

## अध्याय 7

### अन्य मामले

इस अध्याय में रेलवे द्वारा कुंभ मेला 2019 के प्रबंधन पर एक बड़ा पैराग्राफ शामिल किया गया है, जिसमें रेलगाड़ियों के परिचालन में कमियां, कुंभ मेले की तैयारी हेतु किये जाने वाले निर्माणकार्यों की पूर्णता में विलंब और स्वच्छता तथा यात्रियों की सुरक्षा और बचाव के मामलों को उजागर किया गया है। अध्याय में उच्च दरों पर माल की खरीद और अतिरिक्त स्टाफ की पुनः तैनाती न होने से संबंधित मामलों को उजागर कर रहे दो विशेष पैराग्राफ भी शामिल हैं।

### 7.1 दक्षिण पूर्वी रेलवे (दपूरे): उच्च दरों पर स्टोर खरीदने और निर्णीत हर्जाने के अनुद्ग्रहण के कारण अतिरिक्त व्यय

दपूरे के स्टोर विभाग ने 2012 से 2017 के दौरान विभिन्न स्टोर मदें पूर्वी रेल (पूरे) द्वारा लगभग एक ही समय खरीदी गई समान मदों की दर के तुलना में उच्चतर दरों पर खरीदी थी। निकटवर्ती जोनल रेलवे द्वारा खरीद की दरों की सूचना आईएमएमआईएस में सरलता से उपलब्ध थी। तथापि, उद्धृत दरों के औचित्य का मूल्यांकन करते हुए निविदा समिति ने इन दरों पर विचार नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप, दपूरे ने उच्चतर दरों पर स्टोर खरीदने के कारण ₹ 7.93 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया। इसके अलावा, 51 खरीद आदेशों में यद्यपि आपूर्तिकर्ता द्वारा सामग्री की पूर्ण ठेकागत मात्रा की आपूर्ति नहीं की गई थी, फिर भी दपूरे ने उच्चतर दरों पर नए खरीद आदेश जारी कर दिए थे। इससे ₹ 4.49 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ। इनमें से 23 खरीद आदेशों में आदेश उच्चतर दरों पर उसी आपूर्तिकर्ता को दिए गए थे। इसके अलावा, चूककर्ता ठेकेदार पर ₹ 2.35 करोड़ का निर्णीत हर्जाना भी नहीं लगाया गया था।

विभिन्न जोनल रेलवे में स्टोर विभाग विभिन्न रेलवे विभागों के लिए स्टोर मदों की खरीदारी करता है। निविदाएं वैब-आधारित इ-खरीद प्रणाली के माध्यम से आमंत्रित की जाती हैं। सभी जोनल रेलवे द्वारा नियत समय में की गई विभिन्न स्टोर खरीद की इनकी खरीद दरों सहित संक्षिप्त स्थिति को सामग्री प्रबंधन सूचना प्रणाली (एमएमआईएस)/एकीकृत सामग्री प्रबंधन सूचना प्रणाली (आईएमएमआईएस) में अभिलिखित किया जाता है। लेखापरीक्षा में मई 2011 से दिसंबर 2017 की अवधि हेतु दपूरे में स्टोर विभाग के डाटा का अध्ययन किया गया और निम्नलिखित कमियां देखी गईं:

(i) **उच्चतर दरों पर स्टोर की खरीद**: रेलवे मंत्रालय ने भारतीय रेल की मानक संविदा शर्तों में 'गिरावट खंड' को शामिल किया था और इसे दिसंबर 1986 में संहिताबद्ध<sup>361</sup> किया था। इस खंड के अनुसार ठेकेदार द्वारा ठेका के अंतर्गत आपूर्ति किए गए माल हेतु प्रभारित कीमत किसी भी हाल में न्यूनतम कीमत से अधिक नहीं होगी जिस पर ठेकेदार एक समान विवरण के माल को बेचता है या बेचने का प्रस्ताव देता है।

<sup>361</sup> स्टोर विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता, खंड - I का पैरा 417 (ठेका शर्तों का परिशिष्ट III (पैरा 3000 से 3003))

दिसंबर 1988 में, मंत्रालय ने आगे निर्णय किया कि गिरावट खंड को केवल दर ठेकों में ही लागू किया जाएगा। जून 2008 में गिरावट खंड के मानक व्याख्यान को खंड 3000 के रूप में ठेका की आईआरएस शर्तों में शामिल किया गया था। तदनुसार, ठेकेदार को ठेका के प्रति की गई आपूर्तियों के भुगतान हेतु प्रत्येक बिल के साथ संबंधित लेखा अधिकारी के समक्ष प्रमाणपत्र प्रस्तुत करना अपेक्षित है। प्रमाणपत्र में स्पष्ट रूप से उल्लेख होना चाहिए कि ठेका के अंतर्गत आपूर्तित स्टोर के समान स्टोर की बिक्री कीमत में कोई कमी नहीं हुई है और ऐसे स्टोर को ठेका के अंतर्गत सरकार को प्रभारित कीमत से कम कीमत पर किसी भी संगठन को प्रस्तावित नहीं किया गया है/बेचा नहीं गया है।

लेखापरीक्षा में एमएमआईएस/आईएमएमआईएस में उपलब्ध डाटा से दपूरे द्वारा विभिन्न खरीदारियों की स्वीकृत दरों के औचित्य के मूल्यांकन का कार्य किया गया। लेखापरीक्षा में पूरे<sup>362</sup> द्वारा लगभग एक साथ खरीदी गई (एक माह से नौ माह की अवधि में) समान मर्दों की दरों के साथ दपूरे द्वारा की गई खरीद की दरों की तुलना की गई। दपूरे की तदनुसूची खरीद आदेश (पीओ) की फाइलों और पूरे के पीओ की प्रतियों की भी समीक्षा की गई थी। समीक्षा में दिसंबर 2012 से दिसंबर 2017 तक पांच वर्षों की अवधि शामिल की गई थी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि

- दपूरे के स्टोर विभाग ने 120 पीओ के माध्यम से पूरे द्वारा साथ-साथ खरीदी गई समान मर्दों की दरों की अपेक्षा प्रति यूनिट काफी अधिक दर पर विभिन्न स्टोर मर्दें खरीदी थी।
- दपूरे ने 120 पीओ में से 108<sup>363</sup> में ₹ 7.93 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया।
- दपूरे और पूरे की दरों में अंतर 5.08 प्रतिशत से 234.75 प्रतिशत के बीच था।
- 108 पीओ में से पांच पीओ के संबंध में उसी आपूर्तिकर्ता से एक से सात माह के समय अंतराल पर खरीद की गई थी जिसमें ₹ 0.46 करोड़ का अतिरिक्त व्यय शामिल है।

