

5.1 भारतीय रेल में मानवरहित लेवल क्रॉसिंग को हटाना

5.1.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल (आईआर) व्यवस्था सीमित लाइन क्षमता, अधिक यात्री तथा ट्रेको पर माल परिवहन के संदर्भ में विशेषता में अद्वितीय तथा विशिष्ट है। भारतीय रेल पर परिचालित विभिन्न व्यवस्थाएं जटिल हैं तथा विशिष्ट रूप से परस्पर निर्भर हैं। जैसा कि सम्पूर्ण व्यवस्था को सुरक्षित तथा विश्वसनीय व्यवस्था बनाने के लिए भारतीय रेल हेतु यह एक बड़ी 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 नियमों 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 उपयोगकर्ताओं की लापरवाही के कारण दुर्घटनाओं के कारण हुई। इस प्रकार, जीवन हानि के परिणाम सहित दुर्घटनाओं के लिए एलसीज मर्मस्थल है। रेलवे सड़को पर पुल (आरओबीज) तथा सीमित ऊंचाई के भूमिगत मार्ग (एलएचएस) का निर्माण करके तथा अन्य वर्णित प्रक्रियाओं⁸⁹ 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 स्तरों 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 एलसीज या भूमिगत मार्ग आदि का सड़क मोड़ के निर्माण 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 बढ़ती प्रवृत्ति 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 हुईं। 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 बातों के साथ-साथ पांच वर्षों 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 वर्षों 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 कार्यों- 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 संबंधित 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 द्वारा 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 उद्देश्यों 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 उपायों 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 निर्देशों 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 थीं।

लेखापरीक्षा ने तीन वर्षों अर्थात् 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 संगठनों में उपलब्ध अभिलेखों 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 समयावधि के दौरान नए कार्यों, प्रगति पर कार्यों 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 प्रयासों को देखने के लिए प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे में चयनित दो डिविजनों में अभिलेखों की सामान्य समीक्षा।

5.1.7 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

5.1.7.1 यूएमएलसी को हटाना-परिनियोजन के प्रति उपलब्धियां

सीएसपी ने मैनिंग⁹⁰ 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 निर्देशों (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 प्रक्रियाओं 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 यू⁹¹, 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 अर्थात् 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 क्षेत्रीय 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) हैं जो एक सप्ताह के लिए गणना द्वारा निकाली जाती हैं। 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

क्षेत्र	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
पूर्वोत्तरे	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 में रेलवे के निर्धारण के विपरीत, बाकी सभी यूएमएलसी एक या अधिक तरीकों से हटाने के लिए योग्य थे। बाकी सात क्षेत्रों 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 पूर्वोत्तर रे -33 प्रतिशत)।
- विभिन्न क्षेत्रों में पंच वर्षीय मास्टर प्लान बनाने के लिए प्रारंभिक योजना कमजोर, अपर्याप्त, अविश्वसनीय और स्थल की उचित जांच के बिना थी। निम्नलिखित क्षेत्रों से सोदाहरण मामले निम्नलिखित हैं:
 - 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 सान्नििकट विपथन सड़क के निर्माण के माध्यम से 16 यूएमएलसी को हटाने की योजना बनाई। किन्तु 22 यूएमएलसी तीन वर्षों में हटाई गई। इसी प्रकार, पूरे में, यद्यपि, एलसी/आरओबी/आरयूबी के सान्नििकट विपथन सड़क के निर्माण के माध्यम से हटाने के लिए कोई यूएमएलसी प्रस्तावित नहीं थी, चार यूएमएलसी तीन वर्षों के दौरान हटाई गई थी।
 - दरे की पंच वर्षीय योजना के लिए पांच वर्षों में सबवेज के निर्माण के माध्यम से 26 यूएमएलसी को हटाना प्रस्तावित था। तथापि उन्होंने तीन वर्षों के दौरान 57 सबवे कार्यों को पूरा किया। पूरे में, पांच वर्ष की अवधि में 29 यूएमएलसी हटाने की योजना के प्रति

47 यूएमएलसी को तीन वर्षों में सबवे के निर्माण के माध्यम से हटाया गया था।

➤ दरे और पूरे प्रशासन ने पांच वर्षों की अवधि के दौरान कम टीवीयू (500 से कम टीवीयू) क्रमशः 29 और 101 यूएमएलसी को बंद करने की योजना बनाई। तथापि, उनकी योजना के विरुद्ध, उन्होंने तीन वर्षों में इस कारण से क्रमशः 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 क्रमशः 16, 125 और 13,694⁹² यूएमएलसी थे। समीक्षा अवधि अर्थात् मार्च 2015 के अंत तक यूएमएलसी की संख्या 10,388 यूएमएलसी थी। अतः पंच 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 क्षेत्रे 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 क्षेत्रे से एकत्रित आंकड़ों 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 अर्थात् 2012-13 से 2014-15 के दौरान भार. में निर्धारित लक्ष्य और उपलब्धियों की विस्तृत जांच की। लेखापरीक्षा जांच के परिणाम नीचे प्रस्तुत किए गए हैं :

- समीक्षाधीन वर्षों 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 उपलब्धियां निम्नानुसार थी -

तालिका सं. 5.2 यूएमएलसी को हटाने में लक्ष्य और उपलब्धियां

वर्ष	2012-13		2013-14		2014-15		जोड़	
	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। अतः 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 रिपोर्टों 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 उपकरण के रेलवे के हिस्से को कारगर करने और सड़क संबंधी रेलवे सुरक्षा कार्यों जैसे उनकी मैनिंग, इंटरलाकिंग इत्यादि सहित सड़क ओवर/अंडर ब्रिज, सबवे और लेवल क्रॉसिंग के सुधार के लिए किया गया था। रेलवे को अन्य दो मंत्रालयों अर्थात् ग्रामीण विकास मंत्रालय और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के साथ पेट्रोल और डीजल उपकरण का हिस्सा प्राप्त होता है। आईआर में दो पृथक योजना शीर्षों अर्थात् सड़क सुरक्षा कार्यों-एलसी और सड़क सुरक्षा कार्य आरओबी/आरयूबी का सृजन इन कार्यों 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।

