना चाहिए, जो बाद में श्रमबल और प्रयासों को निष्फल कर देगा।

चूँकि ट्रैक पर बैलस्ट की कमी के निर्धारण हेतु एसएसई द्वारा अपनाई जाने वाली प्रक्रिया का संशोधन करते हुए आईआरपीडब्ल्यूएम के पैरा 264 से कोई संशोधन पर्ची जारी नहीं की गई थी, सामान्य अनुरक्षण के लिए बैलस्ट की आवश्यकता आईआरपीडब्ल्यूएम में बताई गई प्रक्रिया पर आधारित नहीं थी।

5.2.6.2 बैलस्ट की आवश्यकताओं की वृद्धि

आईआरपीडब्ल्यूएम के पैरा 264(5) के अनुसार, आवश्यकताओं के रूप में निर्धारित मात्राओं में प्रवर्तक स्टेशन पर स्टैकस या वैगनों में लिये गये मापन के मामले में खरीद कार्रवाई के उद्देश्य हेतु बैलस्ट की सकल मात्राओं तक पहुँचने के लिए उचित रूप से (8 *प्रतिशत*) तक वृद्धि की जानी है। आईआरपीडब्ल्यूएम से दिनांक 2 दिसम्बर 2002 की अग्रिम सुधार पर्ची सं. 80 द्वारा उपरोक्त प्रावधान को आरंभ किया गया था जब बैलस्ट की खरीद 2002 के संबंध में बैलस्ट की विशिष्टताओं के अनुसार थी, जिसमें हाथ से तोड़े गये बैलस्ट भी शामिल थे। रेलवे ट्रैक बैलस्ट हेतु विशिष्टिताओं को जून 2004 के आईआरएसजीई-1, द्वारा आरडीएसओ द्वारा संशोधित किया गया था, जिसके अनुसार जहां तक संभव हो बैलस्ट घनीय आकार में होने चाहिए और मशीन द्वारा तोड़े होने चाहिए। यह पाया गया कि आईआरपीडब्ल्यूएम (दूसरा पुन: प्रकाशित 2004) के पैरा 264(5) कोई सुधार विशिष्टताओं के संशोधन के परिणामस्वरूप बोर्ड द्वारा जारी नहीं किया गया था।

दस जेडआर[118] जिसमें बैलस्ट की आवश्यकता का निर्धारण किया गया था, के 21 मंडलों में से, तीन जैड़आर (उपूरे, उपरे और परे) के केवल छ: मंडलों में

---

118 मरे-3, पूतरे-2, पूमरे-3, पूरे-2, उमरे-1, उपूरे-2, पमरे-2, दपूरे-1, पमरे-2 और परे-3

आईआरपीडब्ल्यूएम के पैरा 264(5) के प्रावधानों के अनुसार मात्रा में वृद्धि की। इसी प्रकार, सीएन इकाई द्वारा 113 पूरी की गई परियोजनाओं[119] में से, बैलस्ट की आवश्यकता 36 परियोजनाओं[120] के अनुमानों में वृद्धि की गई थी और शेष 77 परियोजनाओं के अनुमानों में कोई वृद्धि नहीं की गई।

इस प्रकार, अनुमान स्तर पर खरीद कार्रवाई के लिए आवश्यताओं के निर्धारण में कोई समानता नहीं थी।

5.2.6.3 विशेष कार्यों हेतु आवश्कयताओं का निर्धारण

क्षेत्रीय रेलवे (केवल दरे और उरे के अंतर्गत दिल्ली मंडल जहां विशेष कार्यों के विवरण लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराये गये थे) के चयनित मंडलों द्वारा बैलस्ट की खपत सहित पूरे किये गये 439 विशेष कार्यों में से आवश्यकताओं के निर्धारण और वास्तविक खपत इस प्रकार है:

तालिका-5.6

क्र. सं.	विवरण	कार्यों की संख्या
1	बैलस्ट खपत सहित पूरे किये गये विशेष कार्यों की कुल संख्या	**439**[121]
2	उपरोक्त में से निर्धारित आवश्यकता और खपत की मात्रा जिसके लिए विशेष कार्यों की संख्या लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराई गई थी	**202**[122]
3	उपरोक्त में से निर्धारित आवश्यकता और खपत की मात्रा जिसके लिए विशेष कार्यों की संख्या लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराई गई थी	**237**
4	उपरोक्त 3 में से, विशेष कार्यों की संख्या जहां निर्धारण और खपत के बीच दस *प्रतिशत* से अधिक विभिन्नता मौजूद थी	73[123]

---

119 मरे-2, पूमरे-10, पूतरे-4, पूरे-19, उमरे-2, उपूरे-10, पूसीरे-6, उरे-5, पमरे-12, दमरे-3, दपूमरे-2, दपूरे-12, दरे-11, दपरे-8, पमरे-1 और परे-6

120 पूरे-2, उपूरे-8, पमरे-12, दमरे-1, दपूरे-10 और दपरे-3

121 मरे-37, पूमरे-16, पूतरे-18, पूरे-31, उमरे-53, उपूरे-15, पूसीरे-9, उरे-28, पमरे-31, दमरे-63, दपूमरे-9, दपूरे-48, दरे-एनएवी, दपरे-10, पमरे-53 और परे-18

122 मरे-37, उमरे-28, उपूरे-10, पमरे-16, दमरे-63 और दपूरे-48

123 पूमरे-3, पूतरे-6, पूरे-4, उमरे-2, पूसीरे-4, उरे-3, पमरे-12, दपूमरे-1, दपरे-3, पमरे-31 और परे-4

उपरोक्त से यह प्रमाणित है कि विशेष कार्यों हेतु बैलस्ट की वास्तविक खपत हेतु रिकॉर्ड रेल प्रशासन द्वारा उचित रूप से अनुरक्षित नहीं रखे गये थे। 237 विशेष कार्यों[124] में से, जहां रेल प्रशासन द्वारा कोई डाटा प्रस्तुत नहीं किया गया था, 10 *प्रतिशत* के (+/-) तर्कसंगत भत्ते को ध्यान में रखने के बाद भी 73 विशेष कार्यों के संबंध में निर्धारण और उपयोगिता के बीच भिन्नता मौजूद थी। भिन्नता (-) 100 *प्रतिशत (दपरे-2 कार्यों, 4 मरे-9 कार्यों)* से (+) 337 *प्रतिशत (पूरे-1 कार्य)* के बीच थी। 56 विशेष कार्यों[125] के संबंध में, भिन्नता के कारण रिकॉर्ड में नहीं बताये गये थे। भिन्नता के कारण जब भी प्रस्तुत किये गये, वे साईट स्थिति पर आधारित बताये गये। असामान्य भिन्नताओं ने दर्शाया कि आवश्यकताओं का निर्धारण क्षेत्र की वास्तविकता के आधार पर नहीं किया गया था।

5.2.6.4 सीएन परियोजनाओं के लिए बैलस्ट की आवश्यकताओं का निर्धारण

लेखापरीक्षा ने 2010-11 से 2014-15 के दौरान पूरी की गई 113 परियोजनाओं के लिए आईआरपीडब्ल्यूएम के प्रावधानों के अनुसार बैलस्ट की आवश्कयताओं को स्वतंत्र रूप से आंकने का प्रयास किया। लेखापरीक्षा विश्लेषण के परिणाम नीचे तालिका में दिये गये हैं:

तालिका-5.7

क्र.सं.	विवरण	परियोजनाओं की संख्या
1	पुरी की गई परियोजनाओं की कुल संख्या	**113**
2	परियोजनाओं की संख्या जहां आवश्यकता के निर्धारण हेतु डाटा लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराया गया था।	07[126]
3	परियोजनाओं की संख्या जहां निर्माण इकाईयों द्वारा आवश्यकता का अनुमान आंकी गई आवश्यकताओं से कम था	23[127]

124 पूमरे-16, पूतरे-18, पूरे-31, उमरे-25, उपूरे-5, पूसीरे-9, उरे-28, पमरे-15, दपूमरे-9, दरे-NAV, दपरे-10, पमरे-53 और परे-18

125 पूमरे-3, पूतरे-6, पूरे-3, उमरे-2, पूसीरे-4, उरे-3, पमरे-1, दपूमरे-1, दपरे-2 और पमरे-31

126 पूमरे-1, उपूरे-2, दपूरे-2 और दरे-2

127 पूरे-6, उपूरे-4, पूसीरे-3, पमरे-4, दमरे-1, दपूमरे-1, दरे-1, पमरे-1 और परे-2

4	परियोजनाओं की संख्या जहां आंकी गई आवश्यकताओं के निर्धारण से अधिक थी।	38[128]

उपरोक्त से, यह देखा जा सकता है कि 106 पूरी की गई परियोजनाओं[129] में से, जहां डाटा उपलब्ध था जबकि 38 परियोजनाओं के लिए बैलस्ट के आवश्यकता 4.89 लाख से अधिक थी ये आईआरपीडब्ल्यूएम के प्रावधानों के अनुसार लेखापरीक्षा द्वारा करने के बाद निर्धारण के संदर्भ में 23 परियोजनाओं के लिए 2.55 लाख कम से कम था। यह परियोजनाओं के लिए बैलस्ट की आवश्यकता के अनुचित अनुमान का संकेत था। यद्यपि बैलस्ट की अधिक/कम निर्धारण के लिए कारणों का निकॉर्ड नहीं रखा गया था।

5.2.6.5 जीसी कार्य के दौरान बीजी ट्रैक में उपयोग हेतु बैलस्ट एमजी/एनजी की उपलब्धता का निर्धारण

एमजी/एनजी से बीजी से ट्रैक के परिवर्तन में बीजी मानकों की आवश्यकता पूरी करने के लिए अतिरिक्त बैलस्ट की खरीद की आवश्यकता होती है, जो परिवर्तन के लिए प्रस्तावित एमजी/एनजी ट्रैक पर उपलब्ध बैलस्ट को ध्यान रखने के बाद निर्धारित किया जाना है। आईआरपीडब्ल्यूएम के पैरा 263 के अनुसार, औसतन एनजी और एमजी ट्रैक के एक किमी. क्रमश: आदर्श परिस्थितियों के अंतर्गत बैलस्ट न्यूनतम 543 कम. और 1235 कम. होना चाहिए। चूँकि उपयुक्त बैलस्ट कुशन सुरक्षित स्थाई मार्ग के लिए पूर्व आवश्यकता है, अनियमित यातायात के कारण मौजूदा एमजी/एनजी ट्रैक (जीसी के लिए लिया गया) न्यूनतम बैलस्ट के साथ उपलब्ध कराये जाने की कल्पना की गई है।

2010-11 से 2014-15 की अवधि के दौरान पूरी की गई जीसी परियोजनाओं के विवरण और उपलब्ध एमजी/एनजी बैलस्ट की मात्रा निम्नलिखित है:

128 पूतरे-1, पूरे-9, उमरे-2, उपूरे-4, पूसीरे-2, पमरे-5, दपूमरे-1, दपूरे-2, दरे-2, दपरे-8 और परे-2

129 मरे-2, पूमरे-9, पूतरे-4, पूरे-19, उमरे-2, उपूरे-8, पूसीरे-6, उरे-5, पमरे-12, दमरे-3, दपूमरे-2, दपूरे-10, दरे-9, दपरे-8, पमरे-1 और परे-6

तालिका-5.8

क्र. सं.	विवरण	पूरी की गई परियोजनाओं की संख्या/कम में बैलस्ट की मात्रा
1	पूरी की गई जीसी परियोजनाओं की संख्या	21[130]
2	उपलब्ध कराये गये डाटा हेतु पूरी की गई जीसी परियोजनाऐं	2 [131]
3	जीसी के होने के कारण उपयोग के लिए अनुमानों जहां मौजूदा बैलस्ट की मात्रा केवल मारूम बैलस्ट में एनआईएल का निर्धारण किया गया था	2[132]
4	जीसी जहां मौजूदा बैलस्ट की मात्रा एमजी/एनजी सैक्शन में मौजूदा स्टोन बैलस्ट द्वारा भी उपयोग के लिए अनुमानों में एलआईएल निर्धारित किया गया	5[133]
5	जीसी जहां मौजूदा बैलस्ट की मात्रा अनुमानों में जीसी के दौरान उपयोग किया जाना था।	12[134]
6	मौजूदा बैलस्ट की न्यूनतम मात्रा जिसे जीसी के दौरान प्रयोग के लिए उपलब्ध कराया जाना चाहिए	18.40 लाख कम.[135]
7	उपरोक्त में से, मौजूदा बैलस्ट की मात्रा जीसी के दौरान उपयोग की जानी थी	3.11 लाख कम.[136]
8	बैलस्ट की कुल *प्रतिशत* जीसी (उपरोक्त एस 1.5 के संदर्भ में) के दौरान अनुमानों में प्रयोग किया जाना था।	17

पूरी की गई 21 जीसी परियोजनाओं में से, दो परियोजनाओं के संबंध में, लेखापरीक्षा को डाटा उपलब्ध नहीं कराया गया। दो परियोजनाओं के संबंध में, मारूम बैलस्ट के होने के कारण, जीसी के दौरान कोई मौजूदा बैलस्ट की कोई

130 पूतरे-1, पूरे-1, उमरे-1, उपूरे-1, पूसीरे-2, पमरे-5, दमरे-1, दपूरे-1, दरे-4, दपरे-2 और परे-2

131 ओरीहार–जौनपुर जीसी (उपूरे) और केएमयू-वीएम-जीसी पोर्शन (दरे)

132 नौपाड़ा-गुनुपुर जीसी (पूतरे) और कोलार-चिकाबल्लापुर जीसी (दपरे)

133 पूरे-1, पूसीरे-1, दपूरे-1 और परे-2

134 उमरे-1, पूसीरे-1, पमरे-5, दमरे-1, दरे-3 और दपरे-1

135 पूरे-0.09, उमरे-0.43, पूसीरे- 1.77 पमरे-8.05, दमरे-2.8, दपूरे-0.49, दरे-3.30, दपरे-0.70 और परे- 0.77

136 उमरे-0.12, पूसीरे-0.24, पमरे-1.75, दमरे-, 0.45 दरे-0.45 और दपरे-0.10

मात्रा प्रयोग नहीं की गई। शेष 17 परियोजनाओं के लिए, जहां डाटा उपलब्ध कराये जाने वाली 2.18 लाख कम. की न्यूनतम मात्रा के प्रति पांच परियोजनाओं के लिए जीसी में उपयोग के लिए उपलब्ध की जाने वाली मौजूदा बैलस्ट की मात्रा का निर्धारण किया गया। इसके अतिरिक्त, 12 परियोजनाओं के संबंध में न्यूनतम 16.22 लाख कम. में से मौजूदा बैलस्ट की केवल 3.11 लाख कम. की छोटी सी मात्रा प्रयोग की जानी थी। किसी मात्रा को ध्यान में न रखने और काफी कम मात्रा को ध्यान में रखने के कारण 13 परियोजनाओं (उमरे-1, उपरे-5, दमरे-1, दपरे-1, दरे-3 और परे-2) के लिए रिकॉर्ड उपलब्ध नहीं थे। यद्यपि, चार परियोजनाओं के संबंध में रेल प्रशासन ने कहा कि उपलब्ध बैलस्ट पूरी विशिष्टिताओं के अनुसार नहीं था और काफी हद तक दुषित था और प्रयोग के लिए उपयुक्त नहीं था।

5.2.6.6 निविदाकरण प्रक्रिया

ठेका केवल न्यूनतम, योग्य, वैध और तकनीकी रूप से स्वीकार्य निविदाकार (एल-1) को ही दिया जाना है। यदि एल-1 को ठेका नहीं सौंपा जाता, निविदा समिति द्वारा विशेष कारण रिकॉर्ड किये जाने हैं। इसके अतिरिक्त, निविदा समय-सारणी और संक्षिप्त टिप्पणों को तैयार करने के साथ-साथ निविदाओं की प्रसंस्करण में शामिल विभिन्न गतिविधियों के लिए कोई विशेष समय सीमा निर्धारित नहीं थी। यह निर्दिष्ट था कि जितना जल्दी संभव हो और प्रस्तावों की वैधता के समाप्त होने से काफी पहले निविदाओं का मूल्यांकन और अंतिम रूप दिया जाना है। यद्यपि, निविदा जोखिम और लागत को अंतिम रूप दिये जाने के मामले में निविदाकरण प्रक्रिया की सभी औपचारिकताओं को पूरा करने के लिए छः महीनों की तर्क संगत समय सीमा एसआर द्वारा निर्धारित की गई थी जो निविदाकरण प्रक्रिया में विलम्ब को देखने के लिए लेखापरीक्षा द्वारा बैंचमार्क के रूप में लिया गया है।

समीक्षा अवधि के दौरान, मंडलों में अंतिम रूप दी गई 602 निविदाओं और बैलस्ट की खरीद के लिए सीएन इकाईयों के 113 पूरी की गई परियोजनाओं 39 चयनित में से 16 निविदा फाईलें (पूतरे-3, उपूरे-1, उसीरे-11 और उपरे-1) लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराई गई थी। बैलस्ट की खरीद के लिए अंतिम रूप दी गई 586 निविदाओं की एक समीक्षा से अग्रलिखित पता चला।

- योग्यता मानदंड पूरा न करने, बैलस्ट टैस्ट प्रमाण पत्रों को प्रस्तुत न करने, प्रत्यय-पत्र को प्रस्तुत न करने आदि जो सही पाये गये थे, के कारण 27 निविदाओं[137] के संबंध में एल1 पास किये गये थे।
- छः महीनों की तर्कपूर्ण समय-सीमा की अनुमति देने के बाद एक से 18 महीनों के विलम्ब सहित 103 निविदाओं को अंतिम रूप दिया गया। विलम्ब मुख्यत: मध्यस्थता, प्रत्यय-पत्र का सत्यापन, निधि की कमी आदि कारणों के रूप में दर्शाया गया था।
- चार मामलों[138] के संबंध में, निविदाएं प्रस्ताव के साथ बैलस्ट टैस्ट प्रमाण पत्रों के बिना स्वीकृत कर ली गई थी, क्योंकि बैलस्ट टैस्ट प्रमाण पत्रों के रिकॉर्ड प्राप्त नहीं हुये थे।
- बैलस्ट की खरीद के लिए, समीक्षा अवधि के दौरान दपूरे के दो मंडलों द्वारा अंतिम रूप दी गई 18 निविदाओं में से, छः निविदाओं के संबंध में रेल प्रशासन द्वारा कार्टल निर्माण शंकित था क्योंकि समान दरें, निबंधन और शर्तें निविदाकर्ताओं द्वारा उद्धृत की गई थी। (अक्तूबर 2016 और मार्च 2014) के निर्देशों के रूप में कार्टल निर्माण के मामले भारत का प्रतिस्पर्धा संगठन (सीसीआई) को रिपोर्ट किये जाने थे। यद्यपि, रेल प्रशासन ने सीसीई के मामले का संदर्भ नहीं दिया था। समान दरों, निबंधन और शर्तों पर सभी निविदाकर्ताओं के बीच कुल मात्रा को बांटते हुए निविदाओं को इस तर्क पर अंतिम रूप दिया गया कि अन्य रेलवे जैसे उसीरे, पूरे आदि के लिए पाकुर/बेकुडीह स्रोत के साथ बैलस्ट निविदाओं के मामले में समान दरों के उद्धरण के लिए यह सामान्य प्रवृति थी।
- इसी प्रकार उसीरे (1), पूमरे (3) और पूरे (9) द्वारा अंतिम रूप दी गई निविदाओं में, समीक्षा अवधि के दौरान दो या अधिक निविदाकर्ताओं द्वारा समान दरों, निबंधन और शर्तों के उद्धरण के मामले लेखापरीक्षा में पाये गये। परे प्रशासन ने नौ निविदाओं में से दो निविदाओं में कार्टल निर्माण पर शंका जताई। उसीरे और उमरे द्वारा कार्टल निर्माण पर शंका नहीं थी। में सीसीआई को मामले भी संदर्भित नही किये थे। विषय पर रेलवे बोर्ड दिशा निर्देशो के उल्लंघन में मामलो को सीसीआई को भी नहीं भेजा गया

---

137 मरे-1, पूतरे-1, उमरे-6, उपूरे-1, उरे-3, पमरे-4, दपूमरे-4, दपूरे-3, दरे-1 और दपरे-3

138 उपूरे-1, दपूमरे-1 और दपरे-2

था। सभी निविदाकारो को समान रूप से मात्रा का यथायोग्य वितरण करते हुए ठेके प्रदान किए गये थे।

5.2.6.7 ठेका प्रबंधन

क्षेत्रीय रेलवे की सीएन इकाईयों की चयनित डिवीजनों तथा चयनित परियोजनाओं के 574 पूर्ण् ठेकों[139] [उत्तर रेलवे की दिल्ली डिवीजन के ठेके तथा पूतरे (सीएन) तथा उपूरे (सीएन) प्रत्येक के तीन ठेकों के अतिरिक्त, जहां ठेका फाइलें उपलब्ध नहीं कराई गई थी] की समीक्षा से निम्नलिखित पता चला:-

क. समापन के लिए समय विस्तार की मंजूरी : कुल 1703 विस्तारण[140] 532 ठेकों के संबंध में एक से बारह विस्तारणों तक, विभिन्न कारणों के लिए प्रदान किए गए थे जैसे कि वैगनों की अनुपलब्धता, पूरक भार के ढेर के लिए रिक्त स्थान की कमी, अतिरिक्त मात्राओं का संग्रहण, मात्राओं में विभिन्नता, भारी वर्षा, निधि की कमी, जनता का विरोध,यार्ड योजनाओं को अंतिम रूप देने में देरी, खाली साईट को सौंपने में देरी, ठेकेदारों से संबंधित कारण इत्यादि। 42 ठेकों[141] के संबंध में कार्यों को ठेकों की नियत आरंभिक वैधता-अवधि (7.31 प्रतिशत) के अन्दर पूर्ण कर लिया गया था। यह स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि ठेकों के निष्पादन में योजना की कमी के कारण कीमत अन्तर खण्ड (पीवीसी) के अन्तर्गत ठेकेदारों को भुगतानों के माध्यम से ` 88.82 करोड़[142] की अधिक देनदारी हुई।यह दर्शाना उचित है कि कार्यों की पूर्णता के लिए निश्चित समय कार्यों के निष्पादन में सभी कमियों को यथोचित ध्यान में रखते हुए यथार्थवादिता से नहीं किया गया था।

---

[139] मरे-(ओएल/सीएन-47/6), पूमरे-(17/9), पूतरे-(39/12), पूरे-(16/17), उमरे-(21/2), उपूरे-(12/25), उसीरे-(15/23), उरे-(22/11), उपरे-(11/37), दमरे-(11/23), दपूमरे-(19/4), दपूरे-(30/18), दरे-(19/11), दपरे-(28/19) पमरे-(16/1), तथा परे-(25/8).

[140] मरे-172, पूमरे-46, पूतरे-141, पूरे-60, उमरे-104, उपूरे-93, उसीरे-121, उरे-99, उपरे-205, दमरे-85, दपूमरे-48, दपूरे-114, दरे-118, दपरे-161, पमरे-48, तथा परे-88.

[141] मरे-2, पूमरे-4, पूतरे-1, परे-7, उमरे-4, उसीरे-4, उरे-1, उपरे-1, दमरे-1, दपूमरे-2, दपूरे-10 तथा परे-1.

[142] मरे-8.03, पूमरे-7.01, पूतरे-6.22, पूरे-3.09, दमरे-3.40, उपूरे-27.02, उसीरे-10.93, उरे-0.50, उपरे-1.46, दमरे-1.56, दपूमरे-0.62, दपूरे-8.09, दरे-7.30., दपरे-2.23, पमरे-0.37, तथा परे-0.99.

ख. निर्णीत हर्जाने/शास्ति का गलत उद्ग्रहण:जीसीसी का खंड 17बी स्पष्ट रूप से अनुबंध करता है कि ठेके की वैधता -अवधि का विस्तारण प्रत्येक सप्ताह या भाग के लिए कार्यों के ठेका मूल्य के 1 प्रतिशत का ½ के समान राशि के निर्णीत हर्जाने (एलडी) के उद्ग्रहण का विषय है, अगर अधिकतम-

i) ` 2 लाख तक ठेका मूल्य के लिए, ठेके के कुल मूल्य का 10 प्रतिशत हो।

ii) ` 2 लाख से अधिक मूल्य वाले ठेके के लिए, पहले 2लाख का 10 प्रतिशत तथा शेष का 5 प्रतिशत हो।

इसके अतिरिक्त, यह भी अनुबंधित है कि सक्षम प्राधिकारी, जीसीसी के खंड 17बी के अन्तर्गत ठेके की वैधता अवधि को विस्तारण देते समय टोकन शास्ति के उद्ग्रहण एलडी के उद्ग्रहण के अलावा है।

ठेकेदारों से संबंधित देरी के कारण 56 ठेकों[143] के संबंध में विस्तारण जीसीसी के खण्ड 17 बी के अन्तर्गत दिए गए थे। `4.83 की राशि जीसीसी के खण्ड के प्रावधानों के अनुसार लगाई तथा वसूली जानी बाकी थी। तथापि केवल 17 ठेकों के संबंध में (उपरे का एक ठेका तथा दमरे के 16 ठेके) `0.59 करोड़ का एलडी लगाया गया तथा दमरे के एक ठेके में ` 0.03 करोड़ की राशि छोड़ने के बाद `0.56 करोड़ की राशि वसूली गई थी। इस प्रकार, ` 4.24 करोड़ राशि का एलडी, उपर्युक्त 39 ठेकों के संबंध में लगाया तथा वसूला गया।

इसके अतिरिक्त, ` 1.36 करोड़ की राशि भी 10 मामलों (मरे-1, पूतरे-2, दमरे-1, दपूमरे-1, दपूरे-2, तथा पमरे-3) में अनियमित ढ़ंग से पीवीसी के अन्तर्गत चुकाई गई थी, हालांकि विस्तारण खंड 17बी के अन्तर्गत दिए गए थे।

---

143 मरे-1, पूतरे-2, पूरे-3.09, उमरे-6, उरे-10, उपरे-2, दमरे-16, दपूमरे-3, दपूरे-3, दपरे-1, पमरे-5, तथा परे-1

ग. खनन एवं भूविज्ञान विभाग को रायल्टी का भुगतान गैर - अनुवर्तन:

पूरक भार की आपूर्ति के लिए ठेकों में प्रस्तुत तथा स्वीकृत दर रायल्टी/सिक्का ढलाई मुनाफा प्रभारों के सहित है। ठेके की विशेष शर्तों (एससीसी) के अनुसार, 11 क्षेत्रीय रेलवे में मरे, पूमरे, पूतरे, पूरे, उमरे, उपूरे, उसीरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे तथा परे), पूरक भार की आपूर्ति पर रायल्टी शुल्कों को वसूलना चाहिए था तथा संबंधित राज्य सरकार को सौंपना चाहिए। तथापि, वसूली की जाने की आवश्यकता नहीं है, यदि, ठेकेदार ऐसे शुल्कों का चुकाए जाने के दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करता है। ऐसे दस्तावेजी साक्ष्य को उनकी यथार्थता के लिए रेल प्रशासन द्वारा सत्यापित कराना होगा। तीन क्षेत्रीय रेलवे (उरे, उपरे तथा दरे)के सीएन तथा ओपन लाईन ठेकों दोनों, दपरे के ओपन लाईन ठेकों तथा पमरे के सीएन इकाई के ठेकों में ऐसा कोई खंड प्रदान नही किया गया था। इस प्रकार, रायल्टी प्रभारों की वसूली के संबंध में समझौते की शर्तें समान नहीं थी ।

पूरक भार ठेकों से चुकाए गए/वसूले गए रायल्टी प्रभारों की समीक्षा से निम्नलिखित पता चला:

- `110.39 करोड़ की राशि, ओपन लाईन की चयनित डिवीजनों के 512 पूर्ण ठेकों[144] तथा प्रचलित दरों पर सीएन इकाई द्वारा पूरी की गई परियोजनाओं के संबंध में प्राप्त किए गए बैलास्ट के 242.75 लाख सीयूएम के लिए रायल्टी प्रभारों के रूप में शामिल थी। 68 ठेकों (उरे-33, उपूरे-2, पूतरे-3, तथा दरे-30) के संबंध में रायल्टी प्रभारों से संबंधित डाटा लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराया गया था।
- 11 ठेकों (मरे-9 तथा उपरे-2)[145], में, ठेकेदार द्वारा विभाग को प्रत्यक्ष रूप से चुकाए गए तथा रेल प्रशासन द्वारा वसूले गए `0.18 करोड़ का रायल्टी प्रभार, बकाया राशि से अधिक था।

---

144 मरे-53, पूमरे-26, पूतरे-51, पूरे-33, उमरे-23, उपूरे-38, उसीरे-38, उरे-एनएवी, उपरे-34, दमरे-34, दपूमरे-23, दपूरे-48, दरे-एनएवी, दपरे-47, पमरे-17, तथा परे-33.

145 मरे-9, तथा उपरे-2.

- `34.51 करोड़ की राशि 222 ठेकों[146] में न तो ठेकेदारों द्वारा चुकाई गई और न ही रेल प्रशासन द्वारा वसूली गई।
- दस्तावेजी साक्ष्य की फोटोकॉपी, जैसे कि कुछ बकाया नहीं प्रमाण पत्र खनन विभाग को दिए गए मांग पत्र, खनन विभाग द्वारा जारी प्राप्तियां, खान स्वामी से रायल्टी के भुगतान के लिए प्रमाणपत्र इत्यादि 284 ठेकों[147] के लिए जमा की गई थी। जबकि 155 ठेकों[148] के संबंध में विभाग से उनकी यथार्थता के लिए यह सत्यापित हो चुके थे, यह 129 ठेकों[149] में सत्यापित नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा ने पूर्व प्रतिवेदन (2001 की प्रतिवेदन सं. 9 का पैरा 2.03) में पहले ही दर्शाया था कि रेल प्रशासन ठेकेदारों द्वारा राजस्व खनिज प्रमाणपत्र (एमआरसीसी) के जमा करने को सुनिश्चित करने में विफल रहा था। इस प्रतिवेदन पर एटीएन देखें; रेलवे बोर्ड ने बताया (मई2006) कि सिक्का ढलाई मुनाफा प्रभारों की वसूली के लिए वांछनीय कार्रवाई रेलवे द्वारा की गई थी तथा किसी भी अवस्था पर इसकी ओर उत्तरदायित्व स्वीकार नहीं किया गया था। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि समान अनियमितता बनी हुई है, जैसा उपर्युक्त पैरा में वर्णित है।

घ. प्राप्त बैलास्टों की गुणवत्ता जॉच की समीक्षा :

रेलवे ट्रैक में प्रयोग के लिए पूरक भार के नमूना चयन तथा जॉच के लिए ब्यौरेवार निर्देश आईआरएस-जीई-1 के पैरा 5 में निर्धारित किए गए हैं। मानकों के अनुसार, पहले 100 सीयूएम की आपूर्ति पर, आकार तथा वर्गीकरण, अपघर्षण मूल्य, आघात मूल्य तथा पानी के अवशोषण के लिए जॉच अनुमोदित प्रयोगशालाओं में कार्यान्वित की जानी चाहिए तथा ठेकेदारों द्वारा रिपोर्ट रेलवे को प्रस्तुत करनी चाहिए।

---

146 मरे-7, उमरे-12, उसीरे-38, उमरे-44, दमरे-3, दपूमरे-1, दपूरे-47, दपरे-36, पमरे-1, तथा परे-33.

147 मरे-36, पूमरे-26, पूतरे-40, पूरे-28, उमरे-15, उपूरे-15, उसीरे-19, उपरे-5, दमरे-3, दपूमरे-23, दपूरे-38, दपरे-20, पमरे-11, उरे एवं दरे उपलब्ध नहीं.

148 मरे-25, पूतरे-17, पूरे-21, उमरे-10, उपूरे-16, उसीरे-15, दमरे-1, दपूमरे-22, दपूरे-6, दपरे-11, पमरे-11, उरे एवं दरे उपलब्ध नहीं.

149 मरे-11, पूमरे-26, पूतरे-23, पूरे-7, उमरे-5, उपूरे-4, उसीरे-4, उरे-एनएवी, उपरे-5, दमरे-2, दपूमरे-1, दपूरे-32, दरे-एनएवी तथा दपरे-9.