<sup>362</sup> पूरे निकटवर्ती जोनल रेलवे है जिसका मुख्यालय समान स्टेशन अर्थात् कोलकाता में है।

<sup>363</sup> इनमें से 11 पीओ में सीओएस, स्टोर, कोलकाता सहित उपयोगकर्ताओं हेतु स्टोर की प्राप्ति और वितरण के लिए अन्य रेलवे कार्यालय नोडल प्राधिकरण था।

- ठेकेदार से प्राप्त किया जाने वाला प्रमाणपत्र भी दपूरे के स्टोर विभाग द्वारा प्राप्त नहीं किया गया था।

दपूरे को प्रस्तावित दरों के औचित्य का मूल्यांकन करते समय अन्य जोनल रेलवे द्वारा विशेष मद की खरीद की दरों की जानकारी थी। तथापि, निविदा समिति<sup>364</sup> ने उद्धृत दरों के औचित्य का मूल्यांकन करने के उद्देश्य हेतु पूरे या किसी अन्य जोनल रेलवे की खरीद दरों पर विचार नहीं किया था। दपूरे ने भी रेलवे के वित्तीय हितों की सुरक्षा हेतु ठेका में आईआरएस शर्तों के भाग के रूप में 'गिरावट खंड' को लागू नहीं किया था।

लेखापरीक्षा में स्टोर की खरीद हेतु दपूरे के अन्य विभागों द्वारा वर्तमान में पालन की जा रही प्रणाली की जांच की गई। लेखापरीक्षा में पाया गया कि दपूरे के चिकित्सा विभाग द्वारा दरों का औचित्य निर्धारित करने हेतु अन्य जोनल रेलवे की खरीद दरों पर विचार किया गया था।

इस प्रकार, दपूरे का स्टोर विभाग 'गिरावट खंड' लागू करने में वित्तीय औचित्य का अनुपालन करने और प्रस्तावित दरों के औचित्य का मूल्यांकन करने में विफल रहा। दपूरे प्रशासन द्वारा अप्रभावपूर्ण आंतरिक नियंत्रण तंत्र के कारण 108 पीओ में उच्चतर दरों पर स्टोर की खरीद में ₹ 7.93 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

**(ii) पिछले खरीद आदेशों में पूरी मात्रा प्राप्त किए बिना उच्चतर दरों पर नए खरीद आदेश जारी करना (कुछ मामलों में उसी आपूर्तिकर्ता को) -**

सुपर्दगी<sup>365</sup> शब्द इस बात पर बल देता है कि ठेकेदार अन्य बातों के साथ-साथ जैसी खरीदार की आवश्यकता हो, स्टोर की अपेक्षित मात्रा में और ठेका में निर्दिष्ट तिथि तक सुपर्दगी करेगा। पीओ में निर्दिष्ट सुपर्दगी अनुसूची में खरीद के तहत प्रत्येक सामग्री की आपूर्ति को पूरा करने के लिए नियत अवधि का उल्लेख किया जाता है जिसमें विफल रहने पर शास्ति के प्रावधान लागू होते हैं। रेलवे बोर्ड के आदेशों<sup>366</sup> के अनुसार, सुपर्दगी में विलंब के प्रत्येक माह या माह के हिस्से के लिए विलंबों पर ध्यान दिए बिना विलंबित आपूर्तियों के मूल्य की ठेका अनुसूची के अनुसार 10 प्रतिशत की ऊपरी सीमा के अध्यक्षीन स्टोर की कीमत

<sup>364</sup> वित्त विभाग से सदस्य सहित।

<sup>365</sup> स्टोर विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता खंड 1 के पैरा 417 के अंतर्गत परिशिष्ट III के खंड 0601 के अनुसार

<sup>366</sup> 'आपूर्ति ठेका करने हेतु नियमावली' पर अक्टूबर 2009 का कंपेंडियम

के दो प्रतिशत के बराबर राशि का निर्णीत हर्जाना (एलडी) वसूल किया जाना चाहिए जब तक कि अन्यथा प्रावधान न किया जाए।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि उपरोक्त संहितीय प्रावधानों और रेलवे बोर्ड के आदेशों का विभिन्न रेलवे विभागों की तरफ से स्टोर विभाग द्वारा पालन नहीं किया गया था। मई 2011 से नवम्बर 2016 के दौरान जारी 51 पीओ के संबंध में आपूर्तिकर्ता द्वारा सामग्री की पूर्ण ठेकागत मात्रा की आपूर्ति नहीं की गई थी। तथापि, दपूरे ने उच्चतर दर पर नए पीओ जारी किए जिसके परिणामस्वरूप ₹ 4.49 करोड़ की अतिरिक्त देयता हुई जैसा लेखापरीक्षा<sup>367</sup> में निर्धारित किया गया। रेलवे ने नई निविदाएं संसाधित करने से पूर्व औपचारिक संशोधन/निरस्तीकरण जारी करके पिछले 51 पीओ को नियमित करने के लिए कोई कदम नहीं उठाया। उपरोक्त पीओ में से 23 में, पिछले पीओ के प्रति आपूर्तियों के अपूर्ण रहने के बावजूद उसी आपूर्तिकर्ता को अगले पीओ उच्चतर दरों पर जारी कर दिए गए थे।

### (iii) निर्णीत हर्जाने का अनुदग्रहण

लेखापरीक्षा में आगे दपूरे द्वारा अनुरक्षित आईटी प्रणालियों अर्थात एएफआरईएस<sup>368</sup>/आईपीएस<sup>369</sup> में निर्णीत हर्जाने के उदग्रहण से संबंधित डाटा की समीक्षा की गई थी। लेखापरीक्षा में देखा गया कि रेलवे ने उपरोक्त निर्दिष्ट 51 पीओ में से 39 के संबंध में किसी भी चूककर्ता ठेकेदार पर निर्णीत हर्जाना (एलडी) नहीं लगाया था। इन 51 पीओ में सामग्री की आपूर्ति लंबे समय से (एक वर्ष से साढ़े पांच वर्ष के बीच) लंबित थी। लेखापरीक्षा द्वारा निर्धारित निर्णीत हर्जाने (एलडी) की राशि ₹ 2.35 करोड़ थी।

इस प्रकार, दपूरे ने सामग्री की पूर्ण ठेकागत मात्रा प्राप्त किए बिना उच्चतर दरों पर नए खरीद आदेश जारी किए थे, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 4.49 करोड़ की अतिरिक्त देयता हुई। इसके अलावा, दपूरे ने सामग्री वितरण में देरी के लिए चूककर्ता ठेकेदारों पर ₹ 2.35 करोड़ का निर्णीत हर्जाना नहीं लगाया था।

