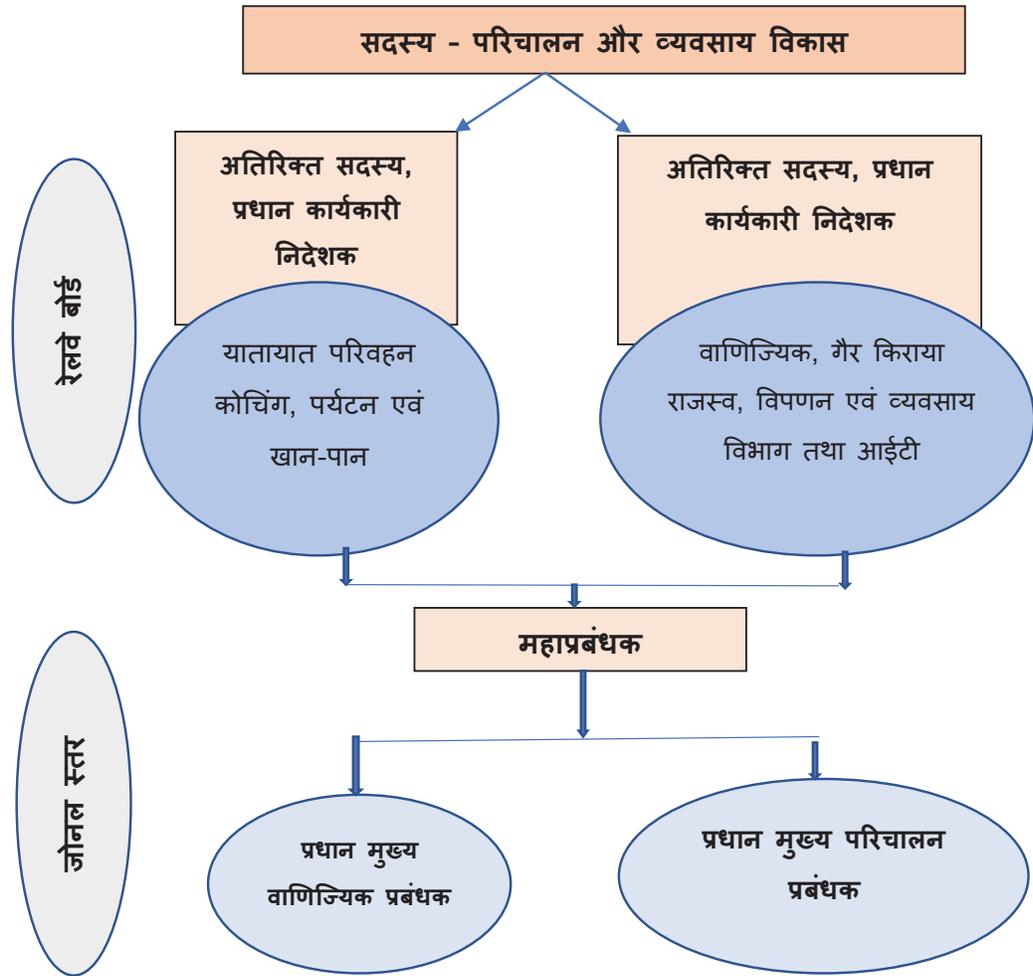


अध्याय 2 - परिचालन और व्यवसाय विकास

रेलवे बोर्ड का सदस्य (परिचालन और व्यवसाय विकास) यातायात परिवहन, कोचिंग, पर्यटन एवं खान-पान, वाणिज्यिक, गैर-किराया राजस्व, विपणन एवं व्यवसाय विकास तथा सूचना प्रौद्योगिकी के लिए उत्तरदायी है। उसके उत्तरदायित्वों को पूरा करने में अतिरिक्त सदस्य/प्रधान कार्यकारी निदेशक उसकी सहायता करते हैं।



जोनल स्तर पर यातायात विभाग में दो विभाग हैं, अर्थात् परिचालन एवं वाणिज्यिक विभाग। इनकी अध्यक्षता क्रमशः प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक

(पीसीओएम) और प्रधान मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (पीसीसीएम) द्वारा की जाती है जो जोनल रेलवे के महाप्रबंधक के समग्र पर्यवेक्षण के अधीन कार्य करते हैं। डिविज़नल स्तर पर, परिचालन एवं वाणिज्यिक विभागों की अध्यक्षता क्रमशः वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक (वरिष्ठ डीओएम) और वरिष्ठ मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक (वरिष्ठ डीसीएम) द्वारा की जाती है जो संबंधित मंडल के मंडल रेल प्रबंधक (डीआरएम) को रिपोर्ट करते हैं।

वर्ष 2018-19 के दौरान कुल यातायात परिचालन व्यय ₹ 27,273.29 करोड़¹¹ था। वर्ष के दौरान कुल सकल यातायात प्राप्ति ₹ 1,89,906.58 करोड़¹² थी। पिछले पांच वर्षों की सकल यातायात प्राप्ति का तुलनात्मक ग्राफ नीचे दर्शाया गया है:



¹¹ उप मुख्यशीर्ष 3002-3003 (07)-परिचालन व्यय- यातायात - 2018-19

¹² यात्री आय ₹ 51,066.65 करोड़, मालभाड़ा आय ₹ 1,27,432.72 करोड़, अन्य कोचिंग आय ₹ 4,474.46 करोड़ और विविध आय ₹ 6,996.23 करोड़, यातायात बकाया (उचंत) ₹ (-) 63.48 करोड़ हेतु मंजूरी को शामिल करते हुए।

वर्ष 2018-19 के दौरान उद्भूत यात्रियों की वार्षिक वृद्धि दर में पिछले वर्ष की तुलना में 1.85 प्रतिशत³ का सुधार हुआ। 2018-19 में यात्री आय में 4.98 प्रतिशत⁴ की वृद्धि हुई। 2018-19 में माल के लदान में 5.34 प्रतिशत⁵ की वृद्धि हुई। मालभाड़ा आय में पिछले वर्ष की तुलना में 8.87 प्रतिशत की वृद्धि हुई। 2018-19 में विविध आय में पिछले वर्ष की तुलना में ₹ 8,688.18 करोड़ से ₹ 6,996.23 करोड़ घटकर 19.47 प्रतिशत की कमी आई।

वर्ष के दौरान, वाउचरों, निविदाओं आदि की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा वाणिज्यिक एवं परिचालन विभाग के 980 कार्यालयों की लेखापरीक्षा की गई थी।

इस अध्याय में भारतीय रेल में 'हाथियों के आवागमन मार्गों का प्रावधान' पर एक पैन इंडिया पैराग्राफ शामिल किया गया है। इसके अलावा, इस अध्याय में आठ पृथक पैराग्राफ भी शामिल किए गए हैं। इन पैराग्राफों में भारतीय रेल में यात्री और मालभाड़ा व्यवसाय पर नियमों और विनियमों के कार्यान्वयन में अनुपालन के मुद्दे दर्शाए गए हैं।

2.1 भारतीय रेल में हाथियों के आवागमन मार्गों का प्रावधान: पूर्व तटीय, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण पूर्व, दक्षिण, दक्षिण पश्चिम, उत्तर, पूर्व मध्य और उत्तर पूर्व रेलवे

रेल मंत्रालय ने छः रेलवे जोन (पूसीरे, दरे, दपूरे, पूतरे, उरे और पूमरे) को रेलवे ट्रैक पर हाथियों की मृत्यु रोकने के लिए विश्व वन्यजीव निधि – भारत (डब्ल्यूडब्ल्यूएफ) की सिफारिशों परिपत्रित की थीं (जून 2015)।

रेलवे और वन विभाग दोनों द्वारा उपाय किए जाने के बावजूद ट्रैक पर हाथियों की मृत्यु जारी रही। यह देखा गया कि आठ जोनल रेलवे में ट्रेनों के साथ टक्कर के कारण हाथियों की मृत्यु की कुल संख्या 2016-17 से 2018-19 के दौरान क्रमशः 23, 20 और 18 थी।

¹³ भारतीय रेल ने पिछले वर्ष में 8,285.77 मिलियन यात्रियों के प्रति 2018-19 के दौरान 8,439.06 मिलियन यात्रियों का वहन किया।

¹⁴ 2017-18 में ₹ 48,643.14 करोड़ और 2018-19 में ₹ 51,066.65 करोड़

¹⁵ 2017-18 में 1,159.55 मिलियन टन से 2018-19 में 1,221.48 मिलियन टन

समीक्षा अवधि के दौरान निर्धारित आवागमन मार्गों और ट्रैक पर हाथियों की मृत्यु के लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि उन स्थानों पर हाथियों की अधिक मृत्यु की सूचना दी गई जिन्हें हाथियों के आवागमन मार्ग के रूप में निर्धारित नहीं किया गया था।

ओवरपास/अंडरपास के निर्माण का प्रस्ताव काफी समय से लंबित था। हाथियों के सुरक्षित आवागमन के लिए अंडरपास/ओवरपास के निर्माण को वन विभागों द्वारा और साथ ही रेलवे द्वारा प्राथमिकता नहीं दी जा रही थी। रेलवे तथा वन कर्मचारियों द्वारा वनस्पति की सफाई की आवधिक समीक्षा नहीं की गई थी।

रेलवे द्वारा हाथी संकेतक बोर्डों को मानकीकृत न किए जाने के कारण हाथियों के आवागमन मार्ग के संयुक्त निरीक्षण के दौरान विभिन्न विषयवस्तु वाले विभिन्न परिमाण और रंगों के संकेतक बोर्ड देखे गए।

2.1.1 प्रस्तावना

भारतीय हाथी को प्रकृति एवं प्राकृतिक संसाधनों के संरक्षण का अंतर्राष्ट्रीय संघ (आईयूसीएन) द्वारा 1986 से विलुप्त प्राय प्रजाति¹⁶ के रूप में सूचीबद्ध किया गया है। 2012-17 की अवधि के दौरान भारत में हाथियों की जनसंख्या में 11 प्रतिशत की कमी अर्थात् 30,711 से 27,312¹⁷ तक, दर्ज की गई थी। अधिकतम कानूनी सुरक्षा उपलब्ध कराने के लिए हाथी को भी वन्यजीव सुरक्षा अधिनियम, 1972 के अंतर्गत अनुसूची-1 पशु के रूप में शामिल किया गया है। इसके अलावा, भारत सरकार द्वारा हाथियों, उनके निवास स्थान और कोरिडोर की सुरक्षा के लिए परियोजना हाथी को शुरू किया गया था (1992)।

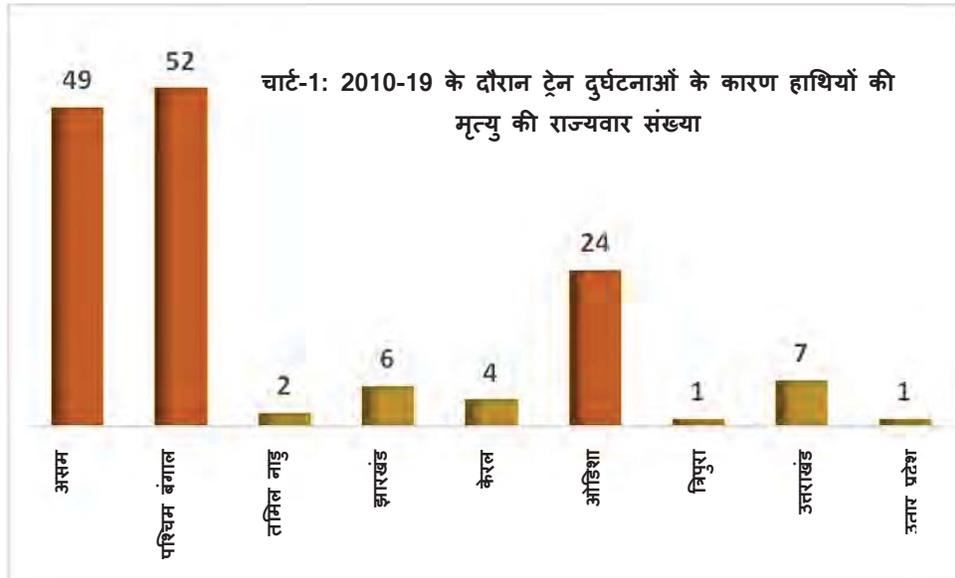
भारत में, हाथियों को चार जनसंख्या ईकाईयों अर्थात् उत्तर पश्चिम (उत्तराखंड और उत्तर प्रदेश); उत्तर बंगाल और उत्तर पूर्व; पूर्व मध्य (झारखंड और ओडिशा)

¹⁶ विलुप्त प्राय वह प्रजातियां हैं जिन्हें विलुप्त होने की संभावना के रूप में वर्गीकृत किया गया है।

¹⁷ पर्यावरण एवं वन मंत्रालय (एमओईएफ) की सूचकांक रिपोर्ट के अनुसार

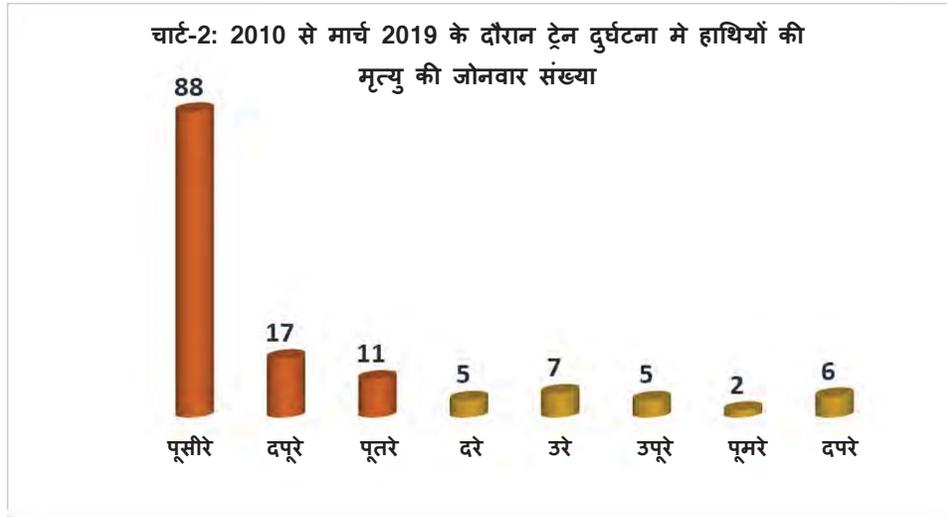
तथा दक्षिण (तमिलनाडु, केरल और कर्नाटक) में बांटा गया है। इन क्षेत्रों में पर्यावरण एवं वन मंत्रालय (एमओईएफ) ने 138 राज्य, 28 अंतर राज्य और 17 अंतर्राष्ट्रीय कोरिडोर निर्धारित किए थे। इन कोरिडोर के कई क्षेत्र रेलवे ट्रैक से भी गुजरते हैं। इन कोरिडोर को एमओईएफ द्वारा एवं तत्पश्चात विभिन्न जोनल रेलवे द्वारा अधिसूचना के बाद हाथियों के आवागमन मार्ग के रूप में निर्धारित किया गया था।