क	आकार तथा वर्गीकरण के लिए	प्रत्येक ढेर से एक
ख	अपघर्षण मूल्य, आघात मूल्य तथा जल अवशोषण जॉच के लिए	प्रत्येक 2000 सीयूएम के लिए एक जॉच

चयनित डिविजनों से संबंधित पूर्ण 563 ठेकों[150] तथा सीएन इकाई में पूर्ण परियोजना (सत्रह ठेकों[151] के अतिरिक्त, जहॉ लेखापरीक्षा को डाटा उपलब्ध नहीं कराया गया था) के संबंध में रेल प्रशासन द्वारा कराए गई गुणवत्ता जॉच की समीक्षा से पता चला कि:

- अनुमोदित प्रयोगशालाओं की सूची, जहॉ जॉच की जानी थी, 38 ठेकों (उसीरे) के निविदा दस्तावेज में दर्शायी नहीं गई थी।
- प्रथम जॉच 46 ठेकों (उसीरे-13 तथा दपूरे-33) में पहले 100 सीयूएम की आपूर्ति पर नहीं की गई थी।
- आकार तथा वर्गीकरण के लिए की गई जॉच में कमी लेखापरीक्षा द्वारा 26 ठेकों (पूतरे-1, उपूरे-21 तथा परे-4) के 3230 ढेरों में देखी गई थी।
- अपघर्षण मूल्य, आघात मूल्य तथा जल अवशोषण के लिए की गई जॉचों में कमी, 74 ठेकों[152] में निहित 10.69 लाख सीयूएम के संबंध में लेखापरीक्षा द्वारा देखी गई थी। इसमें से पूरे की ओपन लाईन इकाई के 76 ठेके, जहॉ जल अवशोषण जॉच के परिणाम के बिना 6.83 लाख सीयूम मात्रा को स्वीकार किया गया था, छोड़े गए हैं।

ङ. उपकर संग्रहण के लिए उच्च अधिकारियों द्वारा उपायों की नमूना जॉच की समीक्षा

रेलवे बोर्ड के अनुदेशों (मई 2007) के अनुसार, दर्ज उपायों का 10 प्रतिशत व. डीईएन/डीईएन या उप. सीई/सीएन द्वारा की जानी चाहिए तथा बिलों का न्यूनतम 30-33 प्रतिशत की नमूना जॉच की जानी

---

150 *मरे-53, पूमरे-26, पूतरे-51, पूरे-33, उमरे-23, उपूरे-38, उसीरे-38, उरे-33, उपरे-48, दमरे-34, दपूमरे-23, दपूरे-45, दरे-30, दपरे-47, पमरे-17, तथा परे-24.*

151 *पूतरे-3, उपूरे-2, दपूरे-3 तथा परे-2.*

152 *मरे-6, पूतरे-7, उमरे-1, उपूरे-25, उसीरे-1, उपरे-1, दपूमरे-2, दपूरे-12, दपरे-8, पमरे-9 तथा परे-2*

चाहिए। किसी भी स्तर पर, अनुक्रम में तीन से अधिक बिल, नमूना जॉच से नहीं बचेंगे।

उपकर संग्रहण के लिए चयनित डिविजन तथा सीएन इकाईयों की पूर्ण परियोजनाओं से संबंधित 322 पूर्ण ठेकों[153] के संबंध में (10 ठेकों के अतिरिक्त (पूतरे-3, उपूरे-1 तथा दपूरे-6, जहॉ लेखापरीक्षा को डाटा उपलब्ध नहीं कराया गया था) इस विषय की समीक्षा से निम्नलिखित पता चला:

- 37489 ढेरों[154], में से,429 ढेरों (परे) के संबंध में बुनियादी स्तर प्रमाणपत्र प्रस्तुत नहीं किए गए थे।
- 67 ठेकों[155] में उच्च अधिकारियों द्वारा स्टैक उपायों की नमूना जॉच में कमी थी।
- उसी प्रकार, 12 ठेकों (उपूरे-2, उपरे-6, तथा दपूरे-4) के 67 बिलों में पास किए गए बिलों की नमूना जॉच में कमी देखी गई।
- अनुक्रम में तीन बिलों से अधिक की नमूना जॉच 82 बिलों सहित 34 ठेकों[156] में बच गई थी।

5.2.6.8 उपयोग तथा लक्ष्यों की तुलना में प्राप्ति का विश्लेषण

क्षेत्रीय रेलवे, जहॉ प्राप्ति ने रेलवे बोर्ड का लक्ष्य प्राप्त कर लिया था/अधिक था जबकि उपयोग प्राप्त मात्रा से कम था, की ओपन लाईन द्वारा बेलास्ट की प्राप्ति के ब्यौरे निम्नलिखित हैं।

---

153 *मरे-9, पूमरे-37, पूतरे-15, उमरे-2, उपूरे-24, उसीरे-38, उरे-14 उपरे-43, दमरे-23, दपूमरे-23, दपूरे-42, दरे-11, दपरे-29, पमरे-1, तथा परे-11.*

154 *मरे-1954, पूमरे-916, पूतरे-1071, उमरे-938, उपूरे-1571, उसीरे-2786, उरे-2034, उपरे-12244, दमरे-3712, दपूमरे-1204, दपूरे-1648, दरे-1497, दपरे-3427, पमरे-503 तथा परे-1984*

155 *मरे-3, पूमरे-18, उमरे-2, उसीरे-7, उरे-2, उपरे-17, दपूमरे-4, दपूरे-7 तथा परे-7*

156 *उमरे-(सी-2 बी-3), उपूरे-(सी-5 बी-5) उपरे-(सी-5 बी-6) दपूमरे-(सी-14 बी-19) तथा दपूरे-(सी-8 बी-49)*

तालिका -5.9

क्षेत्रीय रेलवे	वर्ष	रेलवे बोर्ड लक्ष्य के संदर्भ में अधिक प्राप्ति [लाख सीयूम]	रेलवे बोर्ड लक्ष्य के संदर्भ में अधिक प्राप्ति की औसत प्रतिशतता	प्राप्ति के संदर्भ में कम उपयोग [लाख सीयूएम]	प्राप्ति के संदर्भ में कम उपयोग की औसत प्रतिशतता
पूतरे	2010-11 to 13-14	3.07	16.83	2.11	9.44
पूमरे	2011-12 to 14-15	1.75	7.95	1.01	4.18
पूरे	2010-11	1.50	25.00	0.50	6.67
उमरे	2012-13 & 14-15	1.91	21.35	0.63	5.65
उपूरे	2011-12	0.30	12.00	0.15	5.36
उसीरे	2010-11 to 11-12 & 14-15	1.23	11.59	1.53	13.19
उपरे	2012-13 & 14-15	2.55	42.50	1.08	12.45
दमरे	2014-15	1.13	14.13	0.85	9.31
दपूमरे	2011-12	0.57	14.25	0.47	10.28
दपूरे	2010-11 to 12-13 & 14-15	3.20	12.53	0.45	1.49
दरे	2010-11,13-14 & 14-15	1.01	6.71	1.78	10.08
दपरे	2011-12 to 13-14	1.20	12.28	2.28	20.35
परे	2014-15	0.46	9.20	0.25	4.58
कुल		**19.88**	**15.87**	**13.09**	**8.69**

जैसा उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, रेलवे बोर्ड के लक्ष्य के संदर्भ में 13 क्षेत्रीय रेलवे में प्राप्ति 19.88 लाख सीयूएम तक अधिक थी तथा अधिक खरीद का प्रतिशत 6.71 प्रतिशत (दरे) से 42.5 प्रतिशत (उपरे) तक था। उपयोग 13.09 लाख सीयूएम तक कम था तथा खरीदी गई मात्रा के कम उपयोग का प्रतिशत 1.49 प्रतिशत (दपूरे) से 20.35 प्रतिशत(दपरे) तक था। उपर्युक्त स्थिति दर्शाती है कि बैलास्ट की अधिक मात्रा की खरीद में, या तो रेलवे बोर्ड के लक्ष्य के संदर्भ में या वास्तविक खपत के संदर्भ में, पर्याप्त औचित्य की कमी थी।

(i) बैलास्ट डिपो की कार्यप्रणाली

बैलास्ट डिपो की स्थिति

1 अक्टूबर 2010 को, भारतीय रेल में 310 बेलास्ट डिपो[157] विद्यमान थे। समीक्षा अवधि के दौरान 35 डिपो[158] खोले गए थे तथा 32 डिपो[159] बंद कर दिए गए थे। 31 मार्च 2015 को 303 बैलास्ट डिपो कार्य कर रहे थे। 11 डिपो (पूतरे-2, उमरे-2 दमरे-7) के खोलने तथा 16 डिपो (उमरे-6 दमरे-7 दरे-3) के बंद करने के लिए स्पष्टीकरण लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराया गया था। संबंधित सीटीईज के अनुमोदन 15 डिपो (पूतरे-12, उरे-1 पमरे-2) के खोलने तथा छह डिपो (पूतरे-5, दपूरे-1) कं बंद करने के संबंध में प्राप्त नहीं किए गए थे। तथापि दरे के तीन डिपों के संबंध में, लेखापरीक्षा को कोई डाटा उपलब्ध नहीं कराया गया था।

डिपो संग्रहण के लिए उच्च अधिकारियों द्वारा उपायों की नमूना जॉच

मई 2007 की रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के अनुसार, अभिलिखित उपायों का 10 प्रतिशत नमूना जॉच व. डीईएन/ डीईएनया उप सीई/सीएन द्वारा किया जाना चाहिए और पारित बिलों का कम से कम 30-33 प्रतिशत की नमूना जॉच की जाएगी। किसी भी स्तर पर, अनुक्रम में तीन बिलों से अधिक नमूना जॉच से नहीं बचने चाहिए।

क्षेत्रीय रेलवे के 91 चयनित बेलास्ट डिपो[160] में उच्च अधिकारियों द्वारा उपायों की नमूना जॉच की समीक्षा से पता चला कि निर्धारित अनुदेशों के उल्लंघन में निम्नलिखित कमियां पाई गई।

- 1674 स्टेकों के संबंध में बुनियादी स्तर प्रमाणपत्र प्रस्तुत नहीं किए गए थे (उपूरे-1490, उपरे -184).
- 30 ठेकों में उच्च अधिकारियों द्वारा स्टेक उपायों की नमूना जॉच में कमी थी (मरे-4, पूरे-10, उमरे-9, दपूमरे-2, दपूरे-3 तथा परे-2)। उच्च

---

[157] *मरे-40, पूमरे-2, पूतरे-35, पूरे-6, उमरे-21, उपूरे-4, उसीरे-8, उरे-16, उपरे-16, दमरे-39, दपूमरे-8, दपूरे-3, दरे-52, दपरे-12, पमरे-25 तथा परे-23*

[158] *मरे-3, पूतरे-12, उमरे-2, उसीरे-1, उरे-2, उपरे-1, दमरे-7, दपरे-3, पमरे-2 और परे-2*

[159] *मरे-7, पूमरे-5, उमरे-6, उसीरे-1, उरे-3, दमरे-7, दपूमरे-1, दपूरे-1, दरे-3, दपरे-2, तथा परे-6*

[160] *मरे-9, पूमरे-1, पूतरे-11, पूरे-2, उमरे-6, उपूरे-3, उसीरे-4, उरे-5, उपरे-5, दमरे-10, दपूमरे-3, दपूरे-2, दरे-13, दपरे-4, पमरे-7 और परे-6*

अधिकारियों द्वारा उपायों की नमूना जॉच निर्धारित न्यूनतम 10 प्रतिशत के प्रति 0 से 9.17 प्रतिशत[161] तक थी।

- उसी प्रकार, 26 ठेकों में पारित बिलों की नमूना जॉच में कमियां थी (मरे-2, उमरे-4, उरे-11, उपरे-2, दपूमरे-1, दपूरे-3 तथा परे-3) नमूना जॉच में कवर बिलों का प्रतिशत निर्धारित न्यूनतम 30 प्रतिशत के प्रति 0 से 28.5 प्रतिशत[162] थी।
- अनुक्रम में तीन से अधिक बिलों की नमूना जॉच 7 क्षेत्रों[163] के 18 ठेकों के 150 बिलों में बच गई थी।

वैगन मापन तथा स्टेक मापन की तुलना

आईआरपीडव्ल्यूएम के पैरा 266(3) के अनुसार, यदि वैगन मापन अभिलिखित स्टेक मापनों में पांच प्रतिशत से अधिक तक का अन्तर हो, मामले की तुरन्त छानबीन की जानी चाहिए तथा डिविजन इंजीनियर को सूचित करना चाहिए। चयनित डिपो अभिलेखों की नमूना जॉच दर्शाती है कि सभी क्षेत्रीय रेलवे मे समीक्षा अवधि के दौरान अन्तर अनुमत सीमा के अन्दर था। तथापि, परे (एटीआई डिविजन) के गांधीधाम डिपो के संबंध में, 307 लाख सीयूएम के मापन वाले 1586 स्टेक के संबंध में वैगन मापन अभिलिखित नहीं थे। अत: वैगन मापनों की तुलना में स्टेक मापनों का मिलान लेखापरीक्षा में दोबारा जॉच के योग्य नहीं थे। आईआरपीडब्ल्यूएम में निहित निर्देशों का पालन नहीं किया गया था।

प्रेषिती द्वारा बैलास्ट का गैर/कम स्वीकरण

मई 2007 की रेलवे बोर्ड नीति के अनुसार, आपूर्ति तथा लदान के लिए अंतिम भुगतान दो मापनों, अर्थात प्रवर्तक डिपो (प्रेषक)पर लिया गया मापन तथा क्षेत्र एसएसईल (प्रेषिती) द्वारा लिया गया मापन, में से निम्नतर पर आधारित होना चाहिए। डिपो एसएसईज (प्रेषक) द्वारा किए गए चालानों के अनुसार वैगनों में लादे गए बैलास्ट की मात्रा की पॉच क्षेत्रों (पूरे-2, उपरे-6, उपरे-5, दमरे-10 तथा दपरे-4) के 27 नमूना जॉच किए डिपो में क्षेत्रीय एसएसईज (प्रेषिती) द्वारा

161 *मरे-5.45 से 9.17, पूतरे-0 से 7.11, उमरे-0 से 6.61,, दपूमरे-0, दपूरे-0 तथा परे-0.*

162 *मरे-14.28 से 22, दमरे-0 से 15, उरे-0 से 28-57, उपरे-27से 28, दपूमरे-0, दपूरे-0 तथा परे- 0 से 10*

163 *मरे-2(13 बिल), उमरे-5(53 बिल), उरे-1(2बिल), उपरे-3 (3 बिल), दपूमरे-1(11 बिल), दपूरे-3(6बिल), तथा परे-3(62बिल),*

स्वीकृत किए गए के साथ तुलना से पता चलता है कि 87,480 सीयूएम[164] के बैलास्ट की मात्रा के लिए चालान प्रेषितीयों द्वारा स्वीकृत नहीं किए गए थे। इन परिस्थितियों में, उपर्युक्त मात्रा के लिए `7.15[165] के दाम पर किया गया भुगतान प्रेषिती द्वारा स्वीकृति प्रमाणपत्र के बिना था।

(ii) बैलास्ट के प्रावधान में रेलवे बोर्ड के अनुदेशों में विसंगति

आईआरपीडब्ल्यूएम (2004) के पैरा 263 के अनुसार बीजीएलडब्ल्यूआर ट्रैक के लिए स्लीपर की तली के नीचे न्यूनतम साफ पत्थर बेलास्ट कुशन 250 एमएम होना चाहिए तथा सीधे ट्रैक तथा घुमावदार ट्रैक के लिए अनुकूल आवश्यकताएं क्रमशः 1.952 तथा 2.032 सीयूएम प्रति मीटर है।

इसलिए परियोजना आंकलनों ने 250 एमएम बेलास्ट कुशन प्रदान किए तथा इन्हें सक्षम प्राधिकरणों द्वारा स्वीकृत किया गया था। तथापि, रेलवे बोर्ड ने आईआरपीडब्ल्यूएम को एसीएस सं. 117 दिनांक 19 मई 2009 देखें, बीजी ट्रैक पर बैलास्ट कुशन निम्नलिखित रूप से संशोधित किया।

सभी ट्रैक नवीकरण कार्यों के लिए	300 एम एम	जहाॅ भी संभव है 350 एमएम प्रदान किया जाएगा
डीएल,जीसी और एनएल परियोजनाओं के लिए	350 एम एम	
लूप लाईन	250 एम एम	

यह दोहराया गया, आईआरपीडब्ल्यूएम का एसीएस सं. 126 दिनांक 21 जून 2011 देखें। इसके अतिरिक्त, जुलाई 2013 में रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिया कि केवल 250 एमएम का बेलास्ट कुशन जीएस परियोजनाओं में प्रदान करना है, जहाॅ अनुमानित यातायात 5 जीएमटी से कम या समान था। ये संशोधित निर्देश आईआरपीडब्ल्यूएम में सुधारों के माध्यम से प्रदर्शित नहीं हुए थे।

5 जीएमटी से कम अनुमानित यातायात सघनता वाले 17 जीसी परियोजनाओं[166] में से, समीक्षा अवधि के दौरान पूर्ण, तीन परियोजनाओं को आईआरपीडब्ल्यूएम को सुधार पर्ची दिनांक 19 मई 2009 के आधार पर उच्चतर बैलास्ट कुशन प्रदान किए गए, यद्यपि आरंभिक आकलन[167] 250

---

[164] *पूरे-508, उमरे-3130, उपरे-4551, दमरे-2404, और दपरे-76887*

[165] *पूरे (0.028), उमरे (0.162), उपरे- (0.225), दमरे (0.120) तथा दपरे (6.614)*

[166] *पूतरे-1, पूरे-1, उमरे-1, उपूरे-1, उसीरे-2, उपरे-3, दमरे-10, दमरे-1, दपूरे-1, दरे-4, दपरे-1, तथा परे-1*

[167] *(i) रूपसा-बंगारीपोसी एनजी से बहली लाईन (90 किमी. km) आरंभिक आंकलन स्वीकृत (2006)*

एमएम बैलास्ट कुशन के लिए स्वीकृत हुए थे। उच्चतर बैलास्ट कुशन प्रदान करना रेलवे बोर्ड के अनुदेश (2013) का उल्लंघन था कि जीसी परियोजनाओं में, जहाँ अनुमानित यातायात 5 जीएमटी से कम या समान था, केवल 250 एमएम का बेलास्ट कुशन प्रदान किया जाएगा। इसके कारण, 3 जीसी परियोजनाओं[168] के संबंध में, उपूरे की एक परियोजना तथा दरे की एक परियोजना जहाँ डाटा उपलब्ध नहीं था, के अतिरिक्त 5.9 करोड़ के दाम की परियोजना लागतों पर परिहार्य अतिरिक्त खर्च/देनदारी हुई।

(iii) कार्य रजिस्टर में बेलास्ट पर खर्च की बुकिंग

पैरा 1472 ई से 1457 ई, आकलनों, बजटीय नियंत्रण इत्यादि के संदर्भ में कार्यों पर हुए व्यय पर नियंत्रण लागू करने के लिए रेल प्रशासन द्वारा किए गए कार्यों के संबंध में कार्य रजिस्टरों के रखरखाव के लिए निर्देशों का विवरण देते हैं।

कार्य रजिस्टरों में विशिष्ट कार्यों द्वारा खपत किए गए बैलास्ट पर व्यय की बुकिंग की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चलता है:

तालिका-5.10

क्र. सं.	विशिष्ट कार्यों तथा परियोजनाओं का विवरण	कार्यों की संख्या
1	पूर्ण	552[169]
2	कार्य रजिस्टर का रखरखाव नहीं किया गया	80[170]
3	कार्यों के लिए खपत किए गए बैलास्ट की मात्रा लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराई गई	192[171]
4	राशि को कार्य रजिस्टर में बैलास्ट उपशीर्ष के अन्तर्गत बुक नहीं किया गया, यद्यपि कार्यों के लिए बैलास्ट की खपत हुई थी	34[172]

(ii) दपरे का कोलार-चिक्कावालापुरा एनजी से बीजी (85 किमी) :आरंभकि आकलन स्वीकृत (1998); ।संशोधित आकलन (2007)

(iii) परे का राजमीमला-अंकलेश्वर (64 किमी) :आरंभिक आकलन स्वीकृत (2008)

168 दपूरे का रूपसा -बंगारीपोसी एनजी से बीजी (90 किमी) : - रू. 1.99 करोड़

169 मरे-39, पूमरे-26, पूतरे-22, पूरे-50, उमरे-55, उपूरे-25, उसीरे-15, उरे-33, उपरे-43, दमरे-66, दपूमरे-11, दपूरे-60, दरे-11, दपरे-18, पमरे-54 तथा परे-24

170 पूमरे-17, उपूरे-12, उरे-17, उपरे-15, दपूरे-28, (उपलब्ध नहीं कराए) तथा दरे-1

171 मरे-15, पूमरे-1, दमरे-45, उपूरे-15, उपरे-18, दमरे-63, दपूरे-28 तथा पमरे-10

172 मरे-1, पूमरे-9, उमरे-2, उसीरे-5, उरे-6, दपूरे-2, दपरे-5 तथा पमरे-5

ऊपरोक्त से यह स्पष्ट हो गया था, कि विशिष्ट कार्यों और परियोजनाओं और संबंधित व्यय के लिए रोड़ी की वास्तविक खपत के अभिलेख रेलवे प्रशासन द्वारा रखे नहीं गये थे। 280 कार्यों (जहॉ डाटा लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराया गया था) के संबंध में, यद्यपि 34 कार्यों के लिए 13.03 लाख[173] रोड़ी की खपत की गई थी, रोड़ी उप-शीर्ष के तहत कार्य पंजिका में कोई व्यय बुक नहीं किया गया था। इस प्रकार यह स्पष्ट है कि व्यय के आवंटन के सिद्धांतों को अनदेखा करते हुए विशिष्ट कार्यों के लिए व्यय की बुकिंग वास्तविक किए गए व्यय के अनुसार नहीं थी।

(iv) परियोजनाओं के लिए रोड़ी की उपयोगिता के लिए निगरानी तंत्र

तालिका-5.11

क्रम. सं.	विवरण	परियोजनाओं की संख्या
1	पूर्ण	113
2	परियोजना के लिए उपयुक्त रोड़ी की मात्रा के लिए डाटा लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं था।	07[174]

जैसा कि पैरा 5.2.6.4 में दिया गया है, 106 पूर्ण हो चुकी निर्माण परियोजनाओं के संबंध में, 38 परियोजनाओं के प्राक्कलन में दी गई मात्रा लेखापरीक्षा में किया गया आवश्यक्ता के निर्धारण के संबंध के साथ 4.89 लाख तक अधिक थी। उन मामलों के लिए जहॉ डाटा उपलब्ध कराया गया था, यह देखा गया था कि 56 परियोजनाओं के कार्यान्वयन के दौरान, लेखापरीक्षा द्वारा निर्धारित मात्रा की तुलना में 11.21 लाख कम[175] रोड़ी अधिक उपयुक्त हो चुकी थी। 56 पूर्ण परियोजनाओं के लिए वास्तविक आवश्यक्ताओं के संदर्भ में अधिक रोड़ी के प्रावधान के कारण ` 111.72 करोड़[176] का अधिक व्यय हुआ। आगे, वास्तविक आवश्यक्ता से अधिक रोड़ी प्रदान करने के बावजूद, सीएन इकाई द्वारा ओपन लाइन इकाइयों को 17 पूर्ण परियोजनाओं को सौंपने के

---

[173] मरे-0.02, पूमरे-7.28, उमरे-0.80 उसीरे-3.12, उरे-1.01, दपूरे-0.17, दपरे-0.24 और पमरे-0.39

[174] पूमरे-1, उपूरे-2, दपूरे-2 और दरे-2

[175] *मरे-1 (0.10), पूमरे-4 (0.86), पूतरे-3 (0.19), पूरे-9 (0.44), उमरे-1 (0.18), उपूरे-6 (0.49), उसीरे-5 (2.12), उरे-2 (0.35), उपरे-7 (2.95), दमरे-2 (0.49), दपूरे-4 (1.15), दरे-3 (0.40), दपरे-8 (1.39) तथा परे-1 (0.10)*

[176] *मरे-0.50, पूमरे-5.54, पूतरे-1.73, पूरे-6.00, उमरे-1.16, उपूरे-8.97, उसीरे-30.46, उरे-3.41, उपरे-21.26, दमरे-3.44, दपूरे-9.96, दरे-3.13, दपरे- 15.45 और परे-0.71*

समय पर 2.04 लाख कम[177] रोड़ी की अत्याधिक कमी हुई थी। सीएन इकाई ने संबंधित परियोजनाओं पर ओपन लाइन प्रभार लगाने योग्य 2.04 लाख कम रोडी की खरीद और डालने के लिए `18.76 करोड़[178] राशि को स्वीकार करने के लिए सहमत हुई थी। 56 पूर्ण परियोजनाओं के संबंध में कुल अतिरिक्त व्यय/देयता `130.48 करोड़[179] हुई थी।

एक एनएल परियोजना (केटीआर-एचआरआर) के लिए लेखापरीक्षा के विशेष पत्र के दिसम्बर 2015 के उत्तर में दपरे प्रशासन ने कहा कि कुछ स्थानों पर ट्रैक की रिग्रेडिंग के कारण रोड़ी का अधिक उपयोग हुआ और ट्रैक पर गठित उतार-चढ़ाव को हटाने के लिए चूँकि ट्रैक लिकिंग कार्यों के समापन से 4 वर्ष बीत जाने के बाद ट्रैक प्रारंभ हुआ था। रेलवे प्रशासन का तर्क स्वीकार्य नहीं है, लेखापरीक्षा में रिग्रेडिंग भूमि के साथ करनी थी रोड़ी से नहीं। आगे चूंकि एनएल परियोजना में गठन आवश्यक विनिर्देशों के 1 एम आवरण के साथ अच्छी मिट्टी से किया गया था यह तर्क कि ट्रैक पर उतार-चढ़ाव को हटाने के लिए अधिक रोड़ी का प्रयोग हुआ था को स्वीकार नहीं किया जा सकता।

उपरोक्त, परियोजनाओं के निष्पादन के दौरान पर्याप्त निगरानी की कमी और रोड़ी की खरीद और उपयोगिता में कमी का परिचायक था।

(v) रोड़ी की कमी के कारण गति से प्रतिबंध

उपरे के दो पी वे भागों में 14.70 कि.मी की लम्बाई के लिए चार वर्षों के लिए एक स्थायी गति से प्रतिबंध लगा था और 23 एसएसई इकाईयों के तहत 90 किमी वाले 54 पी वे भागों के संबंध में ट्रेनों के आवगमत पर प्रभाव डालते हुए रोड़ी की कमी के कारण प्रभारित 5 दिनों से 12 दिनों की अवधि के लिए अस्थायी गति से प्रतिबंधों के 28 मामले (उरे-13, उपरे-1, दपूमरे-6, दपूरे-5 और पमरे-3) थे।

उपरे की जोधपुर डिवीजन में मेरता रोड से मेरता शहर तक 14.66 कि.मी के लिए पूर्ण ट्रैक नवीनीकरण (सीटीआर-पी) का कार्य किया गया और अगस्त 2011 में पूरा किया गया। रोड़ी के 35184 घ.मी. की निर्धारित आवश्यकता के

---

177 पूरे-0.02, उसीरे-0.18, उपरे-0.69, दमरे-0.22 और दपरे-0.93

178 पूरे-2 (0.13 करोड़), उसीरे-2 (2.20 करोड़), उपरे-5 (4.96 करोड़), दपरे-1 (1.60 करोड़) और दपरे-7 (9.87 करोड़)

179 मरे-1 (0.50 करोड़), पूतरे-3 (1.73 करोड़), पूमरे-4 (5.54 करोड़), पूरे-9 (6.13 करोड़), उमरे-1 (1.16 करोड़), उपूरे-6 (8.97 करोड़), उसीरे-5 (32.66 करोड़), उरे-2 (3.41 करोड़), उपरे-7 (26.22 करोड़), दपरे-2 (5.04 करोड़), दपूरे-4 (9.96 करोड़), दरे-3 (3.13 करोड़), दपरे-8 (25.32 करोड़) और परे-1 (0.71 करोड़)

विरूद्ध सीटीआर कार्य के दौरान केवल 1760 घ.मी. (5 प्रतिशत) की मात्रा डाली गई थी जिसके लिए विविधता विवरण में कोई विशेष कारण नहीं दिए गए थे। 01 अप्रैल 2011 से प्रभावी माल गाड़ियों के लिए 30 केएमपीएच का स्थायी स्पीड प्रतिबंध प्रभारित किया गया था और रोड़ी की कमी के कारण अब भी चल रहा है। मुख्य सुरक्षा अधिकारी उपरे ने उसकी सुरक्षा लेखापरीक्षा रिपोर्ट (30 मई 2014) में टिप्पणी की थी कि मेरता रोड़ और मेरता शहर के बीच रोड़ी की इस हद तक कमी थी कि स्लीपर रेल को सहारा देने के बजाय रेल स्लीपर को सहारा दे रही थी। इस प्रकार सीटीआर कार्य जेसे कि रेलों का प्रतिस्थापन स्लीपर, फिटिंग्स आदि के अन्य तत्वों का निष्पादन न्याय संगत नहीं था और उद्देश्य को पूरा नहीं किया। रोड़ी की कमी का अत्यधिक बुरा प्रभाव होता और स्थायी स्पीड प्रतिबंध लगाने के अलावा रेलों स्लीपर और अन्य फिटिंग के कार्य काल को घटा देता।

(vi) रोड़ी की आपूर्ति के लिए अभिलेखों का सत्यापन

स्टैक मापन पंजिका/रोड़ी पास करने की पंजिका के रखरखाव के निर्देश आईआरपीडब्ल्यूएम के पैरा 267 में एक-एक करके बताए गए हैं और 25 मई 2007 के रेलवे बोर्ड के निदेशों में दोहराए गए हैं।

91 रोड़ी डिपो में रोड़ी की खरीद और सीएन इकाईयों (उपूरे, दपूरे, और पमरे जहॉ डाटा उपलब्ध नहीं था को छोड़ कर, 52 परियोजनाएँ[180]) के तहत पूर्ण परियोजनाओं के 25 प्रतिशत के संबंध में अभिलेखों की जांच ने निम्न कमियों को उजागर किया।

क. पूमरे की तीन परियोजनाओं, प्रत्येक दपूमरे और परे की दो परियोजनाओं और दपूरे के एक डिपों में निर्धारित फॉर्मेट में रोड़ी पासिंग पंजिका संधृत नहीं थी। दो डिपों और दपरे की दो परियोजनाओं और दो डिपों में रोड़ी खाते संधृत नहीं थे।

ख. यद्यपि बिल पासिंग पंजिका सधृत थी, उनके निम्न नहीं थे

- पूतरे में चार डिपों में करार विवरणों का संदर्भ
- पूतरे के तीन डिपों में मापन की तिथि
- उसीरे के एक डिपों में मापन विवरण

[180] *मरे-2, पूमरे-3, पूतरे-1, पूरे-14, उमरे-2, उसीरे-2, उरे-5, उपरे-3, दमरे-3, दपूमरे-2, दरे-11, दपरे-2 और परे-2*

- दो डिपों प्रत्येक पूतरे और उमरे, उपूरे और उसीरे के प्रत्येक एक डिपों, दपरे के तीन डिपों और दो परियोजनाएँ में भौतिक सम्पित्तयों का विवरण
- पूतरे के दस डिपों और एक परियोजना, उमरे और दपूमरे प्रत्येक के दो डिपो, उसीरे का एक डिपो, दपरे के चार डिपो और दो परियोजनाएँ,
- एमबीज में प्रविष्टियाॅ उसीरे के एक डिपों में बिल पास करने की पंजिका पूतरे के दो डिपो और दपूमरे की दो परियोजनाओं से भिन्न थी।

(vii) सीधे क्वैरी से रोड़ी की खरीद

तीन क्षेत्रीय रेलवे (पूरे,पूमरे और उसीरे) में आवश्यक स्थानों पर हौपर वैगन द्वारा क्वैरियों से सीधे रोड़ी की खरीद की गई थी। संविदा की अतिरिक्त विशेष शर्तों के अनुसार ठेकेदार को स्वीकृति योग्य ओवरलोड सहित पूर्ण क्षमता से वैगनों/हौपर को लोड करना चाहिए। आरआर 'तोल सेतु द्वारा एफओआईएस या तुलन द्वारा निर्मित) में अभिलिखित वास्तविक भार अपनाने द्वारा वैगनों में रोड़ी की कम-लोडिंग के दृष्टांत, देखें गए थे। संविदा की अतिरिक्त विशेष शर्तों के अनुसार, ठेकेदार से मालभाड़ा प्रभार की गैर-वसूली के कारण ` 8.64 करोड़ की वित्तीय हानि के साथ, कम लोड की गई मात्रा के तौर पर वास्तविक भार और सकल लोड करने योग्य भार के बीच अन्तर 1,24,818 टन था।

5.2.6.9 क्षेत्रीय रेलवे के विशिष्ट मामले

(i) उपरेः रोड़ी उप-शीर्ष के तहत व्यय की अनियमित बुकिंग

एफ (II) के व्याख्यात्मक नोट के अनुसार, रोड़ी की लागत ओर उसके स्थानांतरण पर व्यय परियोजनाओं की कार्य पंजिका में रोड़ी उप शीर्ष/विस्तृत शीर्ष के तहत बुक होनी चाहिए। तथापि, यह देखा गया कि विभागीय स्थापनाओं, अनौपचारिक श्रमिकों, स्टॉक और उत्पादन से जुड़े बोनस से आपूर्ति किया गया भण्डारण की ओर ` 7.02 करोड़ की सीमा तक वेतन और भत्तों की ओर किया गया व्यय जैसा कि नीचे विवरण दिया गया हैः रोड़ी उप शीर्ष में अनियमित रूप से बुक किया गया हैः

तालिका-5.12

क्र. सं.	परियोजना	पीयू 1, 2, 5, 8 और 10 (₹) में 44 विस्तृत शीर्ष में बुक की गई राशि
1.	अलवर-हरसौली डीएल	7840880
2.	दौसा-बांदीकुई डीएल	7876528
3.	जयपुर- दौसा डीएल	15984718
4.	बांगुरग्राम-रास एनएल	1102464
5.	अजमेर-पुष्कर एनएल	26710
6.	हरसौली- रेवाड़ी डीएल	37380383
	कुल :	**70211683**

(ii) उपरेः रोड़ी की खरीद में विलम्ब के कारण एनएल परियोजना का गैर-समापन

दौसा-दिदवाना (दौसा-गंगापुर शहर न्यू बीजी लाईन परियोजना का भाग) एनएल भाग (41 कि.मी) 2012-13 में पूरा और प्रारंभ होना लक्षित था। परियोजना के लिए 94580 घ.मी. रोड़ी की खरीद के लिए अप्रैल 2011 में एक संविदा दी गई थी। यहाँ तक की चार विस्तारण प्राप्त करने के बाद भी ठेकेदार फरवरी 2014 तक केवल 49913 कम रोड़ी की आपूर्ति कर सका। इस प्रकार, संविदा फरवरी 2014 में समाप्त हो गई। जुलाई 2015 तक शेष मात्रा की खरीद के लिए नई संविदा नहीं दी गई थी। इस प्रकार, रोड़ी की खरीद में अनावश्यक विलम्ब के परिणामस्वरूप परियोजना के समापन में विलम्ब हुआ।

5.2.7 निष्कर्ष

ट्रेनों में सुरक्षा और यात्रा करने के आराम को प्रभावित करते हुए ओपन लाइन अनुरक्षण के लिए रोड़ी का निर्धारण आवश्यक्ता पर आधारित नहीं था। खरीद प्रक्रिया के लिए आवश्यक्ताओं के निर्धारण में कोई समानता नहीं थी। आगे, जबकि विशेष कार्यों के लिए रोडी की आवश्यक्ता का निर्धारण मूल वास्तविक्ताओं पर आधारित नहीं था, परियोजनाओं के लिए रोड़ी का निर्धारण करीब-करीब आईआरपीडब्ल्यूएम में निर्धारित प्रतिमानों जैसा था। परियोजनाओं के गेज रूपांतरण के दौरान उपलब्ध होने के लिए वर्तमान रोड़ी की केवल शीर्ण मात्रा का प्राक्कलन किया गया था।

सविदाओं के निष्पादन में नियोजन और समन्वयन की कमी और संविदाओं में समापन तिथियों का अयर्थाथवादी निर्धारण के परिणामस्वरूप मूल्य विभिन्नता खण्ड (पी वी सी) के तहत भुगतान द्वारा अतिरिक्त व्यय सहित जीसीसी के 17 (ए) के तहत उदारीकृत विस्तारण का अनुदान हुआ। अनुबंधित सीमाओं के उल्लंघन में अधिशुल्क प्रभारों की वसूली की अनुवर्ती कार्रवाई न होना, गुणवत्ता जांच और उच्च प्राधिकरणों द्वारा परीक्षण जांच के मापन में कमी अप्रभावी संविदा प्रबंधन का निर्देशक है।

कुछ कारणों जैसे कि वास्तविक आवश्यक्ताओं से अधिक रोड़ी का प्रावधान, संविदा की अतिरिक्त विशेष शर्तों के अनुसार कम लोड की गई मात्रा के लिए ठेकेदारों से परियोजना के समापन के बाद कमी होना और ठेकेदारों से मालभाड़ा प्रभारों की गैर वसूली आदि के कारण निगरानी तंत्र और खरीद पर नियंत्रण और रोड़ी की उपयोगिता प्रभावी नहीं थी।

5.2.8 सिफारिशें

- ओपन लाइन अनुरक्षण, विशेष कार्य और परियोजनाओं के लिए रोड़ी की आवश्यकता का निर्धारण आईआरपीडब्ल्यूएम में निर्धारित प्रतिमानों पर आधारित होना चाहिए।
- उच्च प्राधिकरणों द्वारा मात्रा और मापन जॉच में रिसाव को रोकने के लिए और अयथार्थवादी लक्ष्यों को देखते हुए विस्तारण देने के कारण पीवीसी विभिन्नता द्वारा अतिरिक्त व्यय से बचने के लिए संविदा प्रबंधन को सुदृढ़ करना चाहिए।
- आवश्यकताओं से अधिक रोड़ी के प्रावधान के कारण परियोजनाओं पर अतिरिक्त देयता/व्यय से बचने के लिए निगरानी तंत्र और खरीद में नियंत्रण और रोडी की उपयोगिता में सुधार किया जाना चाहिए।

5.3 दक्षिण पूर्व रेलवे (दपूरे) : हल्दिया पर डीजल बहुल इकाई (डीएमयू) कारखाना के निर्माण में अविवेकपूर्ण निवेश

हल्दिया पर डीएमयू कारखाना के लिए निवेश निर्णय के परिणामस्वरूप ` 116.52 करोड़ का निष्फल व्यय चूँकि विभागीय इकाई में डीएमयू तकनीकों का विकास और अनुकूल बनाने का उद्देश्य प्राप्त नहीं हुआ था।