<sup>367</sup> इनमें से 11 पीओ में सीओएस, स्टोर, कोलकाता सहित उपयोगकर्ताओं हेतु स्टोर की प्राप्ति और वितरण के लिए अन्य रेलवे कार्यालय नोडल प्राधिकरण था।

<sup>368</sup> उन्नत वित्तीय और रेल व्यय प्रबंधन प्रणाली (आईपीएस के कार्यान्वयन से पूर्व रेलवे द्वारा प्रयुक्त एप्लीकेशन)

<sup>369</sup> एकीकृत पेट्रोल एवं लेखांकन प्रणाली

15 नवंबर 2018 को रेलवे बोर्ड के सामने इस मामले को उठाया गया था । उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (30 सितंबर 2019)।

### 7.2 पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (उपूसीरे): बंद हो चुके मीटर गेज डीजल शेड के अधिशेष कर्मचारियों वर्ग की पुनः तैनाती न करने के कारण निष्फल व्यय

लमडिंग के डीजल शेड को लमडिंग-बदरपुर-सिलचर सैक्शन के गेज रूपांतरण<sup>370</sup> के कारण अक्टूबर 2014 में बंद कर दिया गया था। तथापि, उपूसीरे ने डीजल शेड के सभी कर्मचारी वर्ग की पुनः तैनाती हेतु समय पर कार्रवाई नहीं की थी। इसके कारण अक्टूबर 2014 से जुलाई 2018 के दौरान 362 से 140 अधिशेष स्टाफ पर ₹ 34.81 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ था।

रेलवे बोर्ड के अनुदेशों<sup>371</sup> के अनुसार (अप्रैल 1989) उन क्षेत्रों की, जहां कर्मचारी वर्ग के अधिशेष होने की संभावना है, पहले से पहचान करने और उनकी उचित रूप से पुनः तैनाती हेतु योजना बनाने की आवश्यकता होती है।

रेलवे बोर्ड ने लमडिंग-बदरपुर -सिलचर के गेज रूपांतरण के लिए 1 अक्टूबर 2014 से मेगा ब्लॉक<sup>372</sup> प्रभावी करने का निर्णय लिया (जून 2014)। इसके परिणामस्वरूप 362 कर्मचारी वर्ग वाला लमडिंग का डीजल शेड अनावश्यक हो गया और शेड पर कार्यरत कार्मिक अधिक हो गए। ओपन लाइन और निर्माण संगठन दोनों के महाप्रबंधक और अन्य विभागाध्यक्ष द्वारा सितम्बर 2014 में बैठक आयोजित की गई थी। तदनुसार, नामावली पर दर्ज शेड के कर्मचारियों की पुनः तैनाती हेतु कार्य योजना बनाई गई थी। यह उपूसीरे के मान्यताप्राप्त युनियनों के पदाधिकारियों से परामर्श के बाद किया गया था। निम्नलिखित निर्णय लिए गए थे:

- नामावली पर दर्ज 325<sup>373</sup> कर्मचारियों से 50 कर्मचारियों को करीमगंज - अगरतला हिस्से के बीच चलने वाली ट्रेनों के उद्देश्य हेतु लमडिंग में रखा जाएगा।

<sup>370</sup> मीटर गेज से ब्रांड गेज

<sup>371</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र सं. ई (एनजी) II-84/आरई-1/10 दिनांक 21.04.1989

<sup>372</sup> मेगा ब्लॉक का तात्पर्य रख-रखाव/निर्माण कार्य के कारण लंबे स्ट्रैच पर यातायात को रोकना है।

<sup>373</sup> रेल प्रशासन ने लीव रिजर्व, स्टोर कर्मचारियों, प्रयोगशाला कर्मचारियों, लोको निरीक्षकों, मंत्रालयी कर्मचारियों आदि की गणना नहीं की थी।

- उन्हें आवर्तन आधार पर दो माह की अवधि हेतु 25 के बैच में करीमगंज में तैनात किया जाएगा।
- शेष कर्मचारियों को जोन के दूसरे डीजल शेडों पर स्थानांतरित करने का निर्णय लिया था। उन्हें बीजी डीजल शेड चालू हो जाने पर दो से तीन वर्षों के बाद वापस लमडिंग डीजल शेड पर स्थानांतरित किया जाना था।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि विभिन्न शेडों और कार्यशालाओं पर स्थानांतरण हेतु केवल 178 कर्मचारियों के आदेश जारी किए गए थे (जनवरी से फरवरी 2015)। 1 अक्टूबर 2015 से 50 कर्मचारी, जिन्हें रोके रखने का निर्णय लिया गया था, भी अधिक हो गए थे क्योंकि उस समय तक करीमगंज-अगरतला हिस्से में भी मेगा ब्लॉक प्रभावी हो गया था। इस प्रकार उपसूची प्रशासन ने मौजूदा कर्मचारियों को आंशिक रूप से स्थानांतरित किया था और वह भी चार से पांच माह के विलंब के बाद। उन्होंने अधिशेष कर्मचारियों के वेतन एवं भत्तों के प्रति ₹ 34.81 करोड़<sup>374</sup> का भुगतान किया था।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में बताया (अप्रैल 2019) कि

- क. एलएमजी डीजल शेड के स्टाफ का पुनः स्थापन नीतिगत मामला था और इस पर निर्णय जोनल मुख्यालयों द्वारा बैठक के कार्यवृत्तों के अनुसार लिया जाना था।
- ख. 1 नवम्बर 2014 से 30 सितम्बर 2015 की अवधि हेतु करीमगंज-अगरतला के बीच सेक्शन में मीटर गेज ट्रेन परिचालन हेतु सैक्शनल आवश्यकता के अनुसार करीमगंज में 26 लोको का अनुरक्षण किया गया था।
- ग. एलआरएस कर्मचारी वर्ग, स्टोर स्टाफ, प्रयोगशाला स्टाफ, लोको निरीक्षक और मंत्रालयी स्टाफ को डीजल शेड मस्टर रोल में शामिल किया गया था क्योंकि वे डीजल शेड से संबंधित थे।
- घ. अन्य डीजल शेडों में कर्मचारी की अधिकता और समस्या निवारण स्थानों पर तैनाती करने हेतु यथासंभव एवं प्रायोगिक पर्याप्त उपाय/कदम उठाए गए थे और उन्होंने वहां कार्य करना जारी रखा।

<sup>374</sup> अक्टूबर 2014 से सितम्बर 2015 की अवधि हेतु ₹ 10.65 करोड़ और अक्टूबर 2015 से जुलाई 2018 की अवधि हेतु ₹24.16 करोड़।