हाथियों के आवागमन मार्ग की पहचान और अधिसूचना के बावजूद ट्रेन दुर्घटनाओं के कारण हाथियों की मृत्यु हाथियों की अप्राकृतिक मृत्यु का दूसरा सबसे बड़ा कारण¹⁸ रही। हाथियों की ऐसी मृत्यु की राज्यवार और रेलवे जोनवार सांख्यिकी को क्रमशः चार्ट 1 और चार्ट 2 में दर्शाया गया है।



स्रोत: राज्य सभा के प्रश्न सं. 1511 दिनांक 1 जनवरी 2018, लोक सभा के तारांकित प्रश्न सं. 125 दिनांक 8 दिसम्बर 2015 का उत्तर और वन विभाग से एकत्र सूचना।

¹⁸ लोकसभा के अतारांकित प्रश्न सं.1083 दिनांक 8 फरवरी 2019 के अनुसार



स्रोत: ट्रेन के साथ टक्करों से हाथियों की मृत्यु को कम करने के लिए कार्य योजना बनाने पर रेलवे पर संसदीय स्थायी समिति को रेल मंत्रालय (एमओआर) का पत्र (जनवरी 2013), रेलवे पर स्थायी समिति 2016-17 की 12^{वीं} रिपोर्ट, राज्य सभा के प्रश्न सं. 3336 दिनांक 23 मार्च 2018 का उत्तर तथा मौजूदा लेखापरीक्षा से एकत्र डेटा।

जंगली हाथियों के साथ ट्रेन की टक्कर को रोकने के लिए रेल मंत्रालय (एमओआर) और एमओईएफ ने संयुक्त रूप से मार्च 2010 में सामान्य परामर्शी निर्देश¹⁹ जारी किए थे। सामान्य परामर्शी निर्देशों में अन्य बातों के साथ-साथ उपाय शामिल थे जैसे ट्रैक के आसपास से वनस्पति की सफाई, ट्रेन के ड्राइवर को चेतावनी देने हेतु संकेतक बोर्ड लगाना, ट्रेन के ड्राइवर/गार्डों के लिए संवेदीकरण कार्यक्रम; ट्रैक को भोजन अपशिष्ट से मुक्त रखना और अंडरपास/ओवरपास का निर्माण करना।

इसके अलावा, रेलवे पर संसदीय स्थायी समिति ने ट्रेन की टक्कर से हाथियों की मृत्यु के मामलों को कम करने के लिए कार्य योजना तैयार करने के लिए रेल मंत्रालय और एमओईएफ के वरिष्ठ अधिकारियों (भारत सरकार, पश्चिम बंगाल सरकार और ओडिशा सरकार के) की एक समिति का गठन किया (जनवरी 2013) समिति ने अपनी रिपोर्ट में ट्रेन-हाथी की टक्करों को रोकने के लिए निम्नलिखित अल्प अवधि और दीर्घावधि उपायों की सिफारिश की थी:

¹⁹ रेल मंत्रालय की पत्र सं. 2007/टीटी-IV/9/8 दिनांक 30 मार्च 2010

अल्प अवधि उपाय	दीर्घावधि उपाय
जोनल/मंडलीयस्तरों पर रेलवे और वन कर्मचारियों के बीच स्थायी समन्वय समिति का गठन	ग्रेड सेपरेटर का निर्माण
रेलवे और वन कर्मचारियों के बीच सहमत कारवाईयों की आवधिक समीक्षा करना	ओवरपास/अंडरपास, गर्डर प्रकार के पुलों का निर्माण
गति सीमा लगाना	इलेक्ट्रॉनिक आसूचना पर्यवेक्षण का विकास
वनस्पति की सफाई	रेलवे ट्रैक आदि के साथ-साथ रोशनी की व्यवस्था।
हाथी ट्रेकरों आदि की तैनाती	

रेल मंत्रालय ने छः जोनल रेलवे²⁰ को रेलवे ट्रैकों पर हाथियों की मृत्यु को रोकने के लिए विश्व वन्य जीवन निधि-भारत (डब्ल्यूडब्ल्यूएफ) की सिफारिशों भी परिपत्रित²¹ (जून 2015) की थीं। डब्ल्यूडब्ल्यूएफ ने हाथियों के आवागमन मार्गों के खंडों में गति सीमा लगाने, उन तटबंधों को समतल करने, जो हाथियों के सुरक्षित आवागमन मार्ग में बाधक हैं, खंडों की बाड़बंदी, नियमित समन्वय बैठकों और संयुक्त पेट्रोलिंग आदि की सिफारिश की थी।

रेलवे और वन विभाग दोनों द्वारा उपाय किए जाने के बावजूद ट्रैक पर हाथियों की मृत्यु जारी रही। ट्रेन की टक्कर और परिणामी मृत्यु के कुछ फोटोग्राफ नीचे दर्शाए गए हैं:

²⁰ पूसीरे, दरे, दपूरे, पूतरे, उरे और पूमरे

²¹ रेल मंत्रालय का पत्र सं. 2015/टीटी-IV/13/5 दिनांक 4 जून 2015



चित्र 2.1: पूतरे 20 जून 2019 को कौरियापल, धनकनाल के निकट ट्रेन की टक्कर के पश्चात हाथी की मृत्यु

चित्र 2.2: पूतरे 21 नवम्बर 2018 को बसंतपुर-नारणपुर खंड में ट्रेन की टक्कर के पश्चात हाथी की मृत्यु



चित्र 2.3: पूसीरे: 16 जनवरी 2017 को अजारा में हाथी की मृत्यु



चित्र 2.4: पूसीरे: 16 जनवरी 2017 को अजारा में हाथी की मृत्यु



चित्र 2.5: दपरे: मैसूर मंडल में सकलेशपुर और बालूपेट स्टेशनों के बीच 9 दिसम्बर 2018 को मृत व्यस्क हाथी



चित्र 2.6: दपरे: 9 अक्टूबर 2017 को हुबली मंडल में अलनावर और तेवरागट्टी स्टेशनों के बीच मृत हाथी



चित्र 2.7: दपरे: 7 अगस्त 2018 को दपरे के गिधनी स्टेशन के निकट ट्रेन से टक्कर के बाद तीन हाथियों की मृत्यु



चित्र 2.8: दपरे: 16 अप्रैल 2018 को बगदीही स्टेशन के निकट ट्रेन के साथ टक्कर के पश्चात चार हाथियों की मृत्यु



चित्र 2.9: दपरे: मैसूर मंडल के श्रीवांगिलु येदाकुमारी स्टेशनों के बीच 3 जून 2018 को हाथियों के दो बच्चों की मृत्यु हुई

फोटो स्रोत: दुर्घटना से संबंधित समाचार पत्रों की रिपोर्ट

2.1.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा यह निर्धारित करने के लिए की गई थी कि क्या रेल मंत्रालय और एमओईएफ द्वारा हाथियों से संबंधित ट्रेन दुर्घटनाओं को रोकने हेतु संयुक्त रूप से विकसित कार्य योजना (अल्प अवधि/दीर्घावधि उपाय) को जोनल रेलवे में सख्ती से लागू किया जा रहा था। यह भी जांच की जानी थी कि क्या रेलवे द्वारा ट्रेन दुर्घटनाओं के कारण हाथियों की मृत्यु को रोकने हेतु किए गए प्रयास प्रभावपूर्ण थे।

2.1.3 लेखापरीक्षा मानदंड

इस अध्ययन हेतु मानदंड निम्नलिखित स्रोतों से प्राप्त किए गए थे:

- i) रेल मंत्रालय और एमओईएफ द्वारा जारी सामान्य परामर्शी निर्देश।

- ii) रेल मंत्रालय और जोनल मुख्यालय द्वारा ट्रेन दुर्घटना के कारण हुई हाथियों की मृत्यु के संबंध में जारी किए गए पत्र/परिपत्र/आदेश।

2.1.4 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली

लेखापरीक्षा उन आठ जोनल रेलवे (पूसीरे, दपूरे, पूतरे, दरे, उरे, दपरे, पूमरे और उपूरे) में की गई थी जहां रेल मंत्रालय के पत्रों (जनवरी 2013, दिसम्बर 2016 तथा मार्च 2018)²² में ट्रेनों के साथ टक्कर के कारण हाथियों की मृत्यु हुई थी। लेखापरीक्षा में 2016-17 से 2018-19 की अवधि के दौरान ट्रैक पर हाथियों की मृत्यु के मामलों और हाथियों के आवागमन मार्ग हेतु रेलवे द्वारा किए गए उपायों की जांच की गई थी। लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली में जोनल मुख्यालयों, डिवीजनों में अभिलेखों की जांच और हाथियों के चयनित आवागमन मार्गों तथा निकटवर्ती स्टेशनों में संयुक्त निरीक्षण शामिल थे। महालेखाकार (ईएंडआरएसए) कार्यालयों के माध्यम से संबंधित राज्य वन विभाग से भी सूचना एकत्र की गई थी। इसमें ट्रैक पर हाथियों की मृत्यु, रेलवे परिसरों में हाथी कोरिडोर का प्रावधान और वन विभाग तथा रेलवे प्राधिकारियों के बीच समन्वय जैसे मामले शामिल हैं।

2.1.5 नमूना आकार

आठ जोनल रेलवे में हाथियों के कुल 194 अधिसूचित आवागमन मार्गों²³ में से (अनुलग्नक 2.1), लेखापरीक्षा एवं इंजीनियरिंग विभागों के कर्मचारियों द्वारा संयुक्त निरीक्षण के लिए हाथियों के 77 आवागमन मार्गों²⁴ का चयन किया गया था। नमूना आकार का चयन न्यूनतम 10 और अधिकतम 15 आवागमन मार्ग

²² ट्रेन की टक्करों से हाथियों की मृत्यु को कम करने के लिए कार्य योजना बनाने पर रेलवे पर संसदीय स्थायी समिति को रेल मंत्रालय (एमओआर) का पत्र (जनवरी 2013), रेलवे पर 12^{वीं} संसदीय स्थायी समिति (2016-17), राज्य सभा के प्रश्न सं. 3336 दिनांक 23 मार्च 2018 का उत्तर।

²³ पूतरे-34, पूमरे-2, उपूरे-10, पूसीरे-68, उरे-11, दपूरे-52, दरे-07, दपरे-10

²⁴ पूतरे-10, पूमरे-2, उपूरे-10, पूसीरे-15, उरे-10, दपूरे-13, दरे-07, दपरे-10

प्रति जोनल रेलवे पर किया जाना था। लेखापरीक्षा में आवागमन मार्ग के चयन हेतु निम्नलिखित मानदंड अपनाया गया था।

- i) वह स्थान जहां पूर्व में ट्रेन की टक्कर के कारण हाथियों की मृत्यु हुई थी/चोटें आई थी;
- ii) वह स्थान जहां ट्रैक से जंगली हाथियों को दूर हटाने के लिए मधुमक्खी की आवाज वाले उपकरण संस्थापित किए गए थे/संस्थापित करने हेतु प्रस्तावित थे;
- iii) वह स्थान जहां रेलवे ट्रैक पर ओवरपास/अंडरपास का निर्माण पूरा हो गया था/वन विभाग द्वारा निर्माण हेतु प्रस्तावित था; और
- iv) वह स्थान जहां ट्रैक की बैरिकेडिंग/सौर बाड़बंदी की गई थी/प्रस्तावित थी।

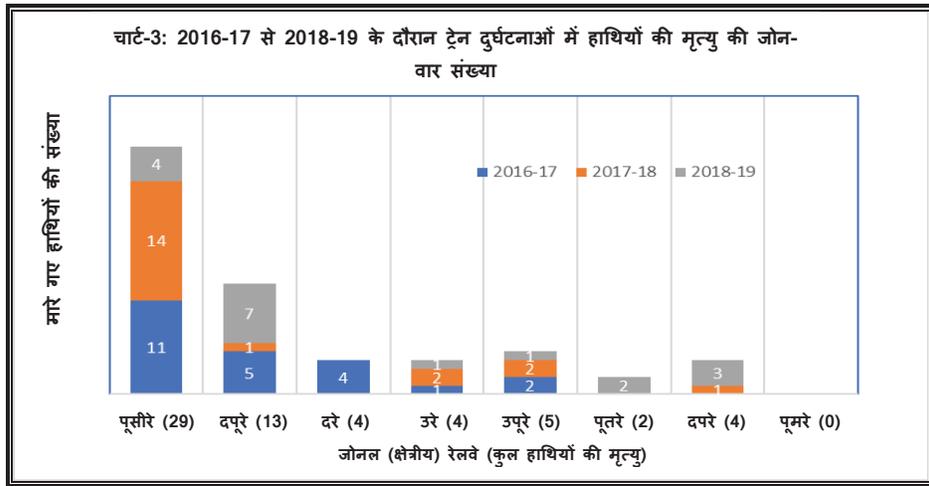
2.1.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

आठ जोनल रेलवे में किए गए अध्ययन की लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां निम्नानुसार हैं।

(i) रेलवे में हाथियों के आवागमन मार्गों की पहचान

राज्य वन विभाग द्वारा रेलवे ट्रैक के उन असुरक्षित खंडों की पहचान की गई है जहां से हाथियों के झुंड प्रायः गुजरते हैं। ऐसे स्थानों/खंडों की सूची को हाथियों के आवागमन मार्ग की अधिसूचना तथा सावधानी बरतने वाले उपाय करने हेतु रेल प्रशासन को भेजी जाती है।

लेखापरीक्षा में शामिल आठ जोनल रेलवे में यह देखा गया कि वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 में ट्रेन के साथ टक्कर के कारण मारे गए हाथियों की कुल संख्या क्रमशः 23, 20 और 18 थी। तीन वर्षों में इन 61 हाथियों की मृत्यु के रेलवे जोन-वार और वर्ष-वार ब्यौरे चार्ट-3 में दर्शाए गए हैं।