दक्षिण पूर्वोत्तर रेलवे के खडगपुर डिवीजन के तहत उपलब्ध रेलवे भूमि पर संकरेल पर संयुक्त उधम (जेवी)/सार्वजनिक निजी साझेदारी (पीपीपी) में एक डीजल बहुल इकाई (डीएमयू) कारखाने की स्थापना 2010-11 के बजट भाषण में घोषणा की गई थी। (क) सेल्फ प्रोपेल्ड वाहनों के उत्पाद मिश्रण के साथ इष्टतम क्षमता का कारखाना (ख) डीएमयू के लिए व्यापक निष्पादन विनिर्देशों, और निवेश और भूमि आवश्यक्ता आदि को निर्धारित करने के लिए रेलवे बोर्ड ने एक चार सदस्यों की समिति का गठन (मार्च 2010) किया था।

इसकी रिपोर्ट में (जून 2010), समिति ने मत दिया था कि कारखाना आवश्यक था चूँकि एकीकृत कोच कारखाना (आईसीएफ), चेन्नई डीएमयूज की बढ़ती मॉगों को पूरा नहीं कर पा रहा था। आगे यह व्यक्त किया गया कि हालॉकि परियोजना को जेवी/पीपीपी मोड के तौर पर स्थापित करने के लिए प्रस्तावित किया गया था, जेवी/पीपीपी परियोजनाओं में अब तक सफलता की कमी को देखते हुए एक दो चरण दृष्टिकोण को अपनाना उचित होगा। चरण-I में एक विभागीय इकाई, जो कि तकनीकी ऊष्मायन केन्द्र के तौर पर भारतीय रेलवे और अंतर्राष्ट्रीय रेल रोड़ के लिए डीएमयू तकनीके और डीएमयूज के पूर्ण पैमाने पर उत्पादन के लिए चरण-II में एक जेवी/पीपीपी इकाई का विकास करेगा और अनूकूल बनाएगा।

परियोजना की कुल लागत ` 262.66 करोड़ प्राक्कलित की गई थी जिसमें चरण-I का प्राक्कलन ` 70.57 करोड़ था। यह प्रस्तावित किया गया था कि चरण-I के तहत विभागीय इकाई-मुख्य रूप से असेंबली, चित्रकारी, आईसीएफ से बनाई गई शैल की उपस्कृत और परीक्षण शामिल करते हुए प्रति माह 8 से 12 कोचों का निर्माण करेगा और चरण-II में डीएमयूज का पूर्ण पैमाने पर उत्पादन और सेल्फ प्रोपल्ड दुर्घटना राहत ट्रैनों (एसपीएसआरटीएस) होगा।

रेलवे बोर्ड ने (जुलाई 2010) रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) को चरण-I के निर्माण को सौंपा था। कार्य तथापि, स्थानीय बाधाओं के कारण प्रारंभ नहीं हो सका और इसलिए संकरेल से हल्दिया में (फरवरी 2011) पुर्नस्थापित किया गया। दिसम्बर 2012 में समयबद्ध समापन की तिथि के साथ ` 98.18 करोड़ की लागत से हल्दिया पर डीएमयू कारखाने के लिए आरवीएनएल ने निर्माण कार्य सौंपा था (जुलाई 2011)। कार्य जून 2013 में पूर्ण हुआ था। डीएमयू कारखाना, हल्दिया पर स्थानीय बाधाओं के कारण उत्पादन प्रारंभ नहीं हो सका और कार्य जून 2014 के अंत से प्रारंभ होना अपेक्षित था। तथापि लेखापरीक्षा द्वारा यह देखा गया था कि ट्रेलर कोचों और पावर कोचों दोनों का सुसज्जित करने का कार्य आउटसोर्स किया गया था। इसके अलावा, जुलाई 2015 तक, डीएमयू पावर कोचों के लिए साज सजावट का कार्य खड़गपुर कार्यशाला पर निष्पादित किया गया था जबकि ट्रेलर कोचों का साज सजावट का कार्य हल्दिया पर किया गया था। इस प्रकार, जुलाई 2015 तक परियोजना (हल्दिया पर कारखाना स्थापित करना) पर `116.52 करोड के कुल निवेश के बावजूद तकनीकी उष्मायन केन्द्र के तौर पर भारतीय रेलवे और अंतर्राष्ट्रीय रेल रोड के लिए डीएमयू तकनीकों के विकास और अनुकूल बनाने के लिए चरण-I में विभागीय इकाई का वांछित उद्देश्य प्राप्त नहीं हुआ था।

रेलवे प्रशासन (फरवरी 2015 और अप्रैल 2015) को मामला इंगित किए जाने पर उनके द्वारा यह सूचित (जुलाई 2015) किया गया था कि डीपीसीज को सुसज्जित करना अभी प्रारंभ करना था और 2015-16 में पूर्ण पैमाने पर विभागीय उत्पादन को प्रारंभ करने के भरपूर प्रयास किए गए है।

उपरोक्त उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि अब तक (जुलाई 2015) साज सज्जा का कार्य बाहरी एजेंसी द्वारा किया जा रहा है और निकट भविष्य में चरण-II के निर्माण का कोई प्रस्ताव भी नहीं था। दपूरे प्रशासन भी व्यापार से शैल खरीदने की योजना बना रहा है। जैसा कि पहले (जनवरी 2012, मार्च 2012, सितम्बर 2012, जून 2013, आदि) रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा खरीदा गया था, डीएमयूज निजी निर्माताओं या बीईएमएल जैसे सरकारी एंटरप्राइस से खरीद सकता है। अतेव, वहॉं पर `116.52 करोड़ के बड़े निवेश की कोई आवश्यक्ता नहीं थी, जो कि निष्फल रही। इसके सिवाय जब मार्च 2013 में, आईसीएफ के तौर पर सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयूज) से ट्रेड या नये अधिग्रहित वैगन से शैलों के स्रोत का अन्वेषण करने के लिए रेलवे बोर्ड ने दपूरे को सुझाव दिया,

डीएमयू कोचों के केवल एक निर्माता ने सूचित किया कि वे डीएमयू कोचों की मॉग को पूरा करने में असमर्थ हैं। आगे, हल्दिया पर (फरवरी 2015) दौरे के दौरान अतिरिक्त सदस्य (यांत्रिकी अभियांत्रिकी) ने व्यक्त किया कि चरण-II में शैल के निर्माण के लिए सुविधाएँ और पीपीपी मोड द्वारा कारखाने के विस्तारण बहुत ही पूँजी प्रधान है और शायद इसके लिए कोई ग्राहक न हों। उसने, इसलिए निर्देश दिए कि संविरचना के लिए कोलकाता के पास स्रोतो/विक्रेताओं का विकास और शैल की आपूर्ति का अन्वेषण किया जा सकता है। परियोजना के चरण-II के लिए पीपीपी मोड द्वारा जेवी स्थापित करने के संबंध में अगस्त 2015 के अपने उत्तर में रेलवे प्रशासन ने स्वयं स्वीकार किया था कि इस संबंध में रेलवे बोर्ड पर कोई प्रगति नहीं की गई थी।

इस प्रकार, जुलाई 2015 तक परियोजना पर ` 116.52 करोड़ का कुल निवेश निष्फल साबित हुआ चूंकि चरण-I के तहत विभागीय इकाई में डीएमयू तकनीकों का विकास और रूपांतरण का उद्देश्य पूरा नहीं हुआ था और परियोजना के चरण-II के संबंध में कोई प्रगति नहीं की गई थी।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में जनवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नही हुआ (मई 2016)।

5.4 दक्षिण पूर्व रेलवे (दपूरे) : अदरा डिवीजन के प्लॉट धारक से ` 11.20 करोड़ की राशि के भूमि लाइसेंस शुल्क की गैर उगाही

कोडल प्रावधानों के अनुसार समय पर करार के नवीनीकरण, लाईसेंस फीस के संशोधन, शेष लाइसेंस शुल्क के लिए मॉग करने में रेलवे प्रशासन की असफलता के कारण, रेलवे प्रशासन ` 11.20 करोड़ के शेष लाइसेंस शुल्क की उगाही में असफल रहा।

भूमि मूल्य के निर्धारित प्रतिशत पर लाइसेंस फीस निश्चित थी। रेलवे बोर्ड के निर्देश अनुबंध (फरवरी 2005) कहते है कि 1 जनवरी 1985 को निश्चित भूमि मूल्य, आगामी वर्ष के लिए भूमि, मूल्य पर पहुँचाने के लिए पिछले वर्ष के भूमि मूल्य पर 10 प्रतिशत की दर पर, 1 अप्रैल 1986 से प्रारंभ करते हुए 1 अप्रैल को प्रत्येक वर्ष बढ़ाया जायेगा जिसके आधार पर वार्षिक लाईसेंस शुल्क निश्चित किया जायेगा। 1 अप्रैल 2004 से पिछले वर्ष के मूल्य पर प्रत्येक वर्ष 7 प्रतिशत की दर पर भूमि मूल्य बढ़ाया जाना था।

उपरोक्त निर्देशों में रेलवे बोर्ड ने यह भी निदेश दिए कि लाइसेंसिंग के प्रत्येक मामले में, लाइसेंस धारक को भूमि/प्लॉट का आधिपत्य देने के पूर्व रेलवे प्रशासन और लाइसेंस धारकों के बीच उचित करार होना चाहिए। इसका सख्ती से पालन होना चाहिए और इन निदेशों के किसी भी उल्लंघन के लिए, करार के निष्पादन से पूर्व भूमि को सौंपने वाले अधिकारी निजी रूप से जिम्मेदार ठहराया जायेगा।

अभियांत्रिकी विभाग (पैरा 1025) के लिए भारतीय रेलवे संहिता के अनुसार, लाइसेंस फीस की वसूली एक वर्ष या अधिक के लिए अभियांत्रिकी के प्रयोग के लिए एक महीने की रियायत अवधि के साथ प्रत्येक वर्ष पहले से ही करनी चाहिए। असफलता की दशा में, प्रति माह एक प्रतिशत की दर या उसके भाग के तौर पर नियत तिथि से भुगतान की वास्तविक तिथि से माने जाने के लिए निर्णीत हर्जाने का भुगतान करना होगा। उक्त संहिता (पैरा 1024), उनके एफए एंड सीएओं से परामर्श करके रेलवे प्रशासन द्वारा लाइसेंस शुल्क के आवधिक संशोधन का भी अनुबंध करता है।

आगे, भारतीय रेलवे लेखा संहिता, खण्ड-I के पैरा 1141 अनुबंध कहता है कि पारस्परिक रूप से स्वीकार किए जाने या करार के अनुसार बिल तैयार करने में कोई विलंब नहीं होना चाहिए। दलों से बिलों की उगाही सख्ती से करनी चाहिए और भुगतान में विलम्ब के मामले शेश राशि की वसूली या दल को दी जानेवाली सेवा को रोकना या ऐसी कार्रवाई जो भी आवश्यक हो के लिए शीघ्रता से कार्रवाई के लिए संबंधित कार्यकारी अधिकारी को शीघ्र ही ध्यान में लाई जानी चाहिए।

वाणिज्यिक और अन्य उद्देश्य के लिए प्लॉट/दुकानों की लाइसेंसिंग के संबंध में अभियांत्रिकी विभाग अदरा डिवीजन के अभिलेखों (जनवरी 2015) की समीक्षा ने यह उजागर किया कि बाहरी लोगों को 1,314 प्लाट/दुकानों का आवंटन किया गया था। तथापि 1,215 प्लॉट (92.46 प्रतिशत) के संबंध में, लाइसेंस करार नवीनीकरण के लिए शेष हैं और इस प्रकार लाइसेंस फीस संशोधित नहीं की गई। लेखापरीक्षा ने आगे उजागर किया कि-

- 231 प्लॉटों के संबंध में, प्लॉट धारक पुरानी दरों पर लाइसेंस शुल्क का भुगातन कर रहे थे।
- 1,215 प्लाटों में से 949 प्लॉटों के मालिकों ने किसी भी लाइसेंस शुल्क का भुगतान नहीं किया था। अदरा डिवीजन के 13 स्टेशनों पर 949 प्लॉट

धारकों के विरूद्ध जैसा कि दपूरे प्रशासन द्वारा गणना की गई थी 31 मार्च 2015 तक शेष राशि `11.20 करोड़ थी।

- शेष 35 प्लॉटों के संबंध में, मालिकों से वसूली के लिए शेष लाइसेंस फीस की बकाया राशि की गणना करने में दपूरे प्रशासन असफल रहा।
- लेखापरीक्षा में प्लॉट धारकों के 24 मामलों की विस्तृत जॉच करने में जहॉ यह देखा गया था कि 2006-07 से पहले की अवधि के लिए भी बकाया लाइसेंस फीस थी।

इस प्रकार, समय पर करारों के नवीनीकरण, लाइसेंस फीस के संशोधन, कोड़ल प्रावधानों के अनुसार बकाया लाईसेंस शुल्क के लिए सख्ती से अनुपालन और मॉग करने के लिए दपूरे प्रशासन की असफलता के कारण प्राप्य लाइसेंस फीस वर्ष दर वर्ष एकत्रित होने लगी और प्लॉट के अधिपत्य में प्लॉट धारक ने रेलवे प्रशासन को धीरे-धीरे लाइसेंस शुल्क देना बंद कर दिया जिसके परिणामस्वरूप 31 मार्च 2015 तक `11.20 करोड़ की राशि बकाया थी।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फ़रवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नही हुआ (मई 2016)।

5.5 पश्चिम रेलवे (परे): बंगरोड में आईओसीएल साईडिंग शुरू करने में परिहार्य विलंब के परिणामस्वरूप ` 65 करोड़ के राजस्व की हानि हुई

पर्याप्त अर्जन क्षमता में 'निक्षेप कार्य' को शुरू करने में विलंब के परिणामस्वरूप ` 65 करोड़ की राजस्व हानि हुई

मै. इंडियन ऑयल कार्पोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल) ने पश्चिम रेलवे को दिसम्बर 2005 में रतलाम डिवीजन के बंगरोड स्टेशन पर मानक अवधि में असिस्टेट साईडिंग को शुरू करने के लिए रेलवे परिसर में निक्षेप कार्य को प्रस्ताव दिया। इस कार्य को पाइपलाइन के माध्यम से वडोदरा से लाए गए पेट्रोलियम (पीओएल) उत्पादों के परेषण हेतु कार्यान्वित किया जाना था। पश्चिमी रेलवे द्वारा मार्च 2008 में कार्य की अनुमानित एवं संस्वीकृत आरंभिक लागत ` 26.79 करोड़ थी। हालांकि, अनुमान में अतिरिक्त एसएण्डटी अवसरंचना, सीसी एप्रन के प्रावधान, एफओबी आदि से संबंधित कार्य के कार्यक्षेत्र में बदलाव के कारण चार बार संशोधन करना पड़ा था।

अनुमान को अंतिम बार अक्तूबर 2012 में ` 38.7 करोड़ पर संशोधित करना पड़ा था।

वह कार्य, जो जनवरी 2009 में शुरू हुआ था, मार्च 2011 में समाप्त हुआ था। तथापि, इसे 07 मई 2012 को कमिश्नर रेलवे सुरक्षा (सीआरएस) की संस्वीकृति के बाद 20 जुलाई 2012 को ही खोलने के लिए अधिसूचित किया गया था। इस साइडिंग के निर्माण एवं प्रवर्तन से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- रेलवे प्रशासन ने इंजीनियरिंग विभाग हेतु भारतीय रेलवे संहिता के पैरा सं. 735 में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार कार्य की अनुमानित लागत की अग्रिम प्राप्ति के बिना डिपोजिट टर्म पर कार्य शुरू कर दिया। यद्यपि साइडिंग के कार्य के समाप्त होने से चार वर्ष बीत चुके है (मार्च 2011), इस निक्षेप कार्य पर हुए व्यय को अंतिम रूप और आईओसीएल को इसकी सूचना नहीं दी गई है (मार्च 2015)।
- यद्यपि, कार्य मार्च 2011 में पूरा हो गया था, फिर भी मूलभूत त्रुटियों जैसे यार्ड ग्रेडिएन्ट कान्डोनेशन की अपेक्षा करने वाली ग्रेडिएन्ट के अतिक्रमण में, स्थानों के निकट 30 मीटर में ग्रेडिएन्ट में परिवर्तन का परिशोधन और ड्रॉइग स्टेज के दौरान ही विचारणीय सामान्य नियमावली (जीआर) के प्रासंगिक प्रावधानों के अंतर्गत अपेक्षित वितरण की अप्रस्तुति भी, को सही करने में असामान्य विलंब थे (अप्रैल 2011 से अप्रैल 2012)। इसके परिणामस्वरूप, साइडिंग शुरू करने हेतु सीआरएस की संस्वीकृति में विलंब के कारण मई 2012 में ही प्रचालित की जा सकी।

जब इस मामले को सितम्बर 2014 में उठाया गया तब रेलवे प्रशासन ने अपने उत्तर (दिसम्बर 2014) में बताया कि सभी निर्धारित प्रक्रियाओं का पालन किया गया है। निक्षेप कार्य होने के कारण रेलवे की तरफ से साइडिंग को शुरू करने में कोई विलंब नहीं था। कार्य को संबंधित पार्टी द्वारा किए गए अपेक्षित डिपोजिट के बाद ही कार्यान्वित किया जा सकता है। ` 1.97 करोड़ की प्राप्य राशि अभी तक लंबित है; तथापि, संस्वीकृत अनुमान में दिए गए तदनुरूपी कार्य को भी रेलवे द्वारा कार्यान्वित नहीं किया गया। यह उत्तर रेलवे प्रशासन की ओर से सीआरएस अभ्युक्तियों और त्रुटियों को ठीक करने के विलंबके कारण मान्य नहीं है। निधि की मांग अलग-अलग की गई थी। रेलवे को शेष कार्य को पूरा करने के लिए मैसर्स आईओसीएल को अपेक्षित ब्यौरे प्रस्तुत करने थे। इसके अलावा, आधारभूत त्रुटियों को ठीक करने में एक

वर्ष से अधिक का विलंब, जोकि अधिकतर विचलनों जिन्हें अनदेखा करने की आवश्यकता, के लिए परे प्रशासन के अनुमोदन से संबंधित था, प्रतिबद्ध उपागम को दर्शाता है।

जुलाई 2012 में इसे शुरू करने से इसकी अर्जन क्षमता पर विचार करते हुए, रेलवे प्रशासन को परियोजना के समय पर कार्यान्वयन को वरीयता देनी चाहिए थी। इसके परिणामस्वरूप साइडिंग की ` 5.41 करोड़ प्रति माह के वास्तविक औसत अर्जन के आधार पर लगभग ` 65 करोड़ (जुलाई 2011 से जून 2012 से 12 माह के लिए) के अनुमानित संभावित अर्जन की हानि हुई।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में अगस्त 2015 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नही हुआ (मई 2016)।

5.6 दक्षिण मध्य रेलवे (दमरे): उचित प्रामणिकता के बिना यातायात सुविधा कार्यों का कार्यान्वयन

> उचित प्रमाणिकता के बिना दो स्टेशनों पर कोच रख-रखाव सुविधाएं उपलब्ध कराने हेतु निर्माण कार्यों के कार्यान्वयन के परिणामस्वरूप कम आरओआर के साथ सामाजिक आर्थिक महत्व की न्यू लाइन परियोजना पर ` 54.42 करोड़ का परिहार्य पूंजी निवेश हुआ।

कोडल प्रावधान (वित्तीय विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता का पैरा 201 एवं 204) बताते है कि नई परिसम्पत्ति के निर्माण पर किया गया व्यय वित्तीय रूप से प्रमाणित एवं वास्तविक रूप में इसे करने से पूर्व संस्वीकृत होना चाहिए। एक नए निवेश को वित्तीय रूप से उचित समझा जाता है यदि निर्मित परिसम्पति से प्रतिफल की दर (आरओआर) की संभावना निर्धारित सीमाओं[181] से अधिक हो। रेलवे बोर्ड ने यह भी अनुदेश दिया (जून एवं जुलाई 2008) कि सामाजिक-आर्थिक महत्व पर किए गए निर्माण कार्य के संबंध में इकॉनॉमी पर ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है और कार्यक्षेत्र में परिवर्तन को तुरंत निरस्त कर दिया जाए जब तक कि लघुकारण परिस्थितियां स्थापित न हो जाए।

दमरे प्रशासन के निर्माण विभाग की समीक्षा से पता चला कि-

[181] डीसीएफ प्रणाली के तहत 14 प्रतिशत या आरंभिक अनुमानित लागत पर पारम्परिक प्रणाली के तहत 7.5 प्रतिशत

- रेलवे बोर्ड ने सामाजिक आर्थिक महत्व[182] पर ` 242.42 करोड़ की लागत पर बीदर-गुलबर्गा के बीच नई लाइन के निर्माण को संस्वीकृति दी थी (1998-99)। कर्नाटक सरकार परियोजना की 50 प्रतिशत लागत को साझा करने के लिए सहमत हो गई थी (नवम्बर 2010)।
- मध्य रेल प्रशासन (मरे) ने परियोजना के कार्यान्वयन के दौरान दक्षिण मध्य रेल प्रशासन (दमरे) से ` 41.10 करोड़ की लागत पर; नई लाइन योजना पर प्रभारित, गुलबर्ग में कोच रख-रखाव सुविधा देने के लिए अनुरोध किया (जुलाई 2013 एवं जनवरी 2014)। दमरे प्रशासन उक्त हेतु सहमत हो गया और नई लाइन परियोजना के भाग के रूप में गुलबर्ग में (लागत- ` 42.90 करोड़) कोच रख-रखाव सुविधाओं का कार्य लिया (मार्च 2014)। रेलवे बोर्ड ने गुलबर्ग में पिट लाइन के लिए सामग्री आशांधन के साथ नई लाइन कार्य (लागत ` 844.15 करोड़) के संशोधित अनुमान को संस्वीकृति दी (मार्च 2014)।
- इसी बीच, दमरे प्रशासन ने खानापुर स्टेशन (बीदर का निकटवर्ती स्टेशन) पर दूसरा कोच रख-रखाव सुविधा का कार्य शुरू कर दिया (दिसम्बर 2013) और रेलवे बोर्ड के पूर्व अनुमोदन के बिना ` 11.52 करोड़ के व्यय द्वारा इसे कार्यान्वित किया। कार्य की लागत को संशोधित अनुमान में भी शामिल नहीं किया गया था।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा का मत है कि:

- रेलवे बोर्ड की संस्वीकृति के बिना गई लाइन परियोजना कार्य के भाग के रूप में गुलबर्ग एवं खानापुर में कोच रख-रखाव सुविधाओं के निर्माण कार्यों के कार्यान्वयन कोडल प्रावधानों और रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के उल्लेख में था।
- हालांकि दमरे प्रशासन ने इस आधार पर गुलबर्ग में कोच रख-रखाव सुविधाओं के प्रावधान हेतु मरे प्रशासन के प्रस्ताव (2010) को निरस्त कर दिया था कि नई लाइन का आरओआर काफी कम (तीन प्रतिशत) होगा, नई लाइन खुलने के तुरंत बाद अपेक्षित यातायात काफी कम होगा और नई लाइन के मूल अनुमान को भी कोचिंग सुविधा कार्य के लिए संस्वीकृति नहीं थी, अत: उन्होंने अपना निर्णय और कार्य के कार्यक्षेत्र में परिवर्तन कर दिया। उन्होंने इकॉनॉमी का भी अवलोकन नहीं किया जैसाकि सामाजिक-

[182] परियोजना की प्रतिफल दर (आरओआर) केवल तीन प्रतिशत पर अनुमानित थी।

आर्थिक महत्व के कार्यों के संबंध में परिकल्पित था। उन्होंने रेलवे बोर्ड के पूर्व अनुमोदन के बिना खानापुर में कोचिंग सुविधा का कार्य ले लिया। खर्च की गई राशि को नियमन लंबित था (मार्च 2015)।

जब मामले को दमरे प्रशासन के पास ले जाया गया (जुलाई 2014) तब उन्होंने बताया (जनवरी 2015) कि यातायात प्रक्षेषणों पर आधारित प्रस्तावों का विस्तृत वित्तीय प्रमाणन उपलब्ध नहीं था और निर्माण कार्य 16.11.2013 खानापुर और 23.02.2014 (गुलबर्गा) को करने हेतु योजनाबद्ध रेल मंत्रालय द्वारा कोचिंग रख-रखाव कार्यों की नीव रखने के कारण अति शीघ्रता से किया जा रहा था। आगे यह बताया गया कि कोच रख-रखाव सुविधाएं न्यायसंगत थी क्योंकि भविष्य में काफी यात्री यातायात संभावित था। उनका उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि इन यातायात सुविधाओं को नई लाइन परियोजना पर चार्जिंग के बजाय यात्री यातायात में वृद्धि के आधार पर आवश्यकता एवं औचित्य का आकलन करने के बाद अलग से किया जा सकता था। दमरे मे वर्तमान कोचिंग सुविधाएं नई लाइन पर प्रचालित कोचों की कम संख्या के रखरखाव के लिए पर्याप्त थी।

इस प्रकार, उचित प्रमाणीकरण के बिना गुलबर्ग तथा खानापुर में कोच रख-रखाव सुविधाओं के प्रावधान के निर्माण कार्यों के कार्यान्वयन के परिणामस्वरूप कम आरओआर के साथ सामाजिक आर्थिक महत्व पर बिदर-गुलबर्ग की नई लाइन परियोजना ` 54.42 करोड़ का परिहार्य भार हुआ।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में जनवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नही हुआ (मई 2016)।

5.7 पूर्वोत्तर रेलवे: रेलवे (उपूरे) — भूमि की क्षतिपूर्ति के प्रति राज्य सरकार के साथ पूंजी का अवरोधन

भूमि अधिग्रहण के लिए क्षतिपूर्ति के संबंध में राज्य सरकार को भुगतानों के नियमन हेतु रेलवे द्वारा कोडल प्रावधान का पालन न करने के परिणामस्वरूप ` 4.21 करोड़ की आस्थगित लाभांश देयता के अलावा ` 21.06 करोड़ की पूंजी का अवरोधन हुआ।

इंजीनियरिंग विभाग (940 ई) के लिए भारतीय रेल संहिता के कोडल प्रावधान 940 के अनुसार रेलवे प्रशासन को सुनिश्चित करना चाहिए कि भूमि अधिग्रहण के दौरान परितोषिक के भुगतानके प्रति राज्य सरकार के पास उनके द्वारा जमा कराई गई राशि तत्काल भुगतान के लिए मौजूदा

आवश्यकता ही है और राज्य सरकार से अग्रिम में प्रत्येक माह निधियों की आवश्यकता सुनिश्चित करने के लिए उनके साथ उचित व्यवस्थाए भी की गई है। लेखापरीक्षा ने दो नई लाइन परियोजनाओं की समीक्षा की और उत्पन्न स्थिति निम्नानुसार है।

हथुआ भाटनी नई लाइन परियोजना (79.74 किमी) को ` 203.65 करोड़ की अनुमानित लागत पर वर्ष 2006-07 में संस्वीकृत किया गया था। इसमें से ` 41.20 करोड़ की राशि को नई लाइन परियोजना के लिए अपेक्षित 650.614 एकड़ भूमि के अधिग्रहण के लिए भूमि मालिकों को मुआवजा के लिए निर्धारित किया गया था। ` 41.20 करोड़ की निर्धारित राशि के प्रति ` 46.23 करोड़ (112 प्रतिशत) की राशि का राज्य सरकार को भुगतान किया गया था (मार्च 2006 से जून 2010) जैसाकि भूमि मालिकों को मुआवजा के रूप में भुगतान हेतु राज्य सरकार द्वारा मांग की गई थी। तथापि, मार्च 2015 तक अधिग्रहण की गई कुल भूमि 650.614 एकड़ अपेक्षित भूमि के प्रतिकेवल 326.043 एकड़ (अर्थात 50.12 प्रतिशत) थी। नई लाइन परियोजना होने के नाते हथुआ-बथुआ बाजार-पंचदौरी-चौरी-भाटनी को 79.74 किमी के लिए संस्वीकृत किया गया था। अधिग्रहण की गई थोड़ी भूमि हथुआ-बथुआ बाजार (22 कि.मी) के बीच थी और इन दो स्टेशनों के बीच नई लाइन बिछा दी गई थी तथा उक्त को 30 नवम्बर 2010 को यातायात हेतु खोल दिया गया है। इसी प्रकार, बथुआ बाजार- पंचदौरी (11 कि.मी) के बीच भूमि अधिग्रहण पूरा कर लिया गया है और लाइन बिछाने का कार्य चल रहा है।

अन्य नई लाइन परियोजना के समान मामले, अर्थात छिटौनी-टमकुही रोड, जोकि पनीयाहवा-छिटौनी-टमकुही रोड नई लाइन परियोजना (58.88 किमी) का हिस्सा है, को ` 235.00 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2006-07 में संस्वीकृत किया गया था। उपरोक्त में से ` 33.53 करोड़ की राशि को भूमि अधिग्रहण हेतु भूमि मालिकों को मुआवजा के लिए निर्धारित किया गया था। ` 11.48 करोड़ की राशि (निर्धारित राशि के प्रति 34.23 प्रतिशत) भूमि मालिकों को मुआवजा के रूप में भुगतान हेतु राज्य सरकार के पास जमा की गई थी (दिसम्बर 2008 से मार्च 2011)। तथापि, अब तक कोई भूमि अधिग्रहित नहीं की गई थी (मार्च 2015)।

रेल प्रशासन ने यह सुनिश्चित एवं मॉनीटर किए बिना राज्य सरकार की मांग अनुसार निधि का भुगतान किया था कि क्या भूमि अधिग्रहण के लिए कोई प्रक्रिया शुरू की गई है या नहीं। लेखा विभाग जो आंतरिक लेखापरीक्षा/ नियंत्रण के लिए उत्तरदायी है, ने भी पैरा 940 ई के कोडल प्रावधान का उल्लंघन करने वाले भुगतान पर आपत्ति नहीं की थी।

इस मामले को मई 2012 में रेलवे प्रशासन के समक्ष उठाया गया था। रेलवे प्रशासन ने उत्तर में बताया (सितम्बर 2012 तथा मई 2014) कि;

- एसोसिएट वित्त की सहमति के पश्चात तथा महाप्रबंधक की संस्वीकृति के पश्चात राज्य सरकार की मांग के अनुसार भुगतान किया गया था।
- चूंकि, दोनों नई लाइन परियोजनाओं को निर्माण कार्य संस्वीकृत किए गए है और इन परियोजनाओं के विस्तृत अनुमान पहले से संस्वीकृत थे और भूमि की लागत संबंधित परियोजनाओं में बुक कर दी गई थी, भूमि अधिग्रहण पर व्यय को आपत्ति पुस्तक के तहत नहीं रखा गया था।
- फार्म ई-949 में अधिग्रहण की गई भूमि के ब्यौरे का रख-रखाव काफी समय से नहीं किया जा रहा था और रेलवे प्रशासन ने आश्वासन दिया कि लेखापरीक्षा के मत की सराहना करते हुए सूचना को तैयार एवं समेकित किया गया था।
- प्रदत्त वाऊचरों की प्रतियां जिला प्राधिकरणों से प्राप्त की जाएगी तथा इस प्रकार दिए गए अग्रिम के नियमन हेतु संबंधित लेखों को प्रस्तुत की जाएगी।

रेलवे प्रशासन की टिप्पणियां स्वीकार्य नहीं है क्योंकि;

- इंजीनियरिंग विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता के पैरा 940 में स्पष्ट रूप से उल्लेख किया गया था कि रेलवे प्रशासन को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि अग्रिम में जमा कराई गई राशि केवल तुरंत भुगतान हेतु मौजूदा आवश्यकता है। राज्य सरकार के पास जमा कराई गई ` 57.71 करोड़ की कुल राशि (हथुआ-भाटनी के लिए ` 46.23 करोड़ तथा छिटौनी-टमकुही रोड के लिए ` 11.48 करोड़ जिसमें डीएम/गोपालगंज के अकाउंट में अनियमित रूप से क्रेडिट किया गया ` 5.39 करोड़ का प्रोदभूत ब्याज शामिल था) में से राज्य सरकार केवल ` 42.04 करोड़

(72.85 प्रतिशत) संवितरित कर सका था और शेष अभी भी राज्य सरकार के पास पड़ा है।

- लेखा विभाग भाग-I हेतु भारतीय रेल संहिता के पैरा 856 के अनुसार वाऊचरों के अभाव में व्यय को 'आपत्ति के तहत रखा गया तथा आपत्ति पुस्तिका में पोस्ट किया गया' के रूप में वर्गीकृत किया जाना चाहिए और प्रशासन स्वयं सहमत था कि अब तक वाऊचर उपलब्ध नहीं है।
- रेलवे प्रशासन अब तक (मार्च 2015) राज्य प्राधिकरणों से वाऊचर प्राप्त करने और उक्त को अग्रिम मे नियमन हेतु लेखों में प्रस्तुत नहीं कर सका था। चूंकि ` 57.71 करोड़ की राशि राज्य सरकार के पास अग्रिम के रूप में जमा की गई थी, और यह राशि उंचत शेष के रूप में पड़ी रहेगी तथा वाऊचरों के अभाव में इसका नियमन नहीं किया जाएगा।

अत: भुगतानों के संबंध में पैरा 940 ई के कोडल प्रावधानों का पालन न करने के परिणामस्वरूप ` 21.06[183] करोड़ की सीमा तक पूंजी का अवरोधन हुआ जिसमे ` 4.21 करोड़ की आस्थगित लाभांश देयता के अलावा पिछले छह से सात वर्षों के लिए प्रोदभूत ब्याज के रूप में ` 5.39[184] करोड़ की राशि शामिल है।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में अगस्त 2015 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नही हुआ (मई 2016)।

5.8 पूर्व रेलवे (पूरे): स्लीपर्स की खरीद में मूल्य वर्धित कर का परिहार्य भुगतान

पश्चिम बंगाल में स्थित कंक्रीट स्लीपर संयंत्रों की बजाय झारखंड में स्थित संयंत्रों से कंक्रीट स्लीपर्स की खरीद के परिणामस्वरूप ` 11.58 करोड़ के मूल्य वर्धित कर (वैट) का परिहार्य व्यय हुआ

भारतीय रेल (आईआर) रेलवे ट्रैक से संबंधित विभिन्न निर्माण कार्यों[185] में कंक्रीट स्टीपर्स (सीएस) का उपयोग करती है। सीएस की खरीद रेलवे बोर्ड

---

[183] ` 11.48 करोड़ + 4.19 करोड़ +5.39 करोड़ =` 21 करोड़

[184] प्रोदभूत ब्याज का ब्यौरा ` 3.86 करोड़+1.53=` 5.39 करोड़

[185] ट्रैक नवीकरण, निर्माण कार्य, नया निर्माण, गेज रूपांतरण, दोहरीकरण निर्माण कार्य, सामान्य नवीकरण और टैकों का दैनिक रख-रखाव

(आरबी) में केंद्रीत है। सीएसज का विनिर्माण कंक्रीट स्लीपर संयंत्रों (सीएसपीज) में किया जाता है। सीएसपीज की अवस्थिति का निर्णय रेलवे बोर्ड द्वारा चालू निर्माण कार्यों/किए जाने वाले कार्यों के मद्देनजर सीएसज की आवश्यकताओं पर विचार करते हुए किया जाता है। वांछित स्थानों पर सीएसपीज की स्थापना के लिए रेलवे बोर्ड निबंधन एवं शर्तों सहित विभिन्न एजेंसियों से प्रस्ताव आमंत्रित करते हुए खुली निविदाएं (ओटीज) मंगाता है। रेलवे बोर्ड में ओटीज को अंतिम रूप देने की पश्चात इन जोनल (जेडआर) द्वारा ठेका करारों पर हस्ताक्षर किए जाते है, जिनके क्षेत्राधिकार में सीएसपीज प्रचालित है।