अक्टूबर 2012 में 10,797 यूएमएलसी की समाप्ति के लिए रे.बो. द्वारा पांच वर्षों 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 वर्षों में यूएमएलसी की समाप्ति के लिए विधि	संख्या	निधियों की आवश्यकता (₹ करोड़ में)
कम टीवीयू वाले एलसी की समाप्ति	1,523	152
सन्निकट लेवल क्रॉसिंग की मैनिंग द्वारा एलसी की समाप्ति	210	42
विपथन सड़क के निर्माण द्वारा लेवल क्रॉसिंग 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 अर्थात् 2012-13 से 2014-15 के लिए आंकड़े क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों से संग्रहित विवरणों पर आधारित हैं 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 आवंटन ₹ 2,217 करोड़ से अधिक नहीं हुआ। बजट आवंटन से अधिक अपेक्षित अनुमानित निधियों को ध्यान में रखते हुए और श्वेत पत्र में समाविष्ट अनुमानों में भी, प्रत्येक वर्ष उपलब्ध करवाई गई निधियां काफी कम थीं। अतः प्रदान किए गए संसाधन पांच वर्षों 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 वर्षों में भी सभी यूएमएलसी की समाप्ति का उद्देश्य प्राप्त 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 कार्यों 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 कार्यों 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 शक्तियों 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 प्रतिशत 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 यूएमएलसी 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 शीर्षों (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 क्रमशः ` 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 संबंध 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 आवंटन 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 बाधाएं गेटमैन पदों की अनुपलब्धता 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 मैनिंग को संस्वीकृत किया था (फरवरी 2012)। 15 यूएमएलसीज (वडोदरा डिवीजन) के मामले में, तीन वर्ष से अधिक अवधि के बाद भी, अवसंचरना के निर्माण हेतु निविदाएँ जारी नहीं की गई थी। यह दर्शाने के लिए अभिलेख पर कुछ नहीं था कि उन्मूलन के किसी तरीके के अंतर्गत विचार हेतु इन यूएमएलसीज की बाद में समीक्षा की गई थी।
- वास्तव में रे.बो. द्वारा निर्धारित लक्ष्य यूएमएलसीज की मैनिंग के साथ गेटमैन के पदों का सृजन व भरने के लिए थे। यद्यपि, क्षेत्रीय रेलवे ने यूएमएलसीज की मैनिंग हेतु गेटमैन के पद सर्जित करने हेतु अपने प्रस्ताव भेजे थे, तथापि रे.बो. द्वारा इन पर विचार नहीं 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 उपायों⁹³ 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 थीं 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 तरीके⁹⁴ 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 परिमाण 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 तरीकों 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 है कि भारतीय रेल को परिमाण के संबंध में उनके संज्ञान में लाई गई समस्याओं पर विचार करने तथा मामले-वार उपयुक्त कार्यवाही 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 हेतु 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, उपरे-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 हेतु तुरन्त कार्यवाही की गई थी। विस्तृत अनुमान फरवरी 2013 में संस्वीकृति किया गया था तथा कार्य प्रदान किया गया था (नवम्बर 2013)। यद्यपि, एलएचएस हेतु 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। उन्होंने 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 (सं. 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 कार्यों के क्रियान्वयन के लिए कोई विशिष्ट समय सीमा निर्धारित नहीं की थी। उन्होंने लम्बे समय से लम्बित पड़े यूएमएलसी कार्यों के विवरण भी नहीं मंगाए थे। इस प्रकार, क्रियान्वयन के विभिन्न चरणों में विलम्ब हुए थे। इसके अतिरिक्त, उन्होंने 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 में अभिलेखों की जांच की गई थी तथा लेखापरीक्षा में देखा गया कि:

- मार्च 2015 के अन्त तक सैंतीस कार्य⁹⁵ शुरू नहीं किए गए थे। अधिकतर मामलों में, जहाँ कार्य शुरू नहीं 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 कार्यों⁹⁶ के संबंध में जिनके लिए स्थिति उपलब्ध थी, 2010-15 के दौरान ₹ 17.02 करोड़ तक बजट अनुदान उपलब्ध कराया गया था जिससे पूजा का अवरोधन हुआ जिसे अन्यथा अन्य महत्वपूर्ण कार्यों पर प्रयोग किया जा सकता था
- शेष 139 यूएमएलसी कार्यों में 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 हेतु अनुमोदित 410 यूएमएलसीज में से, 84 मामलों में 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 में सबवे के निर्माण के लिए अनुमोदन उपलब्ध था परन्तु 17 मामलों में 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/निगरानी की कमी दर्शाता एक मामला था। कार्य नवम्बर 2011 (₹ 3.63 करोड़ की लागत) में 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 ड्राईंग 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 में 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 विरुद्ध 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 है। 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 हेतु 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 सकी थी। उन्नयन का कार्य पूरा होने के पश्चात उन्मूलन की गई यूएमएलसीज का विवरण अनुबन्ध-III में 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 संबंध 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 में 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 क्योंकि स्थल की परिस्थिति बाद में कुछ कारणों⁹⁷ 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 हैं, एलसीज के दोनों तरफ सिंचाई मार्ग विद्यमान हैं, पहुँच मार्ग कृषि भूमि से गुजरता है, पथरीली जमीन यूएमएलसीज हेतु उपयुक्त नहीं है, निर्मित क्षेत्र यूएमएलसीज के निर्माण का उल्लंघन करता है इत्यादि।