उपरोक्त चार्ट दर्शाता है कि ट्रेन की टक्कर के कारण मारे गए हाथियों (29 मृत्यु) की अधिकतम संख्या के लिए पूसीरे जवाबदेह है उसके पश्चात दूसरे स्थान पर दपूरे है (13 मृत्यु)। समीक्षा के दौरान यह देखा गया कि आठ जोनल रेलवे द्वारा 769 रूट कि.मी. को शामिल करते हुए रेलवे ट्रैक के 194 स्थानों/ क्षेत्रों की पहचान की गई थी (**अनुलग्नक 2.1**)। समीक्षा²⁵ की अवधि के दौरान चिन्हित आवागमन मार्गों और ट्रैक पर हाथियों की मृत्यु के लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि उन स्थानों पर अधिक संख्या में हाथियों की मृत्यु की सूचना आई जिन्हें हाथियों के आवागमन मार्गों के रूप में चिन्हित किया गया था। चिन्हित किए गए आवागमन मार्गों में 37 मृत्यु हुईं और चिन्हित न किए गए आवागमन मार्गों में 24 मृत्यु हुईं।

उरे ने 11 स्थानों को हाथियों के आवागमन मार्ग के रूप में अधिसूचित किया था। हालांकि, उत्तराखंड और उत्तर प्रदेश के वन विभाग ने हाथियों के आवागमन मार्ग के रूप में उरे के 28 स्थान अधिसूचित किए हैं। इसी प्रकार, पूसीरे के तिनसुकिया-लेडो खंड में केएम 28/1-30/0 के एक स्थान को वन विभाग द्वारा हाथियों के आवागमन मार्ग के रूप में चिन्हित किया गया है, परंतु पूसीरे द्वारा इस खंड को हाथियों के आवागमन मार्ग के रूप में

²⁵ 2016-17 से 2018-19

अधिसूचित नहीं किया गया है। यह वन विभाग और रेल प्रशासन के बीच समन्वय की कमी को दर्शाता था।

(ii) हाथियों के गुजरने के लिए रेलवे ट्रैकों पर अंडरपास/ओवरपास का निर्माण

रेल मंत्रालय ने मार्च 2010 में उल्लेख किया कि एमओईएफ अंडरपास/ओवरपास के लिए चयनित स्थानों की सूची उपलब्ध कराएगा। लागत के एमओईएफ द्वारा वहन किया जाएगा और रेलवे डिपोजिट शर्तों पर कार्य निष्पादित करेगा। समीक्षा के दौरान यह देखा गया कि केवल दो जोनल रेलवे (पूमरे और पूसीरे) में ही हाथियों के सुरक्षित आवागमन के लिए अंडरपास/ओवरपास बनाए गए थे। निष्पादित कार्यों के ब्यौरे निम्नानुसार हैं:

- पूमरे में हाथियों के सुरक्षित आवागमन के लिए ₹ 9.70 करोड़ की लागत पर दो स्थानों²⁶ पर रोड ओवर ब्रिज निर्मित किए गए थे जो अप्रैल 2014 में पूरे हुए थे। कार्य की लागत को पूर्णतः रेलवे द्वारा वहन किया गया था और वन विभाग से कोई वित्तीय सहायता प्राप्त नहीं हुई थी।



चित्र 2.10: पूमरे: हाथियों के सुरक्षित आवागमन हेतु खुरहागोरा और कठोशिया स्टेशनों के बीच रेलवे ट्रैक पर निर्मित ओवरपास

²⁶ केक्यूआर-एचजेडबीएन खंड के खुरहागोरा और कठोशिया स्टेशन के बीच केएम 45.900 और केएम 47.475 पर

- पूसीरे में, चालसा-नगरकाटा के बीच पांच स्थानों पर 20 मीटर की चौड़ाई के मार्गों और मदारीहाट-हासीमार के बीच तीन रैपों का निर्माण ₹ 0.27 करोड़ की लागत पर मई 2012 में पूरा हुआ था। गुलमासेवोक के बीच गर्डर ब्रिज का निर्माण तथा रेल बाड़बंदी कार्य ₹ 1.53 करोड़ की लागत पर जनवरी 2013 में पूरा हुआ था। इन दोनों निर्माण कार्यों का वित्तपोषण वन विभाग ने किया था।

उन अंडरपास/ओवरपास के पूर्ण होने के बाद, पूमरे तथा पूसीरे में निर्मित उन मार्गों/रैप/गर्डर ब्रिज के समीप किसी हाथी की मृत्यु की सूचना नहीं आई। इन दो जोनों के अलावा, अन्य जोनल रेलवे में ऐसे किसी अंडरपास/ओवरपास का निर्माण नहीं किया गया।

इस प्रकार, हाथियों के सुरक्षित आवागमन के लिए अंडरपास/ओवरपास के निर्माण को वन विभागों के साथ-साथ रेलवे द्वारा कोई प्राथमिकता नहीं दी गई।

(iii) ट्रेक पर हाथियों की मृत्यु को रोकने हेतु जारी परामर्शी निर्देशों का कार्यान्वयन

रेल मंत्रालय ने एमओईएफ के परामर्श से हाथियों की मृत्यु रोकने के लिए कुछ पॉलिसी विकसित की थी और उन्हें कार्यान्वयन हेतु जोनल रेलवे को परिपत्रित किया था। विशिष्ट सिफारिशों/परामर्शी निर्देशों के कार्यान्वयन नीचे उल्लिखित हैं:

क) हाथियों के चिन्हित निवास स्थानों/आवागमन मार्गों पर गति सीमा लगाना

रेलवे पर स्थायी समिति (2013) ने असुरक्षित स्थानों पर ट्रेन की गति सीमित करने की सिफारिश की थी। इससे ट्रेन से हाथियों की टक्करों की संभावना में कमी आएगी। इसलिए, रेलवे और वन विभाग दोनों द्वारा असुरक्षित स्थानों पर 50 कि.मी. प्रति घंटा की गतिसीमा के तत्काल उपाय पर सहमति दी गई थी।

77 चयनित आवागमन मार्गों में सिफारिश के कार्यान्वयन की जांच की गई थी (अनुलग्नक 2.2) और निम्नलिखित अभ्युक्तियां की गई हैं:

- 37 आवागमन मार्गों²⁷ में पूरे दिन के लिए सतर्कता आदेश/50 कि.मी. प्रति घंटा या 50 कि.मी. प्रति घंटा से कम की गति सीमा लगाई गई थी; तथापि, 18 आवागमन मार्गों²⁸ में इसका पालन केवल रात के समय किया जा रहा था। पूसीरे के एक चयनित आवागमन मार्ग (रंगजुली-अमजांगा खंड) में 60 कि.मी. प्रति घंटा का सतर्कता आदेश दिया जा रहा था। पूमरे (कोडरमा जं.-हजारी बाग टाउन) के एक चयनित आवागमन मार्ग में, गति सीमा लगाने पर कहा गया था कि ओवरपास के निर्माण के कारण यह अपेक्षित नहीं था।



चित्र 2.11 उपरे: मिहिनपूर्वा-मूर्था खंड के किमी. 121/0-123/0 पर हाथियों के आवागमन मार्ग में लगाई गई 30 किमी. प्रति घंटा की स्थायी गति सीमा



चित्र 2.12 पूमरे: छिपदोहर तथा हेहेंगरा स्टेशन के बीच हाथियों के आवागमन मार्ग में 25 किमी. प्रतिघंटा की स्थायी गति सीमा

- पूतरे के सात अन्य चयनित हाथी के आवागमन मार्ग में 50 किमी. प्रति घंटा की गति सीमा के बजाय, एक सतर्कता सूचना देर तक सीटी बजाना, सतर्कतापूर्वक निगरानी तथा एकदम से रूकना, यदि आवश्यक हो लागू की गई है।

²⁷ पूमरे-1, उपरे-10, पूसीरे-14, उरे-2, दपरे-9, दपरे-1

²⁸ पूतरे-3, उरे-8, दरे-7

- शेष 13 हाथी आवागमन मार्गों²⁹ में, इन्हें हाथी आवागमन मार्गों में अधिसूचित करने के बावजूद रेल प्रशासन द्वारा कोई गति सीमा या सतर्कता सूचना लागू नहीं की गई थी।

उपरोक्त उदाहरणों से यह स्पष्ट था कि निर्धारित हाथी आवागमन मार्गों में 50 किमी. प्रति घंटा की गति सीमा को लागू करने के लिए रेल मंत्रालय के परामर्शी निर्देशों का जोनल रेलवे द्वारा निष्ठापूर्वक पालन नहीं किया जा रहा था। गति सीमाओं के आंशिक कार्यान्वयन के कारण अधिसूचित मार्गों में हाथियों की मृत्यु हो रही थी। विवरण को अनुलग्नक 2.2 में तालिकाबद्ध किया गया है।

ख) ट्रैक के किनारों पर वनस्पति की सफाई

सितम्बर 2017 में रेल मंत्रालय द्वारा परिपत्रित पर्यावरण तथा वन मंत्रालय की सिफारिशों के अनुसार, रेलवे ट्रैक के साथ ज्यादा वनस्पति वर्धन के कारण दो तरीकों से हाथियों के लिए हानिकारक साबित हुआ है। एक, वे रेलवे ट्रैक के पास हाथियों के लिए एक आभासी आश्रय बन जाते हैं तथा दूसरा; वे ट्रेन ड्राइवरों के लिए दृश्यता कम कर देते हैं जिससे हाथी की उपस्थिति का पता नहीं चल पाता था। ब्लांडेड कर्व में घनी वनस्पति भी हाथियों की दृश्यता कम कर देती है, तथा आने वाली गाड़ियों का पता लगाने के समय को भी कम करती है। अतः यह महत्वपूर्ण था कि वन विभाग द्वारा निर्धारित किए गए संवेदनशील क्षेत्र या हाथी कॉरिडोर के सभी निर्धारित क्षेत्र को दृश्यता सुधार के लिए नियमित अंतराल पर वनस्पति को साफ किया जाता। निर्धारित क्षेत्र के रेलवे ट्रैक के साथ रेलवे भूमि पर खेती को प्रतिबंधित किया जाना चाहिए। मार्च 2010 में रेल मंत्रालय ने निर्धारित किया था कि वन विभाग के परामर्श से जोनल रेलवे संवेदनशील क्षेत्रों की पहचान करेगा। जोनल रेलवे रेलवे भूमि के साथ रेलवे ट्रैक के किनारों पर जरूरत के आधार पर वनस्पति की सफाई की व्यवस्था करेगा।

इस परामर्शी निर्देश के कार्यान्वयन की लेखापरीक्षा तथा अभियांत्रिकी विभाग के संयुक्त निरीक्षण द्वारा 77 चयनित स्थानों की नमूना जांच की गई थी तथा निम्न अभियुक्तियों की गई:

²⁹ दपरे-9 और दपरे-4

- संयुक्त निरीक्षण के दौरान, 77 चयनित स्थानों में से 64 स्थानों में ट्रैक के पास की वनस्पति की सफाई पाई गई थी। शेष क्षेत्रों में घनी/आंशिक वनस्पति पाई गई थी।



चित्र 2.13 पूतरे: रजथगढ़-घांतिकल निधिपुर स्टेशनों के बीच निर्धारित हाथी आवागमन मार्ग क्षेत्र में संयुक्त निरीक्षण के दौरान वनस्पति वर्धन देखा गया।

चित्र 2.14 पूसीरे: आरवीके-एपीडीजे खंड पर ट्रैक के साथ वनस्पति

इस प्रकार, रेलवे अधिकारियों द्वारा वनस्पति सफाई की समय-समय पर समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है।

ग) ट्रेन ड्राइवरों को चेतावनी देने के लिए संकेतक बोर्ड का प्रावधान

सितम्बर 2017 में रेल मंत्रालय द्वारा परिपत्रित पर्यावरण तथा वन मंत्रालय की सिफारिशों के अनुसार, संकेतक हाथी कॉरिडोर के बारे में ड्राइवर को पहले ही चेतावनी देने के लिए दीर्घकालिक शमन उपायों का एक महत्वपूर्ण घटक है। रेलवे ट्रैक के साथ मुख्य बिन्दुओं पर पर्याप्त दृश्यता के साथ उपयुक्त संकेतक रखना बहुत उपयोगी है, क्योंकि वे एक नजर में ट्रेन ड्राइवरों को संदेश देते हैं। विशेष रूप से ड्राइवर के ध्यान के लिए हाथी क्रॉसिंग/आवागमन जोन के महत्वपूर्ण बिन्दुओं पर संकेतक रखा जाना आवश्यक है कि ट्रेन संवेदनशील क्षेत्र से गुजर रही होगी तथा गति को कम करने के लिए भी आवश्यक है। इसीलिए ड्राइवरों को चेतावनी देने के लिए अधिसूचित स्थानों में ट्रैक के दोनों ओर उपयुक्त स्थान पर

संकेतक प्रदान करना चाहिए। इसे मार्च 2010 के माह में जारी संयुक्त परामर्शी निर्देशों के माध्यम से भी परिपत्रित किया गया था। इस परामर्शी निर्देश के कार्यान्वयन की संयुक्त निरीक्षण द्वारा चयनित स्थानों पर नमूना जांच की गई थी तथा निम्नलिखित पाया गया:

(i) भारतीय रेल स्थायी मार्ग नियम पुस्तिका (आईआरपीडब्ल्यूएम) स्टेशन सीमा के बाहर डेड स्टॉप तथा नॉन-स्टॉप प्रतिबंधों के लिए विभिन्न अभियांत्रिकी संकेतकों/सावधानी संकेतकों के आयाम/रंग तथा सामग्री निर्धारित³⁰ करता है। लेकिन हाथियों के आवागमन मार्ग से पहले/आवागमन मार्ग पर प्रतिस्थापित हाथी संकेतक बोर्डों के आकार, साइज, रंग, ऊचाई तथा विषयवस्तु के बारे में नियमपुस्तिका में उल्लेख नहीं था। रेलवे द्वारा हाथी संकेतक बोर्ड के मानकीकरण न किए जाने के कारण हाथी आवागमन मार्ग के संयुक्त निरीक्षण के दौरान, विभिन्न आयामों तथा विभिन्न सामग्री वाले रंगों के संकेतक बोर्ड देखे गए।

संयुक्त निरीक्षण के दौरान पाए गए विभिन्न प्रकार के हाथी संकेतक बोर्ड



³⁰ अनुलग्नक 8/3- आईआरपीडब्ल्यूएम के अध्याय VIII का पैरा 807 और 808



उपरोक्त चित्र दर्शाते हैं कि भारतीय रेल में हाथी संकेतक बोर्डों के साइज, ऊंचाई, रंग तथा विषयवस्तु में कोई समानता नहीं थी। प्रत्येक जोन में विभिन्न प्रकार के संकेतक बोर्ड रखे गए थे।