विभिन्न जोनल रेलवे में सीएस आवश्यकताओं का आकलन मुख्य ट्रैक इंजीनियर्स (सीटीई) के वार्षिक सम्मेलन में किया जाता है। सीएसज की आपूर्ति के लिए खरीद आदेश (पीओज) रेलवे बोर्ड द्वारा कुछ सामग्रियों, जैसे स्पेशल ग्रेड सीमेंट जिसकी आपूर्ति रेलवे द्वारा मुफ्त की जाती है, को ध्यान में रखते हुए सीएसपीज को दिया जाता है। सीएसज की बिक्री और सीएसज की आपूर्तियों के लीड[186] के समय पर भी सीएसपीज द्वारा राज्य सरकारों को भुगतान किए जाने वाले मूल्य वर्धित कर (वैट) के भुगतान की दर विचारणीय मामले के रूप में नहीं उभरती क्योंकि सीएसपीज सामान्यत: राज्य में होती है और शामिल लीड करीब-करीब समान है।

पूर्वी रेलवे में सीएस की खरीद के संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा (2015) से पता चला कि रेलवे बोर्ड ने ` 1194 प्रति सीएस की एकरूप मूल दर पर सीएस[187] के विनिर्माण एवं आपूर्ति के लिए पॉच सीएसपीज (140200 सीएस प्रत्येक) को 701000 सीएसज कुल मात्रा हेतु खरीद आदेश दिए (दिसम्बर 2009)। पॉच सीएसपीज में से, दो सीएसपीज[188] झारखण्ड में अवस्थित थी और अन्य तीन सीएसपीज[189] पश्चिम बंगाल में। सीएसज की बिक्री पर जोनल रेलवे प्रशासन से मूल लागत के अलावा विधिक रूप से उदग्रहणीय कर[190] का भुगतान करना अपेक्षित था। इसके अलावा, चूंकि सरकारी विभागों को रियायती कर व्यवस्था को वापस ले लिया गया था, माल के अंतर-राज्यीय संचलन

---

[186] सीएसपी एवं कार्य/डिपों स्थान के बीच दूरी

[187] मोनो-बलॉक प्री-स्ट्रैस्ड

[188] (i) मै. मुवा इंडस्ट्रीज लि, रॉची और (ii) में प्रीस्ट्रैस्ड उद्योग (इंडिया) प्रा.लि. धनबाद

[189] (i) मैं रामपुरहाट पीएससी स्लीपर्स प्रा. लि. कोलकाता, (ii) मै स्ट्रेरूकोन इन्डस्ट्रीज लि. कोलकाता मै. जीपीटी इन्फ्राप्रोजेक्टस लि; कोलकाता।

[190] विनिर्माण एवं आपूर्ति आदेशों का खण्ड 3.1

सहित खरीद के प्रति बिक्रीकर्ता के राज्य मे व्याप्त सामान्य वैट दरों[191] पर केंद्रीय बिक्री कर (सीएसटी) भी जोनल रेलवे द्वारा देय था। झारखण्ड मे स्थित दो सीएसपीज से सीएमज की खरीद ने व्याप्त दरों (12.5 प्रतिशत से 14 प्रतिशत) पर वैट आकृष्ट किया। तथापि, पश्चिम बंगाल में स्थित तीन सीएसपीज के संबंध में वैट उदग्रहण के लिए दर पॉच प्रतिशत थी। इस प्रकार, झारखण्ड में स्थित सीएसपीज से खरीद में ` 8.23 करोड़ की उच्च दरों पर वैट का भुगतान शामिल था। इस भुगतान से बचा जा सकता था यदि कोडल अनुदेशों के अनुसार पश्चिम बंगाल में स्थित सीएसपीज को सीएज की आबंटित मात्रा को उचित पून: आबंटन के माध्यम से या पश्चिम बंगाल में वांछित स्थान पर एक या दो सीएसपीज के स्थापना द्वारा झारखण्ड में स्थित सीएसपीज से खरीदी गई मात्रा को पश्चिम बंगाल में स्थित सीएसपीज से खरीदा जाता।

इसके अलावा, रेलवे बोर्ड ` 1589 प्रति सीएस की मूल दर पर उन्हीं पॉच सीएसपीज (203000 सीएस प्रत्येक) को 1015000 सीएसज के विनिर्माण एवं आपूर्ति हेतु खरीद आदेश दिए गए थे (अक्तूबर 2013)। इसने इस तथ्य को दर्शाया कि चार वर्षो की बीच की अवधि के दौरान वैट के परिहार्य भुगतान का आरबी ने संज्ञान नहीं लिया था क्योंकि झारखण्ड से सीएसज की आपूर्ति को रोकने के लिए पश्चिम बंगाल में किसी सीएसपी की स्थापना नहीं की गई थी। झारखण्ड आधारित सीएसपीज से सीएसज की खरीद के परिणामस्वरूप वैट की उच्च दर लगाने के कारण ` 3.34 करोड़ का और अधिक परिहार्य भुगतान हुआ।

लेखापरीक्षा द्वारा इस बारे में बताए जाने वाले पर (अगस्त 2015) जोनल रेलवे प्रशासन ने बताया (सितम्बर 2015) कि सामान्यत: विभिन्न निर्माण स्थलों पर सीएसज की आपूर्ति निकटवर्ती संयंत्रों से की गई थी क्योंकि कि लीड यातायात लागत बढ़ा सकता था। राज्य सरकार द्वारा वैट दरों में वृद्धि/कमी का भी समयपूर्व अनुमान नहीं लगाया जा सकता था क्योंकि वे ठेका की वैधता अवधि के दौरान भी दरों में वृद्धि/कमी कर सकते थे। अत: जोनल रेलवे सीएसपी की अवस्थिति के आधार पर ठेका देने हेतु निर्णय लेने की स्थिति में नहीं था। उन्होंने उच्च दर पर वैट के भुगतान द्वारा किसी सीएसपी को कोई

[191] उपरोक्त आदेशों का खण्ड 3.3

लाभ नहीं पहुंचाया। इसके अलावा, यह रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किया जाने वाला नीतिगत मामला था।

जोनल रेलवे प्रशासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि मुख्य एवं परिणामी यातायात लागत सीएस की मूल लागत की गणना करते समय विचारणीय तथ्य नहीं थी। इसके अतिरिक्त आपूर्ति की तिथि को लागू वैट दरे भी उदग्रहीत की जानी थी। इसके अलावा, लेखापरीक्षा ने वैट की उच्च दरों तथा किसी सीएसपी को लाभ न पहुंचाने के आधार पर परिहार्य व्यय को दर्शाया है। ऐसा परिहार्य व्यय जारी रहेगा जब तक कि ठेका देते समय संबंधित एक से अधिक राज्यों से संबंधित आपूर्तिकर्ता शामिल है, की वैट दरों पर विचार करने के लिए नीति निर्णय नहीं लिया जाता।

पश्चिम बंगाल की स्थित कंक्रीट स्लीपर संयंत्रों की बजाय झारखण्ड में स्थित संयंत्रों से कंक्रीट स्लीपरों की खरीद के परिणामस्वरूप ` 11.58 करोड़ तक मूल्य वृद्धित कर (वैट) का परिहार्य भुगतान हुआ।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फ़रवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नही हुआ (मई 2016)।

5.9 पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (पूसीरे): रक्षा साइडिंग की लागत का पूनर्मूल्यांकन न करने के कारण रखरखाव प्रभारों का कम उदग्रहण

रेलवे द्वारा प्रत्येक पॉच वर्ष के बाद रक्षा साइडिंग के अपने हिस्से की लागत के पूनर्मूल्यांकन के परिणामस्वरूप रखरखाव प्रभारों में संशोधन नहीं हुआ और परिणामस्वरूप अप्रैल 2003 से मार्च 2015 की अवधि हेतु रक्षा साइडिंग से ` 7.56 करोड़ का कम उदग्रहण हुआ।

रेलवे बोर्ड ने निर्णय (मार्च 1979) लिया कि रेलवे, रक्षा विभाग से वसूलीयोग्य कार्य की लागत के रेलवे के हिस्से पर रखरखाव प्रभारों को निर्धारित करने के लिए प्रत्येक पॉच वर्षो के बाद रक्षा साइडिंग के रेलवे के हिस्से की लागत का पूनर्मूल्यांकन करने हेतु इन प्रभारों की गणना अद्यतित लागत या अंकित मूल्य के अनुसार लागत, जो भी अधिक हो, के 4.5 प्रतिशत की दर पर 1 अप्रैल 1978 से की जाएगी।

कटिहार डिवीजन में फरवरी 1973 में शुरू की गई बेंगड़ुबी परियोजना सैन्य साइडिंग (बीपीएमएस) से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा से लेखापरीक्षा में पता चला कि-

- बीपीएमएस की लागत के रेलवे के हिस्से का अद्यतन 1 अप्रैल 1978 से नहीं किया गया था हालांकि, रेलवे प्रशासन ने अप्रैल 1988 में बीपीएमएस के लिए लागत के रेलवे के हिस्से को अद्यतित कर दिया था और इससे मार्च 1993 तक उचित रख-रखाव प्रभारों की वसूली प्रभावित हुई।
- इसके अतिरिक्त, यद्यपि रेलवे बोर्ड के निर्देशों (मार्च 1979) को निबंधन एवं शर्तों[192] में सम्मिलित कर लिया गया था, फिर भी अप्रैल 1988 के बाद साइडिंग के रेलवे के हिस्से में कार्य की लागत के पूनर्मूल्यांकन के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा कोई प्रभावी उपाय नहीं किए गए थे और रखरखाव प्रभारों को अप्रैल 1988 की अंतिम प्राप्त एवं संशोधित दर पर वसूल किया जा रहा था।

लेखापरीक्षा ने अप्रैल 2003, अप्रैल 2008 और अप्रैल 2013 में बीपीएमएस के रेलवे के हिस्से की पुनर्मूल्यांकित लागत को प्राप्त करने का प्रयास किया और मार्च 1979 के रेलवे बोर्ड के निर्देशों के जोनल रेलवे प्रशासन द्वारा अननुपालन के कारण अप्रैल 2003 से मार्च 2015 (12 वर्ष) की अवधि हेतु बीपीएमएस साइडिंग के रेलवे के हिस्से के रखरखाव प्रभारों के प्रति रक्षा विभाग से ` 7.56 करोड़ तक कम उदग्रहण देखा।

मामले को रेलवे प्रशासन के ध्यान में लाया गया (जूलाई 2013)। जुलाई 2015 में प्राप्त उनके उत्तर ने दर्शाया कि बीपीएमएस के रखरखाव की लागत का पुनर्मुल्यांकन संबंधित रेलवे डिवीजन के अधिकारियों द्वारा नहीं किया गया था जिसके कारण संशोधित बिलों की प्रस्तुति प्रतीक्षित थी (जुलाई 2015)।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फ़रवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नही हुआ (मई 2016)।

[192] 1 मार्च 2005 की साइडिंग के लिए निबंधन एवं शर्तों के मानक ज्ञापन में पैरा 6 (क) (ii)

5.10 उत्तर पश्चिम : रेलवे (उपरे) — हनुमानगढ़-श्री गंगा नगर सैक्शन के खुलने में विलंब के कारण हानि

रेलवे प्रशसन की तरफ से विलंबित कार्रवाई के परिणामस्वरूप ब्रांड गेज हनुमानगढ़-श्री गंगानगर सैक्शन के खुलने में विलंब और बिना किसी लाभ के सामान्य राजस्व को लाभांश के भुगतान के कारण ` 4.50 करोड़ की परिणामी हानि, ट्रैक रख-रखाव कार्यों में लगे कार्मिकों को वेतन भुगतान पर ` 2.90 करोड़ का निष्फल व्यय और ` 1.06 करोड़ की अर्जन की हानि हुई।

सुरतपुर-हनुमानगढ़-श्री गंगानगर जीसी परियोजना के विस्तृत अनुमान को रेलवे बोर्ड ने ` 516.23 करोड़ की लागत पर जून 2009 में संस्वीकृत किया था। इसमे दो सैक्शन अर्थात, सुरतपुर-हनुमानगढ़ (एसयूआरपी-एचएमएच) (174.07 कि.मी)} और हनुमानगढ़-श्रीगंगानगर {(एचएमएच-एसजीएनआर) (66.88 कि.मी) शामिल थे।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि एचएमएच-एसजीएनआर सैक्शन के गेज रूपांतरण कार्य को पूरा करने के लिए लक्ष्य 2011-12 था। इस एमजी सैक्शन पर गाड़ियों के पांच युग्म आते-जाते थे, जिसे गेज रूपांतरण हेतु 01 फरवरी 2012 से बंद कर दिया गया था। यह सैक्शन गेज रूपांतरण कार्य जोकि मार्च 2013 में पूरा हुआ, के लिए 13 माह से अधिक समय हेतु बंद रहा।

मुख्य प्रशासन अधिकारी (निर्माण) (सीएओ/सी) ने माल एवं यात्री सेवाओं के लिए सैक्शन खोलने हेतु सीआरएस की ऑनवार्ड प्रस्तुति के लिए 12 मार्च 2013 को प्रधान मुख्य इंजीनियर (पीसीई) को इस जीसी कार्य के समापन कागजात प्रस्तुत किए। सीएओ (सी), जयपुर ने 28 अगस्त 2013 को जीएम/उपरे का अनुमोदन प्राप्त करने के पश्चात 29 अगस्त 2013 को मीटर गेज से ब्रेड गेज में रूपांतरण के पश्चात एसजीएनआर-एचएमएच रेल लिंक को खोलने के लिए रेलवे सुरक्षा कमिश्नर (सीआरएस) पश्चिमी सर्किल, चर्चगेट, मुम्बई को संस्वीकृति हेतु आवेदन किया। सीआरएस ने सीएओ (सी) द्वारा प्रस्तुत किए गए दस्तावेजों की जॉच की और 17 सितम्बर 2013 तथा 19 सितम्बर 2013को अनुपालन हेतु कई अभ्युक्तियां की। सीआरएस ने 16 दिसम्बर 2013 को सार्वजनिक कैरिज के लिए सैक्शन को खोलने को अधिकृत कर दिया। अंतत: इस सैक्शन को 29 जनवरी 2014 को गाड़ियों के चालन हेतु खोल दिया गया।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि विभिन्न प्रशासनिक कार्रवाई, जिसमें अतिरिक्त पदों की संस्वीकृति सहित अपग्रेडिड सैक्शन के प्रचालन हेतु श्रमबल का प्रावधान शामिल है, गेज रूपांतरण के कार्य को पूरा करने के बाद ही की गई थी। पदों की संस्वीकृति कार्य के निष्पादन के साथ-साथ प्राप्त की जानी चाहिए क्योंकि दोनों समानांतर गतिविधियॉ है। एसजीएनआर-एचएमएच सैक्शन के रखरखाव के लिए ट्रैकमैन के 115 पदों के सृजन हेतु संशोधित प्रस्ताव डिवीजन रेलवे प्रबंधक बिकानेर द्वारा 30 मई 2013 को जीएम/उपरे को भेज दिया गया था। जीएम/उपरे ने इस प्रस्ताव के प्रति 19 अगस्त 2013 को ट्रेकमैन के सात पदों एवं तीन अन्य पदों को संस्वीकृत किया। इसने सीआरएस को उसकी संस्वीकृति प्राप्त करने के लिए कागजात/दस्तावेजों को प्रस्तुत करने में विलम्ब किया (साढ़े पांच माह)। आगे लगभग तीन माह का विलम्ब सीआरएस की आपत्तियों के गैर/विलम्ब से अनुपालन करने के कारण बताया गया था। कार्यको पूरा करने के लिए सेवाओं को आरम्भ करने में लिया गया समय लगभग साढ़े दस माह का था (अर्थात् 12 मार्च 2013 से 29 जनवरी 2014)। उत्तर परश्चिम रेलवे के प्राधिकारियों और सीआरएस से संस्वीकृति के लिए दो माह की उचित समय सीमा प्रदान की गयी है, परिहार्य विलम्ब आठ माह अनुमानित किया गया है।

यात्री यातायात के लिए इस खण्ड के खुलने में आठ माह के विलम्ब के कारण ` 4.50 करोड़ की राशि किसी भी लाभ के बिना पांच प्रतिशत की दर पर सामान्य राजस्व को लाभांश का भुगतान ` 135 करोड़ के व्यय के रूप में रेलवे प्रशासन द्वारा किया गया था को 31 मार्च 2014 तक इस जीसी कार्य पर व्यय किया गया था। इसके अतिरिक्त, 145 कार्मिकों को अनुरक्षण के कार्य के लिए इस खण्ड में तैनात किया गया था। उक्त आठ माह के लिए इन कर्मचारियों के वेतन के प्रति ` 2.90 करोड़ का व्यय किया गया जो निष्फल था। इसके अतिरिक्त, 01 दिसम्बर 2012 से पूर्व एमजी खण्ड पर यातायात के आधार पर अनुमानित इस अवधि के लिए आय की हानि ` 1.06 करोड़ रूपये आई है। इस प्रकार सामान्य राजस्व को लाभांश के परिहार्य भुगतान के कारण ट्रैक के रखरखाव में लगे कार्मिकों को प्रदत्त वेतन पर निष्फल व्यय और इस खण्ड पर रेलगाड़ी के गैर-आवगमन के कारण अर्जनों की हानि हुई।

इस मामले को एक ड्राफ्ट पैरा के माध्यम से जून 2014 में उठाया गया था। रेल प्रशासन ने अपने उत्तर (दिसम्बर 2014) में अस्वीकार किया कि गेज परिवर्तन का कार्य मार्च 2013 में पूरा हो गया था। एचएमएच और

एसजीएनआर के बीच एमजी खण्ड में गेज परिवर्तन का कार्य 01 फरवरी 2012 से अवरूद्ध हो गया था। ट्रैक लिंकिंग का कार्य अक्टूबर 2012 में पूरा हो गया था और इस खण्ड में इंजन रोलिंग का कार्य 25 अक्टूबर 2012 को किया गया था। रेल जोड़ों की वेल्डिंग, ट्रैक मशनों द्वारा ट्रैक के ब्लास्टिंग शेष पुल कार्यों, एलएचएच को मुहैया कराते हुए एलसी के हटाने इत्यादि का कार्य नवम्बर 2013 तक पूरा किया गया था। ये सभी अनिवार्य कार्य थे जिसके बिना खण्ड का चालू नहीं किया जा सकता था। रेल प्रशासन की अभियुक्तियाँ स्वीकार्य नहीं है। कार्य मार्च 2013 में पूरा कर लिया गया था जैसा कि मार्च 2013 के माह के लिए अपने एमसीडीओ में सीएओ (सी) द्वारा एमई/रेलवे बोर्ड को बताया गया था। जहां तक कि रेल की टिप्पणियों के अनुसार एलएचएस प्रदान करते हुए एलसी के हटाने का कार्य नवम्बर 2013 में पूरा हो गया था, फिर भी यह बताया गया है कि राज्य सरकार द्वारा एलएचएस कार्य के लिए आठ स्थानों में से छः स्थानों पर संविदा प्रदान की गयी थी और तीन स्थानों पर कार्य प्रगति पर था। शेष दो स्थानों पर निविदा प्रक्रिया चल रही थी। यह पुष्टि करता है कि एलएचएस का कार्य नवम्बर 2013 में पूरा नहीं हुआ था।

यदि रेल प्रशासन एसजीएनआर-एसएमएच गेज परिवर्तन खण्ड को समय पर चालू करने के लिए कार्रवाई करता तो सामान्य राजस्व के लिए `4.50 करोड़ के लाभांश का भुगतान, रखरखाव में लगे कर्मियों को वेतन के भुगतान पर `2.90 करोड़ का निष्फल व्यय एवं `1.06 करोड़ की राशि कमाई के नुकसान से बचा जा सकता था।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में अगस्त 2015 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नही हुआ (मई 2016)।

5.11 पूर्वोत्तर रेलवे (पूरे): एक क्षतिग्रस्त पुल के प्रतिस्थापना पर नए पुल निर्माण मे विलम्ब के कारण राजस्व की हानि

क्षतिग्रस्त पुल के स्थान पर नए पुल के प्रतिस्थापन में अपसामान्य विलम्ब के कारण अन्यथा अनुमत की तुलना में कम भार सहित लोड पर मालभाड़ा प्रभारित करने के कारण ` 7.81 करोड़ की सीमा तक राजस्व की हानि हुई।

बनडेल-नैयहटी खण्ड से बनडेल-टीटागढ़ के पूर्वोत्तर रेल मार्ग पर हुगली नदी के अपर एक क्षतिग्रस्त पुल है (जुबली पुल) जो 1867 में बनाया गया था। रेलवे

बोर्ड ने इस क्षतिग्रस्त पुल को प्रतिस्थापित करने का निर्णय लिया और नए रेलवे पुल के निर्माण के लिए कार्य की संस्वीकृति दी थी (1999-2000)। चूंकि वर्तमान सेतु क्षतिग्रस्त था इसलिए 10 कि.मी. की प्रति घण्टे के गति प्रतिबन्ध सहित पर रेलगाड़ियों का इस पुल पर चलाने की अनुमति दी गई थी।

नए पुल की उप-संरचना के निर्माण का कार्य जिसे अप्रैल 2005 में आरम्भ किया गया था को ` 39.64 करोड़ की लागत पर जनवरी 2008 में पूरा किया गया था। इसके बाद सुपर-संरचना के निर्माण का कार्य जनवरी 2012 में पूरा होने की नियत तिथि के साथ ` 140.24 करोड़ की लागत पर प्रदान किया गया था (अगस्त 2009)। तथापि, मार्च 2015 तक, कार्य की प्रगति 82 प्रतिशत थी।

इसी दौरान, रेलवे बोर्ड ने बंदेल-टीटागढ़ मार्ग को माल परिवहन के लिए सीसी+6 टन मार्ग के रूप में घोषित कर दिया था (2007)। तथापि, नए पुल के कार्य के पूरा[193] न होने के परिणामस्वरूप माल यातायात क्षतिग्रस्त पुल के अपर से ले जाया जा रहा था। इसे ध्यान में रखते हुए, रेलवे बोर्ड ने बीसीएन वैंगनों के लिए पीसीसी वैगनों को 61 टन से 59 टन और बीसी एनए वैगनों के लिए 64 टन से 62 टन कम कर दिया था (2011)। इस निर्णय के कारण सामान्य परिस्थितियों[194] में अनुमेय की अपेक्षा कम लोडिंग के कारण वास्तविक रूप से प्रभारित माल भाड़ा कम प्राप्त हुआ। इसके परिणामस्वरूप उस सीमा तक माल भाड़ा राजस्व में हानि हुई।

यदि पुल समय पर बनाया गया होता तो मालगाड़ियों का प्रचालन प्रति वैगन अधिक लोंडिग के साथ बड़े माल भाड़े राजस्व अर्जन के साथ सम्भव हो सकता था। 2012-15 (तीन वर्षो) के लिए स्टेशन अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि टीटागढ़ स्टेशन से 15081 वैगनों और नैयहटी स्टेशन से 2630 वैगनों को क्षतिग्रस्त पुल वाले मार्ग का उपयोग करते हुए विभिन्न गतंत्य स्टेशनों को बुक किया गया था। इसके परिणामस्वरूप सीसी पर घटे हुए माल भाड़ा के कम प्रभारित करने के प्रति क्रमश: ` 6.62 करोड़ और ` 1.19 करोड़ (कुल ` 7.79 करोड़) के बहुमूल्य उपार्जनों की हानि हुई।

---

[193] निविदा को अन्तिम रूप देने, नई प्रौद्योगिकी, प्रारम्भ करने के कार्यकलाप विनिदेशन के अनुसार सामगती की अनुपलब्धता में विलंब

[194] 2011 के दर परिपत्र सं. 28 के अनुसार 59 टन पर बीसीएन (61 टन होने के नीति पीसीसी) और 62 टन पर बीसीएनए (64 टन होने के नाते पीसीसी)

जब इस मामले को रेल प्रशासन के साथ उठाया गया (अगस्त 2014) तो उन्होंने बताया कि:

- हानि को मनमाने ढंग से नए पुल के निर्माण के साथ लिंक किया गया था जो एक अलग मामला था और निधियों की उपलब्धता के अनुसार निर्माण की प्रगति को प्राप्त किया जा सकता था।
- नए पुल के निर्माण में विलम्ब के लिए मुख्य निम्न मुख्य कारण थे: (i) कठोर निधि बाध्यताएं; (ii) अनुमोदित निर्माता से सामग्री के क्रय में विलम्ब; और (iii) जलमार्ग की रूकावट में विलंब जिसकी भारतीय अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण से मंजूरी आवश्यक थी इत्यादि।

उनका उत्तर निम्नानुसार के मद्देनजर तर्कसंगत नहीं है।

- महाप्रबंधक ने नए पुल के पूरा होने में विलम्ब पर चिंता व्यक्त की (मई 2013) जिसके कारण रेलवे जुबली पुल पर लगाये गये गति प्रतिबंध को हटाने में असमर्थ था जिससे माल ढुलाई और कोचिंग प्रचालनों दोनों के संचालन को प्रभावित किया था।
- रेलवे बोर्ड ने (सितम्बर 2001) आदेश दिये थे कि पुल पुनर्निर्माण/पुर्नवास के लिए निधियों की आवश्यकता को कम नहीं किया जा सकता था और निर्देश दिए कि पुल के पुनर्निर्माण/पुर्नवास कार्य को इस आधार पर धीमा प्रभावित नहीं किया जाना चाहिए। वास्तव में, नए पुल के निर्माण के लिए मूल अनुदान में उपलब्ध कराई गई निधियों का उपयोग रेल प्रशासन द्वारा नहीं किया गया जा सकता।
- रेल प्रशासन के विस्तृत परियोजना रिपोर्ट प्रस्तुत करने में दो वर्ष का समय लगा और सुपर-संरचना के लिए निविदा को अन्तिम रूप देने में और दो वर्ष समय लगा।
- रेल प्रशासन की ओर से सामग्री के अभिकल्प के अनूमोदन करने में विलम्ब हुआ था।
- यद्यपि, भारतीय अन्तर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण द्वारा जल मार्ग रूकावट के लिए छः माह (20 जून 2013 से 19 दिसम्बर 2013) की अनुमति प्रदान कर दी थी फिर भी पहले दो माहो के दौरान कोई प्रगति नहीं देखी गयी थी।

इस प्रकार, वर्तमान क्षतिग्रस्त पुल के प्रतिस्थापन में नए रेलवे पुल को समय पर पूरा कराने को सुनिश्चित करने में रेल प्रशासन के विफल होने के कारण ` 7.81 करोड़ की राशि के राजस्व की हानि हुई।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फ़रवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नही हुआ (मई 2016)।

5.12 पश्चिम रेलवे (परे): भरूच - दहेज रेलवे कंपनी लिमिटेड (बीडीआरसीएल) को सड़कों परिपुल के ऊपर एक लाइन पट्टे पर देने से ₹6.55 करोड़ का अनियमित व्यय हुआ।

बीडीआरसीएल को पट्टे पर दी गई रेलवे लाइन पर निर्मित सड़को परि पुल (आरओबी) के लिए पश्चिम रेलवे द्वारा किया गया ` 6.55 करोड़ की राशि का व्यय, एक जमा कार्य के रूप में क्रियान्वित करने के बजाय इसी सुरक्षा निधि के लिये अनियमत रूप से प्रभारित किया गया था।

रेल मंत्रालय ने राष्ट्रीय रेल विकास योजना के कार्यान्वयन के लिए रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) की स्थापना की। परियोजना विशिष्ट स्पेशल उद्देश्य वाहन बनाने के लिए रेल मंत्रालय और रेल विकास निगम लिमिटेड के मध्य एक सहमति-ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए गए थे। भरूच-दहेज गेज परिवर्तन परियोजना रेलवे की संस्वीकृत चल रही परियोजना है और इस योजना के अधीन यह एक स्थापित योजना आरम्भ की जानी है। रेल विकास निगम लिमिटेड, गुजरात इन्ड्रस्टीयल डिवेलपमेन्ट कॉपरेशन (जीआईडीसी) ओर गुजरात मोरीटाइम बोर्ड (जीएमबी) ने जनवरी 2005 में विशेष उद्देश्य वाहन के माध्यम से भरूच समनी दहेज रेल परियोजना के कार्यान्वयन के लिए एक समझौता-ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए थे।

आरवीएनएल, गुजरात मोरीटाइम बोर्ड, अडानी पेट्रोनेट (दहेज) पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड, गुजरात नर्मदा वैली फर्टिलाइजर कम्पनी लिमिटेड और दहेज एसईजेड लिमिटेड ने जनवरी 2007 में भरूच-दहेज रेलवे कम्पनी लिमिटेड (बीडीआरसीएल) के लिए शेयर धरक करार पर हस्ताक्षर किये गये थे। और जिंदल रेल इन्फ्रास्ट्रचर लिमिटेड और हिन्डालको इन्टरट्रीइज लि. ने जून 2008 में परियोजना के कार्यान्वयन की जवाबदेही लेने के लिए एक सहभागिता करार पर हस्ताक्षर किए गये थे जिसमें परियोजना के लिए आवश्यक वित्तीय उदभूत करना, सिविल कार्यो को पूरा करना, परियोजना के

लिए उपकरणों और सुविधाओं का संस्थापन परीक्षण और चालू करना और रियायत करार में यथा निर्दिष्ट अवधि के लिए रेलवे लाइन के अनुरक्षण और अनुवर्ती परिचालन भी सम्मिलित हैं।

गुजरात सरकार ने रेल मंत्रालय को प्रस्तावित दिया था (फरवरी 2010) कि आरओबी/आरयूबी को समान साझेदार लागत के आधार पर भरूच और दहेज के बीच रेल लाइन पर भीड़ को कम करने के लिए और रेल यातायात के सुचारू आवागमन के लिए मुहैया कराया जाना है। रेलवे बोर्ड ने बीडीआरसीएल को पट्टे पर दी गई। लाइनों के ऊपर समवार (एलसीज) सं. 2ए, 3,4,22,50, एवं 178 के बदले में छः आरओबीके निर्माण के लिए निदेश एक व्यवहार्य रिपोर्ट बनाने के लिए परे प्रशासन को निर्देश दिए (मई 2010)। एलसीज अर्थात सं. 2ए,22,50 और 178 के बदले में इन चार आरओबी के लिए प्रशासनिक अनुमोदन प्रदान किया गया था और 2012-13 की गुलाबी पुस्तक में सम्मिलित किया गया था। एलसी सं. 22 के बदले में आरओबी को कार्य पश्चिम रेल प्रशासन ने पूरा कर लिया था, जबकि एलसी सं. 2ए और 50 के बदले में दो अन्य आरओबी के संबंध में कार्य अभी प्रारम्भ करना है। एलसी सं. 178 के बदले में आरओबी जो आंशिक रूप से बीडीआरसीएल के स्वामित्व में है नवम्बर 2015 में कार्य पूरा होने की नियम तिथि के निर्माण के प्रारम्भिक चरण में है एलसी सं.3 और 4के बदले में शेष दो आरओबी के निर्माण का कार्य बीडीआरसीएल द्वारा अति-आवश्यकता के आधार पर स्वतः ही कराया गया था।

अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि रेल प्रशासन ने एससीसं. 22 के बदले में आरओबी के निर्माण के प्रति ` 6.55 करोड़ की राशि अपनी सुरक्षा निधि में बुक की थी। यह बीडी आरसीएल के साय हस्ताक्षरित पट्टे करार के सुसंगत खण्डों के उल्लंघन में है जैसा कि इसने स्वामित्व का लाभ उठाया ओर इसे अन्तरित परिसम्पत्तियों से भी अभिलाभ व्युत्पन्न हुआ, यह समाविष्ट करते हुए कि इन लाइनों पर अवसंरचना के संवर्धन पर लागत जो आवश्यक रूप से इसके नियंत्रण के अन्तर्गत हैं को बीडीआरसीएल द्वारा वहन किया जाएगा क्योंकि कार्य रेल प्रशासन द्वारा मात्र निक्षेप रूप में निष्पादित किया जाना चाहिए अथवा स्वयम् बीडीआरसीएल द्वारा किया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त, रेलवे बोर्ड ने अपने पत्र (जुलाई 2012) द्वारा स्पष्ट किया कि एसपीवी से संबंधित लाइन पर अवसंरचना संवर्धन लागत को एसपीवी द्वारा वहन किया जाएगा।

जब इस मामले को मार्च 2015 में उठाया गया तो पश्चिम रेल प्रशासन ने अपने उत्तर (जून 2015) में बताया कि सुरक्षा मुद्दों के कारण, यह कार्य रेल प्रशासन द्वारा किया गया था, यद्यपि पीपीपी परियोजना से संबंधित था। यह भी बताया गया कि मामले पर आवश्यक स्पष्टीकरण जुलाई 2013 में रेलवे बोर्ड से मंगवाएं थे और रेलवे बोर्ड द्वारा निर्देशानुसार कार्रवाई की जाएगी। उत्तर मान्य नहीं है। यह भी देखा गया कि न तो रेलवे बोर्ड से स्पष्टीकरण प्राप्त हुआ और न ही कोई अनुवर्ती कार्रवाई की गई। इसी प्रकार, एलसी सं. 178 के बदले में आरओबी के संबंध में व्यय के वहन करने के मामले में स्पष्टता का भी अभाव है।

निक्षेप कार्य के रूप में इसे कार्यान्वित करने के बजाए अपनी निजी सुरक्षा निधि से बीडीआरसीएल को पट्टे पर दी गई लाइन के लिए आरओबी का निर्माण करने के लिए प.रे प्रशासन के निर्णय वर्तमान आदेशों के उल्लंघन में था और परिणामस्वरूप ` 6.55 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ। व्यय में अत्यधिक वृद्धि हो सकती है, यदि अन्य आरओबी की लागत भी रेल प्रशासन द्वारा वहन की जाती है।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में जनवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नही हुआ (मई 2016)।

5.13 दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे: निष्क्रिय परिसम्पत्ति के सृजन के कारण हानि

निवेश निर्णय के लिए विहित नियमों के अनुपालन के कारण रेलवे ने निष्क्रिय परिसम्पत्ति के सृजन की लागत के प्रति ` 3.38 करोड़ की हानि वहन की

वार्षिक निर्माण-कार्य कार्यक्रम की तैयारी निरन्तर योजना प्रक्रिया का एक भाग है। न्यू मार्शलिंग याई, माल टर्मिनल और ट्रान्सशिप आदि के प्रस्ताव के संबंध में कार्य अध्ययन दल को अतिरिक्त सुविधाओं के लिए योजनाओं का निरूपण करने से पूर्व वास्तविक कार्यप्रणाली का अध्ययन करना चाहिए।

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (दपूमरे) की कान्हा-रामटेक शाखा लाइन पर रामटेक स्टेशन (फरवरी 2014) की लेखापरीक्षा के दौरान लेखापरीक्षा ने देखा कि गुड शेड सहित पूर्ण लम्बाई वाले उच्च स्तरीय गुडस प्लेटफार्म का निर्माण ` 3.88 करोड़ की लागत पर विद्यमान लाइन सं. 3 पर विस्तारित करते हुए किया गया था (मई 2012)। नागपुर डिवीजन के इन्जीनियरिंग विभाग ने कार्य का निष्पादन किया और इसे 15 मई 2012 को पूरा किया गया था। कार्य को