तथापि लेखापरीक्षा में देखा गया कि रेलवे बोर्ड के आदेश की प्राप्ति से छः माह और मेगा ब्लॉक प्रभावी होने से तीन माह के बाद डिवीजनल रेलवे प्रबंधक (पी) ने नामावली पर दर्ज केवल आधे कर्मचारियों के स्थानांतरण के आदेश जारी किए थे (जनवरी 2015)। अनुदेशों के अनुसार, निर्णय के तत्काल बाद कार्रवाई की जानी चाहिए थी। सितम्बर 2014 की बैठक में पहले विचार किए गए 50 कर्मचारियों के अलावा 70 अतिरिक्त कर्मचारियों को रोके रखने के लिए कोई निर्णय नहीं लिया गया था। रोके जाने वाले 50 कर्मचारियों की तैनाती आवर्तन आधार पर दो माह की अवधि हेतु 25 के बैच में करीमगंज में अनुमानित थी। साथ ही करीमगंज में तैनात 25 कर्मचारियों को मीटर गेज लोकोमोटिव के माइनर शिड्यूल पर कार्य करना था। आवधिक मरम्मत (पीओएच) जैसी प्रमुख मरम्मत हेतु अपेक्षित अवसंरचना करीमगंज में उपलब्ध नहीं थी। सितंबर 2014 को नामावली पर 362 कर्मचारियों में से 237 कर्मचारियों के स्थानांतरण का निर्णय लिया गया, जिसमें 125 कर्मचारियों को प्रारम्भ से ही पुनः नियोजन के क्षेत्र से बाहर रखा गया। 237 अंतरण हेतु निर्णीत कर्मचारियों में से केवल 178 कर्मचारियों को स्थानांतरित करने का आदेश जारी किया गया था जिसमें 59 कर्मचारियों को छोड़ दिया गया जिससे संख्या बढ़कर 184 हो गयी। 140<sup>375</sup> रोके गए कर्मचारी लमडिंग के डीजल शेड, जिसे अक्टूबर 2014 में बंद कर दिया गया था, के नामावली पर जुलाई 2018 की समाप्ति तक नामावली पर दर्ज थे। इस प्रकार, लमडिंग में एमजी डीजल शेड के सभी कर्मचारियों की पुनः तैनाती न करने के कारण ₹ 34.81 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ था।

### 7.3 रेलवे द्वारा कुंभ मेला, 2019 का प्रबंधन

#### 7.3.1 प्रस्तावना

कुंभ मेले को यूनेस्को की मानवता की अमूर्त सांस्कृतिक विरासत की प्रतिनिधित्व सूची<sup>376</sup> में रखा गया है। कुंभ मेला, हर छः साल बाद और प्रत्येक 12 वर्षों के बाद महा कुंभ मेला इलाहाबाद में



चित्र 7.1 कुंभ मेला क्षेत्र में टेंट सिटी, इलाहाबाद

<sup>375</sup>सेवानिवृत्ति आदि के कारण संख्या में कमी आई

<sup>376</sup>शिलालेख: 12. सीओएम 11.बी.12



आयोजित किया जाता है। कुंभ मेला 2019, 15 जनवरी और 4 मार्च 2019 तक 49 दिनों के लिए आयोजित किया गया था। रेलवे द्वारा राज्य सरकार के साथ सक्रिय रूप से सहयोग करते हुए आयोजन को सुचारू रूप से सुनिश्चित करने के लिए अभिन्न भूमिका निभाई जाती है। इसमें निम्नलिखित शामिल हैं;

- तीर्थ यात्रियों के आवागमन के लिए विशेष रेलगाडियां चलाना
- रेलवे परिसर में स्वच्छता और न्यूनतम आवश्यक सुविधाओं को ध्यान में रखना
- स्टेशन परिसर में अस्थायी रूप से ठहरने की व्यवस्था करना
- बुकिंग और यात्री सूचना के लिए मेला क्षेत्र में सुविधा प्रदान करना; और
- आयोजन के दौरान तीर्थ यात्रियों की सुरक्षा और आराम सुनिश्चित करना।

इलाहाबाद क्षेत्र में कुंभ मेला रेल यातायात तीन जोन अर्थात् उत्तर मध्य रेलवे (उमरे), उत्तर रेलवे (उरे) और उत्तर पूर्व रेलवे (उपूरे) के दस<sup>377</sup> रेलवे स्टेशनों द्वारा संभाला जाता है। ये स्टेशन संगम क्षेत्र से 1.6 कि.मी से 14 कि.मी. के अंदर स्थित हैं।



नक्शा 1: मेला क्षेत्र स्टेशन

लेखापरीक्षा ने कुंभ मेला 2019 के प्रबंधन के लिए रेलवे के कार्य-कलापों की समीक्षा (अगस्त से नवंबर 2018) की। लेखापरीक्षा ने अल्पकालिक (कुंभ मेला

<sup>377</sup> दस मेला सेवारत स्टेशनों में से दारागंज स्टेशन (उपूरे) कुंभ मेला, 2019 के दौरान बंद कर दिया गया था।

2019 के लिए), मध्य अवधि (माघ मेला 2020 के लिए) और दीर्घकालिक (महाकुंभ 2025 के लिए) उपायों की सिफारिश की। मेला अवधि के दौरान रेलवे की प्रतिक्रियाओं और कार्रवाई का सत्यापन/जांच की गई है। लेखापरीक्षा ने पाया कि मेला अवधि में कोई भी दुःखद/खेदजनक घटना नहीं हुई। तथापि: लेखापरीक्षा ने पाया कि रेलवे द्वारा विशेष ट्रेनों के परिचालन, यात्री सुविधाओं और सुरक्षा से संबंधित कार्य, यात्रियों के लिए चिकित्सा सुविधा, स्टेशन परिसर में अपशिष्ट प्रबंधन जैसे मुद्दों पर पर्याप्त रूप से ध्यान नहीं दिया गया था।

लेखापरीक्षा ने मेला अवधि के दौरान रेलवे द्वारा अपनाये गये यात्रियों के तथा संचालन के तरीकों का अध्ययन किया। कुंभ मेला 2019 से संबंधित योजना और कार्य के कार्यान्वयन के संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा जारी किए गए निर्देशों/दिशानिर्देशों, कार्यों की निगरानी के लिए बैठकों के कार्यवृत्त, न्यायाधीश (सेवानिवृत्त) आंकारेश्वर भट्ट समिति की रिपोर्ट और महाकुंभ मेला 2013 पर हावर्ड विश्वविद्यालय की रिपोर्ट लेखापरीक्षा समीक्षा के लिए मानदण्ड के मुख्य स्रोत थे।