(ii) लेखापरीक्षा द्वारा यह भी पाया गया कि:

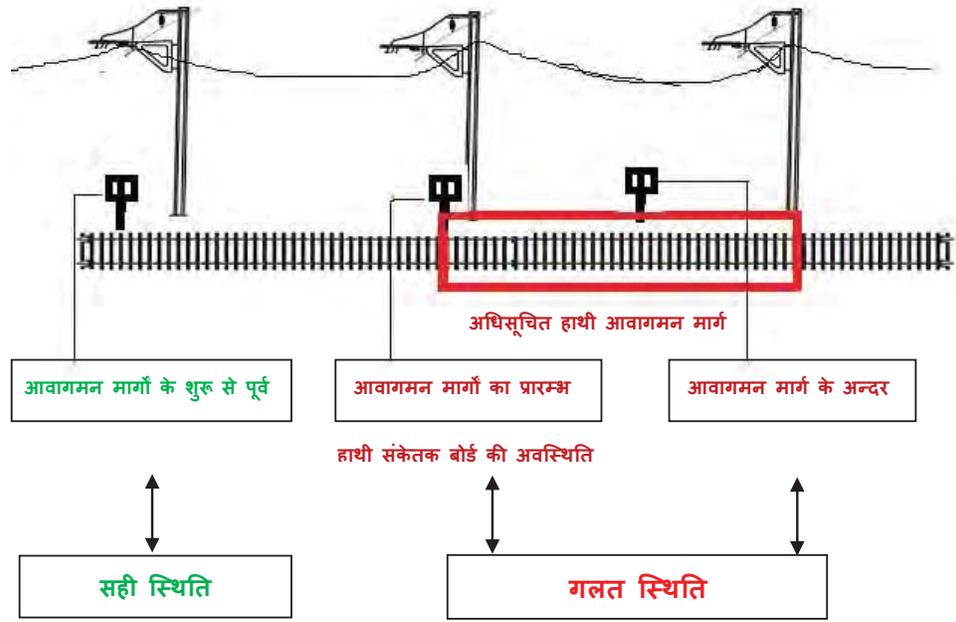
- क) 77 चयनित आवागमन मार्गों में से, पांच जोनल रेलवे के 23 आवागमन मार्गों³¹ में संकेतक बोर्ड प्रदान नहीं किए गए थे।
- ख) पांच जोनल रेलवे के 30 आवागमन मार्गों³² में रेट्रो रिफ्लेक्टिव संकेतक बोर्ड फिट किए गए थे तथा पांच जोनल रेलवे में 24 आवागमन मार्गों³³ में हाथ से विभिन्न रंगों में पेंट किए गए संकेतक प्रदान किए गए थे।

³¹ पूसीरे-7, उपूरे-5, उरे-4, दपूरे-6 और दपरे-1

³² पूतरे-4, पूमरे-2, पूसीरे-6, उरे-6, उपूरे-1, दपूरे-3, दरे-7 और दपरे-1

³³ पूतरे-6, उपूरे-4, पूसीरे-2, दपूरे-4 और दपरे-8

ग) चार जोनल रेलवे के आठ चयनित आवागमन मार्गों³⁴ में, अधिसूचित हाथी आवागमन मार्गों के अन्दर संकेतक बोर्डों को रखा गया था। छह जोनल रेलवे के अन्य 31 आवागमन मार्गों³⁵ में, आवागमन मार्गों की शुरुआत में बोर्ड प्रदान किए गए थे। तीन जोनल रेलवे के 15 आवागमन मार्गों³⁶ के शुरु होने से पहले संकेतक बोर्ड उचित तरीके से प्रदान किए गए थे। विवरण अनुलग्नक 2.2 में सारणीबद्ध किए गए हैं।



‘आवागमन मार्ग के शुरु होने पर’ तथा ‘आवागमन मार्ग के शुरु होने से पहले’ का अन्तर ऊपर दर्शाया गया है।

आवागमन मार्गों के अन्दर या दूसरे आवागमन मार्गों के क्षेत्र से बाहर कहीं संकेतक बोर्ड का रख-रखाव, ट्रेन कर्मियों में संशय पैदा करेगा। संकेतक बोर्ड ट्रेन ड्राइवर को पूर्वसूचना के लिए थे; इसलिए इन्हें अधिसूचित हाथी आवागमन मार्गों से पहले पर्याप्त रूप से लगाना चाहिए।

³⁴ पूतरे-2, दपूरे-3, उपूरे-2 और पूसीरे-1

³⁵ पूतरे-2, उपूरे-3, उरे-6, दपूरे-4, दरे-7 और दपरे-9

³⁶ पूतरे-6, पूमरे-2 और पूसीरे-7

घ) ट्रेन ड्राइवर/गार्डों/स्टेशन मास्टर्स के लिए संवेदीकरण कार्यक्रम

परामर्शी निर्देशों (30 मार्च 2010 और 12 सितम्बर 2017) के अनुसार आवधिक पुनश्चर्या के दौरान वन्य जीवन संरक्षण/रक्षा पर ट्रेन ड्राइवरों/गार्डों/स्टेशन मास्टर्स को संवेदी बनाया जायेगा। वन कर्मचारियों तथा रेलवे स्टाफ को हाथियों के संरक्षण तथा ट्रेन हिट के कारण उन पर होने वाले प्रतिकूल प्रभाव जैसे मुद्दों के बारे में जागरूक करना। जागरूकता कार्यक्रम में स्पष्ट निर्देश देने पर ध्यान केंद्रित करना चाहिए जिनका ट्रेन ड्राइवरों द्वारा पालन किया जा सकता है जैसे कि संवेदनशील खंडों में अपेक्षाकृत धीमी गति पर यात्रा करना। कार्यशाला में रेलवे स्टाफ जैसे ट्रेन ड्राइवर, गार्ड, स्टेशन मास्टर के साथ-साथ वन विभाग का स्टाफ शामिल होगा।

समीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने आठ जोनल रेलवे में वन प्राणी संरक्षण/सुरक्षा पर प्रशिक्षण या संवेदीकरण कार्यक्रम/जागरूकता कार्यशाला के आयोजन पर जानकारी एकत्र की तथा निम्नलिखित को पाया:

- छह जोनल रेलवे (पूतरे, पूमरे, उपूरे, दपूरे, दरे, दपरे) में जोनल रेलवे प्रशिक्षण संस्थान में वनप्राणी सुरक्षा तथा संरक्षण पर किसी भी ऐसे कार्यक्रम या जागरूकता कार्यशाला का आयोजन नहीं किया गया था।
- पूसीरे में 2016-17 से 2018-19 के दौरान जोनल रेलवे प्रशिक्षण संस्थान, अलीपुरद्वार में 17 संवेदीकरण/जागरूकता कार्यक्रमों का आयोजन किया गया था। कुल 1576 रेलवे स्टाफ यथा 936 ट्रेन ड्राइवर/सहायक ट्रेन ड्राइवर, 238 गार्डों, 159 स्टेशन मास्टर, 20 ट्रैक स्टाफ तथा 223 अन्य रेलवे स्टाफ ने ऐसे प्रशिक्षण में भाग लिया।
- मंडल प्रणाली प्रशिक्षण क्रेन्द्र/मुरादाबाद में उरे ने छः 'ट्रेन हिट के कारण हाथी मृत्यु के संभावित जोखिम' पर रेलवे स्टाफ को प्रशिक्षण दिया जा रहा था। कुल 973 रेलवे कर्मचारियों जैसे 630 ट्रेन ड्राइवर/सहायक ट्रेन ड्राइवर, 313 गार्डों तथा 30 स्टेशन मास्टर/सहायक स्टेशन मास्टर ने 2016-17 से 2018-19 के दौरान ऐसे प्रशिक्षण में भाग लिया।
- लेखापरीक्षा पूछताछ के जवाब में पूतरे तथा पूमरे प्रशासन ने कहा कि ट्रेन ड्राइवरों को संवेदनशील बनाने के लिए हाथियों के आवागमन तथा

उनकी सुरक्षा के बारे में जागरूकता कार्यक्रम आयोजित किए जा रहे थे। हालांकि, ऐसे कार्यक्रमों की तारीख तथा स्थान का कोई विस्तृत रिकार्ड उपलब्ध नहीं था। दरे प्रशासन ने कहा कि जंगली हाथियों की सुरक्षा के लिए ट्रेन ड्राइवरों को संवेदनशील बनाने के लिए क्रमशः अगस्त 2016 तथा मार्च 2017 में पलक्कड़ के रनिंग रूम में दो सत्र आयोजित किए गए।

इस प्रकार, कई जोनल रेलवे में जहां हाथी आवागमन मार्ग के संवेदनशील खंड थे, प्रशिक्षण तथा जागरूकता अभियान निरंतर रूप से नहीं चलाए जा रहे थे, हाथियों के आवागमन तथा वन्यप्राणियों की सुरक्षा के लिए बरती जाने वाली सावधानियों के बारे में ट्रेन ड्राइवरों को संवेदनशील बनाने में सुधार की गुंजाइश थी।

ड) हाथियों के ट्रेकर की नियुक्ति तथा स्टेशन मास्टर्स के साथ संप्रेषण

ट्रेनों से हाथियों की सुरक्षा के लिए परामर्शी निर्देश (30 मार्च 2010) में भी बताया गया है कि पर्यावरण तथा वन मंत्रालय रेलवे ट्रेक के आसपास हाथियों के झुंड की उपस्थिति से संबंधित जानकारी प्राप्त करने/वापिस भेजने के लिए मोबाइल फोन/ वॉकी-टॉकी से लैस हाथियों के ट्रेकरों की नियुक्ति करेगा। इसके अलावा, पर्यावरण तथा वन मंत्रालय द्वारा अधिसूचित संवेदनशील क्षेत्रों के अन्दर जाने वाले स्टेशनों पर अलग से वायरलेस संचार सुविधा प्रदान की जाएगी। सूचना मिलने पर, स्टेशन मास्टर ट्रेन कर्मिंदल को “लुक आउट अडवाइज” देंगे। रेल मंत्रालय और पर्यावरण तथा वन मंत्रालय³⁷ के बीच 12 सितम्बर 2018 को स्थायी समन्वय समिति की एक बैठक आयोजित की गई थी। हाथियों के झुंड को पार करने तथा गति सीमा लगाने के संबंध में सूचना शीघ्र भेजने के लिए वन कर्मचारियों को मंडल नियंत्रण कक्ष में नियुक्त करने का निर्णय लिया गया। चयनित हाथी आवागमन मार्गों तथा उनके निकटवर्ती स्टेशनों के संयुक्त निरीक्षण तथा अभिलेखों की समीक्षा के दौरान लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित पाया:

³⁷ पत्र सं. 2011/टीटी-IV/13/5-भाग-II दिनांक 21 दिसम्बर 2018 द्वारा सभी जोनल रेलवे को परिपत्रित किया गया

- वन विभाग ने कार्यक्षेत्र में हाथियों के ट्रैकर को नियुक्त किया था। उन्होंने वास्तविक समय आधार पर रेलवे के साथ समन्वय करने के लिए दो जोनों (पूतरे तथा पूसीरे) में मंडलीय कंट्रोल कार्यालय में भी अपने स्टाफ को नियुक्त किया था। ट्रैक के पास हाथियों के आवागमन के बारे में क्षेत्र (हाथी ट्रैकर) से जानकारी खंड नियंत्रक के माध्यम से स्टेशनों को प्रेषित की गई थी तथा तदनुसार गति सीमा लगाई गई थी। हालांकि, अन्य छह जोनल रेलवे में ऐसी कोई व्यवस्था नहीं की गई थी।
- दरे में, मंडल रेलवे प्रबंधक, पीजीटी ने रेलवे ट्रैक के पास हाथी के घूमने के उदाहरणों (जुलाई 2016, जुलाई 2018, अगस्त 2018 तथा दिसम्बर 2018) के बारे में मुख्य वन संरक्षक/कोयम्बटूर से शिकायत की। रेलवे प्राधिकारियों द्वारा इन पर ध्यान दिया गया। हाथी ट्रैकर को रेल प्राधिकारियों को ट्रैक के पास हाथियों की आवाजाही के संबंध में सूचना भेजनी चाहिए थी। हालांकि, ऐसी कोई जानकारी ट्रैकर द्वारा रेलवे को नहीं दी गई थी। रेलवे कर्मचारियों ने स्वयं सक्रिय रूप से हस्तक्षेप किया तथा किसी भी असामान्य घटना को रोकने के लिए गति सीमा लगा दी।
- वन कर्मचारियों के साथ अलग-अलग वीएचएफ सेट/वीएचएफ की पेयरिंग को सभी अधिसूचित 77 हाथी आवागमन मार्ग से सटे स्टेशनों के साथ किया जाना चाहिए था। हालांकि, संयुक्त निरीक्षण के दौरान यह देखा गया था कि 64 हाथी आवागमन मार्गों के संबंध में ऐसा कोई प्रावधान नहीं किया गया था।
- चार रेलवे (पूतरे, पूसीरे, दपूरे तथा दपरे) में वन विभाग के कर्मचारी तथा रेलवे कर्मचारियों द्वारा ट्रैक के पास हाथियों की आवाजाही के बारे में जानकारी साझा करने के लिए व्हाट्सएप ग्रुप बनाए गए थे। शेष चार जोनल रेलवे (दरे, उरे, पूमरे, उपूरे) में ऐसी कोई व्यवस्था नहीं की गई थी।

इस प्रकार, भारतीय रेल के हाथी आवागमन मार्ग में वन विभाग द्वारा हाथी ट्रैकर की तैनाती तथा रेलवे प्राधिकारियों के साथ उनका संप्रेषण प्रभावी नहीं था।

च) रेलवे ट्रैक को हाथियों को आकर्षित करने वाले खाद्य अपशिष्ट से मुक्त रखना

रेल मंत्रालय ने अपने परिपत्र (30 मार्च 2010) में, आईआरसीटीसी/पेंट्री कार स्टाफ को संवेदनशील क्षेत्र में खाद्य अपशिष्ट को न फेंकने की सलाह दी। संवेदनशील स्थानों के पास स्थित स्टेशनों पर घोषणा की जाएगी जिसमें यात्रियों को खाद्य अपशिष्ट न फेंकने की सलाह दी जाएगी।

चयनित आवागमन मार्गों/जोनल रेलवे में उपरोक्त निर्देशों के पालन की नमूना जांच की गई तथा निम्नलिखित अभियुक्तियां की गई हैं:

- तीन जोनल रेलवे (पूतरे, दरे तथा उरे) ने आईआरसीटीसी/पेंट्री स्टाफ को रेलवे ट्रैक को उन खाद्य अपशिष्ट से मुक्त रखने की सलाह दी जो जंगली जानवरों को ट्रैक की ओर आकर्षित करते हैं। शेष पांच जोनल रेलवे में ऐसा कोई परामर्शी निर्देश जारी नहीं किया गया।
- पूसीरे में, संयुक्त निरीक्षण के दौरान संवेदनशील क्षेत्रों में ट्रैक पर खाद्य वस्तुओं को न फेंकने के प्रति यात्रियों की जागरूकता के लिए बैनर/पोस्टर पाये गये। हालांकि, संयुक्त निरीक्षण के दौरान, अलीपुरद्वार जंक्शन तथा सिलीगुड़ी जंक्शन स्टेशनों, जहां से कई ट्रेनें निकलती हैं, के पास हाथी कॉरीडोर में ट्रैक के पास खाद्य अपशिष्ट सामग्री फेंकी हुई पाई गई थी।

अन्य

सात जोनल रेलवे में, यात्रियों की जागरूकता के लिए कोई बैनर/पोस्टर नहीं पाया गया।

इस प्रकार, ट्रैक को खाद्य अपशिष्ट से मुक्त रखने के लिए उठाए गए कदम प्रभावी नहीं थे।

छ) मधुमक्खी की आवाज वाले उपकरण की स्थापना

रेलवे ने रेलवे ट्रैक के पास मधुमक्खियों के झुंड की आवाज वाले उपकरण को स्थापित करने की पहल की है। हाथियों को रेलवे ट्रैक से दूर रखने के लिए ये उपकरण 700 मीटर की दूरी पर श्रव्य हैं। इसलिए, 700-800 मीटर की दूरी के

अन्दर मौजूद हाथी इस उपकरण की आवाज आसानी से सुन सकते हैं। यह उन्हें रेलवे ट्रैक के नज़दीक आने तथा मारे जाने से बचाता है।

चयनित हाथी आवागमन मार्गों में मधुमक्खी की आवाज वाले उपकरण की स्थापना के पहलू तथा प्रभावकारिता की जांच की गई थी। यह पाया गया था कि मधुमक्खी की आवाज वाले उपकरण पांच जोनल रेलवे के 51 स्थानों³⁸ पर स्थापित किए गए थे। तीन जोनल रेलवे (पूरु, उपरु, दपूरु) द्वारा मधुमक्खी की आवाज वाले उपकरण के संस्थापित करने की प्रणाली को अभी तक नहीं अपनाया गया है।



चित्र 2.21: पूरु मधुमक्खी की आवाज वाले उपकरण धनकानाल-सदाशीबपुर खंड में एलसी संख्या सीटी-44 पर संस्थापित किया।



चित्र 2.22: दपूरु: हुबली-लोनदा खंड में 529/4 किमी. एलसी गेट स्थान पर मधुमक्खी की आवाज वाले उपकरण की संस्थापना (हनी बी साउंड के बिना)।

³⁸ पूरु-43, दपूरु-3, उरु-3, पूरु-1 और दरु-1



चित्र 2.23: दरे: वालायार और कांजीकोड़ के बीच एलसी सं. 154 (ए लाइन) पर मधुमक्खी की आवाज वाले उपकरण का संस्थापन

51 संस्थापित मधुमक्खी की आवाज वाले उपकरणों में से, 28 स्थानों³⁹ पर संस्थापित उपकरणों की प्रभावशीलता की लेखापरीक्षा द्वारा जांच की गई थी तथा निम्न अभियुक्तियां की गई हैं:

- पूसीरे में, 43 संस्थापित मधुमक्खी की आवाज वाले उपकरणों में से, चयनित हाथी आवागमन मार्गों में 20 उपकरणों की लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जांच की गई थी। यह पाया गया था कि सात उपकरण बिना बैटरी बैकअप के सीधी पावर सप्लाई पर कार्यरत थे। सात उपकरण पावर सप्लाई तथा बैटरी बैकअप के साथ चल रहे थे तथा दो उपकरण केवल बैटरी से चल रहे थे। तीन उपकरण पावर सप्लाई न होने के कारण इस्तेमाल नहीं किए गए थे तथा एक उपकरण आवंटित स्थान लेवल क्रॉसिंग (एलसी) गेट संख्या आरएम 107 पर नहीं पाया गया था।
- पूतरे में, एक प्राथमिक उपाय के रूप में मधुमक्खी की आवाज वाले उपकरण को खुर्दा रोड मंडल के धेनकानाल-सदाशीबपुर स्टेशनों के बीच में एलसी

³⁹ पूसीरे में 20 उपकरण और पूतरे, दरे, दपरे और उरे में सभी उपकरण

संख्या सीटी-44 पर प्रदान किया गया था। एलसी संख्या सीटी-44 के संयुक्त निरीक्षण के दौरान यह पाया गया था कि उपकरण काम नहीं कर रहा था।

- दरे में, पहचान किए गए आवागमन मार्ग खंड में छह: एलसी में से, मधुमक्खी की आवाज वाले उपकरण वालायार तथा कांजीकोद के बीच लाइन ए में केवल एक एलसी (एलसी संख्या 154, चुलीमाडा गेट) पर ही संस्थापित किया गया था।
- दपरे में, उपकरण हुबली-लौंदा तथा लौंदा-मिराज खंडों पर तीन स्थानों पर संस्थापित किए गए थे। हालांकि, उपकरण प्रभावशाली नहीं थे क्योंकि उपकरणों के लिए एमपी3 फाइल (मधुमक्खी की आवाज उत्पन्न करने वाला साफ्टवेयर) प्रदान नहीं की गई थी।
- उरे में, 16 स्थानों में से, प्राथमिक उपाय के रूप में मधुमक्खी की आवाज उत्पन्न करने वाला उपकरण अक्टूबर 2018 में केवल तीन स्थानों कानसरों, रायवाला जंक्शन (दोनों गेट-19/एसी तथा 20) तथा मोतीचूर स्टेशन पर लगाया गया था। शेष 13 स्थानों में, मधुमक्खी की आवाज उत्पन्न करने वाले उपकरण लगाए नहीं गए थे।

इस प्रकार, मधुमक्खी की आवाज उत्पन्न करने वाले उपकरण की अधिप्राप्ति तथा संस्थापना के उद्देश्य का वांछित परिणाम नहीं मिला।

ज) रेलवे ट्रैक के साथ बैरिकेडिंग/सोलर फेन्सिंग लाइटिंग

पुरानी पटरियों से बैरिकेडिंग करना तथा रेलवे ट्रैक के साथ सोलर फेन्स लाइटिंग को ट्रैक पर हाथियों को आने से रोकने के लिए अल्पकालिक उपाय के रूप में उल्लेख किया गया था। बैरिकेड हाथियों को निर्देशित करने या अंडरपास/ओवरपास या कम दुर्घटना संभावित क्षेत्र की ओर उनकी आवाजाही को चैनलाइज करने में भी मदद कर सकते हैं। संवेदनशील हिस्सों पर रेलवे ट्रैक के किनारे रोशनी को ट्रैक से दूर दांयी ओर निर्देशित रोशनी के साथ रात में हाथियों को रेलवे ट्रैक के पास आने से रोकने की भी सिफारिश की गई।

चयनित हाथी आवागमन मार्गों में इस पहलू की नमूना जांच की गई तथा यह पाया गया कि:

- रेलवे ट्रैक के बैरीकेडिंग दपूरे के चक्रधरपुर मंडल के सोनुआ-मनोहरपुर के बीच केवल एक स्थान पर बनाई गई थी। संयुक्त निरीक्षण के दौरान, यह पाया गया कि उसका एक हिस्सा टूटा हुआ था। पूमरे के कोडरमा-गारवा सड़क खंड पर निर्मित दो रोड ओवर ब्रिज में रेलवे ट्रैक के साथ हाथियों सहित जगली जानवरों की आवाजाही को दिशा देने के लिए रेलवे ट्रैक के साथ बैरीकेडिंग नहीं की गई थी।



चित्र 2.24: चक्रधरपुर मंडल के दपूरे-एमओयू सेक्शन पर टूटी हुई रेल बैरीकेड

- चार स्थानों (उपूरे-1, दपूरे-1 तथा दरे-2) में सोलर फेसिंग संस्थापित की गई थी। पूतरे प्रशासन ने बताया था कि खुर्दा रोड मंडल के राम्भा तथा हुम्मा स्टेशन के बीच रेलवे ट्रैक के साथ वन विभाग द्वारा सोलर फेसिंग संस्थापित की गई थी। हालांकि, संयुक्त निरीक्षण के दौरान, यह पाया गया था कि वन विभाग द्वारा साइट से बैटरी सहित सोलर फेन्स तथा सोलर पैनल को हटा दिया गया था।
- दरे के वालायार तथा कांजीकोड के बीच चार स्थानों में संवेदनशील क्षेत्रों पर रेलवे ट्रैक के साथ लाइटिंग व्यवस्था नहीं की गई थी।
- पूतरे में, ओडीशा के वन विभाग ने घेनकानाल वन मंडल में रेलवे ट्रैक के साथ तीन हिस्सों में सोलर फेसिंग लगाने के लिए पूतरे से जनवरी 2019 में अनुमति मांगी थी। हालांकि, इसे अंतिम रूप नहीं दिया गया था।

- पूसीरे में, रेल प्रशासन ने दिसम्बर 2018 और अप्रैल 2017 में रेल फेंसिंग के लिए क्रमशः वन संरक्षक, सोनितपुर तथा मुख्य वन संरक्षक पश्चिम बंगाल को दो प्रस्ताव⁴⁰ प्रस्तुत किए थे। यह हाथियों के आवाजाही को दिशा देने के लिए था। अभी तक राज्य सरकार या रेलवे द्वारा कोई कार्यवाई नहीं की गई थी।
- उरे में, ₹ 22.60 करोड़ के लिए मंडल रेलवे प्रबंधन/मुरादाबाद द्वारा ट्रैक के साथ एक फेंसिंग कार्य⁴¹ का आकलन किया गया था। क्रियान्वयन के लिए निधि प्रदान करने के लिए राजाजी टाइगर रिजर्व वन, देहरादून के निदेशक को प्रस्ताव भेजा (मार्च 2017) गया था। हालांकि, वन कर्मचारियों ने अभी तक प्रस्ताव स्वीकार नहीं किया था।
- दरे में, वालायार-कांजीकोड तथा मदुकाराई-वालायार स्टेशनों के खंड में रेल फेंसिंग के प्रावधान के लिए रेलवे द्वारा दो आकलन⁴² तैयार किए गए थे। इन्हें केरल (नवम्बर 2017) तथा तमिलनाडु (नवम्बर 2012) के राज्य वन विभाग को प्रस्तुत किया गया था। हालांकि, रेलवे या वन विभाग से इस संबंध में कोई प्रगति नहीं पाई गई थी।
- दपरे में, तीन मंडल पर पहचान किए गए स्थानों के दोनों तरफ फेंसिंग के लिए ₹ 24.67 करोड़ का एक प्रस्ताव जून 2018 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था। हालांकि, रेल मंत्रालय से कोई उत्तर/दपरे प्रशासन की ओर से आगे के अनुसरण की कोई प्रतिक्रिया नहीं देखी गई।

⁴⁰ ट्रैक की दोनों साइडों पर लेवल क्रॉसिंग संख्या एसके/171 69/3-4 कि.मी. पर से 72/8 कि.मी. पर ब्रिज संख्या 158 (नदी जलदाका) पर आरएनवाई-आरपीएन सेक्शन में कि.मी. 101/0-132/0 तथा रेल फेंसिंग के बीच

⁴¹ डीडीएन-आरडब्ल्यूएल सेक्शन पर एमओटीसी-डीडब्ल्यूओ के बीच रेलवे ट्रैक पर फेंसिंग देना।

⁴² (i) जमा शर्तों पर ₹ 18.15 करोड़ के लिए 'ए एंड बी' लाइन में 20 कि.मी. की लंबाई की रेल फेंसिंग 20 कि.मी. में से ₹ 8 करोड़ के लिए 5.35 कि.मी. की लंबाई के लिए बी लाइन के साथ रेल फेंसिंग के निर्माण को केरल सरकार ने अनुमोदित किया तथा दरे ने जमा कार्य के लिए पर्यवेक्षण प्रभारों (12.5 प्रतिशत) को छोड़ने के लिए सहमत हुआ था। (ii) मुख्य वन संरक्षक, तमिलनाडू का जमा शर्तों पर ₹ 25.08 करोड़ के लिए मदुकाराई-वालायार (ए से बी लाइन) के बीच कटिंग को चौड़ा करने तथा रेल फेंसिंग का प्रवाधान।

इस प्रकार, रेलगाड़ियों से टकराने से जंगली हाथियों की सुरक्षा के लिए रेल ट्रेक के साथ बैरिकेडिंग/फेंसिंग के कार्यों को जोनल रेलवे में पर्याप्त रूप से निष्पादित नहीं किया गया।

2.1.7 रेलवे तथा वन विभाग कर्मचारियों के बीच समन्वय

ट्रेन से टक्कर के कारण हाथियों की मौत को रोकने के लिए कार्ययोजना तैयार करने के लिए समिति ने राज्य/जिला स्तरीय वन कर्मचारियों तथा जोनल/मंडल रेल कर्मचारियों के बीच समन्वय समिति बनाने की सिफारिश की। इससे रेलवे तथा वन कर्मचारियों के बीच समन्वय सहयोग तथा सूचना का आदान-प्रदान सुनिश्चित होगा तथा हाथियों को हताहत होने से रोका जा सकेगा। समिति रेलवे तथा वन कर्मचारियों के बीच संवेदनशील स्थानों तथा गति सीमा की दूरी के बारे में परस्पर सहमति से कार्यवाइयों की आवधिक समीक्षा करेगी। उन्हें स्थल विशिष्ट, लघु तथा दीर्घकालिक शमन उपायों की योजना भी बनानी चाहिए। समीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने निम्न पाया:

- पूतरे तथा पूसीरे में, वन कर्मचारियों के साथ विभिन्न स्तरों पर नियमित बैठके की गई थी। समीक्षाधीन अवधि के दौरान, वन विभाग के कर्मचारियों तथा पूतरे के रेलवे कर्मचारियों के बीच कुल 40 बैठके (जोनल स्तर पर 8 तथा मंडल स्तर पर 32) आयोजित की गई थी। इसी तरह, पूसीरे में कुल 26 बैठके (एक जोनल स्तर पर तथा 25 मंडल स्तर पर) आयोजित की गई थी। दपूरे में, नियमित बैठके केवल 2018-19 में ही की गई थी।
- अन्य पांच जोनल रेलवे अर्थात्, पूमरे, उपूरे, उरे, दरे तथा दपरे के संबंध में वन कर्मचारियों के साथ समन्वय बैठके आयोजित नहीं की गई थी/कभी-कभी की गई थी।