न्यायसंगत ठहराते हुए दपूमरे ने प्रस्तावित निवेश पर 28.62 प्रतिशत रेट ऑफ रिटर्न (आरओआर) की गणना की इसने रामटेक स्टेशन पर डील किए जाने वाले प्रत्यशित 480 रेको के वार्षिक औसत जावक यातायात के आधार पर ` 352.91 लाख प्रति वर्ष के निवल प्रत्यशित अर्जनों के आधार पर आरओआर की गणना की। प्रस्ताव प्रतिमाह वाशड कोयला के 30 रेको के लिए मैसर्स गुप्ता कोल लिमिटेड और प्रतिमाह 8-10 रेको के लिए मैसर्स निधि मिनरल एण्ड एलायज प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रक्षेषित यातायात के आधार पर प्रस्तुत किया गया था। तथापि, लेखापरीक्षा (फरवरी 2014) द्वारा रामटेक स्टेशन के अभिलेखों के सत्यापन से पता चला कि मात्र 14 रेकों को 2007-08 और 2008-09 के दौरान रामटेक स्टेशन से जावक यातायात के लिए बुक किया गया था। 2009-10 और 2011-12 के दौरान मात्र तीन मेगनीज अयस्क के रेकों को रामटेक गुडस शेड से बुक किया गया था। मई 2012 में इसके पूरा होने से किसी भी रेक को रामटेक स्टेशन से बुक नहीं किया गया था (लेखापरीक्षा निरीक्षण की तारिख से फरवरी 2014 तक)। तथापि, मई 2012 से दिसम्बर 2012 के दौरान यहां 112 कोयला रेको की उतराई की गई थीं लेकिन गुडस प्लेटफार्म से काई जावक लदान नहीं किया गया था। रेलवे की लागत पर सृजित उपर्युक्त सुविधा अनुपयुक्त पड़ी हुई है।

जब मामला अप्रैल 2015 में रेल प्रशासन की जानकारी में लाया गया तो उन्होंने जून 2015में उत्तर दिया कि पूरे रेक के लदान/उतराई की सुविधा के लिए लाइन सं. 3 के रामटेक विस्तार के कार्य के लिए प्रस्ताव दो निजी फर्मों द्वारा की गई लिखित वचनबद्धता के अनुसार लगभग 480 रेक प्रति वर्ष के रामटेक स्टेशन पर नए यातायात को ध्यान में रखते हुए संस्वीकृत किया गया था। दो फर्मों द्वारा दी गई वचनबद्धता से, उतराई के लिए उचित अवसंरचना उपलब्ध करवाना आवश्यक था और इसलिए गुड शेड को बनाया गया था। आगे यह बताया गया कि सुविधा के प्रावधान के कारण रामटेक पर 112 रेको की उतराई हुई और भारतीय रेल (मई 2012 से दिसम्बर 2012) को ` 50.87 करोड़ के अर्जन की हानि हुई। इसके पश्चात पर्यावरणीय मामलों पर सार्वजनिक आन्दोलन के कारण उतराई बन्द कर दी गई।

निम्नलिखित कारणों के कारण उर्युक्त उत्तर स्वीकार्य नहीं था:

- रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने दपूमरे को वित्तीय औचित्य के बिना गुड शेडस के बनाने की कभी सलाह नहीं दी थी। इस विशिष्ट मामले में दपूमरे भावी वृद्धि सम्भाव्य को निर्धारित करने में विफल रहा। यह रामटेक गुडस शेड में

प्रहस्तित नगण्य यातायात (आवक के साथ-साथ जावक यातायात के मात्र दो से तीन रेक) से भी विदितया जिसे किसी विकास कार्य के बिना रामटेक गुडस शेड में आसानी से प्रहस्तित किया जा सकता था जैसा कि इस विकास कार्य के पहले किया गया था। इसिलए ` 3.38 करोड़ की लागत वाले ऐसे विकास कार्य के लिए कोई औचित्य नहीं था जिसे अन्य स्थान में निवेश किया जा सकता था जिससे रेलवे को प्रत्याशित रेट ऑफ रिटर्न (आरओआर) प्राप्त हो सकती थी।

- जोनल रेलवे का निष्पादन उनके द्वारा किए गए लदान/ढुलाई द्वारा निर्णीत है क्योंकि मालभाड़ा उनके द्वारा अर्जित किया गया है। इस मामले में दपूमरे गुडस यातायात की उतराई से संबंधित गंतव्य रेलवे था।
- जहां तक कि पर्यावरणीय मामला संबंधित है वहां यह बताया गया कि जिला प्रशासन ने कोयले की उतराई पर कोई प्रतिबन्ध नहीं लगाया था इसके अलावा उन्होंने रामटेक स्टेशन से ट्रक में कोयले के लदान और उतराई से उत्पन्न होने वाले प्रदूषण नियंत्रण के उपाय करने के लिए पार्टी और रेलवे से कहा था। तथापि, इस संबंध में या तो रेलवे द्वारा या पार्टी द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई थी।

उपर्युक्त के मद्देनजर, रेल प्रशासन योजना के निरूपंण करने से पूर्व कार्य अध्ययन दल के माध्यम से वास्तविक स्थिति का सर्वेक्षण करने में विफल रहा जैसा कि भारतीय रेलवे इन्जीनियरिंग संहिता के पैरा 604 में अपेक्षित था इस प्रकार, निवेश निर्णय के लिए विहित नियमों के अननुपालन के कारण रेलवे ने निष्क्रिय परिसम्पत्तियों के सृजन की लागत के प्रति ` 3.38 करोड़ की हानि वहन की।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में जनवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नही हुआ (मई 2016)।

5.14 पूर्व तट रेलवे (पू.त.रे): सिग्नलिंग रिले के कम लेखांकन के परिणाम ₹20.68 लाख की हानि

खातों में रिलों की गलत प्रविष्ट के परिणामस्वरूप ` 20.68 लाख की राशि के भण्डारों का कम लेखांकन

भण्डार विभाग खण्ड-II के लिए भारतीय रेल कोड का पैरा 1201 बताता है कि भण्डारों के स्टॉक के की सुरक्षित अभिरक्षा के लिए खातों मे दर्शाए गये शेषों के साथ किसी भी समय इस प्रकार के स्टॉक के सही मिलान के लिए और सभी

प्रारम्भिक दस्तावेजों खातों इत्यदि की प्रविष्टि और सहीं ढंग से तैयार करना के लिए डिपों अधिकारी जिम्मेदारी है। अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेल कोड के पैरा 1439 में प्रावधन है कि कार्य-स्थल पर रेल सामग्रियों की उचित सुरक्षा के लिए और प्रत्येक स्टॉक धारक को एक खाता बनाना आवश्यक है जिसमें प्रत्येक और हर एक मद की प्राप्ति एवं निर्गत को अभिलेखित करना है। और अद्यतन स्टॉक की स्थिति परिलक्षित हो। भण्डारण विभाग खण्ड II के भारतीय रेल कोड के पैरा 3201, में आगे कहा गया है कि डिपों और अन्य विभाग अधिकारियों और अधीनस्थों की अभिरक्षा में भण्डारों की लेखापरीक्षा विभाग द्वारा वस्तु सत्यापन सुनिश्चित करने के लिए कि विवरण और विशिष्टताओं के साथ सामग्री अनुरूपता पुस्ताकों में प्रदर्शित होने वाले शेषों में दर्शाया गया है। यदि इस जांच में कोई भी अधिकता एवं कमी पायी जाती है, उचित जांच पड़ताल की जाएगी।

जुलाई 2015 में लेखापरीक्षा द्वारा मेरीपेलम, विशाखापतनम में वरिष्ठ अभियन्ता सिग्नल निर्माण के कार्यालय की संवीक्षा से पता चला कि रिले के (क्यूएनए1 8एफ/8बी) के प्रारम्भिक शेष 16 फरवरी 2010 से खाता सं. एमएएस-12 के पृष्ठ 315 से अग्रेषित किया गया था और शेषों को 298 ईकाइयों के रूप में प्रदर्शित किया गया था। (300 ईकाइयों की एक रसीद और दो कुल 30 ईकाइयों को निर्गत किया गया) 16 फरवरी 2010 से 4 सितम्बर 2010, से प्राप्ति और निर्गम के तीन लेन देन के बाद, स्टॉक की स्थिति 568 ईकाइयां परिलक्षित थी। 6 सितम्बर 2010 को 380 ईकाइयों की प्राप्ति पर आगामी लेन-देन में, अन्तिम शेष 948 ईकाइयां था, लेकिन आगे 7 अक्टूबर 2010 को रिलों की 150 ईकाइयों की पुन: प्राप्ति पर 1098 ईकाइयों के स्थान पर खाता शेष 598 ईकाई प्रदर्शित किया गया था। इस प्रकार 7 अक्टूबर, 2010 से रिलों की 500 ईकाइयों को अल्प लेखांकन हुआ था। तदनुसार, वास्तविक तिथि का उल्लेख किये बिना और खाते के उचित सत्यापन के बिना 18 जून 2011 और 25 जून 2012 के बाद दो वरिष्ठ अनुभाग अभियन्ताओं के मध्य 398 रिले सामग्री के औपचारिक सौंपे जाने। लिए जाने के दो दृष्टान्त 1 अगस्त 2012 को कई लेन-देनों के बाद स्टॉक पूरी तरह से खत्म हो गया

था और और शून्य दिखाया गया था। इसके बाद, नवम्बर 2012 में रिलों की 500 ईकाईयों के नये स्टॉक प्राप्त किये गये और अभिलिखित किये गये थे। आगे, पूर्व तट रेलवे विशाखापट्टनम के स्टोर खाते के विशिष्ठ निरीक्षण द्वारा 23 जनवरी 2013 के बाद स्टॉक की जांच की गयी और खाता शेषों के अनुसार सही के रूप में रिले की 422 इकाईयों का प्रत्यक्ष स्टॉक प्रमाणित किया गया था।

कम लेखांकन का समान मामला पेज 446 पर उसी खाते में अन्य प्रकार के रिले (क्यूएनएनए) का पाया गया था। 14 जून 2013 को अथ शेष 332 ईकाइयों था, लेकिन जब 13 जुलाई 2013 को इन रिले की पांच ईकाइयॉ को निर्गत किया गया था तब एमएएस खाता शेष में 327 ईकाइयों के स्थान पर 227 ईकाइयां दिखाई गयी थी। इसके परिणामस्वरूप 100 रिले ईकाईयों कम लेखांकन हुआ।

सामग्रीयों की प्रति क्रय दर के अनुसार सिगंनल रिले की 600 ईकाइयां की कमी (500+100=) के कारण कुल हानि ` 20.68 लाख निर्धारित गयी थी जैसा कि नीचे प्रदर्शित किया गया है:-

तालिका 5.13

क्र.सं.	मद	प्रति ईकाई मूल्य	कमी	हानि (` राशि में)
1	रिले (क्यूएनए 18एफ/8बी)	Rs 3,456.00	500	17,28,000.00
2	रिले (क्यूएनएनए1)	Rs 3397.00	100	3,39,700.00
कुल			**600**	**20,67,700.00 अवक ₹ 20.68 लाख**

इस संबंध में, निम्न अभ्युक्तियां की गई है:

- अभियन्त्रिकी विभाग के भारती रेल कोड के पैरा 1450 के अनुसार, वर्ष में एक बार डिपों अधिकारी द्वारा कार्यस्थल पर सामग्रियों को स्टॉक सत्यापन की जांच की जानी चाहिए। तथापि, 2010 से 2014 की अवधि के दौरान डिपों अधिकारी ने पांच स्टॉक सत्यापन (प्रत्येक कलेण्डर वर्ष में एक बार) के स्थान पर स्टॉक का कोई सत्यापन नहीं किया था। स्टाको के सौपे

जाने/दिये जाने के दौरान खाता शेषो को प्रत्यक्ष शेषो के साथ मिलाने के लिये उचित प्रकार से जांच भी नहीं की गयी थी।

- उपलब्ध अभिलेखों के अनुसार फरवरी 2010 से सितम्बर 2015 तक लेखा विभाग द्वारा स्टॉक सत्यापन पांच बार अर्थात वर्ष में एक बार के स्थान पर केवल एक बार किया गया था। इस प्रकार, यह पाया गया कि प्रत्यक्ष शेष के साथ खातों में सामग्री के लेखांकन की जांच करने और इसे मिलाने में लेखा स्टॉक सत्यापनकर्ता की ओर से पूर्णतः लापरवाही हुई थी।

आवधिक स्टॉक के सत्यापन के अभाव में, धोखाधड़ी की संभावना का नियमित रूप से डिपो अधिकारी के ध्यान से बचने की सम्भावना से इन्कार नहीं किया जा सकता। इस प्रकार, खातों में रिलो की गलत प्रविष्टियों के परिणामस्वरूप फरवरी 2010 से सितम्बर 2015 की अवधि के दौरान ` 20.68 लाख की राशि के स्टोर का कम लेखांकन हुआ।

जब मामले को दिसम्बर 2015 में पूतरे प्रशासन के ध्यान में लाया गया था; तो उन्होंने उत्तर दिया (फरवरी 2016) कि 07 अक्टूबर 2010 से विभिन्न स्थलों पर पड़ी हुई सामग्री के उचित ढंग से लेखांकन न करते हुए खातों में प्रविष्टियां गलत ढंग से की गई थी। लेकिन स्टोर की प्रत्यक्ष जांच के माध्यम से पाया गया कि प्रत्यक्ष शेष संख्या में 600 होने चाहिए थे। 500 सं. क्यूएनए1 और 100 सं. के क्यूएनएनए रिले के कम लेखांकन को ठीक किया गया और 9 दिसम्बर 2015 को खातों में प्रविष्टि की गई। आगे बताया गया कि अंगणितीय त्रुटि अनुबद्ध कार्य दिनों के अन्दर तीन वर्षों की अवधि के लिए इकाईयों के चार खातों में बड़ी संख्या में लेन-देनों की जांच करने के कारण घटित हुई थी।

निम्न कारणों से उपरोक्त उत्तर स्वीकार्य नहीं था:

रेल प्रशासन ने यह स्वीकार किया कि 7 अक्टूबर 2010 को खातों में प्रविष्टि गलत रूप से की गई थी लेकिन पांच वर्षों तक इस गलती का पता लगने और सुधारने में असफल रहा। रेलवे का तर्क कि 600 रिले स्टोरों में थे लेकिन न तो स्टोर कीपर और न ही स्टॉक सत्यापनकर्ता पांच वर्ष के लम्बे समय तक इसका पता नहीं लगा सका जो लेखापरीक्षा में स्वीकार्य नहीं है। यद्यपि

अभियान्त्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेल कोड में अर्धवार्षिक/वार्षिक सत्यापन निर्धारित किए गए थे फिर भी सत्यापन पांच वर्ष के कार्यकाल में केवल एक बार किया गया था जो गलत ढंग से किया गया था।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फ़रवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नही हुआ (मई 2016)।

अध्याया 6 : भारतीय रेल में आपदा प्रबन्धन

6.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल 31 मार्च 2015 तक पूरे देश में अपने 66,030 किमी के नेटवर्क के माध्यम से प्रतिदिन लगभग 22,300 ट्रेन (यात्री एवं माल) चलाता है। उच्चतर परिचालन गति के अतिरिक्त रेल यात्रियों को सुरक्षित एवं विश्वसनीय सेवायें प्रदान करने की अपनी प्रतिबद्धता बनाए रखने के लिए भारतीय रेल अपने रेल नेटवर्क और यातायात व्यवस्था में वृद्धि की चुनौतियों से गुजर रहा है।

भारत सरकार ने दिनांक 26 दिसम्बर 2005 की राजपत्रित अधिसूचना के अनुसार आपदा किसी क्षेत्र में प्राकृतिक या मानवकृत करणों से या दुर्घटना या उपेक्षा से उदभूत ऐसी कोई महाविपत्ति, अनिस्ट, विपित्ती या घोर घटना अभिप्रेत है जिसका परिणाम जीवन की सारवान हानि या मानवीय पीड़ाए, या संपत्ति का नुकसान और विनाश या पर्यावरण का नुकसान या अवक्रमण है और ऐसी प्रकृति या परिमाण का है, जो प्रभावित क्षेत्र के समुदाय की सामना करने की क्षमता से परे है।

आपदा प्रबंधन अधिनियम 2005 में 'आपदा' की परिभाषा के आधार पर रेल मंत्रालय ने भारतीय रेल की आपदा प्रबंधन योजना 2009 और 2014 में 'रेल आपदा' की निम्नलिखित परिभाषा को अपनाया था।

'रेल आपदा, प्राकृतिक या मानवीय कारणों से रेल गतिविधि से होने वाली अथवा रेल परिसर में गंभीर ट्रेन दुर्घटना या भयावह प्राकृतिक आपदा है जिसके कारण कई जीवन हानि/भारी संख्या में लोग घायल हुए हों और/अथवा यातायात में भारी समस्या आई हो, जिसके लिए अन्य सरकारी/गैर-सरकारी और निजी संगठनों से बड़े स्तर पर सहायता की आवश्यकता हो। भारतीय रेल आपदा प्रबंधन योजना 2009 द्वारा निर्धारण के अनुसार, विभिन्न प्रकार की आपदायें इस प्रकार हैं:-

- **प्राकृतिक आपदा-** भूकंप, बाढ़, चक्रवात, भू-स्खलन, सूनामी;
- **ट्रेन दुर्घटना संबंधी आपदा-** भिडंत, ट्रेन निर्जनता, पटरी से उतरना, सुरंग का गिरना, ट्रेन में आग से विस्फोट आदि, और
- **मानवीय आपदा-** आतंकवाद और तोड़फोड़ की घटना

आपदा से घायल, मृत्यु और व्यापक स्तर पर बुनियादी ढाँचे और परिसंपत्तियों का नुकसान हो सकता है। तत्संबंधी आर्थिक एवं पर्यावरणीय मूल्य बहुत भयानक हो सकता है, किन्तु इसे रोका जा सकता है यदि पर्यावरणीय प्रणालियों को इन्हें विफल होने से रोकने अथवा प्रतिक्रिया हेतु योजना बनाई जाए।

वर्तमान समीक्षा में अन्य बातों के साथ-साथ 2008 की प्रतिवेदन संख्या 8 (भारतीय रेल में आपदा प्रबंधन) पर लोक लेखा समिति की सिफारिशों पर रेल मंत्रालय (एमओआर) द्वारा की गई अनुवर्ती कार्रवाई पर केंद्रित किया गया है।

6.2 संगठनात्मक ढॉचा

रेलवे बोर्ड स्तर पर:

- आपदा प्रबंधन योजना का कार्यान्वयन रेलवे बोर्ड के विभिन्न निदेशालयों यथा सिविल इंजीनियरिंग, निर्माण, वित्त, सिग्नलिंग, इलेक्ट्रिकल एवं सुरक्षा आदि और नोडल विभाग के रूप में रेलवे बोर्ड का संरक्षा विभाग की सामूहिक जिम्मेदारी है ।
- भारतीय रेल (आईआर) की आपदा प्रबंधन योजनायें (डीएमपी), रेलवे बोर्ड स्तर पर संरक्षा निदेशालय द्वारा तैयार किया जाता है।
- रेलवे बोर्ड ने रेल आपदा के रूप में अप्रिय दुर्घटना घोषित करने के लिए महाप्रबंधकों, अतिरिक्त महाप्रबंधकों या मुख्य संरक्षा अधिकारियों (जब महाप्रबंधक/अतिरिक्त महाप्रबंधक उपलब्ध न हों) को भी नामित किया है।

क्षेत्रीय और मंडलीय रेलवे स्तर पर:

- क्षेत्रीय स्तर पर मुख्य संरक्षा अधिकारी की अध्यक्षता में संरक्षा विभाग होता है, क्षेत्रीय रेलवे के सम्बन्धित मण्डलों में तैनात वरिष्ठ मंडल संरक्षा अधिकारी द्वारा सहायता की जाती है।

- क्षेत्रीय रेल की आपदा प्रबंधन योजना सम्बन्धित रेलवे के संरक्षा विभाग द्वारा तैयार की जाती है।
- अस्पतालों और सुरक्षा व्यवस्थाओं के संबंध में आपदा प्रबंधन योजना संबंधित चिकित्सा एवं सुरक्षा विभाग द्वारा बनायी एवं समन्वित की जाती है।
- बाढ़, चक्रवात, भूकम्प, भू-स्खलन आदि का प्रबंधन सिविल इंजीनियरिंग विभाग द्वारा किया जाता है।
- क्षेत्रीय मुख्यालयों और मण्डल स्तर पर विशिष्ट उपकरणों की खरीद एवं कार्मिकों का बचावोन्मुख प्रशिक्षण का समन्वयन अभियांत्रिकी विभाग द्वारा किया जाता है।

6.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

समीक्षा का उद्देश्य यह निर्धारित करना था कि:

- क्या भारतीय रेल की आपदा प्रबंधन योजना में आपदा प्रबंधन योजनाओं के अनुसार आपदा से निपटने की तैयारी की गई है और लोक लेखा समिति की सिफारिशों को भी ध्यान में रखा गया है;
- क्या भारतीय रेल की पश्च-आपदा प्रतिक्रिया प्रभावी थी; और
- क्या आपदा से निपटने के लिए क्षमता निर्माण की प्रणाली मौजूद थी।

6.4 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र एवं कार्यप्रणाली

प्रभावी आपदा प्रबंधन हेतु 2010-15 के दौरान भारतीय रेल द्वारा की गई कार्रवाई से संबंधित मुद्दों को इस समीक्षा में शामिल किया गया है। समीक्षा में अन्य बातों के साथ-साथ भारतीय रेल में आपदा प्रबंधन योजना (2009) के कार्यान्वयन से संबंधित मुद्दों और लोक समिति की सिफारिशों (दिसम्बर 2011) की अनुवर्ती लेखापरीक्षा शामिल है।

लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली में आईआर द्वारा बनाई गयी नीतियों/योजनाओं तथा उनके कार्यान्वयन के संबंध में रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय/मंडलीय मुख्यालयों और क्षेत्रीय कार्यालयों के अभिलेखों की जांच शामिल है। इसके अतिरिक्त, स्टेशनों, ट्रेनों, दुर्घटना राहत ट्रेनों/दुर्घटना राहत चिकित्सा यानों आदि जैसे चयनित नमूना इकाईयों पर रेलवे प्राधिकारियों के साथ संयुक्त निरीक्षण किया गया था।

6.5 नमूना आकार

व्यापक स्तर पर, सभी मंडलों और सभी क्षेत्रीय मुख्यालयों का डाटा संग्रह किया गया था। हालांकि, विशेष मामले की समीक्षा हेतु समीक्षा के दौरान चयनित मण्डलों के केंद्रीय अस्पतालों और मंडलीय अस्पतालों के साथ-साथ क्षेत्रीय स्तर के दो महत्वपूर्ण मण्डलों का नमूना लिया गया था। वर्तमान समीक्षा में, 32 मण्डलों, 48 रेलवे अस्पतालों, 16 स्वसुसज्जित दुर्घटना राहत ट्रेनों, 62 दुर्घटना राहत ट्रेनों, 56 दुर्घटना राहत चिकित्सा यानों, 202 महत्वपूर्ण स्टेशनों, 279 भीड़भरे स्टेशनों और 92 ट्रेनों का चयन किया गया था।

समीक्षा अवधि के दौरान दुर्घटनाओं के संबंध में रेलवे संरक्षा आयुक्त (सीआरएस) और रेल अधिकारियों की संयुक्त समिति की प्रतिवेदनों का भी कमियों पर प्रकाश डालने और आपदा प्रबंधन में दक्षता एवं प्रभावकारिता में सुधार हेतु भी अध्ययन किया गया था।

6.6 लेखापरीक्षा मापदण्ड के स्रोत

लेखापरीक्षा मापदण्ड के स्रोत थे:

- आपदा प्रबंधन अधिनियम, 2005 और भारतीय रेल आपदा प्रबंधन योजना 2009 और 2014
- क्षेत्रीय रेलों और मण्डलों की आपदा प्रबंधन योजनायें।
- अपनी सोलहवीं प्रतिवेदन (पंद्रहवीं लोक सभा) में लोक लेखा समिति द्वारा की गई सिफारिश (दिसम्बर 2011) पर मंत्रालय की की गई कार्रवाई रिपोर्ट।
- रेलवे बोर्ड द्वारा जारी किये गये निर्देश/दिशानिर्देश।
- भारतीय रेल दुर्घटना नियमावली और कारपोरेट संरक्षा योजना 2003-2013

6.7 आभार

लेखापरीक्षा उद्देश्य, अध्ययन का कार्यक्षेत्र और कार्य पद्धति प्रवेश सम्मेलन के दौरान प्रधान निदेशक लेखापरीक्षा द्वारा क्षेत्रों में रेलवे बोर्ड सलाहकार (वित्त) के साथ-साथ महाप्रबंधक/संबंधित विभागाध्यक्षों से चर्चा की गई थी। विभिन्न पहलूओं पर प्रदान किये गये विचार और रेलवे द्वारा दिये गये सहयोग के लिए धन्यवाद सहित आभार व्यक्त किया जाता है। लेखापरीक्षा निष्कर्ष और सिफारिशें रेलवे बोर्ड

में 12 अप्रैल 2016 में की गई एग्जिट कांफ्रेस में सलाहकार (वित्त) के साथ चर्चा की गई। ऐसी एग्जिट कांफ्रेस संबंधित क्षेत्रीय प्राधिकारियों के साथ क्षेत्रों में प्रधान निदेशक लेखापरीक्षा द्वारा भी की गई थी। जनवरी 2016 में रेल मंत्रालय को ड्राफ्ट रिपोर्ट जारी की गई थी। 8 अप्रैल 2016 को रेल मंत्रालय का उत्तर प्राप्त हुआ था। रिपोर्ट में उनके मत शामिल किये गये हैं।

6.8 आपदा का सामना करने के लिए तैयारी

6.8.1 संगठनात्मक प्रारूप

यह प्राथमिक दस्तावेज 2009 में (पहले 2014 में अद्यतित किया गया) रेलवे बोर्ड द्वारा जारी की गई आपदा प्रबंधन योजना को आरंभ करने के उद्देश्य को दर्शाता है। क्षेत्रीय मुख्यालय, मंडल और अन्य इकाईयों की आपदा प्रबंधन योजना, रोकथाम, राहत, बचाव, सहायता और पुनर्वास हेतु क्षेत्रीय स्तर पर प्रारूप तैयार करती है। इसके अतिरिक्त भारतीय रेल ने कारपोरेट संरक्षा योजना (2003-13) में अपने संरक्षा मामलों पर भी ध्यान दिया।

अधिनियम के प्रावधानों के अंतर्गत, राष्ट्रीय आपदा प्रबधंन प्राधिकरण (एनडीएमए) प्रधानमंत्री की अध्यक्षता के अंतर्गत स्थापित किया गया है और सचिवों की राष्ट्रीय कार्यकारी समिति (एनइसी) को अपने कार्यों के निष्पादन में राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण की सहायता के लिए गठित किया गया है। राज्य स्तर पर, आपदा प्रबंधन प्राधिकरण मुख्यमंत्री की अध्यक्षता के अंतर्गत गठित किया गया है और राज्य कार्यकारी समिति सहायता प्रदान करती है। जिला स्तर पर, जिला आपदा प्रबंधन प्राधिकरण का गठन किया गया है।

आपदा प्रबंधन अधिनियम 2005 ने भी सभी एजेंसियों जैसे स्थानीय प्रशासन, समुदाय, रक्षा, अस्पताल और अन्य सरकारी संगठनों के संसाधनों के संयोजन की एक नई प्रक्रिया आरंभ की राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण ने विभिन्न प्रकार की आपदाओं जैसे चक्रवात, बाढ़, आदि पर समय-समय पर दिशानिर्देश भी जारी किये हैं। आपदा प्रबंधन अधिनियम 2005 के खंड 35, 36 और 37 को राहत पहुँचाने, तैयारी करने और प्रतिक्रिया योजनाओं, क्षमता निर्माण, डाटा संग्रहण और आपदा प्रबंधन के संबंध में कार्मिकों को पहचानना और प्रशिक्षण देने के लिए स्वयं या राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण की सहमति से उपाय करने/कार्रवाई करने के लिए मंत्रालयों और केंद्र सरकार के विभागों को उत्तरदायित्व सौंपे गये।

6.8.2 भारतीय रेल में आपदा से निपटने में कमियां

भारतीय रेल ने क्षेत्रीय मुख्यालय और मंडल स्तर पर आपदा प्रबंधन योजनाएं तैयार की। ये योजनाएं रेलवे प्रणाली में हो सकने वाली किसी भी प्रकार की आपदा को कवर करती हैं। क्षेत्रीय रेलों की आपदा प्रबंधन योजना ने विभिन्न प्रकार की आपदाऐं, रोकथाम, राहत और रेलवे द्वारा किये जाने वाले तैयारी उपाय और बचाव, राहत और उससे निपटने के लिए पूनर्वास प्रणाली का विवरण भी प्रदान किया।

क्षेत्रीय रेलों और उनके मंडलों की आपदा प्रबंधन योजनाओं की समीक्षा से पता चला कि:

- मैट्रो रेलवे, कोलकाता को छोड़कर जहां आपदा मैन्यूल तैयार गया था; परंतु रेलवे बोर्ड के साथ स्तर की योजना जैसा कि भारतीय रेल आपदा प्रबंधन योजना 2009 के पैरा 6.1 में अपेक्षित है; के अनुसार परस्पर अनुबंधित नहीं है, सभी क्षेत्रों और मंडलों द्वारा आपदा प्रबंधन योजनाएं तैयार की गई थी।
- सभी क्षेत्रीय रेलों में दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे को छोड़कर; जहां प्राकृतिक आपदाओं का वर्णन नहीं था, आपदा की तीन प्रकार जोड़ी गईं थीं।
- प्राकृतिक आपदा और मानवकृत आपदाएं क्रमश: 10 मंडलों[1] और नौ मंडलों[2] (भारतीय रेल के 68 मंडलों में से) की आपदा प्रबंधन योजनाओं में पहचानी नहीं गई थीं। 10 मंडलों[3] की आपदा प्रबंधन योजनाओं में आपदाओं की कई प्रकार को श्रेणीबद्ध नहीं किया गया।
- चार क्षेत्रीय रेलों के 13 मंडलों[4] में आपदा प्रबंधन योजनाएं अपनी क्षेत्रीय आपदा प्रबंधन योजनाओं के साथ परस्पर अनुबंधन नहीं थी।
- एचएलसी सिफारिश संख्या 15 में प्रत्येक वर्ष जनवरी में डीएमपी की समीक्षा और अद्यतन दर्शाया गया है। 17 में से, 10 क्षेत्रीय रेलों[5] डीएमपी की वार्षिक रूप से समीक्षा की गई और अद्यतित की गई।

---

[1] पूमरे में *मुगलसराय, सोनपुर, समस्तीपुर*, *उरे में लखनउ, फिरोजपुर,* दपूमरे में *बिलासपुर, रायपुर, नागपुर, दपरे में यूम्बाला, बंगलौर*

[2] पूमरे में *मुगलसराय, सोनपुर, समस्तीपुर, उरे में लखनउ, फिरोजपुर दपरे में यूम्बाला, बंगलौर), दपूरे* में *चक्रधपुर,* रॉची

[3] *पूतरे* में सम्बलपुर *उमरे* झॉसी, *उपूरे* में वाराणसी, *उरे* में मुरादाबाद, अम्बाला, *उपरे में अजमेर, जयपुर, दरे में* चैन्नई, मदुरई, *पालघाट*

[4] *पूमरे* में धनबाद, दानापुर, मुगलसराय, समस्तीपुर, *उमरे में इलाहाबाद, झॉसी, दपरे* में हुबली, बंगलौर, परे में *अहमदाबाद, मुम्बई सेन्ट्ल , वदोदरा , राजकोट,* रत्तलाम

- आपदा प्रबंधन योजनाओं के वार्षिक अद्यतन पूर्वतट रेलवे, उत्तर रेलवे, उत्तर मध्य रेलवे, दक्षिण रेलवे और दक्षिण पूर्व रेलवे से संबंधित 68 मंडलों में से 18 मंडलों[6] में नहीं किया गया।
- केवल छः क्षेत्रीय आपदा प्रबंधन योजनाएं[7] और 19 डिवीजन ल आपदा प्रबंधन योजनाएं [8] अंतर्राष्ट्रीय मानक संगठन (आईएसओ) ने प्रमाणित की जैसाकि एचएलसी की सिफारिश संख्या 16 में दर्शाया गया है।
- चक्रवात पूतरे में रेलगाड़ी सेवाओं को रोकने के प्रत्येक मामले में दो से तीन दिनों के लिए रेलवे संचालनों को प्रभावित किया। यद्यपि, कुछ घटनाएं रेलवे द्वारा आपदा घोषित नहीं की गई थी, हालांकि विपदा के प्रभाव के मद्देनजर, ओड़ीशा और आंध्रप्रदेश राज्यों की सरकारी तंत्र, एनडीआरएफ टीम और कई एनजीओ दल तुरंत राहत प्रदान के लिए तैयार हो गये, राहत और बचाव कार्यों में रेलवे प्राधिकारियों के साथ सहयोग किया, और सामान्य हालात बनाने में सहायता की।
- गैर-रेलवे संसाधनों की इन्वेन्टरी जिन तक आपदा परिस्थितियों के दौरान पहुँच सकती हैं, तीन क्षेत्रीय रेलों नामतः पूर्व रेलवे, उत्तर पश्चिम रेलवे और दक्षिण पश्चिम रेलवे के के 11 मंडलों[9] में उपलब्ध नहीं थी।
- क्षेत्रीय रेलों और डिवीजनों के आपदा प्रबन्धन योजनाओं मे राज्य सरकार से समन्वयन के लिए कोई कार्यप्रणाली निर्दिष्ट भी नहीं थी।
- आपदाओं को रोकने के लिए किए जाने वाले उपाय पूर्व मध्य रेलवे एवं उत्तर पूर्वी रेलवे के क्षेत्रीय आपदा प्रबंधन योजनाओं तथा पांच क्षेत्रीय रेल के 15 डिवीजनल[10] आपदा प्रबंधन योजनाओं में नहीं लिखे गए थे।

---

[5] *पूतरे, उमरे, उपूरे, पूसीरे,पमरे, उरे, दमरे, दपूरे, दरे और मे रे, कोलकाता*

[6] *पूतरे में वाल्टेयर, खुर्दा रोड,, उमरे* में झॉसी, आगरा कैंट, *उरे* में फिरोजपुर, अम्बाला, लखनऊ, दिल्ली, मुरादाबाद, *दरे* में चैन्नई, मदुरई,सलेम, पालाक्ड,तिरूअनंतपुरम, *दपूरे* में आद्रा, चक्रधपुर, खड़गपुर, रॉची

[7] *पूतरे, उमरे, उपूरे, पमरे, दपूमरे और परे*

[8] *पूरे* में आसनसोल, *उमरे* में इलाहाबाद, *उपूरे* में लख्ननउ, वाराणसी, इज्जतनगर, *पमरे* में बिकानेर, जयपुर, जोधपुर, उरे में दिल्ली, मुरादाबाद, *दपूमरे में बिलासपुर, रायपुर, नागपुर, परे* मे अहमदाबाद,मुम्बई सेन्ट्ल, वदोदरा, भावनगर, राजकोट, रत्तलाम

[9] पूरे में हावड़ा, सियालदह, आसनसोल, मालदा टाउन, उपरे के अजमेर, बीकानेर, जयपुर, जोधपुर दपरे के हुबली,बेंगलुरू, मैसूर

[10] पूमरे में धनबाद, दानापुर, उरे मे मुरादाबाद, उपरे मे अजमेर, बिकानेर, जयपुर, जोधपुर, दरे में चैन्नई, त्रिचुरापल्ली, मदुरई, सलेम, पालक्ड तिरूअनंतपुरम, दपरे मे हुबली, बंगलौर, मैसूर