लेखापरीक्षा निष्कर्षों की चर्चा बाद के पैराग्राफों में की गई है।

### 7.3.2 विशेष रेलगाड़ियों का चलाया जाना

महाकुंभ मेला, 2013 के दौरान, अनुमानित 34 लाख यात्रियों को ले जाने के लिए 417 मेला स्पेशल ट्रेनों की योजना बनाई। लेखापरीक्षा ने मुख्य स्नान दिनों (मकर संक्रांति, मौनी अमावस्या और बसंत पंचमी) के दौरान इलाहाबाद स्टेशन से मेला स्पेशल ट्रेनों की परिचालन में कमी (4 से 13 के बीच) पर टिप्पणी की। इस कारण इन दिनों में भीड़-भाड़ और यात्री असुविधाएं हुईं।

कुंभ मेला 2019 में, रेलवे ने 33 लाख यात्रियों की निकासी का अनुमान लगाया, जिसे बाद में संशोधित कर (दिसंबर 2018) 45.48 लाख कर दिया गया था। उन्होंने 30 दिनों<sup>378</sup> में 800 (बाद में 821<sup>379</sup> तक बढ़ा दिया गया) बाह्य मेला विशेष रेलगाड़ियों को चलाने की योजना बनाई। भगदड़ जैसी स्थिति से बचने के लिए भट्ट समिति<sup>380</sup> ने सुझाव दिया था (अगस्त 2014) कि इलाहाबाद जंक्शन

<sup>378</sup> छ: मुख्य स्नान दिवस जिसमें पहले के दो दिन और बाद के दो दिन शामिल हैं।

<sup>379</sup> उमरे-622, उपरे-110+21 और उरे-68

<sup>380</sup> उत्तर प्रदेश सरकार ने 18 फरवरी 2013 को इलाहाबाद उच्च न्यायालय के सेवानिवृत्त न्यायाधीश की नियुक्ति की ताकि कुंभ मेला अवधि के दौरान हुई इलाहाबाद रेलवे स्टेशन भगदड़ की न्यायिक जांच की जा सके।

पर/से कोई भी विशेष रेलगाड़ी न चले/ना रुके। समिति ने इलाहाबाद जंक्शन के सेटेलाईट स्टेशनों<sup>381</sup> से इन रेलगाड़ियों को चलाने/रोकने की सिफारिश की। यद्यपि रेलवे ने 54 प्रतिशत विशेष रेलगाड़ियां (821 में से 440) इलाहाबाद जंक्शन से चलाने की योजना बनाई। लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि:-

- योजनाबद्ध 821 विशेष रेलगाड़ियों के प्रति वास्तविक रूप से कुल 565<sup>382</sup> विशेष रेलगाड़ियां चली थीं। 256<sup>383</sup> विशेष रेलगाड़ियों की कमी थी।
- रेलवे अपनी योजना के अनुसार मुख्य स्नान दिनों (एक दिन बाद सहित) के लिए विशेष रेलगाड़ियां चलाने में सक्षम नहीं रही। 13 मेला दिनों<sup>384</sup> में, मुख्य स्नान दिन पर तथा एक दिन बाद, 72 प्रतिशत ही विशेष रेलगाड़ियां चली।



चित्र 7.2 आपातकालीन खिड़की के माध्यम से प्रवेश करते यात्री



चित्र 7.3 नैनी में इंजन पर बैठे यात्री

- लेखापरीक्षा में मेला अवधि में विशेष रेलगाड़ियों की समय-सारणी की स्थिति की समीक्षा की। रैकों की उपलब्धता की पुष्टि न होने के कारण 03 जनवरी 2019 को रेलवे द्वारा केवल 50 प्रतिशत विशेष रेलगाड़ियों के समय-सारणी की घोषणा की गई थी। इससे यात्रियों को अपनी यात्रा की योजना बनाने और विशेष रेलगाड़ियों में टिकट बुक करने के लिए पर्याप्त समय नहीं मिला।
- रेलवे बोर्ड में आयोजित मार्च 2019 के समीक्षा संगोष्ठी में मेला अवधि के दौरान रेलवे ने 73.66 लाख यात्रियों को निकालने के आंकड़ा के बारे में

<sup>381</sup> ऐसे स्टेशन जो मुख्य स्टेशन से थोड़ी दूर हैं, भीड़भाड़ वाले क्षेत्रों में ताकि ट्रेनें मुख्य स्टेशनों को भीड़भाड़ के बिना इन स्टेशनों से समाप्त और शुरू हो सकें।

<sup>382</sup> उमरे, उपूरे, उरे द्वारा क्रमशः 427, 75 और 63 विशेष रेलगाड़ियां चलाई गईं

<sup>383</sup> 195-उमरे, 56-उपूरे और 5-उरे

<sup>384</sup> मकर संक्रांति (15.01.19 और 16.01.19), पौष पूर्णिमा (21.01.19 और 22.01.19), मौणी अमावस्या (04.02.19, 05.02.19 और 06.02.19), बसंत पंचमी (10.02.19 और 11.02.19), माघी पूर्णिमा (19.02.19 और 20.02.19) और महा शिवरात्रि (04.03.19 और 05.03.19)

सूचित किया था। रेलवे ने पुनः (अगस्त 2019) मेला अवधि के दौरान चलने वाली विशेष रेलगाड़ियों और नियमित रेलगाड़ियों के आधार पर 73.41 लाख यात्रियों की निकासी के आंकड़े की सूचना दी थी। रेलवे ने इन यात्रियों को विशेष और नियमित रेलगाड़ियों के माध्यम से ढुलाई की।

- हालांकि, वाणिज्यिक विभाग के रिकार्ड के अनुसार, मेला अवधि के दौरान इलाहाबाद क्षेत्र (उमरे, उरे और उपूरे के स्टेशन) में 31.21 लाख टिकट बेचे गए थे। यद्यपि यह तर्कों के लिए स्वीकार कर लिया जाये, कि टिकट बिक्री का आंकड़ा कुल निकासी नहीं हो सकती क्योंकि अन्य स्टेशनों से इलाहाबाद से बाहरी यात्रा के लिए भी टिकट की बिक्री हुई होगी, मेला अवधि के दौरान टिकट रहित यात्रा जो कि 40 लाख यात्रियों की है को समझाना/स्पष्ट करना मुश्किल है।
- यात्रा के अनुमानों की सत्यता को इस संदर्भ में भी देखा जाना चाहिए कि 45.48 लाख यात्रियों के अनुमान के आधार पर, रेलवे ने 821 विशेष रेलगाड़ियों की योजना बनाई थी। तथापि, उन्होंने केवल 565 ट्रेनें चलाई थी। यात्रियों की एक बड़ी भारी संख्या को, कम विशेष रेलगाड़ियों के साथ स्वीकार करना मुश्किल हैं।
- कुंभ मेला 2019 के दौरान स्टेशनों पर वास्तविक यात्रियों के चलने की संख्या का निर्धारण करने के लिए प्रभावी कार्रवाई नहीं की गई थी।