5.1.7.10 अन्य मार्गों का पता लगाने का विकल्प

यद्यपि आरबी ने एमपीएलएडीएस तथा केन्द्रीय एवं राज्य सरकार⁹⁸ 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 में यातायात घनत्व का आकलन करने के लिए यूएमएलसीज पर तीन वर्षों में 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 में से, 209 यूएमएलसीज में पिछली गणना के अनुसार टीवीयू 1500 से अधिक था। अतः, यह संभव था कि इन में से अधिकतर यूएमएलसीज में टीवीयू 'मैनिंग' हेतु 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 में एक) के मामले में, जहाँ दुर्घटना हुई थी, 'मैनिंग' की आवश्यकता का आकलन नहीं किया गया था।

अतः, 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 क्रॉसिंग के स्थान पर रोड 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 माड्यूल एलसीज के संबंधित हैं। एसआईएमएस प्रत्येक लेवल क्रॉसिंग को विशिष्ट आईडी देते हुए लेवल क्रॉसिंग 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 सैटेलाइट बिंबविधान से जुड़े दुर्घटना ब्योरों में परस्पर संबंध बनाने के लिए बताई गई थी।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि यद्यपि एलसीज से संबंधित माँड्यूल 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 में 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 में 712 यूएमएलसीज थी तथा 608 यूएमएलसीज 'ए' तथा 'बी' मार्गों पर थी। यद्यपि, राजधानी/शताब्दी मार्गों में सात प्रतिशत यूएमएलसी अभी भी विद्यमान थी। लेखापरीक्षा में देखा गया कि:

- राजधानी/शताब्दी मार्गों से संबंधित 712 यूएमएलसीज विभिन्न क्षेत्रीय रेलवेज⁹⁹ में थी। 290 यूएमएलसीज¹⁰⁰ में, पिछली गणना के अनुसार टीवीयू 3000 से अधिक था तथा इसलिए ये 290 यूएमएलसी 'मैनिंग' के योग्य थीं। तथापि, इन्हें 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 में 65 यूएमएलसीज, दपूरे में 34, उसीरे-16, पूतरे-14, दपरे-8, दमरे-6, उमरे-4, दरे-3 तथा उपूरे-2।

- भारतीय रेल में महत्वपूर्ण रेल मार्गों पर (ए तथा बी) 608 यूएमएलसीज थी¹⁰¹।
- मार्च 2015 के अन्त तक, भारतीय रेल में 30 यूएमएलसीज (उसीरे-26 यूएमएलसीज, दरे-2 तथा दपूमेरे तथा दपरे-6 प्रत्येक में एक) थी जो राष्ट्रीय राजमार्गों पर थीं।

ऐसे महत्वपूर्ण उच्च गति मार्गों पर यूएमएलसीज को बनाए रखना इन क्रॉसिंग 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 में कल्पना की गई है कि अगली पाँच वर्ष की अवधि में सभी यूएमएलसीज 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 हैं, जब तक इन्हें 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 में 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 दपूमेरे-11।

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 क्रॉसिंग 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 जाँच 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 संयुक्त 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 पर्याप्त 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 जाँच किए गये सभी आईआरपीडब्ल्यूएम 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 दिशाओं¹⁰² में रेलवे लाइन पार करना चाहिए। संयुक्त निरीक्षण में शामिल सभी 160 यूएमएलसीज में क्रासिंगकी दिशा प्रावधान के अनुसार प्रदान की गई थी। जाँच 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 आईआरपीडब्ल्यूएम 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 जाएं। सामान्यतः 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 जहाँ सड़क पहुँच मार्गों में संशोधनकी आवश्यकता हो, वहाँ 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 यूएमएलसीज¹⁰³ 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 जांच 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 दर्शाई 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 पूरे (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 यूएमएलसीज दुर्घटनाओं के मामलों की जांच 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 (फरवरी 2015) का पैराग्राफ 3.7).

लेखापरीक्षा ने यूएमएलसीज पर टीवीयू के संबंध में यातायात घनत्व से संबंधित डाटा के विश्लेषण की मांग की जहाँ दुर्घटनायें हुईं ताकि यह जाँच 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 हुईं, वहाँ 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 हुईं जहाँ टीवीयू 3000 से कम था। यह दर्शाता है कि यूएमएलसी पर मानव रखने के निर्धारित मापदण्ड की पुनः 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 हुईं 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 प्रयोक्ताओं¹⁰⁴ को जागरूक करने हेतु गहन सामाजिक जागरूकता अभियान चलाता है। प्रत्येक वर्ष अंतर्राष्ट्रीय रेल संघ (यूआईसी) एक दिन को अंतर्राष्ट्रीय लेवल क्रॉसिंग जागरूकता दिवस (आईएलसीएडी)¹⁰⁵ के रूप में मनाता है। इस प्रयास के रूप में लेवल क्रॉसिंग 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 मनाया 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 यूएमएलसीज¹⁰⁶ के सुरक्षित प्रयोग में सड़क प्रयोक्ताओं को जागरूक करने के लिए पर्याप्त कदम उठाए गए थे।

5.1.7.18 गेट मित्रों की तैनाती

पूँजीगत गहन कार्यों और निहित लागत की दीर्घ उत्पादन पूर्व अवधि जैसे पहलुओं को देखते हुए रेलवे ने जीवन बचाने का और अन्य प्राधिकरणों 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 जहाँ सहमत संस्थागत तंत्रों के माध्यम से ध्यान देने हेतु पारिश्रमिक पर यूएमएलसीज पर चौकीदार रखे जा सकते हैं, वहाँ 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 लेवल क्रॉसिंग्स 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, पॉम्पलेट आदि लोगों और रेल प्रयोक्ताओं के बीच बाँटे 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 गईं, 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 क्रॉसिंग्स 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 क्रॉसिंग्स पर दुर्घटनाओं को पूरी तरह से रोका जा सके।

31 मार्च 2015 तक आईआर/जेआर द्वारा भू-स्थानिक तकनीकों वाले उपाय सहित व्यापक कार्य योजना अभी भी विकसित की जानी थी।