- आपदा के शमन के लिए किए जाने वाले उपाय दक्षिण रेलवे एवं दक्षिण पश्चिम रेलवे के डिवीजनल आपदा प्रबंधन योजना में निर्दिष्ट नहीं थे।
- विभिन्न पणधारकों, रेल विभाग तथा अनुक्रम के विभिन्न स्तरों पर अन्य संयोजको द्वारा निभाई जाने वाली भूमिका नौ क्षेत्रीय रेलों[11] के आपदा प्रबंधन योजनाओं में परिभाषित तथा संस्थापित किए गए थे।
- राष्ट्रीय कार्यकारी समिति (एनईसी)[12] को किसी भयंकर आपदा स्थिति या आपदा की घटना पर प्रतिक्रिया का समन्वय करती है। यद्यपि, यह देखा गया था कि रेल मंत्रालय का प्रतिनिधित्व राष्ट्रीय तथा राज्य स्तर पर एनईसी में नहीं था।
- कारपोरेट संरक्षा योजना (सीएसपी), डीएम अधिनियम 2005 तथा राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण दिशानिर्देशों में निर्दिष्ट प्रावधान, कि बचाव तथा राहत प्रबंधन राज्य सरकार के सहयोग से किए जाने है, के बावजूद, न तो मानक प्रचालन प्रक्रिया और न ही प्रबंधों की संस्थापना को 10 क्षेत्रीय रेलों[13] की आपदा प्रबंधन योजना तथा अखिल भारतीय रेल में 68 डिविजनों में से 38 डिवीजन ल आपदा प्रबंधन योजनाओं[14] में शामिल किया गया था।
- प्राकृतिक बाधा जैसे चक्रवात, बाढ, भूकंप, भू-स्खलन इत्यादि की अतिसंवेदनशीलता को भारतीय रेल आपदा प्रबंधन योजना में पहचाना गया है, परन्तु प्राकृतिक बाधा, जैसे रेलवे बोर्ड द्वारा उल्लिखित आपदा की संभाव्य स्थिति शामिल, का अतिसंवेदनशीलता प्रालेख छः क्षेत्रीय रेलों[15] तथा मैट्रो रेलवे, कोलकाता द्वारा तैयार नहीं किया गया था।

---

[11] मरे, पूतरे, उरे, पूसीरे, उपरे, दरे, दपूमरे, परे तथा पमरे

[12] राष्ट्रीय कार्यकारी समिति (एनईसी), राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण (एनडीएमए) की कार्यकारी समिति है तथा एनडीएमए को इसके कार्यो को पूर्ण करने तथा केन्द्रीय सरकार द्वारा जारी निर्देशों के अनुपालन को सुनिश्चित करने के लिए भी सहायता करने के लिए अधिदेशित है।

[13] पूरे, पूमरे,पूतरे, उमरे, उपूरे, उपरे, दरे, दमरे, दपूमरे एवं दपरे

[14] पूरे मे हावड़ा, सियालदह, आसनसोल, मालदा टाउन पूमरे में धनबाद, दानापुर, मुगलसराय, समस्तीपुर पूतरे मे वाल्टेयर,सम्बलपुर, खुर्दा रोड, उरे मे दिल्ली, उमरे मे इलाहाबाद, झॉसी, आगरा, उपरे में अजमेर, बिकानेर, जयपुर, जोधपुर, दरे मे चैन्नई, त्रिचुरापल्ली, मदुरई, सलेम, पालाक्ड, तिरूअनंतपुरम दमरे मे सिकन्दराबाद, हैदराबाद, गुन्टकल, नांदेद, गुन्टुर, विजयवाड़ा दपूमरे मे बिलासपुर, रायपुर, नागपुर, दपरे हुबली, बंगलौर, मैसूर ।

[15] दमरे, दपूरे, दपरे, दपूमरे, दपरे तथा पमरे,

भारतीय रेल की आपदा प्रबंधन योजना 2009 भी रेलवे के स्व-साधनों के द्वारा आपदा के प्रबंध लिए समान कमियां दर्शायी है। यह दर्शाता है कि इन कमियों को दूर करने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा की गई अनुवर्ती कार्रवाई प्रभावी नहीं थी।

इस प्रकार, आपदा योजनाएं, हालांकि क्षेत्रीय रेलों तथा डिविजनों में व्यापक रूप से बनाए गए है, विस्तृत नहीं है, एकरूपता की कमी है तथा आपदा प्रबंधन अधिनियम 2005 तथा लोक लेखा समिति के प्रावधानों का पालन नहीं करते कि आपदा प्रबंधन योजना उन चुनौतियों का प्रभावी रूप से सामना करने, जो ट्रेन दुर्घटना या अन्य आपदाओं के होने पर उत्पन्न हो , के लिए समाकलित, विस्तृत तथा एक समान होनी चाहिए।

रेलवे बोर्ड ने उनके उत्तर (अप्रैल 2016) में बताया कि आपदा प्रबंधन योजनाएं विशिष्ट रेलवे की विशेष आवश्यकता के आधार पर बनाई जाती है जो सभी क्षेत्रों के लिए एक समान नहीं हो सकती तथा आगे कहा कि स्वयं राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन अधिनियम (एनडीएमए) विशेष रूप से मानव निर्मित तथा प्राकृतिक आपदाओं का वर्णन करता है। रेलवे बोर्ड ने आगे कहा कि क्षेत्रों में डीएम योजनाएं विस्तृत है तथा उन चुनौतियों का प्रभावी रूप से सामना कर सकती है जो ट्रेन दुर्घटना या अन्य आपदा की स्थिति में उत्पन्न होती है।

क्षेत्रीय रेलों को जारी विस्तृत अनुदेश, रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2009/संरक्षा (डीएम) /6/14 दिनांक 27 जनवरी 2016 इस तथ्य को दर्शाते हैं कि भारतीय रेल ने लेखापरीक्षा अवलोकनों को स्वीकार किया। जारी अनुदेश, क्षेत्रीय तथा डिवीजनल आपदा प्रबंधन योजनाएं अद्यतित करने, भीड़ प्रबंधन विभिन्न आपदाओं का अतिसंवेदनशीलता प्रोफाइल तथा क्षेत्रीय आपदा प्रबंधन योजना में ऐसी आपदाओं को टालने के लिए कार्ययोजना तथा खतरनाक रसायन तथा ज्वलनशील सामग्री के प्रबंधन के लिए सुरक्षा उपाय जैसे पक्षो को कवर करते है।

रेलवे बोर्ड ने उनके उत्तर (अप्रैल2016) में 2014 से पूर्व अवधि के दौरान क्षेत्रीय आपदा प्रबंधन योजना के अद्यतन में कमियो को स्वीकार किया तथा क्षेत्रीय आपदा प्रबंधन योजनाओं के तुरंत अद्यतन को सुनिश्चित करने के लिए कहते हुए पूतरे, दपरे, उमरे, दरे, पूमरे तथा उरे के महाप्रबंधको को अनुदेश जारी किए (जून 2015)।

6.8.3 संरक्षा लेखापरीक्षा

संरक्षा लेखापरीक्षा प्रणाली विफलताओं तथा सामान्य कमियों को पहचानने के लिए आयोजित की जाती है। कारपोरेट संरक्षा योजना (सीएसपी) प्रस्तावित करती है

कि संरक्षा प्रणालियों का पूर्ण निर्धारण करने के लिए विभिन्न स्तरों पर आवधिक संरक्षा लेखापरीक्षा की जाए। संरक्षा लेखापरीक्षा रेलवे बोर्ड अन्तर रेलवे, बहु अनुशासनात्मक मुख्यालय दल, अन्तर डिवीजनल इत्यादि से एक बहु-अनुशासनात्मक दल द्वारा किए जाने थे। फरवरी 2009 में, रेलवे बोर्ड ने सभी क्षेत्रीय रेलों को विभिन्न विभागों से पॉच वरिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड अधिकारियों के साथ-साथ दो क्रमागत दिनों के लिए कम से कम एक इकाई की द्वैमासिक लेखापरीक्षा/जांच के लिए समान संख्या के निरीक्षकों की एक टीम बनाने के निर्देश दिए थे।

2010-15 के दौरान सुरक्षा लेखापरीक्षा की स्थिति की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

क. संरक्षा लेखापरीक्षा के लिए पांच वरिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड अधिकारियें का नामांकन

- पॉच वरिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड अधिकारियों तथा पॉच निरीक्षकों के दल का गठन दक्षिण मध्य रेलवे तथा मैट्रो रेलवे, कोलकाता को छोड़कर सभी क्षेत्रीय रेलों में किया गया था।
- द्वैमासिक निरीक्षण कार्यक्रम का पालन किसी भी क्षेत्रीय रेल में नहीं किया गया था।
- भारतीय रेल में 2010-15 के दौरान वरिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड अधिकारियों द्वारा निरीक्षणों की संख्या में कमी निम्नलिखित है:

तालिका 6.1 - संरक्षा निरीक्षणों में कमी का विवरण

वर्ष	शेष निरीक्षणों की संख्या	किए गए निरीक्षणों की संख्या	संख्या में कमी	प्रतिशतता में कमी
2010-11	96	50	46	48
2011-12	96	57	39	40
2012-13	96	59	37	38
2013-14	96	71	25	26
2014-15	96	81	15	15

(स्रोत: क्षेत्रीय रेलवे सुरक्षा विभाग के अभिलेख)

ख. रेलवे बोर्ड से बहु-अनुशासनात्मक दल द्वारा संरक्षा लेखापरीक्षा

14 क्षेत्रीय रेल[16] में संरक्षा लेखापरीक्षा रेलवे बोर्ड की बहु-अनुशासनात्मक दल द्वारा नहीं किया गया था।

[16] पूतरे, पूरे, उमरे, उपूरे, पूसीरे, उरे,दमरे, दपूरे, दपूमरे, दरे, दपरे, पमरे,परे तथा एमआर, कोलकाता

ग. अन्तर रेलवे संरक्षा लेखापरीक्षा

अन्तर-रेलवे संरक्षा लेखापरीक्षा दक्षिण पश्चिम रेलवे के अतिरिक्त सभी क्षेत्रीय रेल में की गई थी। तथापि, द्वैमासिक संरक्षा लेखापरीक्षा की निर्धारित आवधिकता 13 क्षेत्रीय रेल[17] में नहीं रखी गई थी।

घ. बहु-अनुशासनात्मक मुख्यालय दल द्वारा संरक्षा लेखापरीक्षा

बहु-अनुशासनात्मक मुख्यालय दल द्वारा संरक्षा लेखपरीक्षा पूर्व तट रेलवे, दक्षिण पूर्व रेलवे एवं मैट्रो रेलवे, कोलकाता के अतिरिक्त सभी क्षेत्रीय रेलों में की गई थी। तथापि बहु-अनुशासनात्मक मुख्यालय दल द्वारा द्वैमासिक संरक्षा लेखापरीक्षा की निर्धारित आवधिकता 11 क्षेत्रीय रेलों[18] में नहीं रखी गई थी।

ङ. अन्तर-डिवीजन ल संरक्षा लेखापरीक्षा

2010-11 से 2014-15 के दौरान 11 क्षेत्रीय रेलों[19] में अन्तर डिवीजनल संरक्षा लेखापरीक्षा नहीं की गई थी। तथापि द्वैमासिक अन्तर-डिवीजन ल संरक्षा लेखापरीक्षा पॉच क्षेत्रीय रेलों[20] में नहीं की गई थी।

इस प्रकार, संरक्षा लेखापरीक्षा नियमित आधार पर नहीं की जा रही थी। निरीक्षण के कोई निश्चित कार्यक्रम नहीं थे तथा सभी डिवीजन निरीक्षण में समान रूप से कवर नहीं किए जाते थे । पिछली संरक्षा लेखापरीक्षाओं के दौरान देखी गई कई कमियां उपेक्षित रही।

संरक्षा लेखापरीक्षा के विषय पर, रेलवे बोर्ड ने उत्तर दिया (अप्रैल 2016) कि 2014 तथा 2015 के दौरान अनुपालन स्तर 88 तथ 95 प्रतिशत की सीमा तक है। आगे कहा कि बहु अनुशासनात्मक दल द्वारा संरक्षा लेखापरीक्षा एक बार किया गया उपाय था। रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय रेलों द्वारा की जाने वाले संरक्षा लेखापरीक्षा निरीक्षण की निरंतर निगरानी करता है तथा जहां कहीं कमी देखी जाती है, संबंधित रेलवे को सुधारात्मक कार्रवाई के लिए सुझाव दिया जाता है।

संरक्षा निरीक्षणों की संख्या में कमी, जो 2010-13 के दौरान 38 से 48 प्रतिशत के बीच थी, अनुपयुक्त निगरानी को दर्शाती है। इसके अतिरिक्त, यद्यपि अन्तर-डिवीजनल संरक्षा लेखापरीक्षा करना कारपोरेट संरक्षा योजना 2003-13 में सम्मिलित एक महत्वपूर्ण उपाय था, रेलवे बोर्ड ने इस संबंध में कोई दिशानिर्देश जारी नहीं किए परन्तु कुछ क्षेत्रीय रेलों ने अन्तर डिवीजनल संरक्षा के लिए स्थानीय अनुदेश जारी किए थे। यद्यपि ऐसा कहा गया कि रेलवे बोर्ड ने 2015-16

---

[17] मरे, पूतरे, पूमरे, पूरे, उपूरे, पूसीरे, उरे, उपरे, दपूमरे, दरे,पमरे, परे एवं मे रे,कोलकाता

[18] मरे, पूमरे, पूरे, उमरे, उपूरे, पूसीरे, उरे, उपरे, दपूमरे, दरे, एवं पमरे

[19] मरे, पूमरे पूरे, उमरे, उपूरे, पूसीरे, उरे, उपरे, दपूमरे, दपरे, एवं पमरे

[20] पूतरे, दमरे, दपूरे, दरे, एवं परे

वर्ष में परिणामस्वरूप होने वाली ट्रेन दुर्घटनाओं में 20 प्रतिशत की कटौती प्राप्त की, परन्तु समीक्षा अवधि के दौरान स्थिति प्रकट नहीं की।

6.8.4 संरक्षा अभियान

आवधिक संरक्षा अभियान से संबंधित भारतीय रेल के कारपोरेट संरक्षा योजना 2003-13 के पैरा 7.12 के अनुसार कुछ गतिविधियों को, जो मौसमी प्रवृत्ति की है, वर्ष के अधिकांश भाग के लिए सामान्य कार्रवाई के दौरान न तो स्टाफ द्वारा किए जाना और न ही पर्यवेक्षकों द्वारा जांचा जाना अपेक्षित है। ऐसी गतिविधियाँ, जब भी पता चली, तो एक प्रणाली की विफलता को सही करने के लिए संरक्षा अभियान प्रारम्भ किया जाता है।

आवधिक संरक्षा अभियान से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चलाः

- सभी क्षेत्रीय रेलों में, खतरे पर सिग्नल से गुजरने वाली ट्रेन और मानवरहित लेवल क्रॉसिंग पर भी संरक्षा अभियान लगाए गए थे।
- नौ क्षेत्रीय रेलों[21] में ट्रेनों को चलाने से पूर्व गार्ड ड्राइवर रिपोर्ट (जीडीआर) जांच की पर्याप्तता पर संरक्षा अभियान प्रारम्भ नहीं किए गए थे।
- पॉच क्षेत्रीय रेलों[22] में निःशक्त ट्रेनों को संरक्षा देने हेतु संरक्षा अभियान नहीं किए गए थे।
- दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे को छोड़कर सभी क्षेत्रीय रेलवे में ट्रेनों में आग को रोकने के लिए संरक्षा अभियान किए गए थे।

ईसीआर के मुगलसराय डिवीजन पर एसपीएआरटी @105 कि.मी प्रति घंटे की गति

[21] मरे, पूमरे, उपरे, उमरे, उरे, दरे, दपूमरे,परे और मे रे/कोलकाता

[22] उमरे, उपरे, दरे, दपूमरे और मे रे (कोलकाता)

- उत्तर पश्चिम रेलवे, उत्तर मध्य रेलवे और मेट्रो रेलवे/कोलकाता द्वारा संरक्षा के संवेदनशील और भेद्य पहलुओं की निगरानी पर संरक्षा अभियान नहीं किए गए थे।

6.8.5 बचाव और राहत उपकरण

सोलहवीं रिपोर्ट (15वीं लोकसभा) में सार्वजनिक लेखा समिति ने प्रावधान में चिंताजनक अपर्याप्ततओं और उक्त आवश्यक राहत के अनुरक्षण में बनी रहने वाली कमियों और बचाव उपकरण जैसे कि सेल्फ प्रोपेल्ड दुर्घटना राहत ट्रेन (स्पार्टस), दुर्घटना राहत ट्रेन (एआरटीज) ब्रेकडाउन क्रेनों के अतिरिक्त दुर्घटना राहत चिकित्सकीय वैन (एआरएमवीज) आदि को इंगित किया था (2010)। स्पार्टस को 140 किलोमीटर प्रति घंटे की गति से दौड़ने के लिए अद्यतित करने की भी आवश्यकता थी। बचाव एवं राहत प्रचालनों के लिए सुसंगत विभिन्न उपकरणों/उपस्करों के प्रावधान की भी पीएसी द्वारा सिफारिश की गई थी। हर समय परिचालन संबंधी तत्परता को सुनिश्चित करने के लिए दुर्घटना राहत ट्रेनों/क्रेनों में निहित सभी राहत/बचाव उपस्कर की पर्याप्त अनुरक्षण की अनुसूची निर्धारित की गई थी।

16 सेल्फ प्रोपेल्ड दुर्घटना राहत ट्रेनों (स्पार्टस), की संयुक्त जॉच 62 दुर्घटना राहत ट्रेनों (एआरटीज) और 16 क्षेत्रीय रेलों के 32 डिवीजन के 56 दुर्घटना राहत चिकित्सा वैनों (एआरएमवीज के अभिलेखों और संयुक्त निरीक्षण से पता चला किः-

- 32 चयनित डिवीजनों में 32 तीन कोचों वाली सेल्फ प्रोपेल्ड दुर्घटना राहत ट्रेनों के प्रावधान के लिए लक्ष्य के प्रति 14 स्पार्टस खुरदा रोड, वॉलटेर, मुगलसराय, इज्जतनगर, रंगिया, लखनऊ उरे, जयपुर, चक्रधरपुर, चेन्नई, मैसूर, भोपाल, मुम्बई सेन्ट्रल और सिकंदराबाद (2 सेल्फ प्रोपेल्ड दुर्घटना राहत ट्रेने) में उपलब्ध थी।
- दो डिवीजनों (हावड़ा और झॉसी) में उपलब्ध दो कोच सेल्फ प्रोपल्ड दुर्घटना राहत ट्रेने तीन कोच स्पार्टस में रूपातरित नहीं की गई थी।
- विद्यमान कोई भी स्पार्टस 140 कि.मी/घंटे की परिचालन के साथ चलने के लिए फिट नहीं थी।
- भारतीय रेल में 16 स्पार्टस और 62 एआरटीज में आवश्यक उपस्करों की नमूना जॉच से पता चला किः-

- 04 स्पार्टस और 15 एआरटीज़ में स्वतः अन्तर्विष्ट ब्रीथिंग एपरेटस उपलब्ध नहीं थे।
- 02 स्पार्टस और 33 एआरटीज में इन्फलेटेबल टंट उपलब्ध नहीं थे।
- 02 स्पार्टस और 22 एआरटीज में ऑक्सी ईंधन कटिंग उपस्कर उपलब्ध नहीं थे।
- 01 स्पार्ट और 25 एआरटीज में इन्फलेटेबल बैग उपलब्ध नहीं थे।
- 10 स्पार्टस और 34 एआरटीज में डब्ल्यूएलएल विनिमय उपलब्ध नहीं था।
- 13 स्पार्टस और 40 एआरटीज में हाई स्पीड सैटेलाइट मॉडम के सहित पीसी उपलब्ध नहीं था।

- हावड़ा, सियालदह, आसनसोल, माल्दा टाउन डिवीजनों और मेट्रो रेलवे, कोलकाता और बिलासपुर, रायपुर और नागपुर डिवीजनों में एआरएमवी के चिकित्सा स्टाफ में अभियांत्रिकी और चिकित्सा विभाग के नामांकित एआरएमवी और स्टाफ को प्रशिक्षण नहीं दिया गया था।
- परीक्षण जांच किए गए 55 एआरएमवी में से 20[23] में पोस्टेबल रेल ट्रॉली उपलब्ध कराई गई थी।

6.8.6 अन्य बचाव और राहत उपस्करों का प्रावधान

आपदा के प्रबंधन की व्यवस्था के लिए अपेक्षित अन्य बचाव और राहत उपस्कर में प्रत्येक ब्रॉडगेज डिवीजन में एक 140 टन ब्रेक डाउन क्रेन, एआरटी/एसपी/एमटी/एआरटी/एआरएमवी/एसपीएआरएमवी के लिए कंक्रीट पाथवे और आपातकालीन रेल कम सड़क वाहन और वीडियो प्रसारण सुविधा की उपलब्धता शामिल है। सम्पूर्ण भारतीय रेल में इन बचाव और राहत उपस्कर के प्रावधान की समीक्षा से पता चला है किः

- छह क्षेत्रीय रेलों[24] में 140 टी क्षमता वाले 12 ब्रेकडाउन क्रेनों को खरीदा नहीं गया था।
- दक्षिण पूर्व रेलवे, दक्षिण रेलवे और पश्चिम मध्य रेलवे को छोड़कर क्षेत्रीय रेलवे द्वारा ट्रायल के बाद रेल कम सड़क वाहन (आरसीआरवी) प्रारंभ करने की व्यवहार्यता का अन्वेषण नहीं किया गया था।पश्चिम मध्य रेलवे के जबलपुर

---

[23] मरे(2), पूतरे(3), उपूरे(4), पूसीरे(1) दमरे(2), दपूरे(1), दपूमरे(1), दपरे(2), पमरे(4)
[24] मरे(2), पूतरे(2), दमरे(1) , दपूमरे(2), दपूरे(1), परे(4)

डिवीजन के आरसीआरवी में चालू न करने (मार्च 2015) के कारण 13 महीनों के लिए निष्क्रिय रहे।

- रेलवे बोर्ड (सितम्बर 2006) द्वारा यथानिर्देश दिए अनुसार वीडियो प्रसारण सुविधा का प्रावधान नौ क्षेत्रीय रेलों[25] में उपलब्ध नहीं था।

इस प्रकार, भारतीय रेल की आपदा तैयारी संतोषजनक नहीं थी। स्पार्टस/एआरटीज/एआरएमवीज के प्रावधान और उन्हें उपलब्ध कराए गए उपस्कर में कमियों सभी क्षेत्रीय रेलों में देखा गया था। एआरटी/एआरएमवीज यार्ड में अवस्थिति थे। जो कि आसानी से सुलभ नहीं थे और उचित कंक्रीट पाथवे की अनुपस्थिति में अनुबद्ध अवधि के अन्दर स्थान पर पहुँचना कठिन था।

उनके उत्तर में, रेलवे बोर्ड ने कहा कि बचाव और राहत उपस्करों के प्रावधान एक जारी प्रक्रिया है और संबंधित क्षेत्रीय रेलों को उनके रेलवे की एआरटी/एआरएमवीज परीक्षण जांच में उपस्कर की उपलब्धता में देखी गई कमियों को सुधारने की सलाह दी जा रही है।

6.8.7 जोखिम विश्लेषण और अतिसंवदेनशीलता प्रोफाइल

भारतीय रेल में आपदा प्रबंधन पर सार्वजनिक लेखा समिति (पीएसी) की सोलहवीं रिपोर्ट (पंद्रहवीं लोक सभा) ने सिफारिश की कि ट्रेन स्टेशनों ट्रैक पुलों आदि से संबंधित विभिन्न धमकी अवगयों अनुभूतियों के विश्लेषण के लिए रेल मंत्रालय को एक उचित सुरक्षा मूल्यांकन कराना चाहिए ताकि एक व्यापक सुरक्षा योजना का गठन हो और पर्याप्त निवारक और तोड़ फोड़ विरोधी प्रणाली को एक जगह स्थापित किया जाए।

की गई कार्रवाई रिपोर्ट में रेलवे ने कहा कि चार व्यापक क्षेत्र जैसे कि इंटरसेट प्रोटोकॉल (आईपी) पर आधारित क्लोज्ड सरकिट टेलीविजन (सीसीटीवी) निगरानी प्रणाली, पहुँच नियंत्रण, निजी और सामान स्क्रीनिंग प्रणाली से बने हुए 'एकीकृत सुरक्षा प्रणाली' (आईएसएस) के कार्यान्वयन के लिए 202 अतिसंवेदनशील रेलवे स्टेशनों की पहचान की गई थी और बम का पता लगाने/निपटान प्रणाली को सुदृढ़ करने हेतु सर्वेक्षण तन्त्र को प्रतिष्ठापित करने का प्रस्ताव दिया गया था।

रेलवे अधिकारियों के साथ संयुक्त निरीक्षण द्वारा 202 अतिसंवदेनशील रेलवे स्टेशनों पर आईएसएस के कार्यान्वयन की प्रास्थिति की समीक्षा से निम्न का पता चलाः-

[25] *मरे, पूतरे, पूमरे, उपूरे, उरे, दपूमरे, दरे, पमरे और परे*

- 9 क्षेत्रीय रेलों[26] के 94 अतिसंवेदनशील स्टेशनों पर आईपी आधारित सीसीटीवी निगरानी प्रणाली उपलब्ध नहीं थी।
- 14 क्षेत्रीय रेलों [27] के 112 अतिसंवेदनशील स्टेशनों पर पहुँच नियंत्रण उपलब्ध नहीं कराया गया था।
- 12 क्षेत्रीय रेलों[28] के 85 अतिसंवेदनशील स्टेशनों पर निजी और सामान स्क्रीनिंग प्रणाली उपलब्ध नहीं थी।
- 12 क्षेत्रीय रेलों[29] के 123 अतिसंवेदनशील स्टेशनों पर बम पता लगाने और निपटान प्रणाली उपलब्ध नहीं थी।
- 14 क्षेत्रीय रेलों [30] में 111 अतिसंवेदनशील स्टेशनों पर अप्राधिकृत प्रवेश/निकासियाँ ध्यान में लाई थीं।
- मध्य रेलवे के मूर्तिजापुर स्टेशन में सार्वजनिक संबोधन प्रणाली उपलब्ध नहीं थी।
- नौ क्षेत्रीय रेलों[31] के अतिसंवेदनशील स्टेशनों में प्रत्येक प्रवेश बिंदु पर डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर उपलब्ध नहीं थे।
- सात क्षेत्रीय रेलों[32] के अतिसंवेदनशील स्टेशनों में बम बास्केट, वाटर कैनन, कार रिमोट, ड्रिलिंग मशीन जैसे सुरक्षा गैजेट/तंत्र उपलब्ध नहीं थे।
- तिरूवअनंतपुरम में कैमरा पड़े के निकट लगाया गया था जो 360^0 विजिन दर्शाता था
- पूर्व तटीय रेलवे, पूर्व मध्य रेलवे, पूर्वोत्तर रेलवे, उत्तर मध्य रेलवे, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे तथा दक्षिण रेलवे के अतिसंवेदनशील स्टेशनों में अनाधिकृत प्रवेश से सुरक्षा के लिए पर्याप्त रूप से बाड़बंदी नहीं की गई थी।

इस प्रकार, एकीकृत सुरक्षा प्रणाली, जिसमें आईपी आधारित कलोज्ड सर्किट टेलिविजन (सीसीटीवी), निगरानी प्रणालियां, एकसेस नियंत्रण, व्यक्तिगत एवं बैगेज स्क्रीनिंग प्रणाली तथा बम की खोज एवं निष्क्रिय करने को प्रणाली के चार विस्तृत क्षेत्र शामिल है, को चिन्हित किए गए 202 अतिसंवेदनशील स्टेशनों पर पूर्ण रूप से कार्यान्वित नहीं किया गया था। कई सीसीटीवी तथा व्यक्तिगत एवं बैगेज स्क्रीनिंग प्रणाली लंबे समय से खराब थी। स्टेशनों के अनाधिकृत प्रवेशों की जांच

---

[26] *मरे-11, पूरे-11, पूमरे-7, पूतरे-4, उरे-29, उमरे-5, उपूरे-3, पूसीरे-8, दरे-16*

[27] *मरे-17, पूरे-11, पूमरे-7, पूतरे-3, उरे-18, उमरे-5, उपूरे-3, पूसीरे-16, दमरे-1, दरे-14, दपूरे-10,दपूमरे-2, दमरे-3, पमरे-2*

[28] *मरे-10, पूरे-8, पूमरे-7, उरे-26, उमरे-5, उपूरे-3, पूसीरे-5, दरे-4, दमरे-1, दपूरे-11, दपूमरे-2, दमरे - 3*

[29] *मरे-15, पूमरे-7, पूरे-7, पूतरे-4,उरे-38, उमरे-5, उपूरे-1, पूसीरे-16 दरे-14, दपूरे-11, दमरे-3,पमरे-2*

[30] *मरे-15, पूतरे-3, पूमरे-3, पूरे-3, S पूमरे-2, पमरे-2, दपूरे-10, उपरे-1 दमरे-2, उपूरे-3, पूसीरे-12, उरे-38, दरे – 14, दमरे-3*

[31] *मरे, पूमरे, पूतरे, उरे, उमरे, उपूरे, दरे, दमरे, और मे रे/कोलकाता*

[32] *पूतरे, उरे, उमरे, उपूरे, दमरे, दमरे और एमआर/कोलकाता.*

नहीं की जा रही थी।

एकीकृत सुरक्षा प्रणाली (आईएसएस) के मामले पर रेलवे बोर्ड ने बताया (अप्रैल 2016) कि यह एक चालू प्रक्रिया है और भारतीय रेल प्राथमिकता पर आईएसएस का कार्यान्वयन कर रही है। आईएसएस दक्षिण रेलवे, उत्तर पश्चिम पर पहले से क्रियाशील है। आईएसएस के घटकों अर्थात सीसीटीवी कैमरा को पहले ही उत्तर रेलवे तथा मेट्रो रेलवे, कोलकाता के नामांकित स्टेशनों पर प्रतिष्ठापित कर दिया गया है। इसके अलावा, आईएसएस कार्य का कार्यान्वयन विभिन्न जोनल रेलवे अर्थात पूसीरे, पमरे, उमरे, पूतरे, उपूरे, मरे आदि, में कार्यान्वयन के विभिन्न चरणों में है। उपरोक्त उत्तर इस तथ्य का सूचक है कि रेलवे बोर्ड ने लेखापरीक्षा द्वारा बताई गई कमियों को स्वीकार किया था।

6.8.8 भीड़ प्रबंधन

भीड़ प्रबंधन को जनसमूह के भगदड़ के कारण मौतों के मद्देनजर महत्वपूर्ण माना जाता है। फरवरी 2013 में इलाहाबाद/उत्तर मध्य रेलवे में महाकुंभ मेला के दौरान भगदड़ के कारण आई आपदा, जिसके कारण 37 यात्रियों की मृत्यु हुई और 45 यात्रियों को चोटें आई, भीड़ प्रबंधन हेतु आपदा प्रब्रंधन योजना की कमी की सूचक है। भारतीय रेल की आपदा प्रबंधन योजना 2009 में प्रावधान है कि यहां निवारक प्रोटोकोल होने चाहिए जब महत्वपूर्ण स्टेशनों के लिए बनाएं गए फुटफॉल मेला या अन्य अपवादात्मक स्थितियों के दौरान असामान्य रूप से ऊँचे हो जाते है। राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण ने भीड़ प्रबंधन पर दिशानिर्देश जारी किए थे (2014)। ये दिशानिर्देश सूचना, संकेतक, संरक्षा एवं सुरक्षा उपायों और जनसमूह के स्थान पर विशेष सुरक्षा कार्यों पर विशेष अनुदेश देते है।

17 जोनल रेलवे तथा 68 डिवीजनों द्वारा चिन्हित किए गए 279 भीड़-भाड़ वाले स्टेशनों के संयुक्त निरीक्षण से निम्नलिखित का पता चला:-

- केवल पांच जोनल रेलों[33] और 20 डिवीजनों[34] ने अपने डीएमपीज में भीड़ प्रबंधन हेतु विशेष योजनाएं शामिल की थी।
- यद्यपि मेट्रो रेलवे की आपदा प्रबंधन नियमपुस्तक में भीड़ प्रबंधन पर उपायो को दर्ज किया गया था किंतु स्टेशन परिसरों में भारी भीड़ के बारे में समय पर सूचना प्राप्त करने हेतु राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण (एनडीएमए) दिशानिर्देशों में की गई सिफारिश के अनुसार स्टेशन परिसरों के

[33] *पूसीरे, दमरे, दपूमरे, पमरे, और मे रे/कोलकाता*

[34] *पूसीरे (5), दमरे(6), दपूमरे(3), पमरे (3) और उरे के लखनउ, दिल्ली तथा फिरोजपुर*

अंदर भीड़ सघनता के लिए सिग्नल के संबंध में वीडियो विश्लेषणात्मक प्रणाली को कार्यान्वित नहीं किया गया था।

- नौ जोनल रेलों[35] के 117 स्टेशनों के स्टेशन प्रभारी जनसमूह के समय भीड़ प्रबंधन पर एनडीएमए के दिशानिर्देशों के बारे में जागरूक नहीं थे।
- छह जोनल रेलों[36] के 77 स्टेशनों पर डिवीजनल आपदा प्रबंधन योजनाओं की प्रतियां उपलब्ध नहीं थी।
- फुटओवर ब्रिज (एफओबी) भीड़ प्रबंधन में महत्वपूर्ण तत्व है और भगदड़ उन्मुख है। यह देखा गया कि सात जोनल रेलवे[37] के 25 स्टेशनों पर एफओबीज भीड़ का दबाव सहने में असमर्थ थे।
- उत्तर रेलवे, पूर्वोत्तर रेलवे तथा पश्चिम रेलवे के 23 स्टेशनों पर कोई आपातकालीन एक्जिट नहीं थे।
- नौ जोनल रेलों[38] की आपदा प्रबंधन योजनाओं में रेलवे सुरक्षा बल की सुपरिभाषित भूमिका के साथ आपदा स्थान पर भीड़ प्रधन हेतु मानक प्रचालन प्रक्रिया विकसित की गई थी।

भारतीय रेल ने आपदा प्रबंधन के सभी पहलुओं का व्यापक रूप से समाधान करने के लिए ससंजक उपागम को सरल बनाने हेतु एकीकृत आपदा प्रबंधन योजना नहीं बनाई थी और राज्य सरकारों/ जिला प्राधिकरणों सार्वजनिक/निजी अस्पतालों और अन्य एजेन्सियों के साथ उनके आपदा से निपटते समय उनके उद्यामन का प्रभावकारिता से उपयोग करने के लिए औपचारिक समन्वय व्यवस्था नहीं की थी। संरक्षा लेखापरीक्षा/अभियान के निष्पादन में कमी के अलावा राहत उपस्कर अवसरंचना, विशेष रूप से स्वयं प्रवृत दुर्घटना राहत रेलगाड़िया (स्पार्टस), दुर्घटना राहत रेलगाड़ियां (एआरटीज), दुर्घटना राहत चिकित्सा वैन (एआरएमबीज) आदि, न केवल अपर्याप्त थी अपितु इन्हे नीतिगत रूप से भी नहीं रखा गया था। अतिसंवेदनशील तथा भीड़-भाड़ वाले स्टेशनों पर निगरानी तंत्र अपर्याप्त था। स्टेशन परिसरों में अनाधिकृत प्रवेश को रोकने के लिए प्रभावी तंत्र नहीं था। इस प्रकार, भारतीय रेल आपदाओं से निपटने के लिए तैयारी के वांछित स्तर को प्राप्त नहीं कर सकी।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में बताया (अप्रैल 2016) कि भीड़ प्रबंधन पर एमडीएमए में उल्लिखित दिशानिर्देशों का पालन किया जा रहा है। रेलवे बोर्ड ने आगे बताया