चित्र 7.4 इलाहाबाद स्टेशन के परिसर के बाहर यात्रियों का संचय



चित्र 7.5 इलाहाबाद स्टेशन पर अति-भीड़ वाला परिसर

### 7.3.3 यात्री सुविधाओं, भीड़ प्रबंधन और स्वच्छता के अपूर्ण कार्यों का प्रभाव

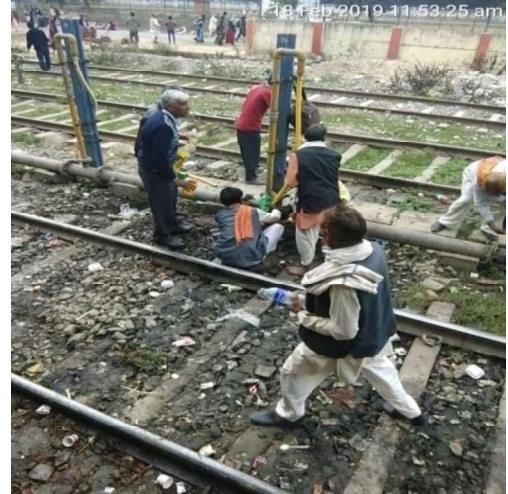
रेलवे ने यात्री जन सुविधाओं से संबंधित अवसंरचना सुविधाओं को पूरा करने हेतु लगभग ₹ 1,850 करोड़ की लागत पर 52 निर्माण-कार्य प्रारंभ किए थे। ये निर्माण कार्य स्टेशनों के विकास, परिसंचारी क्षेत्र, यातायात सुविधाओं फुट ओवर ब्रिज, सड़क उपरिपुल, आदि से संबंधित थे। इनमें से 22 निर्माण-कार्य यात्री सुविधाओं से संबंधित थे। शेष 30 निर्माण-कार्य मेला अवधि के दौरान और उसके बाद भी ट्रेनों के सुचारु आवागमन हेतु आधारभूत अवसंरचना के निर्माण से संबंधित हैं।

#### (क) यात्री जन-सुविधाओं के निर्माण कार्य

22 यात्री जन-सुविधा निर्माण कार्य में से, सात कार्य 15 जनवरी 2019 को मेला प्रारंभ होने के समय पूर्ण नहीं किए जा सके। लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

- इलाहाबाद में अविलंब पानी देने की व्यवस्था करने की योजना बनाई गई थी।

यह इलाहाबाद में पानी के लिए ट्रेनों के रुकने के समय को कम करने के लिए किया गया था। यह कार्य पूर्ण नहीं हुआ और इलाहाबाद स्टेशन पर विभिन्न ट्रेनों में कम से कम 4300 कोचों ने कुंभ मेला अवधि के दौरान पानी के बिना प्रस्थान किया। पानी के बिना ट्रेनों के प्रस्थान करने के कारण लगभग 6.12<sup>385</sup> लाख यात्रियों को असुविधा हुई।



चित्र 7.6 इलाहाबाद छिवकी में हाईड्रेण्ट पाइप से अस्वच्छ पानी पीते यात्री

- छिवकी स्टेशन पर नए ओवरहेड टैंक<sup>386</sup> का निर्माण कुंभ मेला 2019 के अंत तक नहीं किया गया था। यात्रियों को कोच के शौचालयों के हाइड्रेट होने के पाइप से अस्वच्छ पानी पीते हुए पाया गया था।
- अतिरिक्त प्लेटफॉर्म (2 किमी) के साथ नैनी और छिवकी के बीच 3 डाउन लाइन का कार्य पूर्ण नहीं हुआ था। जबलपुर और झांसी से/को जाने वाली 91

<sup>385</sup> 4300 कोच /20 कोच प्रति ट्रेन\* 2850 यात्री प्रति ट्रेन= 612750 यात्री

<sup>386</sup> छिवकी विकास का कार्य एक टर्मिनल स्टेशन के रूप में जिसमें नया ओवरहेड टैंक शामिल है।

ट्रेनों इलाहाबाद जंक्शन से आरंभ/समाप्त होती है। यदि योजनाबद्ध कार्य पूर्ण हो जाता तो ये ट्रेनों छिवकी से चलाई जा सकती थी। इसके परिणामस्वरूप पहले से ही भरे हुए इलाहाबाद जंक्शन<sup>387</sup> पर अतिरिक्त भार पड़ा और स्टेशन से नियमित ट्रेनों का आवागमन प्रभावित हुआ।

- सूबेदारगंज स्टेशन को टर्मिनल स्टेशन के रूप में विकसित करने की योजना बनाई गई थी। इलाहाबाद जंक्शन पर भार को कम करने के लिए कानपुर-सीमित विशेष ट्रेनों को इलाहाबाद से सूबेदारगंज में स्थांतरित किया जा सकता था। तथापि, कार्य पूर्ण होना अभी शेष था (अप्रैल 2019)। परिणामस्वरूप, केवल दस मेला स्पेशल रेलगाड़ियों को सूबेदारगंज से चलाया जा सका।

- इलाहाबाद रेलवे स्टेशन पर मल्टी-लेवल पार्किंग का कार्य 2017 में संस्वीकृत किया गया था। यह कार्य अपूर्ण रह गया और इलाहाबाद जंक्शन के परिसंचारी क्षेत्र में पार्किंग की सुविधा बंद कर दी गई थी। इसके परिणामस्वरूप भारी ट्रैफिक जाम हुआ।



चित्र 7.7 इलाहाबाद रेलवे स्टेशन मार्ग पर भारी ट्रैफिक जाम और असुविधा

कुंभ मेला, 2019 के दौरान स्टेशन के परिसंचारी क्षेत्र के बाहर वाहनों की अनधिकृत पार्किंग देखी गई थी।

<sup>387</sup> इलाहाबाद स्टेशन पांच दिशात्मक यात्री यातायात में प्रतिदिन लगभग 190 ट्रेनों का प्रबंधन करता है जिनमें से 18 ट्रेने यहां से प्रारंभ होती है।

➤ राज्य सरकार के साथ परामर्श से, रेलवे ने खुले में शौच रोकने के लिए



चित्र 7.8: इलाहाबाद स्टेशन पर दिव्यांगजन एवं महिलाओं हेतु शौचालय बंद पाए गए

इलाहाबाद स्टेशन पर 29 स्थानों पर सामुदायिक शौचालयों के निर्माण की योजना बनाई थी। तथापि, कार्य शुरू नहीं किया गया था। यहां तक कि नवनिर्मित (इलाहाबाद स्टेशनों के प्लेटफार्मों पर दिव्यांगजन हेतु एक शामिल है) भी बंद/अनुपयोगी पाए गए थे। यह खुले में मलत्याग का एक कारण हो सकता है जैसे स्टेशन परिसर में देखा गया था।