5.1.7.20 अन्य विकास

भारतीय रेल में विशेषतः 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 ड्राइंग 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 क्रॉसिंग के लिए एक वंडलप्रूफ चेतावनी प्रणाली की विशेषताओं को अंतिम रूप दिया। प्रणाली में दो सेंसर माइयूल्स और एक नियंत्रण माइयूल है जिसमें ट्रेन आवाजाही का पता चलता है और जब ट्रेन लेवल क्रॉसिंग्स 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 क्रॉसिंग्स के एक किमी.के भीतर सेंसर माइयूल लगाए जाते हैं।

अराजक तत्वों अथवा किसी अन्य कारण से लेवल क्रॉसिंग 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 प्रणालियाँ 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 पाँच वर्षों में (2010-15) सुरक्षित किया जाना था। पंचवर्षीय मास्टर योजना के दौरान

केवल 5,737 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 निधियों, 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।

सबसे 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 मार्गों सहित महत्वपूर्ण मार्गों में यूएमएलसीज को हटाने को प्राथमिकता देने का प्रयास करना चाहिए। यूएमएलसीज को हटाने से संबंधित कार्यों,

विशेषतः सबवे के निर्माण से संबंधित कार्यों के निष्पादन के संबंध में समय-सीमा होनी चाहिए।

- रेल मंत्रालय यूएमएलसीज की समाप्ति हेतु लक्षित कार्यों के समापन हेतु प्रतिवर्ष निधियों की उपलब्धता 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 अधिकारियों 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 तंत्र होना चाहिए क्योंकि सार्वजनिक अवरोध के कारण यूएमएलसीज की गैर-समाप्ति के साथ-साथ लोगों के लिए भी महंगी और जोखिमपूर्ण हो सकता है।
- तीन वर्षों 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 लेवल क्रासिंग्स पर चौकीदारी गतिविधि सहित मामले को देख सकता है।

5.2 भारतीय रेल में पत्थर की रोड़ियों की खरीद एवं उनका उपयोग

5.2.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल के पास 1 अप्रैल 2015¹⁰⁷ तक 17 क्षेत्रीय रेलवे में फैली 1,17,996 ट्रैक किलोमीटर {ब्राड गेज (बीजी): 1,09,535 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 है/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 रोलिंग स्टॉक 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 रोड़ियों की आवश्यकता का निर्धारण आईआरपीडब्ल्यूएम के पैरा 263(1) में दी गई प्रोफाइल के अनुसार किया जाता है। भारतीय रेल में रोड़ियों की खरीद डीपो या सेस¹⁰⁸ पर रोड़ियों की आपूर्ति एवं ढेर लगाने हेतु ठेकाओं के माध्यम से किया जाता है। चूँकि ट्रैक में मौजूदा रोड़ियों में कमी हेतु रोड़ियों की आवश्यकता सर्वेक्षण द्वारा निर्धारित किया जाता है, मौजूदा ट्रैक में रोड़ियों की प्रतिपूर्ति हेतु आवश्यकता 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 कार्यो 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।

माइक्रो 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/ई (पीवे) के स्तर पर अपनाई गई निर्धारण पद्धति की समीक्षा के लिए, चयनित मंडलों के **78 एसएसई/एसई (पीवे) इकाईयों¹¹⁰** 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 निर्माणकार्य¹¹¹ 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) परियोजनाओं¹¹²** को पूरा किया गया।
- v) प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे-91 **डीपो¹¹³** 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 एसएसई¹¹⁴ 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 रजिस्ट्रों 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 रजिस्ट्रों में नहीं दर्शाये गये थे।
- राजस्व प्रबंधन हेतु बैलस्ट की आवश्यकता विभागीय आवश्यकताओं के निर्धारण में प्रणाली कमियों को दर्शाते हुए आठ क्षेत्रीय रेलवे¹¹⁵ के 23 मंडलों को छोड़कर विभागीय आवश्यकताओं को समेकित करने के लिए क्षेत्रीय एसएसई से प्राप्त नहीं किये गये थे।
- 68 मंडलों में से, वार्षिक अनुमानित आवश्यकता 35 मंडलों¹¹⁶ द्वारा क्षेत्रीय मुख्यालय को प्रस्तुत नहीं की गई थी, 30 मंडलों¹¹⁷ द्वारा वार्षिक अनुमानित आवश्यकता प्रस्तुत नहीं की गई थी जबकि उत्तर मध्य रेलवे के 3 मंडलों 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 पूर्णतः 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 विशिष्टताओं 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 पुनः प्रकाशित 2004) के पैरा 264(5) कोई सुधार विशिष्टताओं के संशोधन के परिणामस्वरूप बोर्ड द्वारा जारी नहीं किया गया था।

दस जेडआर¹¹⁸ जिसमें बैलस्ट की आवश्यकता का निर्धारण किया गया था, के 21 मंडलों में से, तीन जैडआर (उपूरे, उपरे और परे) के केवल छः 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 परियोजनाओं¹¹⁹ में से, बैलस्ट की आवश्यकता 36 परियोजनाओं¹²⁰ 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 आवश्यकताओं के निर्धारण में कोई समानता नहीं थी।

5.2.6.3 विशेष कार्यो हेतु आवश्यकताओं का निर्धारण

क्षेत्रीय रेलवे (केवल दरे और उरे के अंतर्गत दिल्ली मंडल जहां विशेष कार्यो के विवरण लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराये गये थे) के चयनित मंडलों द्वारा बैलस्ट की खपत सहित पूरे किये गये 439 विशेष कार्यो में से आवश्यकताओं के निर्धारण और वास्तविक खपत इस प्रकार है:

तालिका-5.6

क्र. सं.	विवरण	कार्यो की संख्या
1	बैलस्ट खपत सहित पूरे किये गये विशेष कार्यो की कुल संख्या	439 ¹²¹
2	उपरोक्त में से निर्धारित आवश्यकता और खपत की मात्रा जिसके लिए विशेष कार्यो की संख्या लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराई गई थी	202 ¹²²
3	उपरोक्त में से निर्धारित आवश्यकता और खपत की मात्रा जिसके लिए विशेष कार्यो की संख्या लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराई गई थी	237
4	उपरोक्त 3 में से, विशेष कार्यो 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 कार्यों¹²⁴ 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 कार्यों¹²⁵ 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 आवश्यकताओं 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	पूरी 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 परियोजनाओं¹²⁹ 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 निकाई 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. क्रमशः आदर्श परिस्थितियों के अंतर्गत बैलस्ट न्यूनतम 543 कम. और 1235 कम. होना चाहिए। चूंकि 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 हैं:

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 परियोजनाएँ	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 एनआईएल 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 विशिष्टताओं 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 बेंचमार्क 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 निविदाओं¹³⁷ 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 मुख्यतः मध्यस्थता, प्रत्यय-पत्र का सत्यापन, निधि की कमी आदि कारणों के रूप में दर्शाया गया था।
- चार मामलों¹³⁸ 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। (अक्टूबर 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 सीसीआई 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 प्रवृत्ति 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 नहीं किये थे। विषय पर रेलवे बोर्ड दिशा निर्देशों 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 निविदाकारों 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 पूर्ण ठेकों¹³⁹ [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 विस्तारण¹⁴⁰ 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, याई योजनाओं को अंतिम रूप देने में देरी, खाली साईट को सौंपने में देरी, ठेकेदारों से संबंधित कारण इत्यादि। 42 ठेकों¹⁴¹ 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 करोड़¹⁴² 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 $\frac{1}{2}$ 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 ठेकों¹⁴³ 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 ढंग 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 नहीं किया गया था। इस प्रकार, रायल्टी प्रभारों की वसूली के संबंध में समझौते की शर्तें समान नहीं थीं।

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 ठेकों¹⁴⁴ 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 ठेकों¹⁴⁶ 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 ठेकों¹⁴⁷ के लिए जमा की गई थी। जबकि 155 ठेकों¹⁴⁸ के संबंध में विभाग से उनकी यथार्थता के लिए यह सत्यापित हो चुके थे, यह 129 ठेकों¹⁴⁹ 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 (मई 2006) कि सिक्का ढलाई मुनाफा प्रभागों 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 जाँच की समीक्षा :

रेलवे ट्रैक में प्रयोग के लिए पूरक भार के नमूना चयन तथा जाँच 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 जाँच 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 जाँच के लिए	प्रत्येक 2000 सीयूएम के लिए एक जाँच

चयनित डिविजनों से संबंधित पूर्ण 563 ठेकों¹⁵⁰ तथा सीएन इकाई में पूर्ण परियोजना (सत्रह ठेकों¹⁵¹ के अतिरिक्त, जहाँ लेखापरीक्षा को डाटा उपलब्ध नहीं कराया गया था) के संबंध में रेल प्रशासन द्वारा कराए गई गुणवत्ता जाँच की समीक्षा से पता चला कि:

- अनुमोदित प्रयोगशालाओं की सूची, जहाँ जाँच की जानी थी, 38 ठेकों (उसीरे) के निविदा दस्तावेज में दर्शायी नहीं गई थी।
- प्रथम जाँच 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 जाँच 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 जाँचों में कमी, 74 ठेकों¹⁵² में निहित 10.69 लाख सीयूएम के संबंध में लेखापरीक्षा द्वारा देखी गई थी। इसमें से पूरे की ओपन लाईन इकाई के 76 ठेके, जहाँ जल अवशोषण जाँच के परिणाम के बिना 6.83 लाख सीयूएम मात्रा को स्वीकार किया गया था, छोड़े गए हैं।

ड. उपकर संग्रहण के लिए उच्च अधिकारियों द्वारा उपायों की नमूना जाँच 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 जाँच 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 जाँच से नहीं बचेंगे।

उपकर संग्रहण के लिए चयनित डिविजन तथा सीएन इकाईयों की पूर्ण परियोजनाओं से संबंधित 322 पूर्ण ठेकों¹⁵³ के संबंध में (10 ठेकों के अतिरिक्त (पूतरे-3, उपूरे-1 तथा दपूरे-6, जहाँ लेखापरीक्षा को डाटा उपलब्ध नहीं कराया गया था) इस विषय की समीक्षा से निम्नलिखित पता चला:

- 37489 ढेरों¹⁵⁴, में से, 429 ढेरों (परे) के संबंध में बुनियादी स्तर प्रमाणपत्र प्रस्तुत नहीं किए गए थे।
- 67 ठेकों¹⁵⁵ में उच्च अधिकारियों द्वारा स्टैक उपायों की नमूना जाँच में कमी थी।
- उसी प्रकार, 12 ठेकों (उपूरे-2, उपरे-6, तथा दपूरे-4) के 67 बिलों में पास किए गए बिलों की नमूना जाँच में कमी देखी गई।
- अनुक्रम में तीन बिलों से अधिक की नमूना जाँच 82 बिलों सहित 34 ठेकों¹⁵⁶ में बच गई थी।

5.2.6.8 उपयोग तथा लक्ष्यों की तुलना में प्राप्ति का विश्लेषण

क्षेत्रीय रेलवे, जहाँ 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 सीयूएम]	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 बैलास्ट डिपो¹⁵⁷ विद्यमान थे। समीक्षा अवधि के दौरान 35 डिपो¹⁵⁸ खोले गए थे तथा 32 डिपो¹⁵⁹ 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) के बंद करने के संबंध में प्राप्त नहीं किए गए थे। तथापि दरे के तीन डिपो के संबंध में, लेखापरीक्षा को कोई डाटा उपलब्ध नहीं कराया गया था।

डिपो संग्रहण के लिए उच्च अधिकारियों द्वारा उपायों की नमूना जाँच

मई 2007 की रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के अनुसार, अभिलिखित उपायों का 10 प्रतिशत नमूना जाँच व. डीईएन/ डीईएनया उप सीई/सीएन द्वारा किया जाना चाहिए और पारित बिलों का कम से कम 30-33 प्रतिशत की नमूना जाँच की जाएगी। किसी भी स्तर पर, अनुक्रम में तीन बिलों से अधिक नमूना जाँच से नहीं बचने चाहिए।