---

[35] *मरे, पूमरे, उमरे, उपूरे, उरे, उपरे, दमरे, दपरे एवं परे*

[36] *मरे, पूमरे, उरे,उमरे, उपूरे, और उपरे*

[37] *मरे, पूमरे, पूतरे,उरे, उपूरे, दमरे तथा दपूमरे*

[38] *पूमरे, पूतरे, उपूरे, पूसीरे, उरे, उपरे, दरे, दपूरे तथ दपूमरे*

कि भारतीय रेल के डीएमपी में स्टेशनों पर जनसमूह के प्रबंधन हेतु प्रावधान शामिल है, इसकी दैनिक कार्यप्रणाली हेतु नहीं। रेलवे बोर्ड ने कहा कि भारतीय रेल में कोई घटना विशिष्ट डीएमपीज नहीं है।

जोनल तथा डिवीजनल डीएमपी में भीड़ प्रबंधन में संबंधित एनडीएमए दिशानिर्देशों के समावेशन हेतु रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2009/संरक्षा (डीएम)/6/14 दिनांक 27 जनवरी 2016 के माध्यम से जोनल रेलवे को जारी किए गए विस्तृत अनुदेश त्रुटिपूर्ण भीड़ प्रबंधन तंत्र पर लेखापरीक्षा के तर्क का पर्याप्त रूप से समर्थन करते है। इसके अतिरिक्त, जनसमूह की घटना को भी जोनल रेलवे की आपदा प्रबंधन योजना में निर्दिष्ट नहीं किया गया है।

6.9 आपदाओं पर पश्च-आपदा प्रतिक्रिया

6.9.1 गोल्डन आवर के दौरान प्रतिक्रिया

दुर्घटना के बाद पहले घण्टे को 'गोल्डन आवर' के रूप में परिभाषित किया जाता है। मामले की जांच लोक लेखा समिति (पीएसी) द्वारा की गई थी। रेल मंत्रालय (एमओआर) ने सोलहवीं रिपोर्ट (15वीं लोक सभा) में पीएसी की अभ्युक्तियों के उत्तर में बताया (फरवरी 2011) कि दुर्घटना के स्थान के आधार पर रेलवे दुर्घटना राहत चिकित्सा वैन (एआरएमवीज) विभिन्न कारणों जिनमें दुर्घटना स्थल पर बचाव/राहत उपस्करों को समय पर भेजने में विफलता आदि शामिल है, से 'गोल्डन आवर' में दुर्घटना स्थल तक कभी-कभार पहुँच पाती थी।

2010-15 के दौरान हुई ट्रेन की 126 गंभीर दुर्घटनाओं की नमूना जांच के संबंध में रेलवे अधिकारियों की संयुक्त समिति/कमिश्नर, रेलवे संरक्षा की जांच रिपोर्टों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:-

- दुर्घटना राहत गाड़ी (एआरटी) और दुर्घटना राहत चिकित्सा वैन (एआरएमवी) को क्रमशः 57 तथा 83 दुर्घटनाओं में बुलाया गया था और किसी भी मामले में एआरटी गोल्डन आउर में स्थल पन नहीं पहुँची।
- तीन दुर्घटनाओं (83 में से) को छोड़कर एआरएमवीज गोल्डन आवर के बाद स्थल पर पहुँची थी। विलम्ब की रेंज निम्नानुसार है:

तालिका 6.2-गोल्डन आवर में एआरटीज/एआरएमवीज की प्रतिक्रिया

राहत गाड़ी	दुर्घटनाओं की संख्या जब एआरटी/ एआरएमवी बुलाई गई थी	एआरटी/ एआरएमवी एक घण्टे में पहुँची (सं.)	एआरटी/ एआरएमवी दो घण्टे के बाद पहुँची (सं.)	एआरटी/ एआरएमवी तीन घण्टे के बाद पहुँची (सं.)	एआरटी/ एआरएमवी तीन घण्टे के बाद पहुँची (सं.)	एआरटी/ एआरएमवी काल के बाद वापस भेजी/निरस्त कर दी गई
एआरटी	57	00	10	12	33	02
एआरएमवी	83	03	40	12	18	10

(स्रोतः दुर्घटना समीक्षा रिपोर्टे/सीआरएस रिपोर्ट)

- 126 दुर्घटनाओं में से 74 लौवल क्रोसिंग के कारण हुई, 23 पटरी से उतरने के कारण, 17 टक्कर के कारण और शेष 12 अन्य कारणों से हुई थी।
- कई दुर्घटना मामलों में मुख्य संरक्षा अधिकारी/वरिष्ठ डिवीजन संरक्षा अधिकारी रेलवे अधिकारियों की संयुक्त समिति/रेलवे कमिश्नर की सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के बारे में सजग नहीं थे।

यह भी देखा गया कि सभी मार्गस्थ स्टेशनों, जहां गाड़ी रूकती है, के स्टेशन मास्टरों के कान्टैक्ट नम्बर चयनित गाड़ियों के कोचों में दर्शाए नहीं गए थे।

इस प्रकार, भारतीय रेल समय पर आपदा स्थल तक नहीं पहुँच सकी और दुर्घटना पीड़ितों को प्रभावित से बचाव और राहत नहीं पहुँचा सकी। एआरटी/एआरएमवी के प्रदर्शन ने दर्शाया कि गोल्ड्न आवर के दौरान स्वास्थ्य लाभ एवं राहत हेतु प्रावधान में सुधार की आवश्यकता थी। रेल दुर्घटना पूछताछ पर रेलवे और रेलवे संरक्षा कमिश्नर की संयुक्त जांच समिति द्वारा की गई सिफारिशों पर अनुवर्ती कार्रवाई का व्यापक रूप से पालन किया गया था। तथापि, संरक्षा विभाग को यह नहीं पता था कि निरीक्षण समिति की सिफारिशों का सम्बन्धित विभागों द्वारा अनुपालन किया गया था।

रेलवे बोर्ड ने उत्तर दिया (अप्रैल 2016) कि डीएम अधिनियम के अध्यादेश के साथ स्थानीय स्रोतों को बचाव तथा तुरन्त राहत के लिए एक दुर्घटना के मामले में परिनियोजित किया जा रहा है। ट्रेन में परिवहन करने वाले ऑन-बोर्ड स्टाफ तथा अन्य रेलवे अधिकारी प्रभावित यात्रियों को बचाने तथा राहत प्रदान करने के लिए प्रथम उत्तरदाता है। डीएम अधिनियम के बाद एआरएमवी के तरीके से गोल्डन आवर के दौरान राहत तथा स्वास्थ्य लाभ एकमात्र आवश्यकता होती है क्योंकि घायल लोगो को स्थानीय ऐंबुलेंस के माध्यम से पास के अस्पताल में लाया जाता है।

हालांकि, रेलवे बोर्ड ने रेलवे अधिकारियों/आयुक्त रेलवे संरक्षा की संयुक्त समिति की दुर्घटना निरीक्षण रिपोर्ट के आधार पर बताए गोल्डन आवर से अधिक दुर्घटना

राहत ट्रेनों (एआरटी) के पहुंचने पर लेखापरीक्षा टिप्पणी पर कोई अभ्युक्ति नहीं दी।

6.9.2 रेलवे अस्पतालों की तैयारी

भारतीय रेल की आपदा प्रबंधन योजना 2009 प्रभावित लोगों को शीघ्र तथा प्रभावी चिकित्सा सुविधा के लिए एक अस्पताल आपदा योजना की व्यवस्था करती है। योजना को चिकित्सा तैयारी तथा अधिक दुर्घटना प्रबंधन पर राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण (एनडीएमए) दिशानिर्देशों पर आधारित होनी चाहिए। अस्पताल आपदा प्रबंधन योजना को ऐसी स्थिति की भी चर्चा करनी चाहिए जहां स्वयं अस्पताल आग, विस्फोट, बाढ़ या भूकंप के कारण आपदा द्वारा प्रभावित हुआ है। अस्पताल आपदा प्रबंधन योजना की अद्यतन हेतु मॉक ड्रिल द्वारा वर्ष में एक बार जांच की जानी चहिए।

आपदा प्रबंधन योजना की तैयारी तथा आपदा के प्रभाव से प्रभावी रूप से निपटने के लिए अपेक्षित अवसंरचना की उपलब्धता से संबधित 17 केन्द्रीय अस्पतालों तथा 31 डिवीजन ल अस्पतालों के अभिलेखों की नमूना जांच से निम्नलिखित का पता चला:

- नौ केन्द्रीय अस्पतालों[39] में अस्पताल आपदा प्रबंधन योजना (डीएमपी) उपलब्घ नहीं थी।
- 15 डिवीजनल अस्पतालों[40] में डीएमपीज उपलब्घ नहीं थे।
- भारतीय रेल के 10 केन्द्रीय अस्पतालों[41] तथा 40 डिविजनों में से 20 डिवीजन अस्पतालों[42] ने वर्ष में एक बार मॉक ड्रिल नहीं की थी
- 149 डॉक्टरों तथा 1564 अन्य चिकित्सा स्टाफ का अभाव था।
- आपदा प्रबंधन में 526 डॉक्टरों (47 प्रतिशत) तथा 4517 पैरामेडिकल स्टाफ (37 प्रतिशत) को प्रशिक्षित किया गया था।

---

[39] पूरे, पूतरे, पूमरे, उमरे, उपूरे, पूसीरे, दरे, दपरे, एवं मे रे/ कोलकाता

[40] पूतरे में वाल्टेयर, खुर्दा रोड पूमरे मे मुगलसराय, समस्तीपुर, उमरे मे झॉसी, इलाहाबाद, पूसीरे मे न्यू बोंगाईगांव(रंगिया), कटिहार, दपरे मे हुबली, मैसूर, उपूरे मे इज्जतनगर, पूरे में सियालदह , (उपरे) में बीकानेर दरे मे चैन्नई, तिरूअनंतपुरम

[41] परे, पमरे, दपरे, दपूमरे,दमरे, उपरे, उरे, उमरे, दरे एवं मे रे/ कोलकाता

[42] उपूरे मे वाराणसी, दमरे मे सिकन्दराबाद, हैदराबाद, गुन्टुर, गुन्टकल, नांदेद, दपरे मे हुबली, पमरे में जबलपुर, भोपाल, पूमरे में धनबाद, समस्तीपुर, परे मे अहमदाबाद, मुम्बई सेन्ट्ल, वदोदरा, भावनगर, राजकोट, रत्तलाम, दपूमरे मे बिलासपुर, नागपुर

- उत्तर मध्य रेलवे तथा दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के केन्द्रीय अस्पतालों तथा सिकन्दराबाद (दक्षिण मध्य रेलवे), बिलासपुर (दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे), जबलपुर (पश्चिम मध्य रेल), मुम्बई (मध्य रेल), न्यू बांगेगांव जंक्शन, रंगिया (पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे) तथा दिल्ली (उत्तर रेलवे) के क्षेत्रीय अस्पतालों में आकस्मिक बेड उपलब्ध नहीं थे।
- 17 केन्द्रीय अस्पतालों में से केवल छः केन्द्रीय अस्पतालों[43] तथा 31 डिवीजन ल अस्पतालों में से छः डिवीजन ल अस्पतालो[44] में बल्ड बैंक उपलब्घ थे।
- वाराणसी (पूर्वोत्तर रेलवे), सिकन्दराबाद (दक्षिण मध्य रेलवे), खड़गपुर तथा चक्रधरपुर (दक्षिण पूर्व रेलवे), तिरूवन्नतपुरम (दक्षिण रेलवे) तथा मेट्रो रेल/ कोलकाता में ऐम्बुलेंस उपलब्ध नहीं थी।

इस प्रकार, अधिकतर केन्द्रीय तथा डिवीजनल अस्पतालों ने अपनी आपदा प्रबंधन योजनाएं तैयार नहीं की तथा आग, विस्फोट, बाढ़ या भूकंप जैसी स्थिति में कार्रवाई योजना की चर्चा नहीं की। भारतीय रेल आपदा प्रबंधन योजना 2009 में वर्णित अनुसार वार्षिक माक ड्रिल भी नहीं की गई थी।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर (अप्रैल 2016) में कहा कि उक्त लेखापरीक्षा निष्कर्षों के संदर्भ में आवश्यक सुधारात्मक कार्रवाई सुनिश्चित करने के लिए दिनांक 11.03.2016 की बोर्ड के पत्र संख्या 2012/एच/7/1/विविध द्वारा क्षेत्रीय रेलवे को निर्देश जारी किए गए है। इस प्रकार, रेलवे बोर्ड द्वारा जारी निर्देश इस लेखापरीक्षा मत को न्यायसंगत सिद्ध करते है कि अधिकतर केन्द्रीय तथा डिवीजन ल अस्पतालों ने अपनी आपदा प्रबंधन योजनाएं तैयार नहीं की थी।

6.9.3 रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) का आधुनिकीकरण तथा सशक्तिकरण

लोक लेखा समिति ने अन्य बातो के साथ साथ यह सिफारिश की (अप्रैल 2010) कि श्रमबल तथा सुरक्षा का अपेक्षित स्तर प्रदान करने के लिए आरपीएफ पुन: संगठित, आधुनिकीकृत तथा विस्तारित होगा। अपने एटीएन में, मंत्रालय ने कहा कि आरपीएफ को आधुनिकीकृत/मजबूत बनाने के लिए निम्नलिखित उपाय प्रस्तावित किए गए थे:-

- आरपीएफ के लिए आधुनिक सुरक्षा सम्बंधित उपकरण की खरीद के लिए `67.09 करोड़ आवंटित किए गए है तथा खरीद प्रक्रिया जारी है।

---

[43] पूरे, पूसीरे, उरे, दमरे, दपूरे, तथा दरे

[44] दपूरे मे खड़गपुर ,पूरे मे आसनसोल, हावड़ा, दमरे मे गुन्टकल, मरे मे नागपुर, दपरे में मैसूर

- आरपीएफ कार्मिक को एके-47 राइफल जैसे आधुनिक फायर हथियार से समर्थ बनाया जा रहा है।
- यात्री संबंधी जुर्मों का निपटान करने के लिए रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) के कानूनी सशक्तिकरण के लिए प्रस्ताव बोर्ड की जांच के अधीन है।
- वर्ष 2008 में आरपीएफ में 973 गैर-राजपत्रित पदों को स्वीकृत किया गया तथा भर्ती प्रक्रिया पहले ही पूर्ण हो गई थी। आरपीएफ की कर्मचारी संख्या में ओर अधिक वृद्धि करने के लिए वित्त मंत्रालय की स्वीकृति से 5134 पद सृजित किए गए है जिसके लिए भर्ती प्रक्रिया आरम्भ की गई थी।
- अतिसंवेदनशील भागों में रेलवे सुरक्षा को मजबूत बनाने के लिए वर्कस प्रोग्राम 2010-2011 के तहत तीन नई रेलवे सुरक्षा विशेष दल (आरपीएसएफ) बटालियन के लिए अवसंरचना के सृजन को मंजूरी दी गई थी। मुख्यालय की उक्त बटालियन मनवल (उत्तर रेलवे) कूचबिहार (पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे) तथा आसनसोल (महिला बटालियन) (पूर्व रेलवे) पर होगी।
- आरपीएफ/आरपीएसएफ कार्मिक को कमांडो ट्रेनिंग प्रदान करने के लिए एक कमांडो ट्रेनिंग केन्द्र को केनिंग /पूर्व रेलवे पर स्थापित करने की मंजूरी दी गई है।
- ` 5 करोड़ की अनुमानित लागत पर स्वीकृत एक अखिल भारतीय आरपीएफ हेल्प लाइन की स्थापना की जा रही है।
- सुरक्षा नियंत्रण कक्षों की नेटवर्किंग तथा डिविजनों, क्षेत्रों और रेलवे बोर्ड में आरपीएफ के पदों को भी यात्रियों के लिए प्रतिक्रिया सुधारने तथा बेहतर जुर्म नियंत्रण सुनिश्चित करने हेतु स्वीकृत किया गया है।
- 12 कमांडों कम्पनियों को प्रतिष्ठित संस्थानों में आरपीएसएफ कार्मिक को कमांडो प्रशिक्षण देकर विकसित किया जा रहा है।
- राष्ट्रीय डॉग प्रशिक्षण केन्द्र को एक ही समय में 50 कुत्तों को प्रशिक्षण देने की क्षमता के साथ पोदनूर, दक्षिण रेलवे में अनुमोदित किया गया है।

तथापि, अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि यात्री सम्बन्धित जुर्मों का निपटान करने तथा कमांडो प्रशिक्षण केन्द्र की स्थापना करने के लिए आरपीएफ के प्रस्तावित सशक्तिकरण को छोड़कर कार्यान्वयन के विभिन्न स्तरों पर आरपीएफ को आधुनिक तथा मजबूत करने के उपाय है। रेल प्रशासन ने लेखापरीक्षा को सूचित किया (जनवरी 2016) कि यात्री संबंधित जुर्मो के निपटान के लिए

आरपीएफ को शक्तिशाली बनाने के लिए एक व्यापक बिल बनाया गया। हालांकि हाल ही में गृह मंत्रालय ने आरपीएफ अधिनियम में प्रस्तावित संशोधन विपक्ष को सूचित किया।

रेलवे ने यह भी कहा कि पर्याप्त भूमि तथा अन्य कारकों की उपलब्घता के संदर्भ में,इसे जगाधरी (उत्तर रेलवे) में कमांडो प्रशिक्षण केन्द्र तथा चिंक हील/मध्य रेलवे में लाइव बूलेट -टेक्टिकल एक्सरसाइज सुविधा की स्थापना करने के लिए प्रस्तावित किया गया है।

6.10 आपदा से निपटने के लिये क्षमता निर्माण

भारतीय रेल ने अगस्त 2003 में कारपोरेट संरक्षा योजना (2003-13) का गठन किया जो अपने उपभोक्ताओं को जोखिम स्तर में निरंतर कमी, सुझाये गये प्रणाली सुधारों का कार्यान्वयन, बेहतर संरक्षा पालन, परिसंपत्ति विश्वसनीयता को बढाने आदि के प्रति निर्देशित सुरक्षा कार्य योजना उल्लिखित करता है। आपदा प्रबंधन पर राष्ट्रीय नीति निर्धारित करती हैं कि सभी केन्द्रीय मंत्रालय और केन्द्रीय सरकार और राज्यों के विभाग राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण द्वारा जारी दिशानिर्देशों के आधार पर आपदा के विभिन्न प्रकार से निपटने के लिये क्षमता निर्माण करेंगें। आवश्यक बजटीय आबंटन पांच वर्ष और वार्षिक योजना के भाग के रूप में किया जायेगा।

6.10.1 कारपोरेट संरक्षा योजना का क्रियान्वयन

कारपोरेट संरक्षा योजना (सीएसपी) में पूर्ण योजना अवधि (2003 से 2013) के लिये किये जाने वाले सभी कार्यों हेतु व्यापक कार्य योजना उल्लिखित है। अन्य विषयों के साथ-साथ सीएसपी में बहुत पुरानी परिसंपत्तियों ट्रेक, रोलिंग स्टॉक और पुलों के नवीकरण और प्रतिस्थापना के बारे में भी उल्लिखित है। पूर्व लेखापरीक्षा रिपोर्ट[45] में, यह देखा गया कि सीएसपी (चरण I/2003-08) के क्रियान्वयन के लिए विशेष कार्य योजना केवल नौ क्षेत्रीय रेलों[46] द्वारा तैयार की गई थी। अपनी की गई कार्यवाही नोट में, रेल मंत्रालय ने कहा (2008) कि कुल वित्तीय प्रगति 62.2 प्रतिशत थी, जो यथानुपात से अधिक है और संतोषजनक मानी जाती हैं। तथापि, क्षेत्रीय रेलों ने, उन सभी कार्यों जहां प्रगति संतोषजनक नहीं थी के लिये संशोधित लक्ष्यों के साथ 2008-13 की अवधि कवर करने वाली सीएसपी के चरण II के लिये कार्य योजना तैयार करने की सलाह दी।

---

[45] भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षा की 2008 की रिपोर्ट संख्या पीए 8 (संघ सरकार-रेलवे)

[46] दरे, मरे, पूरे,परे, उपूरे, उमरे, पूमरे और पूसीरे

सीएसपी के चरण II के क्रियान्वयन से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि 17 में से आठ क्षेत्रीय रेलों[47]ने सीएसपी के चरण II की कार्य योजना बनाई थी। यद्यपि चार क्षेत्रीय रेलवे (पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे, दक्षिण पश्चिम रेलवे, दक्षिण रेलवे और मेट्रो रेल/कोलकाता) में कार्य योजना नहीं बनाई गई थी और शेष चार क्षेत्रीय रेलवे (पूर्व तट रेलवे, उत्तर मध्य रेलवे, दक्षिण पूर्व रेलवे और दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे) में, कार्य योजना तैयार करने के संबंध में लेखापरीक्षा को जानकारी उपलब्ध नहीं कराई थी।

रेल जोडों की वेल्डिंग के लिये नई तकनीक शुरू करने और पुराने लोकोमोटिव्स को बदलने में भारतीय रेल (आईआर) के निष्पादन को समीक्षा से निम्नलिखित का पता चलाः

क. बहुत पुराने रोलिंग स्टॉक की स्थिति

भारतीय रेल में 31 मार्च 2015 को पुराने कोचों, वेगनों, इलैक्ट्रिक लोको और डीज़ल लोको की स्थिति निम्नलिखित प्रकार है:

तालिका 6.3 - 31 मार्च 2015 को पुराना रोलिंग स्टॉक

रोलिंग स्टॉक	कुल (संख्या)	पुराने (संख्या)
कोच	56155	635
वेगन	226974	3858
इलेक्ट्रिक लोको	5023	32
डीजल लोको	5535	243

(स्त्रोत: क्षेत्रीय मकेनिकल और इलैक्ट्रिकल विभाग के पीसीडीओ/एमसीडीओ)

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि:

- मध्य रेल में, एक दुर्घटना हुई जिसका कारण रोलिंग स्टॉक का पुराना होना था। रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) ने सिफारिश की कि ईएमयू कोच जिनकी 25 वर्ष की कोडल अवधि सहित कार्यश्रम अवधि समाप्त हो चुकी है को सेवा से हटा देना चाहिये और ईएमयू कोचो की दूसरी बार बहाली नहीं की जानी चाहिये। तथापि, इस संबंध में रेल प्रशासन द्वारा कोई भी कार्यवाही नहीं की गई थी।
- मैट्रो रेल, कोलकाता में, 47 कोचों की कोडल अवधि मई 2013 में 03 वर्ष के लिये एक पीओएच हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा बढ़ाई गई थी। फरवरी 2015 में,

[47] मरे, उपूरे, उरे, पूमरे, परे, दमरे, पमरे और पूरे

रेलवे संरक्षा आयुक्त (सीआरएस) ने पुराने कोचों को बदलने की आवश्यकता पर बल दिया।

ख. नई तकनीक-मोबाइल फलैश बट्ट वेल्डिंग

कॉर्पोरेट संरक्षा योजना (सीएसपी) ने जोर दिया (2013) कि एल्युमिनो- थर्मिट[48] फलैश बट्ट वेल्ड्स शुरू होने के साथ-साथ धीरे-धीरे चरणबद्ध तरीके से हटाये जाने थे। यद्यपि, यह देखा गया था कि एल्युमिना-थर्मिट वेल्ड्स व्यापक रूप से प्रयोग किये जा रहे थे। यह भी देखा गया कि फलैश बट्ट वेल्डिंग सात क्षेत्रीय रेलवे[49] में ओपन लाइन में शुरू नहीं की गई थी।

ग. एकीकृत रखरखाव ब्लॉक

परिचालन की सुरक्षा के लिये निवारक रखरखाव की अवधारणा के क्रियान्वयन के लिये, ट्रेकों के रखरखाव हेतु पर्याप्त समय देना आवश्यक है। क्योंकि विशेष रूप से संतृप्त खंडों के रखरखाव ब्लॉक[50] देना महंगा प्रस्ताव है, सीएसपी ने जोर दिया कि दिये गये प्रत्येक रखरखाव ब्लॉक को सभी संबंधित विभागों जैसे, इंजीनियरिंग, सिग्नल और दूरसंचार, इलैक्ट्रिकल आदि द्वारा साथ-साथ प्रयोग करना अपेक्षित है। यद्यपि, यह देखा गया कि एकीकृत रखरखाव ब्लॉक (सभी संबंधित विभागों के साथ-साथ भागीदारी) 11 क्षेत्रीय रेलवे[51] में नहीं अपनाया गया था।

घ. नियंत्रण कार्यालय एप्लीकेशन

नियंत्रण कार्यालय एप्लीकेशन (सीएओ) डिवीजनल नियंत्रण कार्यालय में नियंत्रण चार्टिंग के स्वचालन हेतु व्यापक सॉफटवेयर है। यह रेल संचालन पर सही समय की जानकारी उपलब्ध करता है जो, बदले में, रखरखाव ब्लॉक की योजना बनाने में सहायता करता है। सीओए के पास खण्ड-वार ब्लॉक द्वारा दिये गये विवरण लेने का प्रावधान है, जो किसी भी समय रखा जा सकता है। तथापि, यह देखा गया कि सीएओ तीन क्षेत्रीय रेलों(पूर्व रेलवे, पूर्व तट रेलवे और दक्षिण मध्य रेलवे) में शुरू नहीं किया गया था।

इस प्रकार, बहुत पुराने रोलिंग स्टॉक से संबंधित कोर्पोरेट संरक्षा योजना के दूसरे चरण का क्रियान्वयन, नई तकनीक शुरू करना और स्वचालित लेवल कॉसिंग को

---

[48] *एल्मीनों थर्मिक वेल्डिंग प्रक्रिया जो एल्युमिनियम की सहायता से उनके ऑक्साइड से भारी धातुओं का कम प्रयोग करता है का पहले से पता था और वेल्डिंग जोड और अंतर्निहित वेल्डिंग, विशेष रूप से इस्पात और लौहे के लिये परम्परागत तरीके से प्रयोग किये जाते हैं। जोड़ों की एल्युमिनोथर्मिक वेल्डिंग में, विशेष रूप से रेल और कार्य के भाग।*

[49] *पूरे, उपूरे, परे, दपूरे, पूमरे, दपूमरे और दपरे*

[50] *रखरखाव उद्देश्य हेतु निर्धारित अवधि में यातायात को रोकना*

[51] *पूरे; उपरे; उपूरे, उमरे, पूमरे, दपूमरे, पूतरे, दपरे; पमरे; पूसीरे और दरे*

हटाने के संबंध में प्रगति निर्धारित समय से विलंब से हो रहीं थी जो आपदा का सामना करने के लिये भारतीय रेल की क्षमता निर्माण को प्रभावित करता है।

उत्तर में, रेलवे बोर्ड ने कहा कि सीएसपी 2003-13 का क्रियान्वयन किया गया था और दुर्घटनाओं में कमी हेतु लक्ष्य स्वचालित लेवल क्रॉसिंग और पुराने रोलिंग स्टॉक को बदलने के संबंध में कुछ कमियों सहित प्राप्त किये गये थे।

लक्ष्य प्राप्त करने पर रेलवे बोर्ड का तर्क स्वीकार्य नहीं हैं क्योंकि रेलवे बोर्ड ने उन सभी कार्यों जहां प्रगति संतोषजनक नहीं थी के लिये संशोधित लक्ष्य (सीएसपी चरण II) के साथ कार्य योजना तैयार करने के लिये क्षेत्रीय रेलों को पहले ही सलाह दी थी। इस प्रकार, रेलवे बोर्ड का उत्तर असंगत है और विवरण का अभाव है कि छोड़े गये लक्ष्यों को कैसे प्राप्त किया गया था।

6.10.2 रसायन आपदा का प्रबंधन

रसायन उद्योग की वृद्धि के कारण खतरनाक रसायन (एचएजेडसीएचईएम) से जुड़ी घटनाओं के जोखिम में वृद्धि हुई। उनकी शीघ्र वृद्धि से, रेल द्वारा उनके यातायात हेतु मांग काफी बढ़ गई है। रसायन दुर्घटना से आग, विस्फोट और/या जहरीली गैस निकलती है। खतरनाक माल के यातायात के लिये रेलवे का अपना संरक्षा मैनुअल[52] हैं।

भारतीय रेल की आपदा प्रबंधन योजना 2009 ने स्वीकृत किया कि इन खतरनाक माल की स्पिलऐज, आग लगाना आदि जैसी दुर्घटनाओं से निपटने में रेलवे की विशेषज्ञता सीमित है। इसलिये यह अनिवार्य होना महसूस किया गया था कि संबंधित क्षेत्रीय रेलवे को अपनी प्रणाली में उन एजेंसियों और संस्थाओं जिनकी अपनी प्रणाली में उन एजेंसियों और संस्थाओं जिनको खतरनाक सामग्री से निपटने में विशेषज्ञता हो के साथ समन्वय बढाना चाहिये। क्षेत्रीय रेलवे के साथ-साथ डिवीजन की आपदा प्रंबधन योजना में ऐसी एजेंसियों की जानकारी शामिल होनी चाहिये ताकि इन एजेसियों को किसी प्रतिकूल घटना के दौरान बिना किसी विलम्ब से बुलाया जा सके। भारतीय रेल की डीएम योजना 2009 समर्पित संचार प्रणाली को उल्लिखित करती है जो जहरीले रसायन एजेंटों के आवागमन की निगरानी हेतु रेल यातायात के लिये स्थापित किये जाने थे। ऐसे यातायात वाहनों के साथ उनके रूट की निरंतर निगरानी के लिये भौगोलिक सूचना प्रणाली (जीआईएस) जैसे तंत्र को विकसित किया जाना था। इसके अतिरिक्त योजना में

[52] *भारतीय रेलवे कांफ्रेंस एसोसिएशन द्वारा तैयार रेड टैरिफ संख्या 20*

अपेक्षित है कि भीड़-भाड़ वाले रेलवे स्टेशन और यार्डों पर रसायन आपदा से बचने के लिये रेलवे द्वारा कार्य योजना बनाई जानी चाहिये।

भारतीय रेल के 68 डिवीजन की आपदा प्रबधंन योजना (डीएमपी) और रसायन आपदा से निपटने के लिये विशेषता होने वाली एजेंसियों के साथ समन्वय से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:-

- डीएमपी की केवल 24 डिवीजनों[53] के पास खतरनाक रायासयनिक और ज्वलनशील सामग्री के परिवहन और प्रयोग के दौरान उत्पन्न होने वाली किसी भी आपदा से निपटने के लिए निवारक उपाय है।
- जोनल रेलवे में जीआईएस प्रणाली लागू नहीं थी।
- खतरनाक सामग्री से निपटने में विशेषज्ञता प्राप्त एजेन्सियों और संगठनों का संपर्क विवरण 22 डिवीजनों[54] के डिवीजनल अपना प्रबंधन योजना में उपलब्ध थे।
- 19 डिवीजनों[55] के वाणिज्यिकी विभाग ने रेल सेवाओं और स्टेशनों के विकास पर रेल सुरक्षा बल अधिकारी को अद्यतन रखा था जिससे पर्याप्त सुरक्षा प्रणाली को सुदृढ़ किया जा सकता है।
- भीड़ वाले रेलवे स्टेशनों पर रासायनिक आपदा (आतंकवाद) को रोकने की कार्य-योजना केवल लखनऊ (उत्तर प्रदेश) और जबलपुर (पश्चिम मध्य रेलवे) के पास ही उपलब्ध थी।

इस प्रकार, भारतीय रेल रासायनिक आपद से निपटने हेतु पर्याप्त कदम नहीं उठा सका था। रेलवे बोर्ड ने उत्तर दिया था (अप्रैल 2016) कि भारतीय रेल ने रासायनिक आपदा से निपटने के लिए पर्याप्त उपाय किये थे। जोनल रेलवे ने रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2008/सुरक्षा (डीएस)/रा./6/3 दिनांक 21 जनवरी 2009 के द्वारा उनकी डीएस योजना से संबंधित योजनाओं में उपयुक्त प्रावधानों को सम्मिलित करने की सलाह दी थी। जोनल रेलवे ने अपने डीएम योजना से संबंधित खतरनाक सामग्री के प्रयोग करने में इन प्रावधानों को सम्मिलित करने

---

[53] *पूतरे में वाल्टेयर, उमरे मे इलाहाबाद, आगरा कैंट, झाँसी, उरे मे दिल्ली, उपरे मे बिकानेर, जयपुर, जोधपुर, दमरे में सिकन्दराबाद, हैदराबाद, गुन्टुर, नांदेद, विजयवाड़ा, गुन्टकल, दपूरे मे आद्रा, चक्रधरपुर, खड़गपुर, राँची, दपरे मे मैसूर, बंगलौर, हुबली, पमरे मे जबलपुर, परे मे अहमदाबाद, मुम्बई सेन्ट्ल*

[54] *मरे मे मुम्बई, भुसावल, नागपुर, सोलापुर, पूतरे में वाल्टेयर, उमरे में इलाहाबाद, आगरा कैंट, झाँसी, उपरे मे अजमेर, बिकानेर, जयपुर, जोधपुर, दरे में चैन्नई, त्रिचुरापल्ली, मदुरई, सलेम, पाल्कड़, तिरूअनंतपुरम, दपरे मे मैसूर, हुबली, पमरे में जबलपुर*

[55] *उमरे में इलाहाबाद, आगरा कैंट, झाँसी, उरे में लखनउ, दिल्ली, उपरे में अजमेर, बिकानेर, जयपुर, जोधपुर, दपरे मे मैसूर, हुबली, पमरे मे जबलपुर, कोटा, परे में अहमदाबाद, मुम्बई सेन्ट्ल, वदोदरा, भावनगर, राजकोट, रत्तलाम*

की पुष्टि की थी। खतरनाक रासायनिक के प्रयोग करने में विशेषज्ञता प्राप्त एजेन्सियें और संगठनों के सम्पर्क विवरण भी डीएम योजना में सम्मिलित किये गये थे।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि राष्ट्रीय आपदा प्रबन्धन प्राधिकरण ने खतरनाक सामानों के परिवहन में सुरक्षा प्रणाली को सुदृढ़ करने के सुझाव दिये थे। इस पृष्ठभूमि में, रेलवे बोर्ड को इसको गम्भीरता से लेना चाहिए, लेखापरीक्षा में पाया गया है कि केवल 23 डिवीजनों के डीएमपी ने ज्वनशील सामग्री और खतरनाक रासायनिक के आवागमन और प्रबंधन के दौरान उत्पन्न होने वाली किसी आपदा के होने पर निवारक उपायों को सम्मिलित किये थे। यह भी चिंता का विषय है कि यह भी चिंता का विषय है कि भीड़ वाले स्टेशनों पर रासायनिक (आतंकवाद) आपदा को रोकने के लिए कार्य-योजना केवल लखनऊ (उरे) और जबलपुर (पमरे) पर ही उपलब्ध थी।

इसके अतिरिक्त पूर्वतर रेलवे के जोनल डीएम योजना स्वीकार करते हैं कि किसी दुर्घटना के समय जैसे खतरनाक रासायनिको का छलकना, विस्फोट, आग लगना, विषैले पदार्थ का बहाव इत्यादि एजेन्सियों और संगठनों से रेलवे विशेषज्ञ को सीमित आवश्यक सहायता प्राप्त थी जैसे राष्ट्रीय आपदा प्रतिक्रिया बल (एनडीआरएफ) ओडिशा डिस्साटर रैपीड एक्शन फोर्स (ओडीआरएएफ), इन्डियन ऑयल कॉरपोरेशन, भारत पेट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड जो खतरनाक सामग्री से निपटने में विशेषज्ञ है जिनको रायासनिक आपदा के दौरान राहत और बचाव अभियान के लिए कहा जाता है। यद्यपि यह उल्लेख किया गया था कि अनुबंध में एजेन्सियों और उनके सम्पर्क नम्बर दिये गये है, इन्डियन ऑयल कॉरपोरेशन और भारत पेट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड के सम्पर्क विवरण आपदा प्रबंधन योजना में नहीं दिये गये थे।