ट्रेक पर हाथियों की मृत्यु को कम करने के लिए इन जोनल रेलवे के लिए सूचना का आदान-प्रदान आवश्यक है।

2.1.8 निष्कर्ष

रेल मंत्रालय तथा वन एवं पर्यावरण मंत्रालय ने संयुक्त रूप से हाथियों से जुड़ी रेल दुर्घटनाओं को रोकने के उपाय शुरू किए थे। हाथियों की मृत्यु को रोकने के लिए अल्पकालिक तथा दीर्घकालिक उपाय किए गए। तथापि, ट्रैक पर हाथियों की मृत्यु जारी रही। 2016-17 से 2018-19 के दौरान ट्रेन की टक्कर से 61 हाथियों की मौत हुई। अधिसूचित हाथी आवागमन मार्ग में गति सीमा जैसे एहतियाती उपाय नहीं किए जा रहे थे। वन विभाग तथा रेलवे ने रेलवे ट्रैक पर अंडर पास/ओवर पास के निर्माण को प्राथमिकता नहीं दी है। झाड़वरो को चेतावनी देने के लिए अधिसूचित हाथी आवागमन मार्ग में रखे गए संकेतक बोर्ड मानकीकृत नहीं थे। तीन जोनल रेलवे (पूरु, उपूरु तथा दपूरु) में मधुमक्खी की ध्वनि उत्पन्न करने वाले उपकरण संस्थापित नहीं किए गए थे। रेलवे ट्रैक के साथ बैरिकेडिंग/फेंसिंग का कार्य नहीं किया गया। वन तथा रेलवे कर्मचारियों के बीच समन्वय बैठक नियमित नहीं थी।

2.1.9 सिफारिशें

- वन विभाग के परामर्श से हाथियों के आवागमन मार्गों की पहचान और अधिसूचना की समीक्षा आवाधिक रूप से की जानी चाहिए। इससे माइग्रेशन पैटर्न में परिवर्तनों का पता लगाने में सहायता मिलेगी।
- स्टेशन मास्टर्स/ट्रेन झाड़वरो/गाडों को हाथियों के संरक्षण के बारे में जागरूक करने के लिए जागरूकता कार्यक्रम/जागरूकता कार्यशाला आयोजित किए जाने चाहिए।
- झाड़वरो को आगाह करने के लिए संकेतक बोर्डों को रंग, आकार, ऊँचाई, स्थान, स्थिति आदि के संदर्भ में मानकीकृत किया जाना चाहिए।
- आधुनिक उपकरणों जैसे रेडियो-फ्रीक्वेंसी आइडेंटिफिकेशन (आरएफआईडी) टैग, एनीमल डिटेक्शन सिस्टम (ट्रांसमिटर कालर्स) आदि, जो कि एक सुरक्षित दूरी से हाथी की उपस्थिति का संकेत देते हैं, का उपयोग किया जा सकता था, क्योंकि कोहरे/वर्षा के मौसम/रात्रि के समय में संकेतक बोर्ड दिखाई नहीं देते।

- रेल मंत्रालय द्वारा सुझाये गये हाथियों के सभी चिन्हित आवागमन मार्गों के निकट मधुमक्खी की आवाज वाले उपकरण उपलब्ध कराए जाने चाहिए।

मामला सितम्बर 2020 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था (फरवरी 2021)।

2.2 “एकीकृत सुरक्षा प्रणाली” की संस्थापन में अत्यधिक देरी के कारण सुरक्षा जोखिम: पूर्वी तटीय रेलवे

‘एकीकृत सुरक्षा प्रणाली’ (आईएसएस) के सभी घटक संस्थापित नहीं किए गए थे तथा संविदा में परिकल्पित नियंत्रण कक्ष के साथ प्रणाली एकीकरण प्राप्त नहीं किया गया था। पूर्व तटीय रेलवे ने न तो चूककर्ता फर्म के विरुद्ध कोई कार्यवाई की तथा न ही रेल मंत्रालय को आईएसएस उपकरण लगाने में प्रगति/कठिनाइयों की सूचना दी। प्रणाली एकीकरण के अभाव में पूर्व तटीय रेलवे के चार स्टेशनों में सुरक्षा जोखिम रहा।

रेल मंत्रालय (एमओआर) ने सभी जोनल रेलवे को यात्रियों की बेहतर सुरक्षा के लिए ‘एकीकृत सुरक्षा प्रणाली’ (आईएसएस) लागू करने तथा रेलवे संस्थापनों की सुरक्षा के लिए निर्देश दिए (सितम्बर 2008)। पूर्व तटीय रेलवे (पूर्वरे) ने निर्माण कार्यक्रम (2009-10) में चार स्टेशनों⁴³ के लिए आईएसएस परियोजना को शामिल किया। तदनुसार जुलाई 2012 में मैसर्स सेंट्रल इलेक्ट्रानिक्स लिमिटेड (सीईएल) को ₹ 7.89 करोड़ की लागत से एक संविदा⁴⁴ दी गयी थी (बाद में सितम्बर 2014 में संशोधित कर ₹ 7.99 करोड़ किया गया)। कार्य⁴⁵ के दायरे में

⁴³ खुर्दा रोड मंडल के भुवनेश्वर, पुरी तथा कटक स्टेशन तथा वालटेर मंडल का विशाखापट्टनम स्टेशन

⁴⁴ भुवनेश्वर, पुरी, कटक तथा विशाखापट्टनम स्टेशनों में आईएसएस की आपूर्ति, संस्थापन, परीक्षण तथा शुरू करने के लिए।

⁴⁵ 141 कैमरे, चार यूवीएसएस, चार एक्स-रे बैगेज स्कैनर, आठ डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर, 40 हाथों में पकड़ने वाले मेटल डिटेक्टर, चार विस्फोटक डिटेक्शन सिस्टम तथा सिस्टम एकीकरण के साथ 42 विस्फोटक डिस्पोजल सिस्टम वाले सीसीटीवी निगरानी का संस्थापन।

क्लोज सर्किट टेलीविजन (सीसीटीवी), वाहन निगरानी प्रणाली के तहत (यूवीएसएस), सामान स्क्रीनिंग प्रणाली, विस्फोटक का पता लगाने/निपटान प्रणाली इत्यादि की स्थापना शामिल थी। इसके बाद संशोधित निरीक्षण नीति तथा निविदा शर्तों में उपकरणों की तीन साल की वारंटी तथा चार साल के वार्षिक रख-रखाव संविदा का उल्लेख किया गया था।

लेखापरीक्षा ने पूतरे में आईएसएस के कार्यान्वयन तथा प्रभावशीलता की प्रगति का विश्लेषण किया तथा निम्नलिखित पाया:

- पूतरे में आईएसएस संस्थापित करने के कार्य को मई 2013 तक पूरा करने की योजना थी। हालांकि, मार्च 2019 तक, इसने निधि के प्रावधान के बावजूद 65 प्रतिशत की वास्तविक प्रगति तथा 39.98 प्रतिशत (₹ 3.12 करोड़) की वित्तीय प्रगति हासिल की। मई 2013 (पूरा करने की निर्धारित तारीख) से मार्च 2019 तक की अवधि के दौरान फर्म को बिना शास्ति लगाए 21 बार विस्तार दिए गए।
- पांच वर्ष⁴⁶ की देरी के बाद जून 2018/अक्टूबर 2018 में कटक/विशाखापट्टनम में चार यूवीएसएस में से केवल दो यूवीएसएस सिस्टम संस्थापित किए गए थे। सिविल इंजीनियरिंग के कार्य पूरे न होने के कारण मार्च 2019 तक भुवनेश्वर/पुरी में अन्य दो यूवीएसएस सिस्टम संस्थापित नहीं किए गए थे।
- संविदा के अनुसार यूवीएसएस संस्थापित करने की तिथि से 36 महीने की वारंटी देने के बजाय चार यूवीएसएस (अर्थात् 24 अगस्त 2017 से 23 फरवरी 2020 तक) की खरीद की तिथि से केवल 30 महीने की वारंटी दी गई थी। जब तक संस्थापना की जाएगी, आधे से अधिक विनिर्माता की वारंटी अवधि खत्म हो जाएगी। जून 2018 में कटक स्टेशन पर संस्थापित

⁴⁶ 2013 - पूर्णता की तय तिथि से 2018 - संस्थापना की वास्तविक तिथि

यूवीएसएस चालू करने के दो दिनों के बाद ही खराब हो गया तथा 279 दिनों⁴⁷ में से 170 दिनों के लिए अनुपयोगी रहा था।

- उपकरण की आपूर्ति तथा संस्थापना में 12 महीने से 67 महीने तक की देरी हुई। आईएसएस उपकरण की संस्थापना में देरी को विभिन्न कारणों से जिम्मेदार ठहराया जा सकता है जैसे कि (i) कार्य के शुरू करने में फर्म द्वारा सात महीने की देरी (ii) उपकरणों की समय पर आपूर्ति सुनिश्चित नहीं करना (iii) आरडीएसओ विनिर्देशों के अनुरूप न होने वाले उपकरणों की आपूर्ति होना (iv) पूतरे द्वारा शास्त्र के बिना विस्तार अवधि को कई बार बढ़ाना (v) देरी की अवधि के दौरान प्रौद्योगिकीय प्रगति के कारण उपकरणों के विनिर्देशन, निर्माण तथा मॉडल में बदलाव।
- मार्च 2019 तक, चार विस्फोटक डिटेक्शन सिस्टम तथा विस्फोटक डिस्पोजल सिस्टम के 42 मदों में से केवल 18 मदों⁴⁸ की आपूर्ति की गई थी तथा 28 महत्वपूर्ण मदों की आपूर्ति/संस्थापना की जानी थी। संविदाकार ने रेलवे से विस्फोटक डिटेक्शन एंड डिस्पोजल सिस्टम की शेष मदों को हटाने का अनुरोध किया। लगभग चार वर्ष बीत जाने के पश्चात, प्रधान मुख्य संकेतन एवं दूरसंचार अभियंता ने (अप्रैल 2019) प्रधान मुख्य सुरक्षा आयुक्त को उन मदों को हटाने के लिए लिखा था। सुरक्षा विभाग ने (सितम्बर 2019) संविदा में समय की अनिवार्यता का हवाला देते हुए पूर्व समापन के प्रस्ताव पर आपत्ति जताई थी, पूर्व समापन से पहले, खंड 1.33⁴⁹ के तहत कार्यवाई जरूरी थी। यह भी कहा गया था कि विस्फोटक डिटेक्शन एंड डिस्पोजल सिस्टम (ईडीडीएस) की संस्थापना की अभी भी आवश्यकता थी।

⁴⁷ संस्थापना की तिथि से अर्थात् 26 जून 2018 से 31 मार्च 2019

⁴⁸ ड्रिलिंग मशीन, वॉटर केनन, हुक तथा लाइन किट, थर्मल कटर इत्यादि।

⁴⁹ अध्याय-X, संविदा की मुख्य शर्तें (पार्ट-II)

- आईएसएस के संस्थापन में देरी के कारण, संविदा में परिकल्पित नियंत्रण कक्ष के साथ प्रणाली एकीकरण पूरी तरह से प्राप्त नहीं हुआ था। आईएसएस पूरा न होने के कारण सुरक्षा जोखिम खत्म नहीं हो सका।
- सीसीटीवी सिस्टम के खराब प्रदर्शन पर रेल मंत्रालय की पूछताछ (दिसम्बर 2015) के उत्तर में पूतरे प्रशासन ने सूचित किया (जनवरी 2016) कि ऐसी कोई शिकायत नहीं थी। हालांकि, ओडिशा रेलवे पुलिस ने जानकारी दी (अगस्त 2016) कि उन्हें मामलों की जांच में दिक्कतों का सामना करना पड़ रहा था क्योंकि कैमरे में ली गई तस्वीरें संदिग्धों की पहचान में मददगार नहीं थी। यही समस्या उपकरणों के संयुक्त निरीक्षण में भी सामने आई (अक्टूबर/ नवम्बर 2018)। किसी भी स्टेशन में पिछले 30 दिनों में सीसीटीवी फुटेज का संरक्षण सुनिश्चित⁵⁰ नहीं किया जा रहा था। पूतरे के सभी चार स्टेशनों पर सीसीटीवी निगरानी प्रणाली पूरी तरह से क्रियाशील नहीं थी/2008 के रेल मंत्रालय के परिपत्र में निर्धारित स्टेशन के सभी क्षेत्रों⁵¹ को शामिल नहीं किया गया। हालांकि उपकरण वारंटी के तहत थे, उपकरणों की विफलता सूचित⁵² करने के बाद भी तुरंत फर्म द्वारा सुधारी नहीं गई थी।
- रेल मंत्रालय के निर्देशों⁵³ के अनुसार (मई 2012) 12 घंटों से अधिक की विफलता को प्रतिदिन सुबह सूचित करना चाहिए था। हालांकि, रेल मंत्रालय को ऐसा कोई अनुपालन नहीं भेजा गया था।

⁵⁰ दिनांक 24 सितम्बर 2008 के रेल मंत्रालय के परिपत्र के उल्लेखन में।

⁵¹ भुवनेश्वर तथा पुरी स्टेशनों पर महत्वपूर्ण क्षेत्रों जैसे उच्च श्रेणी के प्रतीक्षागृह, स्लीपर श्रेणी प्रतिक्षा हॉल सीसीटीवी निगरानी के अन्तर्गत अभी तक कवर नहीं हुए थे। सीसीटीवी फुटेज की गुणवत्ता संतोषजनक नहीं थी/साफ चित्र नहीं दे रहे हैं, सीसीटीवी की नियमित रूप से जांच नहीं की गई इत्यादि।

⁵² आईएसएस यंत्रों के बार-बार खराब होने से संबंधित अनेक पत्राचार मैसर्स सेन्ट्रल इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड से किया गया था (17 अक्टूबर 2017, 12 अक्टूबर 2017, 4 अप्रैल 2016, 20 अगस्त 2016 इत्यादि)।