क्षेत्रीय रेलवे के 91 चयनित बैलास्ट डिपो¹⁶⁰ में उच्च अधिकारियों द्वारा उपायों की नमूना जाँच की समीक्षा से पता चला कि निर्धारित अनुदेशों के उल्लंघन में निम्नलिखित कमियां पाई गईं।

- 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 जाँच 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 जाँच निर्धारित न्यूनतम 10 प्रतिशत के प्रति 0 से 9.17 प्रतिशत¹⁶¹ तक थी।

- उसी प्रकार, 26 ठेकों में पारित बिलों की नमूना जाँच में कमियां थी (मरे-2, उमरे-4, उरे-11, उपरे-2, दपूमरे-1, दपूरे-3 तथा परे-3) नमूना जाँच में कवर बिलों का प्रतिशत निर्धारित न्यूनतम 30 प्रतिशत के प्रति 0 से 28.5 प्रतिशत¹⁶² थी।
- अनुक्रम में तीन से अधिक बिलों की नमूना जाँच 7 क्षेत्रों¹⁶³ के 18 ठेकों के 150 बिलों में बच गई थी।

वैगन मापन तथा स्टेक मापन की तुलना

आईआरपीडब्ल्यूएम 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 जाँच दर्शाती है कि सभी क्षेत्रीय रेलवे में 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। अतः वैगन मापनों की तुलना में स्टेक मापनों का मिलान लेखापरीक्षा में दोबारा जाँच 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, अर्थात् 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 पाँच क्षेत्रों (पूरे-2, उपरे-6, उपरे-5, दमरे-10 तथा दपरे-4) के 27 नमूना जाँच 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-27 से 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 सीयूएम¹⁶⁴ के बैलास्ट की मात्रा के लिए चालान प्रेषितियों द्वारा स्वीकृत नहीं किए गए थे। इन परिस्थितियों में, उपर्युक्त मात्रा के लिए 7.15¹⁶⁵ 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 एमएम	जहाँ भी संभव है 350 एमएम प्रदान किया जाएगा
डीएल, जीसी और एनएल परियोजनाओं के लिए	350 एमएम	
लूप लाईन	250 एमएम	

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 बैलास्ट कुशन जीएस परियोजनाओं में प्रदान करना है, जहाँ 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 परियोजनाओं¹⁶⁶ 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 आकलन¹⁶⁷ 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, उपरे-1, उसीरे-2, उपरे-3, दमरे-10, दमरे-1, दपरे-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 बैलास्ट कुशन प्रदान किया जाएगा। इसके कारण, 3 जीसी परियोजनाओं¹⁶⁸ के संबंध में, उपरे 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 बैलास्ट 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 रजिस्ट्रों के रखरखाव के लिए निर्देशों का विवरण देते हैं।

कार्य रजिस्ट्रों 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) :आरंभिक आकलन स्वीकृत (1998); संशोधित आकलन (2007)

(iii) परे का राजमीमला-अंकलेश्वर (64 किमी) :आरंभिक आकलन स्वीकृत (2008)

¹⁶⁸ दपरे का रूपसा -बंगारीपोसी एनजी से बीजी (90 किमी) : - रु. 1.99 करोड़

¹⁶⁹ मरे-39, पमरे-26, पूतरे-22, पूरे-50, उमरे-55, उपरे-25, उसीरे-15, उरे-33, उपरे-43, दमरे-66, दपमरे-11, दपूरे-60, दरे-11, दपरे-18, पमरे-54 तथा परे-24

¹⁷⁰ पमरे-17, उपरे-12, उरे-17, उपरे-15, दपूरे-28, (उपलब्ध नहीं कराए) तथा दरे-1

¹⁷¹ मरे-15, पमरे-1, दमरे-45, उपरे-15, उपरे-18, दमरे-63, दपूरे-28 तथा पमरे-10

¹⁷² मरे-1, पमरे-9, उमरे-2, उसीरे-5, उरे-6, दपूरे-2, दपरे-5 तथा पमरे-5

उपरोक्त 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 (जहाँ डाटा लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराया गया था) के संबंध में, यद्यपि 34 कार्यों के लिए 13.03 लाख¹⁷³ 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 आवश्यकता के निर्धारण के संबंध के साथ 4.89 लाख तक अधिक थी। उन मामलों के लिए जहाँ 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 कम¹⁷⁵ रोड़ी अधिक उपयुक्त हो चुकी थी। 56 पूर्ण परियोजनाओं के लिए वास्तविक आवश्यकताओं के संदर्भ में अधिक रोड़ी के प्रावधान के कारण 111.72 करोड़¹⁷⁶ का अधिक व्यय हुआ। आगे, वास्तविक आवश्यकता 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 कम¹⁷⁷ रोड़ी की अत्याधिक कमी हुई थी। सीएन इकाई ने संबंधित परियोजनाओं पर ओपन लाइन प्रभार लगाने योग्य 2.04 लाख कम रोड़ी की खरीद और डालने के लिए ` 18.76 करोड़¹⁷⁸ राशि को स्वीकार करने के लिए सहमत हुई थी। 56 पूर्ण परियोजनाओं के संबंध में कुल अतिरिक्त व्यय/देयता ` 130.48 करोड़¹⁷⁹ 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 लिफ्टिंग 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 चूँकि 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 आवगमन 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, दपूमेरे-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)

विरुद्ध 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 जैसे 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 जहाँ डाटा उपलब्ध नहीं था को छोड़ कर, 52 परियोजनाएँ¹⁸⁰) 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 डिपो में निर्धारित फॉर्मेट में रोड़ी पासिंग पंजिका संधृत नहीं थी। दो डिपो और दपूरे की दो परियोजनाओं और दो डिपो में रोड़ी खाते संधृत नहीं थे।