इन कार्यों के निष्पादन में विलंब हुआ था क्योंकि पर्याप्त योजना नहीं बनाई गई थी और प्रदत्त निधियां पर्याप्त नहीं थी या विलंब से प्रदान की गई थी। श्रमबल की अनुपलब्धता, स्थल की स्वीकृति आदि जैसे अन्य मुद्दे भी थे जिनसे इन कार्यों में विलंब हुआ था।

#### 7.3.4 सफाई और कचरा प्रबंधन

साफ एवं स्वच्छ परिवेश का प्रावधान भारतीय रेल द्वारा इसके नागरिक चार्टर में की गई परिबद्धताओं में से एक है। कुंभ मेला/माघ मेला के दौरान रेलवे स्टेशन पर स्वच्छता और सफाई, ठोस एवं तरल कचरे का निपटान एवं शोधन रेलवे की मुख्य चुनौती है। खुले में मलत्याग एवं गंदगी स्टेशन परिसर में पर्यावरण को अस्वच्छ कर सकता है। पर्यावरण प्रदूषण और वेक्टर-जनित बीमारियों का प्रकोप क्षेत्र के संभावित जोखिम हैं।



चित्र 7.9 स्रोत पर कचरे को जैव-निम्नीकरणीय और गैर जैव-निम्नीकरणीय कचरे में पृथक न करना-इलाहाबाद स्टेशन

एनजीटी<sup>388</sup> की 10.4.2019 की अंतरिक रिपोर्ट के अनुसार कुंभ मेला 2019 के दौरान एकत्रित 18,000 मीट्रिक टन ठोस कचरा इलाहाबाद जिला में अशोधित रह गया। लेखापरीक्षा में अनुमान लगाया गया कि कुंभ मेला, 2019 के दौरान रेलवे में, 2029-4788<sup>389</sup> क्विंटल अपशिष्ट, (राइट्स द्वारा सुझाए गए मानदंडों<sup>390</sup> के आधार पर) ठोस अपशिष्ट प्रबंधन के लिए किसी भी तंत्र की अनुपलब्धता के कारण अनुपचारित रहा। ठोस अपशिष्ट प्रबंधन नियम-2016<sup>391</sup> के अनुसार, उत्पन्न अपशिष्ट के उत्सर्जन के उपचार को सुनिश्चित करने के लिए अपशिष्ट उत्सर्जक करने वाले की जिम्मेदारी होती है।

भौतिक सत्यापन के दौरान (13 जनवरी से 6 फरवरी 2019), लेखापरीक्षा ने इलाहाबाद (प्लेटफार्म सं. 7) नैनी (प्लेटफार्म सं. 1) और छिवकी (प्लेटफार्म सं. 1) स्टेशन पर अपशिष्ट के गैर पृथक्करण, बायोडिग्रेडेबल और गैर बायोडिग्रेडेबल अपशिष्ट के लिए अलग-अलग इस्टबिन के गैर-प्रावधान को पाया गया। लेखापरीक्षा ने इलाहाबाद स्टेशन के प्लेटफार्म से अपशिष्ट को ले जाने के लिए खुले ट्रकों/ट्राली के उपयोग को देखा। सफाई के काम में लगे कर्मचारी बिना व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरण जैसे कि दस्ताने और फेस मास्क पैड (इलाहाबाद स्टेशन के प्लेटफार्म सं.1 और 2, छिवकी और नैनी स्टेशन दोनों के प्लेटफार्म सं. 2 पर) के पाए गए।

### 7.3.5 चिकित्सा सुविधाएं

रेलवे चिकित्सा विभाग ने प्राथमिक चिकित्सा स्थापना, स्वच्छता व्यवस्था, सुवाहय पेयजल के प्रबंधन, खाद्य पदार्थों की जांच, संक्रामक रोगों पर नियंत्रण, मक्खियों और मच्छरों पर नियंत्रण और स्टाफ सदस्यों के प्रतिरक्षीकरण और टीकाकरण की योजना बनाई थी। रेलवे ने इलाहाबाद और कानपुर में दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण (एआरएमई) को आपात स्थिति के लिए तैयार रखने की योजना बनाई। कुंभ मेला, 2019 के दौरान लेखापरीक्षा ने देखा कि

<sup>388</sup> राष्ट्रीय हरित अधिकरण

<sup>389</sup> 65 ग्राम x 3121000 (कुंभ 2019 में 31.21 लाख यात्रियों को टिकट बेचे) -2029 क्विंटल से 65 ग्राम x 7366000 (रेलवे के अनुसार 73.66 लाख यात्री छोड़े गए) = 4788 क्विंटल

<sup>390</sup> औसतन एक रेलवे यात्री लगभग 65 ग्राम अपशिष्ट का उत्सर्जन करता है

<sup>391</sup> स्रोत पर अपशिष्ट का पृथक्करण सुनिश्चित करने के लिए अपशिष्ट उत्सर्जक का कर्तव्य है, अलग धारा में पृथक्कृत अपशिष्ट के संग्रह की सुविधा, या तो अधिकृत अपशिष्ट चुनने वाले या अधिकृत री-साईकल करने वाले को पुनः चक्रित करने योग्य सामग्री सौंपना। जहां तक संभव हो बायोडिग्रेडेबल अपशिष्ट को परिसर के भीतर संसाधित, उपचारित और निस्तारण किया जाएगा।



1. सेंट्रल रेलवे अस्पताल इलाहाबाद में ब्लड बैंक की आपातकालीन सेवाएं उपलब्ध नहीं थीं।
2. बेहतर आपदा तैयारियों के लिए रेलवे स्टेशनों पर कुंभ सेवा के लिए भगदड़ के लिए पहले से तैयार प्राथमिक चिकित्सा किट उपलब्ध कराये गए थे।
3. कुंभ मेला 2019 के दौरान, प्राथमिक चिकित्सा बूथ के लिए फार्मासिस्ट और स्वास्थ्य परिचारक का अनुबंध तीस दिनों के लिए (मुख्य स्नान दिनों के लिए दो दिन पहले और बाद) किया गया था। हालांकि, लेखापरीक्षा<sup>392</sup> में जांचे गए सभी मेला स्टेशनों पर पांच दिनों में इसे कार्यात्मक नहीं पाया गया। अन्य दो<sup>393</sup> दिनों में, इलाहाबाद छिवकी स्टेशन पर प्राथमिक चिकित्सा बूथ भी कार्यात्मक नहीं पाए गए।
4. लेखापरीक्षा ने देखा कि रेलवे<sup>394</sup> द्वारा किराए पर ली गई सात एम्बुलेंसों में से पांच, आपातकालीन उपकरणों जैसे ऑक्सीजन सिलेंडर, स्ट्रेचर, स्ट्रेचर वाहक, प्राथमिक चिकित्सा बॉक्स के बिना थीं। कुंभ मेला 2013 के दौरान भगदड़ के पिछले अनुभव को देखते हुए, रेलवे को आपात स्थिति में उपयोग के लिए पूरी तरह सुसज्जित एम्बुलेंस की योजना बनानी चाहिए थी।