⁵³ रेल मंत्रालय की पत्र संख्या 2010/टेली/9(1)/1 दिनांक 11 मई 2012

- आईएसएस के कुछ उपकरणों की आपूर्ति/संस्थापना में देरी ने इस सुरक्षा प्रणाली को संस्थापित करने के उद्देश्य को विफल कर दिया। बदमाशों की गतिविधि⁵⁴ के कारण, प्लेटफार्मों पर जनता के लिए हुई दहशत के अलावा, रेलवे को क्रमशः⁵⁵ ₹ 1.05 करोड़ तथा ₹ 0.44 करोड़ की हानि हुई थी।
- संविदाकार सामग्री की आपूर्ति न करने और इसके संस्थापन के लिए उत्तरदायी था। रेलवे की ओर से पर्यवेक्षण अधिकारी⁵⁶ भी चूककर्ता संविदाकार के विरुद्ध उपयुक्त शास्तिक कार्रवाई न करने के लिए उत्तरदायी थे।

आईएसएस की आपूर्ति, संस्थापना तथा चालू होने में देरी को नवम्बर 2019 में रेल मंत्रालय के ध्यान में लाया गया। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में बताया (नवम्बर 2020) कि:

- (i) वास्तविक प्रगति का नब्बे प्रतिशत मार्च 2019 तक प्राप्त कर लिया था।
- (ii) चूंकि आरडीएसओ में कोई अनुमोदित विक्रेता तथा टेस्टिंग की सुविधा नहीं थी, इसलिए फर्म बीडीडीएस मर्दों की आपूर्ति नहीं कर पाई। बीडीडीएस मर्दों को छोड़कर कार्य का बड़ा हिस्सा फर्म द्वारा पूरा किया गया था जिसके लिए फर्म ने बताया था कि वे इसकी आपूर्ति करने की स्थिति में नहीं थे।
- (iii) यूवीएसएस गुमटी के लिए प्रावधान अनुमान में नहीं किया गया था हालांकि, बाद में इसका निर्माण किया गया था। इसके परिणामस्वरूप यूवीएसएस को चालू करने में देरी हुई थी।
- (iv) संविदा के निबंधन एवं शर्तों के अनुसार सभी मर्दों की वारंटी संस्थापन की तिथि से 36 माह थी। फर्म ने भी इसे बनाए रखा।

⁵⁴ पुरी स्टेशन में दो बार (नवम्बर 2015 तथा मार्च 2019) आग की घटनाएं। पुरी पूतरे का सबसे महत्वपूर्ण तीर्थस्थान है। यह पूरे वर्ष विशेष रूप से रथ यात्रा उत्सव के दौरान लाखों यात्रियों को संभालता है।

⁵⁵ तीन ट्रेनों के ग्यारह कोच क्षतिग्रस्त थे।

⁵⁶ उपमुख्य संकेतक एवं दूरसंचार अभियंता (परियोजना) (उप सीएसटीई-प्रोजेक्ट) और प्रधान मुख्य संकेतक एवं दूरसंचार अभियंता (पीसीएसटीई)

- (v) सीसीटीवी प्रणाली संविदा निबंधन एवं शर्तों के अनुसार तथा आरडीएसओ विनिर्देशों के साथ प्रदान की गई थी। सीसीटीवी प्रणाली 2014 से प्रभावी ढंग से चल रही है।

रेल मंत्रालय का उपरोक्त उत्तर निम्नलिखित के मददेनजर स्वीकार्य नहीं था:

- (i) भारतीय रेल परियोजना संस्वीकृति एवं प्रबंधन (आईआरपीएसएम) के अनुसार, मार्च 2019 में वास्तविक प्रगति 65 प्रतिशत थी। अनसूची-डी (विस्फोटक डिटेक्शन तथा डिस्पोजल प्रणाली), सूची-ई (प्रणाली एकीकरण) तथा अनसूची-बी के दो यूवीएसएस को मार्च 2019 तक संस्थापित/पूर्ण नहीं किया गया था।
- (ii) यह उत्तर कि कोई विक्रेता आरडीएसओ द्वारा अनुमोदित नहीं था तथा आरडीएसओ में परीक्षण सुविधा की कमी थी जिसके कारण फर्म ने बीडीडीएस मदों की आपूर्ति नहीं कर सकी जो कि स्वीकार्य नहीं थी। फर्म ने अगस्त 2015 में बीडीडीएस मदों की आपूर्ति में अपनी असमर्थता जाहिर की तथा रेलवे ने 2015 से 2020 तक इस संबंध में कोई उचित कदम नहीं उठाया। इसके अलावा प्रधान मुख्य सुरक्षा आयुक्त में शक्ति लगाने पर जोर दिया था। हालांकि, उसे लगाने पर रेलवे के उत्तर में उल्लेख नहीं था।
- (iii) यूवीएसएस को चालू करने में विलम्ब हुआ जो अनुचित अनुमान लगाने के कारण तथा रेल प्रशासन द्वारा समय पर कार्यवाई न करने के कारण हुआ।
- (iv) यूवीएसएस के साथ दिए गए वारंटी सर्टिफिकेट के अनुसार, वारंटी अवधि का 30 माह के रूप में उल्लेख किया गया।
- (v) स्टेशन पर सुरक्षा भंग होने की घटनाएं हुईं तथा सीसीटीवी फुटेज के माध्यम से संदिग्धों की पहचान में समस्याओं के बारे में ओडिशा रेलवे पुलिस से प्राप्त शिकायतों से यह भी पता चलता है कि आईएसएस के तहत सीसीटीवी निगरानी की गुणवत्ता अवमानक थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि पूतरे ने आरडीएसओ के साथ न तो इन मुद्दों को उठाया तथा न ही रेल मंत्रालय को इन मुश्किलों के बारे में सूचित किया। प्रणाली एकीकरण के अभाव में, पूतरे के चार स्टेशनों में सुरक्षा जोखिम बना हुआ है।

2.3 अलाभकारी/प्रयोगात्मक ठहराव के प्रत्याहार न करने के कारण परिहार्य व्यय: उत्तर पूर्व रेलवे

उत्तर पूर्व रेलवे की सिफारिशों के बावजूद अलाभकारी/प्रयोगात्मक ठहराव के प्रत्याहार पर निर्णय लेने तथा रेल मंत्रालय की समीक्षा में विफलता के कारण ₹ 201.40 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

रेल मंत्रालय (एमओआर) ने समय-समय पर प्रयोगात्मक आधार पर मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के ठहराव के प्रत्याहार तथा प्रावधान पर निर्देश जारी किए थे। रेल मंत्रालय (एमओआर) के पत्र (जून 2005) में शामिल प्रावधानों के अनुसार, एक स्टेशन पर बेची गई टिकटों की न्यूनतम संख्या 500 कि.मी. या उसके समकक्ष की दूरी के लिए प्रति दिन प्रति ट्रेन स्लीपर क्लास के लिए 40 (चालीस) या उससे अधिक होनी चाहिए ताकि ठहराव की लागत की वसूली हो सके। रेल मंत्रालय ने लागत विश्लेषण किया तथा डीजल तथा इलेक्ट्रिक लोको से चलने वाली मेल/एक्सप्रेस ट्रेन की विभिन्न श्रेणियों के ठहराव की लागत को संशोधित (फरवरी 2016) किया। डीजल लोको तथा इलेक्ट्रिक लोको चालित ट्रेनों में 18 कोच के साथ मेल/एक्सप्रेस ट्रेन के ठहराव की लागत क्रमशः ₹ 23,578/- तथा ₹ 12,717/- नियत की गयी थी। जोनल रेलवे को प्रत्याहार के लिए ठहराव की समीक्षा करने के लिए निर्देश (जून 2005) दिए गए थे तथा महाप्रबंधक के अनुमोदन के पश्चात सिफारिशें भेजी गईं।

इसके पश्चात, रेल मंत्रालय ने प्रत्येक ट्रेन, जहां प्रयोगात्मक ठहराव प्रदान किए गए थे, की उपयोगिता की जांच के लिए उपरे को निर्देश (अप्रैल 2017) दिए थे। जोनल रेलवे की टिप्पणियों के साथ उपरे के 53 प्रयोगात्मक ठहरावों से संबंधित एक विस्तृत फीडबैक वांछित थी जो इन ठहरावों की आवश्यकता या अन्य रूप से जारी रखने का संकेत देता था।

इसके अनुपालन में, उपरे प्रशासन ने रेल मंत्रालय को सूचित (अक्टूबर 2017) किया कि 43 स्टेशनों पर दिए गए प्रयोगात्मक ठहराव वाणिज्यिक रूप से संभव

नहीं थे। उपरे ने तदनुसार इन प्रयोगात्मक ठहरावों के परिचालन से संबंधित उचित निर्णय लेने के लिए रेल मंत्रालय से अनुरोध किया। तथापि, रेल मंत्रालय ने उपरे को इस संबंध में उनके निर्णय से अवगत नहीं कराया था तथा ये ठहराव लेखापरीक्षा की तिथि तक जारी थे (अगस्त 2019)।

लेखापरीक्षा को उपरे के परिचालन विभाग द्वारा उपलब्ध कराई गई (अगस्त 2019) जानकारी के अनुसार, 31 मार्च 2019 तक 171 प्रयोगात्मक ठहराव थे, जो जारी थे। लेखापरीक्षा ने सभी 171 प्रयोगात्मक ठहरावों के संबंध में ट्रेनों के विवरण, प्रयोगात्मक ठहराव, यात्रा कर चुके यात्रियों की संख्या, आय तथा अन्य संगत जानकारी से संबंधित डेटा का विश्लेषण किया। लेखापरीक्षा ने पाया कि 141 मामलों में आय ठहराव की लागत से बहुत कम थी। जिसके कारण, रेल मंत्रालय को 24 फरवरी 2016 (ठहराव की संशोधित लागत से संबंधित परिपत्र की तिथि) से 31 मार्च 2019 तक की अवधि के दौरान ₹ 201.40 करोड़ (अनुलग्नक 2.3) का परिहार्य व्यय उठाना पड़ा। यह कम आय वाले प्रयोगात्मक ठहरावों के प्रत्याहार के लिए उपरे द्वारा किए गए अनुरोधों के बावजूद रेल मंत्रालय द्वारा कार्यवाई शुरू न करने के कारण हुआ था। इससे कुछ हद तक उपरे का परिचालन अनुपात भी प्रभावित हुआ था।

लेखापरीक्षा द्वारा इसे बताए जाने पर (अगस्त 2019), महाप्रबंधक/उपरे ने बताया (दिसम्बर 2019) कि रेल मंत्रालय ने निर्देश (सितम्बर 2014) थे कि 30 सितम्बर 2014 को या बाद में प्रदान किए गये प्रयोगात्मक ठहरावों को जारी रखा जाएगा। रेल मंत्रालय ने यात्रियों की आवश्यकताओं, सांसदों/जनता के प्रतिनिधियों तथा जनता की भावनाओं के कारण प्रयोगात्मक ठहराव मुहैया कराए थे। उपरे ने आगे बताया कि रेल मंत्रालय से कम आय वाले प्रयोगात्मक ठहराव के प्रत्याहार के लिए सितम्बर 2016 से अक्टूबर 2019 के दौरान समय-समय पर अनुरोध किया गया था परन्तु रेल मंत्रालय से अभी तक कोई निर्देश प्राप्त नहीं हुए थे।

महाप्रबंधन/उपरे के उत्तर में दर्शाया गया कि रेल मंत्रालय ने उपरे प्रशासन द्वारा समय-समय पर उठाए गए वाणिज्यिक मुद्दे पर एक निर्णय नहीं लिया था।

इस प्रकार, उपरे की सिफारिशों/अनुरोध के बावजूद अलाभकारी/प्रयोगात्मक ठहरावों के प्रत्याहार की समीक्षा के लिए रेल मंत्रालय द्वारा कार्यवाही शुरू न करने के कारण, रेलवे को ₹ 201.40 करोड़ का परिहार्य व्यय करना पड़ा।

मामले को अगस्त 2020 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था (फरवरी 2021)।

2.4 शंटिंग प्रभारों का संग्रहण न होने तथा विलंब प्रभारों की कम वसूली के कारण हानि: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे ने पारसा (पीएसआरएस) में एक प्राइवेट साइडिंग पर शंटिंग तथा विलम्ब प्रभारों का उद्ग्रहण नहीं किया था। इसके परिणामस्वरूप ₹ 38.58 करोड़ के शंटिंग प्रभारों की वसूली नहीं हुई तथा ₹ 17.24 करोड़ के विलम्ब प्रभारों की कम वसूली हुई।

रेल मंत्रालय (एमओआर) का दर परिपत्र संख्या 14/2009 उल्लेख करता है कि एक साइडिंग पर शंटिंग परिचालन के लिए रेल के इंजन की उपयोगिता के लिए शंटिंग प्रभार इस तथ्य पर विचार किए बिना उद्ग्रह्य हैं कि साइडिंग 'दूरी आधार पर'⁵⁷ या अन्यथा किराया प्रभारित करने के लिए अधिसूचित है। शंटिंग प्रभार, 'ट्रेन इंजन' या 'शंटिंग इंजन', जैसा भी मामला हो, के लिए वास्तविक शंटिंग टाइम तथा प्रचलित 'अखिल भारतीय इंजन घंटा लागत (एआईईएचसी)' के आधार पर उद्ग्रहीत किया जाता है। अखिल भारतीय इंजन घंटा लागत रेल मंत्रालय द्वारा प्रति वर्ष परिपत्रित की जाती है।

शंटिंग प्रभारों⁵⁸ को आगमन से प्रस्थान के लिए साइडिंग पर ट्रेन इंजन की उपलब्धता के कुल समय के लिए गिना जाना चाहिए। प्रभार कुल समय के लिए

⁵⁷ यातायात (वाणिज्यिक) विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता के पैरा 1805 के अनुसार, यदि माल यातायात रेलवे लोकोमोटिव वाले एक साइडिंग से आरंभ या खत्म होता है तथा ट्रेनों के प्राप्त होने या प्रेषण के लिए एक सर्विस स्टेशन की आवश्यकता नहीं है, यातायात को 'यातायात के माध्यम से' कहा जाता है। इस मामले में, रेल प्रशासन साइडिंग के बफर अन्त तक 'थ्रू आधार' पर माल-भाड़ा उद्ग्रहित करेगा।

⁵⁸ जहां ग्राहक की तरफ से शंटिंग के लिए ट्रेन इंजन का उपयोग किया जाता है।

उद्ग्राही होंगे यद्यपि ट्रेन इंजन साइडिंग के अन्दर उपलब्ध होने के दौरान यदि शंटिंग टाइम कुल समय से कम है। यदि दोहरे/अधिक ट्रेन इंजन उपयोग किए जाते हैं तब शंटिंग प्रभार दोहरे/अधिक ट्रेन इंजन के लिए गिने जाने चाहिए।