6.10.3 आपदा प्रबंधन के लिए निधियों की उपलब्धता और उपयोग

आपदा प्रबंधन अधिनियम, 2005 की धारा 36(इ) के अनुसार, भारत सरकार के प्रत्येक मंत्रालयो/विभागों को आपदा की रोकथाम, शमन, क्षमता-निर्माण और तैयारियों जैसे उपायों के लिए निधियों का आबंटन करना चाहिए। तथापि, यह पाया गया कि विशिष्ट निधियों को निर्धारित नहीं किया गया था और आपदा प्रबंधन से सम्बंधित व्यय के लिए कोई खाता शीर्ष सृजित नहीं किया गया था।

6.10.4 रेल संरक्षा निधि के अधीन निधियों का आबंटन और उपयोग

समपार (एलसी) और सड़क उपरिपुल/सड़क अधोगामी पुल (आरओबी/आरयूबी) से संबंधित कार्य मुख्य रूप से रेलवे संरक्षा निधि (आरएसएफ) और पूंजी से वित्तपोषित किये जा रहें हैं। 2003-2013 कॉरपोरेट संरक्षा योजना (सीएसपी) में आरओबी/आयूबी को 1252 समपारों को 1 लाख ट्रेन व्हेकल यूनिट (टीवीयू) से अधिक के साथ प्रतिस्थापित करने का लक्ष्य रखा गया था, मार्च 2008 तक यह उपलब्धि केवल 158 आरओबी/आयूबी थी। 2010-11 के बजट भाषण में, रेल मंत्री ने आश्वासन दिया था कि आगामी पांच वर्षो में सभी मानवरहित समपारों को मानव सहित करने लिए एक विशेष अभियान आरम्भ किया गया था। 2011-12 के बजट भाषण में रेल मंत्री (एमओआर) ने 6000 टीवीयू से 3000 टीवीयू के मानव सहित समपारों के लिए पात्रता मानदण्ड का कम किया था और आश्वस्त किया था कि शेष पात्र 2500 मानवरहित सपारों का हटाने का प्रयास आगामी वर्षों में किया जायेगा। भारतीय रेल के विजन 2020 दस्तावेजों के अनुसार (दिसम्बर 2009), सभी जोनल रेलवे ने मार्च 2015 से सभी उपयुक्त मानवरहित समपार हटा दिया था।

रेल संरक्षा निधि (आरएसएफ) के अधीन निधियों के आवंटन और उपयोगिता से संबंधित समीक्षा और मानवरहित समपारी के हटाने से संबंधित अभिलेखो की संवीझा से निम्नलिखित का पता चला:-

- आरएसएफ के अधीन निधियां के आबंटन और उपयोगिता ने दर्शाया है कि `5167 करोड़ के आवंटन के प्रति 2010-15 के दौरान ` 4413 करोड़ (85 प्रतिशत) का व्यय वहन किया गया था।
- 2010-11 के दौरान पश्चिम मध्य रेलवे, 2011-12 के दौरान पूर्वोत्तर रेलवे और पश्चिम रेलवे, 2012-13 के दौरान मध्य रेलवे, उत्तर पश्चिम रेलवे, दक्षिण मध्य रेलवे, पश्चिम मध्य रेलवे एवं पश्चिम रेलवे, 2013-14 के दौरान पश्चिम मध्य रेलवे, और 2014-15 के दौरान दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, दक्षिण पूर्व रेलवे एवं पश्चिम रेलवे में सड़क उपरिपुल/ सड़क अधोगामी पुल के निर्माण में लक्ष्य को प्राप्त करने में कमी पाई गई थी।
- 2010-15 के दौरन 1 अप्रैल 2010 से 14464 मानव रहित समपारों(यूएमएलसी) में से, 4938 समपारों (एलसी) को मानवसहित करने का लक्ष्य था। मार्च 2015 तक 2329 समपार (47 प्रतिशत) मानवयुक्त किये गये थे।

6.10.5 आपदा प्रबंधन पर प्रशिक्षण

राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन नीति 2009 सरकारी विभागों के अधिकारियों के लिए आपदा प्रबंधन के विभिन्न पहलू पर प्रशिक्षण की आवश्यकता पर बल देती है। रेलवे बोर्ड ने आपदा प्रबंधन पर प्रशिक्षण सुधार का निर्णय लिया और सभी रेल प्रशिक्षण संस्थानों को और क्षेत्रीय रेलों को निर्देश जारी किए है। (जनवरी 2009) रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार, प्रशिक्षण विभिन्न आवृतियों पर बोर्ड के कर्मचारियों के शीर्ष प्रबन्धन के अधिकारियों की विभिन्न श्रेणियों को प्रदान किया गया था। लोक लेखा समिति ने 16वीं रिपोर्ट में (15वीं लोक लेखा) में पाया गया कि लगाभग 83-86 प्रतिशत रेलगाड़ी दुर्घाटनाएं मानव की गलती मुख्य रूप से रेल कर्मचारियेा की विफलता के कारण घटित होती है रेलवे बोर्ड ने अपनी की गई कारवाई टिप्पणी में बताया कि कर्मचारियों के प्रशिक्षण मापदंड व्यावहारिक पहलूओं को सम्मिलित करके सुधारे गए थे।

आपदा प्रबंधन प्रशिक्षण के संबंध में अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:

- प्रशिक्षण मापदंड में चार जोनल रेलवे[56] में रनिंग स्टाफ के लिए व्यावहारिक पहलूओं को नवीकृत किया गया था।
- फ्रॉन्टलाइन कर्मचारियों को प्रशिक्षण प्रदान करने में कमी पायी गयी थी जिसका विवरण नीचे दिया गया है:-

तालिका 6.4- फ्रान्टलाइन कर्मचारियों के लिए प्रशिक्षण

वर्ष	फ्रान्टलाइन कर्मचारियों की कुल क्षमता कर्मचारी (संख्या में)	प्रशिक्षण प्राप्त कर्मचारियों की संख्या	कमी का प्रशिक्षण
2010-11	110463	31151	71
2011-12	114397	30483	73
2012-13	120473	29985	75
2013-14	123597	32655	73
2014-15	128956	32127	75

(स्रोत: क्षेत्रीय रेलवे प्रशिक्षण संस्थान कार्मिक एवं सुरक्षा विभाग के अभिलेख)

6.10.6 मॉक ड्रिल

रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2008/संरक्षा(ए एवं आर)14/4 नई दिल्ली, दिनांक 18 फरवरी 2009 को जारी निर्देशों के अनुसार संबंधित कर्मचारियेां के साथ साथ एआर/एमवी/एआरटी की तैयारी जांच करने के लिए मॉक ड्रिल कराना अति महत्वपूर्ण है। मॉक ड्रिल मुख्यालय में सीओएम और डिवीजन में वरिष्ठ डीओएम

[56] उमरे, उपूरे, उपरे, और पमरे

के समन्वय में नियमित रूप से आयोजित किया जाना चाहिए 2010-15 के दौरान भारतीय रेल के 68 डिवीजनों में किये गए मॉक ड्रिल से संबधित अभिलेखो की जांच से पता चला कि:

- दक्षिण रेलवे, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे और मेट्रो रेल कोलकाता पर पूर्ण पैमाने पर मॉक ड्रिल में कोई कमी नहीं थी।
- सात क्षेत्रीय रेलों के 15 डिवीजनों[57] में और दक्षिण मध्य रेल पूर्ण पैमाने पर मॉक ड्रिल के किसी भी डिवीजनो में आयोजित नहीं की गयी थी
- 16 क्षेत्रीय रेलों[58] के 49 डिवीजनों में 245 मॉक ड्रिल के संबंध में, 175 पूर्ण पैमाना मॉक ड्रिल आयोजित किए गए थे।

इस प्रकार, नोडल संगठन अर्थात संरक्षा विभाग डिवीजनल और क्षेत्रीय स्तर पर दोनों आपदा तैयारियों के सदर्भ में कर्मचारियों के प्रशिक्षण की आवश्यकता को मॉनीटर करने में विफल रहा। फ्रान्टलाइन कर्मचारियों को प्रशिक्षण कार्यक्रम की प्रगति की स्थिति के संबंध में दर्शाया गया कि भारतीय रेल आपदाओं के दौरान आपात स्थिति से निपटने के लिए कर्मचारियें में कुशलता विकसित करने में गंभीर नहीं थी।

6.10.7 उच्च स्तरीय समिति (एचएलसी) के कार्यान्वयन की स्थिति और आपदा प्रबंधन समीक्षा समिति (डीएमआरसी) की सिफारिशें

सितम्बर 2002 में एक उच्च स्तरीय समिति का गठन भारतीय रेल में आपदा प्रबन्धन की समीक्षा हेतु किया गया था। समिति की 111 सिफारिशों (अप्रैल 2003) में से मार्च 2014 तक 102 सिफारिशों का कार्यान्वयन किया गया था और निम्नलिखित मामलों से संबंधित बाकी नौ मामले क्षेत्रीय रेलों में कार्यान्वयन के विभिन्न स्तरों के अन्तर्गत थे।

- दो कोच सेल्फ प्रोपेल्ड एक्सीडेंट रीलीफ ट्रेन (स्पार्ट) को तीन कोच स्पार्ट में परिवर्तित करना
- रेल कम रोड वेहिकल (आसीआरवी) प्रारंभ करने की व्यवहार्यता
- कोचों में आपात स्वचालित लाइटें

---

[57] उपूरे मे वाराणसी, दमरे मे सिकन्दराबाद, विजयवाड़ा, हैदराबाद, गुन्टकल, गुन्टुर, नांदेद, दपूरे मे आद्रा, दपरे में हुबली, पमरे जबलपुर, भोपाल, पूमरे मे धनबाद, समस्तीपुर, दपूमरे में बिलासपुर, नागपुर

[58] पूरे, दपूरे,उपूरे, पूसीरे, पमरे, दपूमरे,दरे,परे,उरे, मे रे, कोलकाता, परे, मरे,उमरे,उपरे, पूतरे, और पूमरे

- वातानुकूलित शवगृह
- विशिष्ट टनल बचाव उपकरण
- रेलवे बोर्ड और क्षेत्रीय रेलवे मुख्यालय के साथ दुर्घटना स्थल से विडियो कान्फ्रेंसिंग सुविधा के लिए उच्च स्पीड सेटेलाइट मोडेम के साथ दुर्घटना राहत रेलगाड़ी में कम्प्यूटर का प्रावधान।
- बचाव अभियान पर विशेष केन्द्र के साथ आपदा प्रबंधन संस्थान

उच्च स्तर समिति (एचएलसी) के गठन के बाद, श्री जी नारायन की अध्यक्षता में फरवरी 2007 में एक और दुर्घटना प्रबन्धन समीक्षा समिति का गठन लेखापरीक्षा की शर्तों के संदर्भ में सभी प्रकार की दुर्घटनाओं/खतरों के निवारण, बचाव, न्यूनीकरण, राहत और पुनर्वास की मौजूदा तैयारी, दुर्घटना कटौती की धारणा का विकास योजना में एकीकरण, और बहुल हित धारक भागीदार और नागरिक भागीदारी क्षेत्रों की सिफारिश हेतु किया गया था। ताकि आपदा की कमी, प्रतिक्रिया और पुनर्वास इत्यादि के लिए समन्वित तंत्र की स्थापना की जा सके। यह प्रतिवेदन दिसम्बर 2008 में प्रस्तुत किया गया था। समिति ने 108 सिफारिशें की थी और उसमें से 41 सिफारिशें रेल मंत्रालय द्वारा स्वीकार की गई थीं।

लेखापरीक्षा ने पाया कि रेलवे द्वारा स्वीकृत 41 सिफारिशों में से पांच सिफारिशें (जो मुख्य रूप से (i) भूकंपीय जोन में आने वाले रेलवे के लिए आपदा प्रबंधन योजना जिसमें सभी मौसम में पानी के नीचे कटाव और सुरंगों और पुलों में रास्ते के प्रावधान के साथ एआरटी को लैस करने से संबंधित है) क्षेत्रीय रेलों में कार्यान्वयन के विभिन्न स्तरों के अन्तर्गत थी।

डीएमआरसी की सिफारिश के कार्यान्वयन के मामले पर आरबी ने स्वीकार किया (अप्रैल 2016) कि आईआर इसे कार्यान्वित करने की प्रक्रिया में है। रेलवे बोर्ड ने आगे कहा रेल कम रोड वेहिकल परीक्षणों के दौर से गुजर रहे हैं और टेलिस्कोपिक बूम क्रेन की अधिप्राप्त विचाराधीन है। पहचाने गये कोचों के लिए 75 प्रतिशत आकस्मिक स्वचालित लाइटें भी प्रदान की गई थी।

रेलवे बोर्ड का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि अप्रैल 2003 और दिसम्बर 2008 में एचएलसी और डीएमआरसी द्वारा की गई सिफारिशें 12/7 वर्ष गुजरने के बाद भी कार्यान्वित करना बाकी है।

6.10.8 आपदा प्रबन्धन जागरूकता

रेल मंत्रालय ने अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में कहा (फरवरी 2010) कि मानवरहित लेवल क्रासिंग पर दुर्घटनाएं सड़क प्रयोक्ताओं में जागरूकता की कमी

के कारण हुई। इसलिए, भारतीय रेल (आईआर) ने इलैक्ट्रानिक और प्रिंट मीडीया के माध्यम से व्यापक सामाजिक जागरूकता कार्यक्रमों और प्रचार अभियानों की शुरूआत की ताकि सड़क प्रयोक्ताओं को मानवरहित लेवल क्रासिंग पार करते समय सावधानियां बरतने के बारे में शिक्षित किया जा सके।

भारतीय रेल की सामान्य जनता के बीच जागरूकता फैलाने में पहलों से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि क्षेत्रीय रेलवे ने विज्ञापन, एमएमएस, पोस्टरों इत्यादि के माध्यम से कोशिश की थी ताकि दुर्घटना के बारे में सामान्य जनता में जागरूकता फैलाई जा सके। तथापि, यह पाया गया कि 2010-15 के दौरान हुई 126 गंभीर दुर्घटनाओं में से 76 दुर्घटनाएं लेवल क्रासिंग में हुई जिससे लेवल क्रासिंग करते समय सामान्य जनता के बच जागरूकता की कमी का पता चलता है।

6.10.9 क्षमता संवधर्न में आरडीएसओ की भूमिका

रिसर्च डिजाइन एण्ड स्टेडंर्ड आरगेनाइजेंशन (आरडीएसओ) की प्राथमिक गुणवत्ता सांविधिक और विनियामक आवश्यकताओं के अनुरूप नीति सुरक्षित, आधुनिक और लागत प्रभावी तकनीक का विकास करना है। निगम संरक्षा योजना (2003-13) में रेलगाडी परियालन में सुरक्षा के सुधार में कुछ नई तकनीकों का विकास और कार्यान्वयन परिकल्पित है जो आरडीएसओ को समयबाधित तरीके से उनके विकास के लिए सौंपे गए थे। भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्ष के 2010-11 के प्रतिवेदन संख्या 8 (संघ सकरार-रेलवे) में सीएसपी (2003-08) के चरण-I को कवर करते हुए नई तकनीको को प्रारंभ करने में आरडीएसओ के निष्पादन को उजागर किया गया था। वर्तमान समीक्षा में लेखापरीक्षा ने सीएसपी के चरण-I में चल रही सभी परियोजनाओं की प्रगति के साथ-साथ सीएसपी (2008-13) के चरण-II के दौरान की जाने वाली नई परियोजनाओं की स्थिति की। जांच की विभिन्न आरडीएसओ परियोजनाओं की स्थिति की चर्चा नीचे की गई है:

क. ट्रेक साइट बोगी मानीटरिंग प्रणाली का विकास

वैगनों की बोगी में दोषों के कारण मालगाड़ी का पटरी से उतरना मालगाड़ियों के सुगम और सुरक्षित परिचालन में एक मुख्य बाधा है। ट्रेक साइट बोगी मानीटरिंग प्रणाली उन वैगनों से संबंधित पूर्व चेतावनी देती हैं जिन बोगियों में दोष उत्पन्न हो जाते हैं। यह पाया गया था कि दिसम्बर 2005 में रेलवे बोर्ड को आरडीएसओ द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव 2006 में `4.61 करोड़ की लागत से संस्वीकृत किया गया

था। ट्रेक साइट बोगी मानीटरिंग प्रणाली की आपूर्ति संस्थापन और कमिश्निंग के लिए जून 2008 में एक आस्ट्रेलियाई फर्म को यूएस $ 9,14,852 की लागत से एक क्रय आदेश दिया गया था। प्रणाली की आपूर्ति मार्च 2009 में की गई थी और उसे ` 5.34 करोड़ की लागत से लखनऊ-सुल्तानपुर में बक्कास रेलवे स्टेशन पर जनवरी 2010 में संस्थापित किया गया था। तथापि, प्रणाली को मार्च 2015 तक कार्यान्वित नहीं किया गया था।

***ख.* ट्रेक सुविधा जांच**

रेलवे बोर्ड ने पूर्व मध्य रेलवे के मुगलसराय स्टेशन पर एक ट्रेक सुविधा जांच के प्रावधान का अनुमोदन (जुलाई 1987) ` 5.98 करोड़ की लागत से दिया था जिसे महानिदेशक, आरडीएसओ द्वारा 1993 में ` 3.16 करोड़ के निष्फल व्यय के बाद निधियों की रूकावट के कारण बंद कर दिया था। यह कार्य ` 87.30 करोड़ की अनुमानित लागत से दोबारा संस्वीकृत किया गया था (अप्रैल 2002) जिसे स्थल को अन्तिम रूप न देने के कारण मूर्त रूप नहीं दिया जा सका।
नवम्बर 2006 में शासकीय परिषद बैठक में योजना की पुन: संवीक्षा की गई थी और अनुमान को संशोधित कर ` 133.19 करोड़ कर दिया गया था। रेलवे बोर्ड द्वारा परामर्श कार्य के लिए फरवरी 2007 में ` 6.82 करोड़ के लिए एक सार अनुमान अनुमोदित किया गया था। रेलवे बोर्ड ने ट्रासंपोर्टेशन टेकनालजी केन्द्र इंक/रेल इंडिया टेकनिकल एंड इकनामिक सर्वे के साथ परामर्श करने का अनुमोदन दिया किन्तु इसे अन्तिम रूप नहीं दिया जा सका। विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के लिए एक परामर्शदाता को लगाने के विनिर्देशों के साथ कार्य मार्च 2012 में छोड दिया गया। अक्तूबर 2014 में, आरडीएसओ ने रेलवे बोर्ड को सलाह दी कि कोई परामर्शी कार्य अपेक्षित नहीं है क्योंकि आरडीएसओ ने इस मामले में काफी अनुभव प्राप्त कर लिया है। रेलवे बोर्ड ने फरवरी 2015 में आरडीएसओ को जांच ट्रेक के लिए एक प्रस्ताव तैयार करने के निर्देश दिए जो अनुसंधान कार्य करने में उपयोगी होगा। तदनुसार आरडीएसओ द्वारा मध्य रेलवे के नए निर्मित लोनार्ड-फलतून खण्ड पर जांच ट्रेक के लिए संरचनात्मक सुविधाओं का एक कार्य 2015-16 में ` 101.50 करोड़ की लागत से प्रारंभिक कार्य कार्यक्रम (पीडब्ल्यूपी) में प्रस्तावित किया गया था। रेलवे बोर्ड का अनुमोदन प्रतीक्षित था (मार्च 2015)। अतः 13 वर्षों के बीत जाने के बाद भी, आरडीएसओ स्थल को अन्तिम रूप देने में विलम्ब के कारण परियोजना को कार्यान्वित नहीं कर सका।

ग. तीन कोच उच्च गति सेल्फ-प्रोपेल्ड दुर्घटना राहत रेलगाड़ी

फरवरी 2003 में रेलवे बोर्ड ने आरडीएसओ को मौजूदा सेल्फ प्रोपेल्ड एआरएमवी और एआरटी को सेल्फ प्रोपेल्ड दुर्घटना राहत रेलगाडी (स्पार्ट) के तीन कोच डिजाइन में बदलने के निर्देश दिए। तदनुसार, आरडीएसओ ने (मार्च 2005) स्पार्ट के लिए एक विशिष्टता जारी की। आरडीएसओ ने रेलवे बोर्ड को सलाह दी (जनवरी 2008) कि पर्याप्त एक्सेलेरेशन के साथ स्पार्ट की अधिकतम गति संभावना 2 कोच स्पार्ट के लिए 105 किमी/घंटा और 3 कोच स्पार्ट के लिए 130 किमी/घंटा है। इस प्रकार आरडीएसओ ने 3-कोच गति स्पार्ट की विशिष्टता का दो पावर कारों के साथ संशोधन (मार्च 2009) और उन्नयन किया।

2010 से 2014 के दौरान डाइमेंशन के कार्यक्रम (एसओडी), सीआर की संस्वीकृति और ट्रायल से संबंधित विभिन्न मामलों को अन्तिम रूप दिया गया। आरडीएसओ ने 105 कि.मी/घंटा और 115 कि.मी/घंटा की अधिकतम गति तक स्पार्ट के परिचालन के लिए अन्तिम स्पीड प्रमाणपत्र जारी और परिपत्रित किया (दिसम्बर 2014)।

आरडीएसओ द्वारा बीना-भोपाल खण्ड में उच्च गति स्पार्ट का विस्तृत ट्रायल किया गया था और 130 किमी/घंटा की संतोषजनक सम्भाव्य गति स्थापित की गई थी। 130 किमी/घंटा की अधिकतम गति प्राप्त करने के लिए कोई और प्रयास आरडीएसओ के अभिलेखों में उपलब्ध नहीं था।

उपरोक्त क्षेत्रों में नई तकनीकों को अपनाने के अलावा, आरडीएसओ के अतिसंवेदनशील भवनों, स्थानों, पुलों, संवेदनशील स्थलों इत्यादि सहित रेलवे संरचना की पहचान का कार्य भी दिया गया था और रेलवे को उचित दिशानिर्देश जारी करने और सभी क्षेत्रीय रेलवे की कार्य योजना आरडीएसओ द्वारा रेलवे बोर्ड को 25 जनवरी 2008 तक प्रस्तुत की जानी थी। तथापि, यह पाया गया कि आरडीएसओ ने न तो अतिसंवेदनशील भवन, स्थान, पुलों, संवेदनशील स्थानों इत्यादि सहित रेलवे संरचना की पहचान की, न ही मार्च 2015 तक कोई दिशानिर्देश जारी किए।

अतः भारतीय रेल आपदा प्रबंधन योजना, 2009 के प्रावधानों के उल्लघंन में, आरडीएसओ ने क्षेत्रीय रेलों के अतिसंवेदनशील भवनों, स्थानों, पुलों, संवेदनशील स्थान सहित रेलवे संरचना, जल संसाधन तटबंधों इत्यादि की पहचान नहीं की।

6.11 निष्कर्ष

भारतीय रेल की आपदा प्रबन्धन योजना राष्ट्रीय आपदा प्रबन्धन नीति और आपदा प्रबन्धन अधिनियम 2005 में निहित प्रावधानों के अनुरूप गठित की गई थी। लोक लेखा समिति ने अपनी सोलहवीं रिपोर्ट में सिफारिश की थी कि आपदा प्रबन्धन योजना (डीएमपी) एकिकृत, व्यापक और एक समान होना चाहिए ताकि रेल दुर्घटनाओं या अन्य आपदाओं के मामलें में चुनौतियों से प्रभावी रूप से निपटा जा सके। क्षेत्रीय रेलवे और उनकी डिविजनों के डीएमपी व्यापक नहीं थे और उनमें एकरूपता की कमी थी। डीएमपी विभिन्न सिविल प्राधिकारों के साथ समन्वय स्थापित करने का तंत्र प्रदान नहीं करता। कई क्षेत्रीय रेलों और डिविजनों की आपदा प्रबन्धन योजनाएं दक्ष भीड प्रबंधन की कार्रवाई पर मौन थी।

प्रणालीगत विफलताएं और सामान्य कमियों की पहचान के लिए संरक्षा लेखापरीक्षा निर्धारित आवधिकता के अनुसार नहीं की गई थी, इसके अलावा उचित अनुवर्ती कार्रवाई की कमी थी। कई स्थानों पर बचाव और राहत उपकरणों की अपेक्षित संख्या की उपलब्धता सुनिश्चित नहीं की गई थी। एकीकृत सुरक्षा प्रणाली जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ क्लोजड सर्किट टेलिविजन, सर्वेलेंस प्रणाली, एक्सेस नियंत्रण, व्यक्तिगत और बैगेज जाचं इत्यादि शामिल हैं को भारतीय रेल द्वारा पहचाने गए 202 अतिसंवेदनशील स्टेशनों में लागू नहीं किया गया था।

दुर्घटना प्रभावित जनसमूह को प्रभावी रूप से चिकित्सा सहायता प्रदान करने के लिए अपेक्षित संरचनात्मक ढांचें की कमी के अलावा भारतीय रेल के कई अस्पतालों में व्यापक अस्पताल दुर्घटना प्रबंधन योजना उपलब्ध नहीं थी।

कारपोरेट संरक्षा योजना में परिकल्पित विभिन्न संरक्षा उपायों के कार्यान्वयन और रिसर्च डिजाइन एण्ड स्टेंडर्ड आरगेनाइजेंशन (आरडीएसओ) को सौंपी गई संरक्षा संबंधित परियोजनाएं भी निर्धारित समय से पीछे चल रही थी। मानवरहित लेवल क्रासिंग की मैनिंग और अत्यधिक पुराने चल स्टाक के प्रतिस्थापन, जिनका यात्रियों की संरक्षा पर सीधा असर होता है को भी देय प्राथमिकता नहीं दी गई थी।

6.12 सिफारिशें

रेलवे बोर्ड द्वारा कार्यान्वयन सुनिश्चित करने के लिए निम्नलिखित सिफारिशें की जाती हैः-

- *क्षेत्रीय और डिवीजनल दुर्घटना प्रबंधन योजनाओं का अद्यतन सुनिश्चित करना। विभिन्न प्रकार के अतिसंवेदनशील प्रोफाइल और ऐसी दुर्घटनाओं को*

टालने और घटाने के लिए कार्य योजना को क्षेत्रीय रेलों की दुर्घटना प्रबन्धन योजना में शामिल किए जाने की आवश्यकता है।

- *मानीटरिंग तंत्र को मजबूत किया जाना चाहिए ताकि निर्धारित आवधिकता के अनुसार संरक्षा लेखापरीक्षा करने के लिए इसके साधनों का अनुपालन सुनिश्चित किया जाए और संरक्षा लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों पर की गई कार्य योजना भी सुनिश्चित की जा सके।*
- *सभी पहचाने गए अतिसंवेदनशील स्टेशनों पर एकीकृत सुरक्षा प्रणाली का संस्थापन प्राथमिकता के साथ सुनिश्चित किया जाए और एकीकृत सुरक्षा निगरानी प्रणाली की प्रभावी कार्यपद्धति सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।*
- *दुर्घटना राहत रेलगाड़ियों (एआरटी), सेल्फ प्रोपेल्ड दुर्घटना राहत रेलगाड़ी (स्पार्ट), दुर्घटना राहत चिकित्सा वैन (एआरएमवी) की पर्याप्त संख्या उपलब्ध करवाना सुनिश्चित करने के अलावा उनकी नीतिगत स्थानों पर स्थापना और उपकरणों की उपलब्धता के साथ उनकी तैयारी और अनिवार्य दवाइयां जिनकी उपयोग होने की तिथि काफी हो और यात्रियों को जरूरत के समय राहत उपलब्ध हो।*
- *एक अस्पताल दुर्घटना प्रबन्धन योजना प्रतिपादित और अपेक्षित संरचना विकसित की जाए ताकि दुर्घटना प्रभावित जनसंख्या को आवश्यक चिकित्सा सुविधाएं प्रदान करने की तैयारी सुनिश्चित की जा सके।*

(बलविन्द्र सिंह)

नई दिल्ली: **उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक**

दिनांक: 1 t u 2016

प्रतिहस्ताक्षरित

(शशि कान्त शर्मा)

नई दिल्ली: **भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक**

दिनांक: 2 t u 2016

अनुबंध- I (पैरा 2.1.7.6)

क्र. सं.	सुविधा	श्रेणी	स्टेशनों के नाम और संख्या जहां कमी पायी गयी	
1	*2*	*3*	*4*	
1	भुगतान और प्रयोग शौचालय	क	9	मिराज (मरे), विजयनगरम (पूतरे), सुल्तानपुर, पानीपत उधमपुर (उरे), उरई (उमरे), जोरहट टाउन एंड रंगिया (उसीरे) और झारसुगुडा (दपूरे)
		ख	8	नौगछिया (पूमरे), अतर्रा (उमरे), दौसा (उपरे), होजई (उसीरे), अंबिकापुर (दपूमरे), उमरिया (दपूमरे), मिदनापुर (दपूरे) और कटनी मुरवारा (पमरे)
		घ	12	अजनी (मरे), खारियर रोड (पूतरे), फतेहपुर सीकरी (उमरे), जालोर व कोसली (उपरे), फकीराग्राम (उसीरे), द्वारापुडी (दमरे), सत्तेनापल्ली (दमरे), कैम्पटी (दपूमरे), साबरमती (परे), मकरोनिया , भीवड़िया राजगढ़ (पमरे)
		ड.	9	बहादुरपुर (पूरे), कीट (उमरे), कोलायत (उपरे), बिलासपुर रोड (उपूरे), अमबारी फलाकटा (उसीरे), मनजेश्वर (दरे), करीमनगर (दमरे), समबेरी (दपरे) और वडनगर (परे)
2	साइनेजस	ख	3	ढेंकनाल (पूतरे), अतर्रा (उमरे) और उमरिया (दपूमरे)
		घ	8	अजनी (मरे), जहानाबाद (पूमरे), खारियर रोड (पूतरे), फतेहपुर सीकरी (उमरे), जालोर, कोसली (उपरे), चामराजनगर (दपरे) और मकरोनिया (पमरे)
		ड.	8	बहादुरपुर (पूरे), चंदौली, मनजवार (पूमरे) कोलयट (उपरे), बिलासपुर रोड (उपूरे), अमबारी फलाकटा (उसीरे), मनजेश्वर (दरे) और वडनगर (परे)
3	उच्च श्रेणी के लिए प्रतिक्षा कक्ष के साथ टीवी और स्नान सुविधाऐं	क1	2	भागलपुर (पूरे), बोरीवली (परे
		क	11	मिराज (मरे), फतेहपुर और उरई (उमरे), रंगिया (उसीरे), परभणी (दमरे), झारसुगुडा, बोकारो स्टील सिटी, बालासोर (दपूरे), चित्तौड़गढ़ (परे), बीना और सवाईमाधोपुर (पमरे)।
4	अन्य श्रेणियों के लिए टीवी और स्नान सुविधाओं के	क1	2	भागलपुर (पूरे), बोरीवली (परे)
		क	16	मिराज (मरे), मालदा टाउन (पूरे), फतेहपुर व उरई (उमरे), आबू रोड (उपरे), बलिया (उपूरे), जोरहट टाउन एंड रंगिया (उसीरे), परभणी (दमरे), राजनांदगांव (दपूमरे), झारसुगुडा,

	साथ प्रतिक्षा कक्ष			बोकारो स्टील सिटी, बालासोर (दपूरे), चित्तौड़गढ़ (परे) और बीना व सवाईमाधोपुर (पमरे)।
		ख	8	मल्कापुर (मरे), बोलपुर (पूरे), अतर्रा (उमरे), होजई (उसीरे), उमरिया (दपूमरे), बांकुरा और मिदनापुर (दपूरे) और कटनी मुरवारा (पमरे)।

अनुबंध-II (पैरा 5.1.7.3)

अनुदान के तहत सड़क सुरक्षा कार्यों के लिए निधियों का आवंटन और उयोग सं. 16 - उप - 29 और 30

(₹ करोड़ में)

रेल	बीजी उपलब्ध कराए गए	एफजी उपलब्ध कराए गए	एफजी के द्वारा अभ्यर्पण (कॉलम 2 - कॉलम 3)	वास्तविक आँकड़े	कम वास्तविक आकड़ों के माध्यम से अभ्यर्पण (कॉलम 3 - कॉलम 5)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
मरे	192.37	237.08	-44.71	256.74	-19.66
पूतरे	285.07	247.63	37.44	238.43	9.20
पूमरे	308.99	221.79	87.20	213.94	7.85
पूरे	93.68	76.27	17.41	63.96	12.31
उमरे	515.75	530.12	-14.37	506.89	23.23
उपूरे	175.52	216.93	-41.41	214.34	2.59
उसीरे	202.32	201.48	0.84	175.97	25.51
उरे	653.19	784.45	-131.26	741.35	43.10
उपरे	751.55	497.68	253.87	513.01	-15.33
दमरे	625.47	626.47	-1.00	611.22	15.25
दपूमरे	295.71	284.04	11.67	284.53	-0.49
दपूरे	161.61	145.61	16.00	74.84	70.77
दरे	569.45	560.84	8.61	575.68	-14.84
दपरे	320.76	386.49	-65.73	381.19	5.30
पमरे	430.98	389.31	41.67	362.36	26.95
परे	418.33	429.89	-11.56	412.34	17.55
कुल	**6000.76**	**5836.08**	**164.67**	**5626.78**	**209.30**

अनुबंध – III (पैरा 5.1.7.7)

उन्नयन कार्य के पूरा होने के बाद यूएमएलसी को समाप्त नहीं किया गया (31 मार्च 2015 की स्थिति के अनुसार)

रेलवे	अंतर्निहित यूएमएलसी की संख्या	यूएमएलसी की सं. जहां बुनियादी ढाँचा कार्य करने के लिए बनाया गया है लेकिन कमीशन के लिए नहीं	यूएमएलसी की सं. जहां बुनियादी ढाँचा एलयूएस/ एनएचएस/ आरओबी के लिए बनाया गया लेकिन कमीशन के लिए नहीं	यूएमएलसी की सं. जहां बुनियादी ढाँचा आसन्न समपार के लिए सड़क मोड के लिए बनाये गये थे।	उन्नयन के कार्य के लिए लागत (₹ करोड़ में)	लोक सुरक्षा के कारण बन्द न किये गये यूएमएलसी की संख्या	श्रमबल की कमी के कारण बन्द न किये गये यूएमएलसी की संख्या	अन्य कारणों से बन्द न किये गये यूएमएलसी की संख्या	बुनियादी ढाँचा बनाने के लिए औसत महीनों की संख्या निष्क्रिय पड़े हुऐ। (31 मार्च 2015 से)
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**
मरे	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0
पूतरे	3	0	3	0	7.50	3	0	0	19
पूमरे	41	41	0	0	11.89	0	41	0	16
पूरे	7	1	6	0	0.13	7	0	0	NA
उमरे	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0
उपूरे	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0
उसीरे	3	0	3	0	1.50	0	0	3	2
उरे	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0

उपरे	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0
दमरे	14	0	14	0	24.59	14	0	0	5
दपूमरे	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0
दपूरे	2	1	1	0	12.04	1	0	1	76
दरे	9	5	4	0	6.00	4	0	5	19
दपरे	7	4	3	0	2.84	3	4	0	45
पमरे	0	0	0	0	0.00	0	0	0	0
परे	6	6	0	0	3.12	0	6	0	3
कुल	**92**	**58**	**34**	**0**	**69.61**	**32**	**51**	**9**	**11**