ख. यद्यपि बिल पासिंग पंजिका संधृत थी, उनके निम्न नहीं थे

- पूतरे में चार डिपो में करार विवरणों का संदर्भ
- पूतरे के तीन डिपो में मापन की तिथि
- उसीरे के एक डिपो 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, दपूरे-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 सम्पत्तियों 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 प्रविष्टियाँ 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, देखे 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) उपरे: रोड़ी उप-शीर्ष के तहत व्यय की अनियमित बुकिंग

एफ (II) के व्याख्यात्मक नोट के अनुसार, रोड़ी की लागत ओर उसके स्थानान्तरण 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 है: रोड़ी उप शीर्ष में अनियमित रूप से बुक किया गया है:

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) उपरे: 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 आवश्यकता पर आधारित नहीं था। खरीद प्रक्रिया के लिए आवश्यकताओं के निर्धारण में कोई समानता नहीं थी। आगे, जबकि विशेष कार्यों के लिए रोड़ी की आवश्यकता का निर्धारण मूल वास्तविकताओं 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 शीर्ष मात्रा का प्राक्कलन किया गया था।

संविदाओं 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 आवश्यकताओं 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 जांच में रिसाव को रोकने के लिए और अयर्थाथवादी 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 रोड़ी 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 आवश्यकता 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 माँगों को पूरा नहीं कर पा रहा था। आगे यह व्यक्त किया गया कि हालाँकि 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 रोड के लिए डीएमयू तकनीके और डीएमयूज के पूर्ण पैमाने पर उत्पादन के लिए चरण-II में एक जेवी/पीपीपी इकाई का विकास करेगा और अनुकूल 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 असंबली, 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 प्रोपेल्ड दुर्घटना राहत ट्रेनों (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 करोड़ 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 हैं।

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। अतएव, वहाँ पर ₹ 116.52 करोड़ के बड़े निवेश की कोई आवश्यकता 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 माँग को पूरा करने में असमर्थ हैं। आगे, हल्दिया पर (फरवरी 2015) दौर 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 संविचरणा के लिए कोलकाता के पास स्रोतों/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 नहीं हुआ (मई 2016)।

5.4 दक्षिण पूर्व रेलवे (दपुरे) : 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, लाइसेंस फीस के संशोधन, शेष लाइसेंस शुल्क के लिए माँग 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 हैं 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 लाइसेंस 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 निर्देशों 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 सीएओ 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 शेष 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 प्लॉट/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 भुगतान कर रहे थे।
- 1,215 प्लॉटों 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 विरुद्ध 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 जाँच करने में जहाँ 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, कोइल प्रावधानों के अनुसार बकाया लाइसेंस शुल्क के लिए सख्ती से अनुपालन और माँग 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 नहीं 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 कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल) ने पश्चिम रेलवे को दिसम्बर 2005 में रतलाम डिवीजन के बंगरोड स्टेशन पर मानक अवधि में असिस्टेंट 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 अवसरचना, 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 अक्टूबर 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 हैं (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 ड्रॉइंग स्टेज के दौरान ही विचारणीय सामान्य नियमावली (जीआर) के प्रासंगिक प्रावधानों के अंतर्गत अपेक्षित वितरण की अप्रसूति 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 नहीं हुआ (मई 2016)।

5.6 दक्षिण मध्य रेलवे (दमरे): उचित प्रामाणिकता के बिना यातायात सुविधा कार्यों का कार्यान्वयन

उचित प्रामाणिकता 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 हैं 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 परिसम्पत्ति से प्रतिफल की दर (आरओआर) की संभावना निर्धारित सीमाओं¹⁸¹ 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 इकाँनामी 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 महत्व¹⁸² 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, गुलबर्गा 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 गुलबर्गा में (लागत- ₹ 42.90 करोड़) कोच रख-रखाव सुविधाओं का कार्य लिया (मार्च 2014)। रेलवे बोर्ड ने गुलबर्गा 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 गुलबर्गा 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 गुलबर्गा 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, अतः 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 प्रक्षेपणों पर आधारित प्रस्तावों का विस्तृत वित्तीय प्रमाणन उपलब्ध नहीं था और निर्माण कार्य 16.11.2013 खानापुर और 23.02.2014 (गुलबर्ग) 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 में 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 नहीं हुआ (मई 2016)।

5.7 पूर्वोत्तर रेलवे: भूमि की क्षतिपूर्ति के प्रति राज्य सरकार के साथ रेलवे (उपरो) 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 व्यवस्थाएँ भी की गई हैं। 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 (अर्थात् 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, अर्थात् 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 हैं 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 हैं 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 में 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।

अतः भुगतानों के संबंध में पैरा 940 ई के कोडल प्रावधानों का पालन न करने के परिणामस्वरूप ₹ 21.06¹⁸³ करोड़ की सीमा तक पूंजी का अवरोधन हुआ जिसमें ₹ 4.21 करोड़ की आस्थगित लाभांश देयता के अलावा पिछले छह से सात वर्षों के लिए प्रोदभूत ब्याज के रूप में ₹ 5.39¹⁸⁴ करोड़ की राशि शामिल है।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में अगस्त 2015 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं 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 कार्यों¹⁸⁵ में कंक्रीट स्लीपर्स (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 हैं, 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 लीड¹⁸⁶ 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 सामान्यतः 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 सीएस¹⁸⁷ के विनिर्माण एवं आपूर्ति के लिए पाँच सीएसपीज (140200 सीएस प्रत्येक) को 701000 सीएसज कुल मात्रा हेतु खरीद आदेश दिए (दिसम्बर 2009)। पाँच सीएसपीज में से, दो सीएसपीज¹⁸⁸ झारखण्ड में अवस्थित थी और अन्य तीन सीएसपीज¹⁸⁹ पश्चिम बंगाल में। सीएसज की बिक्री पर जोनल रेलवे प्रशासन से मूल लागत के अलावा विधिक रूप से उदग्रहणीय कर¹⁹⁰ 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) में मुवा इंडस्ट्रीज लि, राँची और (ii) में प्रीस्ट्रैस्ड उद्योग (इंडिया) प्रा.लि. धनबाद