### 7.3.6 स्टेशन परिसर में सुरक्षा व्यवस्था

रेलवे बोर्ड के निर्देशों<sup>395</sup> के अनुसार, एफओबी की स्थिति का मूल्यांकन करने एवं सुरक्षा सुनिश्चित करने हेतु एफओबी की थर्ड-पार्टी लेखापरीक्षा आयोजित करने की आवश्यकता थी। उपरोक्त निर्देशों में, जोनल रेलवे को सलाह दी गई थी कि वह किसी भी समय राष्ट्रीय/अंतरराष्ट्रीय विशेषज्ञ एजेंसियों को लगाकर एफओबी के सभी पहलुओं की विधिवत जांच कराते हुये एफओबी की एक बार थर्ड-पार्टी



चित्र: 7.10 झूसी स्टेशन पर यात्रियों को एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर रेलवे पटरियों के माध्यम से आवागमन चूंकि कोई एफओबी नहीं था

तकनीकी लेखापरीक्षा कराएं। तथापि, इलाहाबाद और अन्य स्टेशनों पर ऐसा नहीं किया गया था। एनसीआर प्रशासन ने बताया (दिसंबर 2018) कि 80 वर्ष से अधिक पुराने पुलों/एफओबी के लिए सुरक्षा लेखापरीक्षा करने की आवश्यकता है। रेलवे बोर्ड के निर्धारित दिशा-निर्देशों के अनुसार सभी एफओबी का अनिवार्य निरीक्षण किया जा रहा था। तथापि लेखापरीक्षा में देखा गया कि एफओबी की थर्ड-पार्टी सुरक्षा लेखापरीक्षा एनसीआर में नहीं की गई थी।

लेखापरीक्षा में यह भी देखा गया कि झूसी स्टेशन के प्लेटफार्म सं. 02 और 03 पर एफओबी तक कोई पहुंच नहीं थी। परिणामस्वरूप एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म तक यात्रियों का आवागमन मुख्यतः रेलवे ट्रैक से हो रहा था जोकि जोखिम पूर्ण था और इससे दुर्घटनाएं हो सकती थीं (चित्र 7.10)।



चित्र 7.11 इलाहाबाद छिक्की स्टेशन पर बाड़ के नही/आंशिक होने के कारण अनधिकार प्रवेश

चित्र 7.12 नैनी जंक्शन पर बाड़ के नही/आंशिक होने के कारण अनधिकार प्रवेश

कुंभ मेले के दौरान, लेखापरीक्षा ने देखा कि अन्य स्टेशनों में पर्याप्त विस्तृत प्रवेश द्वार हैं, सुचारु भीड़ प्रबंधन सुनिश्चित करने के लिए नैनी स्टेशन में प्रवेश द्वार के चौड़ीकरण की योजना नहीं बनाई गई थी। लेखापरीक्षा में मामला उठाए जाने के बाद कुंभ मेला, 2019 के दौरान नैनी जंक्शन पर चौड़े-प्रवेश द्वार बनाए गए थे। लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि-

- राज्य मेला अधिकारियों के साथ संयुक्त निरीक्षण (मई 2018) के दौरान, संवेदनशील स्थानों की पहचान की गयी थी, ताकि दिशाहीन यातायात को ठीक किया जा सके। चार स्थानों (छिक्की, नैनी, झूसी, इलाहाबाद सिटी) पर

चिन्हित संवेदनशील स्थानों (पटरियों और स्टेशन प्रवेश बिन्दु) पर बाड़ लगाने की योजना बनाई गयी थी, परंतु कुम्भ मेला अवधि के दौरान इसे पूरा नहीं किया गया था। परिणामस्वरूप, पटरियों पर मवेशियों की निर्बाध आवाजाही हुई और यात्री अपनी जान जोखिम में डाल गुजर रहे थे। (चित्र 7.11 से 7.13 में चित्रित)



चित्र 7.13 छिवकी स्टेशन पर पर अधूरी बाड़ जिसके कारण पटरियों पर पशुओं की आवाजाही रही

- यात्रियों की रक्षा और सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए मेटल डिटेक्टर/लगेज स्कैनर लगाने की योजना बनाई गयी थी। हालांकि, इनका उपयोग व्यस्तम समय के दौरान नहीं किया गया था या मेले के दौरान गैर-कार्यात्मक रहा था।

#### 7.4 निष्कर्ष

कुंभ मेला, 2019 का आयोजन 15 जनवरी 2019 और 4 मार्च 2019 के बीच 49 दिनों के लिए किया गया था। रेलवे के राज्य सरकार के साथ सक्रिय समन्वय द्वारा सुचारू आयोजन को सुनिश्चित करने में अभिन्न भूमिका थी। लेखापरीक्षा में बताया गया कि विशेष रेलगाड़ियों के परिचालन, यात्री सुविधाओं और सुरक्षा से संबंधित कार्य, यात्रियों के लिए चिकित्सा-सुविधा, स्टेशन परिसर में अपशिष्ट प्रबंधन जैसे मुद्दों पर रेलवे द्वारा पर्याप्त रूप से ध्यान नहीं दिया गया। इससे कुंभ मेला में आने वाले यात्रियों को असुविधा हुई। संवेदनशील स्थानों पर (पटरी और स्टेशन प्रवेश बिंदु) अस्थायी बाड़ लगाने का काम पूरा नहीं हुआ था। इससे पटरियों पर पशुओं की बेरोकटोक आवाजाही और यात्रियों के अनधिकार प्रवेश के मामले सामने आए।

उपर्युक्त मुद्दों पर पर्याप्त रूप से ध्यान नहीं देने से माघ मेला 2020 और महाकुंभ मेला 2025 जैसे अगले वृहत आयोजन में संकट उत्पन्न हो सकता है। यह संभावना है कि भविष्य में इलाहाबाद में आने वाले दर्शनार्थियों की संख्या केवल बढ़ेगी। इसलिए, रेलवे को माघ मेला 2020 से पूर्व उपरोक्त मुद्दों पर ध्यान देने की आवश्यकता है।



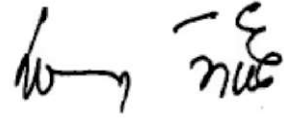
(रॉय मथरानी)

उप नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

नई दिल्ली

दिनांक: 06 दिसम्बर 2019

प्रतिहस्ताक्षरित



(राजीव महर्षि)

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

नई दिल्ली

दिनांक: 06 दिसम्बर 2019