¹⁸⁹ (i) में रामपुरहाट पीएससी स्लीपर्स प्रा. लि. कोलकाता, (ii) में स्ट्रूकोन इन्डस्ट्रीज लि. कोलकाता में जीपीटी इन्फ्राप्रोजेक्टस लि; कोलकाता।

¹⁹⁰ विनिर्माण एवं आपूर्ति आदेशों का खण्ड 3.1

सहित खरीद के प्रति बिक्रीकर्ता के राज्य में व्याप्त सामान्य वैट दरों¹⁹¹ पर केंद्रीय बिक्री कर (सीएसटी) भी जोनल रेलवे द्वारा देय था। झारखण्ड में 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 पाँच 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 सीएमज की आबंटित मात्रा को उचित पूनः 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 पाँच सीएसपीज (203000 सीएस प्रत्येक) को 1015000 सीएसज के विनिर्माण एवं आपूर्ति हेतु खरीद आदेश दिए गए थे (अक्टूबर 2013)। इसने इस तथ्य को दर्शाया कि चार वर्षों 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 सामान्यतः 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। अतः 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 वृद्धि कर (वैट) का परिहार्य भुगतान हुआ।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फरवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं 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 पाँच 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 पाँच वर्षों 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 बेंगडुबी 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 शर्तों¹⁹² में सम्मिलित कर लिया गया था, फिर भी अप्रैल 1988 के बाद साइडिंग के रेलवे के हिस्से में कार्य की लागत के पुनर्मूल्यांकन 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 (जुलाई 2013)। जुलाई 2015 में प्राप्त उनके उत्तर ने दर्शाया कि बीपीएमएस के रखरखाव की लागत का पुनर्मूल्यांकन 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 फरवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2016)।

¹⁹² 1 मार्च 2005 की साइडिंग के लिए निबंधन एवं शर्तों के मानक जापन में पैरा 6 (क) (ii)

5.10 उत्तर पश्चिम : हनुमानगढ़-श्री गंगा नगर सैक्शन के खुलने में रेलवे(उपरे) विलंब के कारण हानि

रेलवे प्रशासन 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 कर्मियों 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। इसमें दो सैक्शन अर्थात्, 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 जाँच की और 17 सितम्बर 2013 तथा 19 सितम्बर 2013 को अनुपालन हेतु कई अभ्युक्तियां की। सीआरएस ने 16 दिसम्बर 2013 को सार्वजनिक कैरिज के लिए सैक्शन को खोलने को अधिकृत कर दिया। अंततः 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 गतिविधियाँ हैं। एसजीएनआर-एचएमएच सैक्शन के रखरखाव के लिए ट्रेकमैन 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 पश्चिम 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 रुपये आई है। इस प्रकार सामान्य राजस्व को लाभांश के परिहार्य भुगतान के कारण ट्रेक 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 लिफ्टिंग 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, एलएचएस 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 अभियुक्तियों 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 नहीं हुआ (मई 2016)।

5.11 पूर्वोत्तर रेलवे (पूरे):

एक क्षतिग्रस्त पुल के प्रतिस्थापना पर नए पुल निर्माण में 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 पूरा¹⁹³ 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 वैगनों 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 परिस्थितियों¹⁹⁴ 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 लॉडिंग के साथ बड़े माल भाड़े राजस्व अर्जन के साथ सम्भव हो सकता था। 2012-15 (तीन वर्षों) 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 क्रमशः ` 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 सामग्री की अनुपलब्धता में विलंब

¹⁹⁴ 2011 के दर परिपत्र सं. 28 के अनुसार 59 टन पर बीसीएन (61 टन होने के नीचे पीसीसी) और 62 टन पर बीसीएनए (64 टन होने के नीचे 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 का 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 माहों 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 फरवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं 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 परिपुल (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 अनियमित 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 कॉर्पोरेशन (जीआईडीसी) और 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 इन्टरट्रीडिज 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 कार्यों 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 अर्थात् 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 साथ हस्ताक्षरित पट्टे करार के सुसंगत खण्डों के उल्लंघन में है जैसा कि इसने स्वामित्व का लाभ उठाया और 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 परे 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 नहीं 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 यार्ड, 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 प्रत्यक्षित 480 रेको के वार्षिक औसत जावक यातायात के आधार पर 352.91 लाख प्रति वर्ष के निवल प्रत्यक्षित 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 प्रक्षेपित 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 तारीख 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 कोई 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 2015 में 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 रोक) 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/दुलाई 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 निरूपण करने से पूर्व कार्य अध्ययन दल के माध्यम से वास्तविक स्थिति का सर्वेक्षण करने में विफल रहा जैसा कि भारतीय रेलवे इंजीनियरिंग 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 नहीं 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 में 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 सही ढंग से तैयार करना के लिए डिपों अधिकारी जिम्मेदारी है। अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेल कोड के पैरा 1439 में प्रावधान 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 पुस्तकों 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. एमएस-12 के पृष्ठ 315 से अद्येष्टित 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 पुनः 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 ईकाइयों के नये स्टॉक प्राप्त किये गये और अभिलिखित किये गये थे। आगे, पूर्व तट रेलवे विशाखापट्टनम के स्टोर खाते के विशिष्ट निरीक्षण द्वारा 23 जनवरी 2013 के बाद स्टॉक की जांच की गयी और खाता शेषों के अनुसार सही के रूप में रिले की 422 इकाइयों 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 ईकाइयों को निर्गत किया गया था तब एमएएस खाता शेष में 327 ईकाइयों के स्थान पर 227 ईकाइयां दिखाई गयी थी। इसके परिणामस्वरूप 100 रिले ईकाइयों 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 हैं:

- 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 शेषों को प्रत्यक्ष शेषों 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 अर्थात् 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 रिलों 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 पूरे 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 अंगणित्तीय 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 नहीं हुआ (मई 2016)।