मई 2018 में, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (दपूमरे) ने सूरजापूर रोड स्टेशन (एसजेक्यू) द्वारा सर्व किए गए मैसर्स सरगुजा रेल कॉरीडोर प्राइवेट लिमिटेड/पारसा⁵⁹ की एक निजी साइडिंग को अधिसूचित किया। साइडिंग को थ्रू डिस्टेन्स आधार पर (एल्फा कोड पीएसआरएस) किराया प्रभारित करने के लिए अधिसूचित किया गया था तथा 'इंजन-ऑन-लोड'⁶⁰ (ईओएल) सिस्टम के तहत काम करना था। सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित अभिन्यास रेखांकन में दर्शाया गया कि इस साइडिंग पर रेलवे लाइन के दो सेक्शन थे। एक 'यार्ड सेक्शन' जहां खाली रोक आते हैं तथा दूसरा 'सिलो सेक्शन' जहां रोक लोडिंग तथा वजन करने के लिए रखे जाते हैं। सिलो सेक्शन में लदान करने संबंधी प्रचालन तथा वजन करने संबंधी प्रचालन के लिए दो अलग-अलग लाइनें थीं।

एसजेक्यू के साइडिंग रजिस्टर की जांच से पता चला कि रोक वजन करने के लिए स्थानांतरित किए गए थे तथा इसलिए शंटिंग परिचालन किए गए थे। रेलवे इंजनों का भी शंटिंग परिचालन के लिए अनुमत समय (एक घंटे से 46 घंटे तक) से अधिक उपयोग किया गया था। क्योंकि साइडिंग 'ईओएल' परिचालनों के अर्न्तगत काम कर रही थी, अनुमत खाली समय से बाद शंटिंग (इंजन किराया) प्रभारों को उद्ग्राहित किया जाना चाहिए था। हालांकि दपूमरे ने साइडिंग प्राधिकारी पर मई 2018 से मार्च 2019 तक की अवधि के दौरान ₹ 38.58 करोड़ की राशि के शंटिंग प्रभारों का उद्ग्रहण नहीं किया था।

⁵⁹ साइडिंग को कोल रैकों के बाहरी यातायात के लिए अधिसूचित किया गया था। खुले रोक (बीओएक्सएन, बीओएक्सएचएनएल इत्यादि) कोयले के लदान के लिए उपयोग किए गए थे।

⁶⁰ इंजन-ऑन-लोड योजना वैगनों के बेहतर उपयोग तथा माल की शीघ्र ढुलाई के लिए लागू की गई है। लदान तथा उतराई के दौरान, इंजन साइडिंग में रहेंगे ताकि ट्रेन को इन कार्यों के पूरा होने के बाद तुरंत चलाया जा सके।

लेखापरीक्षा तथा रेलवे कर्मचारियों द्वारा संयुक्त निरीक्षण⁶¹ में पता चला कि लदान किए गए रोक रेलवे के ट्रेन इंजन के शंटिंग परिचालन द्वारा लदान लाइन से यार्ड सेक्शन तक खींचे जा रहे थे। इसके अलावा, रोक 'सिलो सेक्शन' की वजन करने वाली लाइन तक पीछे खींचे गए थे। यह पूरा परिचालन रेलवे इंजनों (दो विद्युत इंजन परिचालन के लिए आवश्यक थे क्योंकि यह एक ढलान वाला सेक्शन था) द्वारा शंटिंग परिचालन के माध्यम से किया गया था।

रेट्स मास्टर परिपत्र/तोल सेतु के प्रावधान (जून 2014) का पैरा 4.1.10 उल्लेख करता है कि यदि तोल सेतु साइडिंग मालिक द्वारा उनकी साइडिंग परिसर में संस्थापित किया गया है तो वजन करने के लिए कोई अतिरिक्त खाली समय स्वीकार्य नहीं होगा तथा वैगन के अवरोधन के लिए विलम्ब प्रभार उद्ग्राह्य होंगे।

उपरोक्त परिपत्र के उल्लंघन में, लदान के पूरा करने के समय से वजन करने तक के समय को साइडिंग के विलम्ब बिल को तैयार करने के लिए अवरोधन अवधि की गणना के दौरान हिसाब में नहीं लिया गया था। रोकों के पूरा होने से वजन करने के समापन तक के समय के लिए साइडिंग प्राधिकारी के कारण रोका गया था। तदनुसार, विलम्ब प्रभारों का रोक की स्थापन से निर्गमन तक अर्थात् रोक के स्थापन से वजन करने तक के समय की अधिक अवरोधन अवधि के लिए उद्ग्रहण करना चाहिए था। विलम्ब प्रभार की गणना के लिए निर्गमन समय को रोक के वजन करने के समय तक गिनना चाहिए था। इसके परिणामस्वरूप मई 2018 से मार्च 2019 तक की अवधि के दौरान ₹ 17.24 करोड़ के विलम्ब प्रभारों का कम संग्रहण हुआ था।

इस प्रकार रेल मंत्रालय के परिपत्रों का पालन न करने के कारण, दफ्तरे मई 2018 से मार्च 2019 तक की अवधि के दौरान पीएसआरएस साइडिंग से ₹ 55.82 करोड़ (शंटिंग प्रभार - ₹ 38.58 करोड़ तथा विलम्ब प्रभार - ₹ 17.24 करोड़) तक के लागू शंटिंग तथा विलम्ब प्रभारों को वसूल न कर सका।

⁶¹ दिसम्बर 2018 में पीएसआरएस साइडिंग में परिचालन के

मामले को मई 2020 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया परन्तु कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था (फरवरी 2021)।

2.5 इंजन-ऑन-लोड योजना के अप्रभावशाली कार्यान्वयन के कारण हानि: पश्चिम मध्य रेलवे

रेल प्रशासन 'इंजन-ऑन-लोड' स्कीम का प्रभावकारी रूप से कार्यान्वयन करने में विफल रहा जिसे चल स्टॉक की उपयोगिता में सुधार के लिए प्रारंभ किया गया था। इंजनों को साइडिंग में उनकी स्थापना के बाद रैकों से अलग किया गया था। जिसके परिणामस्वरूप, रैकों को इंजनों की उपलब्धता न होने के कारण साइडिंग में रोका गया था। रैकों को रोकने के परिणामस्वरूप वैगनों की ₹ 14.51 करोड़ की संभावित अर्जन क्षमता की हानि हुई।

चल स्टॉक की उपयोगिता को सुधारने तथा साइडिंग/टर्मिनल से मालभाड़ा ट्रेनों की शीघ्र निकासी से ग्राहकों की मदद करने के लिए रेल मंत्रालय ने इंजन-ऑन-लोड (ईओएल) स्कीम शुरू की (मार्च 2013)।

ईओएल योजना के तहत साइडिंग में लदान अथवा उतराई प्रचालनों के दौरान ट्रेन इंजन उपलब्ध रहेगा तथा रेलवे की ओर से प्रतीक्षारत रहेगा ताकि लदान/ उतराई प्रचालन के तुरंत बाद ट्रेन का प्रस्थान किया जा सके। साइडिंग मालिकों को जोनल रेल प्रशासन के साथ एक करार के तहत ईओएल प्रचालन के लिए विकल्प चुनने की आवश्यकता होगी। उन्हें ईओएल अवधारणा पर लदान तथा उतराई के लिए सुविधाएं विकसित करनी चाहिएं और उसे सुगम बनाने के लिए यार्ड लेआउट तैयार करना चाहिएं। योजना के तहत, साइडिंग मालिकों को किसी अतिरिक्त शुल्क के बिना रैक के लदान/उतराई के लिए निर्धारित खाली समय के दौरान ट्रेन के इंजन का उपयोग करने की अनुमति दी गई थी। हालांकि, खाली समय के बाद, इंजन किराया प्रभारों को मौजूदा नियमों के अनुसार प्रभारित किया जाएगा।

पश्चिम मध्य रेलवे (पमरे) में चार साइडिंग⁶² के अभिलेखों की समीक्षा के दौरान यह पाया गया कि इन साइडिंग ने इओएल योजना का विकल्प दिया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि

- ईओएल योजना में विचलन से ट्रेन इंजनों को अलग कर दिया गया था तथा साइडिंग में रैकों के स्थापन के बाद रैकों से हटा दिया गया था। इंजन सर्विंग स्टेशनों या अन्य स्टेशनों को भेजे गए थे। इस प्रकार, उनके निर्युक्त के बाद रैक (लदान/उतराई परिचालनों की पूर्णता) इंजन के अलग होने/उपलब्धता न होने के कारण साइडिंग से शीघ्रता से यात्रा शुरू नहीं कर सके। साइडिंग से रैकों को शीघ्रता से हटाने तथा चल स्टॉक की उपयोगिता को सुधारने के लिए ईओएल योजना का मूल उद्देश्य पूरा नहीं हुआ था।
- लदान/उतराई परिचालनों के पूरा होने के बाद, इंजन/कर्मिंदल की उपलब्धता न होने के कारण रैकों को साइडिंग से हटाया नहीं गया था। इस प्रकार, रैक साइडिंग में रोके गए थे। साइडिंग में रैकों का अवरोधन निम्न प्रकार था:

⁶² जय प्रकाश वेंचर लिमिटेड साइडिंग (जेपीवीएन) को निवास रोड स्टेशन द्वारा सेवाएं प्रदान की गईं, जेपी रेवा सीमेंट प्लांट साइडिंग (जेआरसीटी) को टुर्की रोड स्टेशन द्वारा सेवाएं दी गईं, बीना रिफाइनरी प्लांट साइडिंग (बीआरएसएम) को महादेवखेड़ी स्टेशन द्वारा सेवाएं दी गईं तथा मैसर्स रिलाइंस सीमेंट कम्पनी प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग (आरसीपीबी) को भादनपुर स्टेशन द्वारा सेवाएं दी गईं।

अवरोधन	साइडिंग का नाम तथा रैकों के अवरोधन के मामले की संख्या					कुल	कुल
	जेआरसीटी (जनवरी 2016 से जून 2018)	बीआरएसएम (मार्च 2015 से दिसम्बर 2018)	जेपीवीएन (फरवरी 2015 से फरवरी 2018)	आरसीपीबी (दिसम्बर 2016 से जुलाई 2018)	कुल		
1 से 5 घंटे	309	20	16	100	445	960	
6 से 10 घंटे	182	8	16	64	270		
11 से 20 घंटे	139	1	17	47	204		
21 घंटे और उससे अधिक	26	0	4	11	41		
विवरण उपलब्ध नहीं है	9	240	54	46	349	349	
कुल	665	269	107	268	1,309	1,309	

साइडिंग में रैकों का अवरोधन 32 घंटे तक का था। इसके परिणामस्वरूप, रेलवे को अवरोधित वैगनों की ₹ 14.51 करोड़⁶³ की राशि की अर्जन क्षमता की हानि हुई। लेखापरीक्षा 349 मामलों के संबंध में आय की हानि को नहीं निकाल पायी क्योंकि साइडिंग से रैकों के प्रस्थान की तिथि तथा समय अभिलेखों में उपलब्ध नहीं थे।

मामले को अप्रैल 2017 तथा मई 2018 में वाणिज्यिक प्राधिकारियों के साथ उठाया गया था। उत्तर में (जून 2018), यह बताया गया था कि इन टर्मिनलों से खाली रैकों की आपूर्ति तथा लदान किए गए रैकों को हटाना अलग-अलग पावर (इंजन) के साथ था ताकि साइडिंग के अन्दर इंजन के अत्याधिक निष्क्रिय अवरोधन से बचा जा सके। वाणिज्यिक प्राधिकारियों ने आगे बताया कि जहां तक संभव हो, इंजनों को रोकने के लिए मुख्य नियन्त्रक/जबलपुर को निर्देश जारी किए गए थे। हालांकि, यह सभी टर्मिनलों जहां इओएल योजना को लागू किया

⁶³जेआरसीटी-जनवरी 2016 से मई 2018 - 656 रैक (₹ 9.73 करोड़), बीआरएसएम - मार्च 2017 से दिसम्बर 2018 - 29 रैक (₹ 0.34 करोड़), जेपीवीएन - फरवरी 2015 से फरवरी 2018 - 53 रैक (₹ 1.18 करोड़) और आरसीपीबी - जनवरी 2017 से जुलाई 2018 - 222 रैक (₹ 3.26 करोड़)।

गया था, पर आने वाले भार के साथ पावर की उपयुक्तता तथा कर्मिंदल की उपलब्धता के अधीन था।

इन टर्मिनलों से खाली रैकों की आपूर्ति तथा लदान किए गए रैकों को हटाते समय अलग-अलग इंजनों के प्रयोग के संबंध में रेल प्रशासन का उत्तर ईओएल योजना का उल्लंघन था। लेखापरीक्षा ने जून 2019 में स्थिति की समीक्षा की तथा उप मुख्य प्रचालन प्रबंधक/पमरे द्वारा जारी निर्देशों के बावजूद इंजनों को अलग करने के मामलों को पाया।

इस प्रकार, पमरे प्रशासन ईओएल योजना को प्रभावी रूप से कार्यान्वित करने तथा योजना के मुख्य उद्देश्य को प्राप्त करने अर्थात् रोलिंग स्टॉकों की उपयोगिता में सुधार करने में विफल रहा था। इसके परिणामस्वरूप लदान/ उतराई के पूरे होने के पश्चात् साइडिंग में रैकों का अवरोधन हुआ था। रेलवे को इन वैगनों के ₹ 14.51 करोड़ की संभावित आय की हानि हुई थी।

मामले को मई 2020 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था (फरवरी 2021)।

2.6 यौक्तिकीकरण योजना अधिसूचना को जारी करने में देरी के कारण राजस्व की हानि: दक्षिण मध्य रेलवे

जोनल रेल प्रशासन द्वारा रेल मंत्रालय के साथ यौक्तिकीकरण प्रस्तावों को शुरू करने में देरी के परिणामस्वरूप ₹ 8.15 करोड़ के राजस्व की हानि हुई। साथ ही उच्च अनुमेय वहन क्षमता के लिए एक मार्गस्थ साइडिंग को अधिसूचित करने में देरी के परिणामस्वरूप ₹ 1.61 करोड़ के राजस्व की और हानि हुई।

भारतीय रेल (आईआर) टैरिफ नियमावली⁶⁴ में प्रावधान है कि माल को सामान्य रूप से परिचालनात्मक रूप से व्यवहार्य मार्ग से भेजा जाएगा तथा सबसे छोटे मार्ग के लिए मालभाड़े का उद्ग्रहण किया जाएगा। हालांकि, माल को

⁶⁴ आईआरसीए माल टैरिफ पार्ट I संस्करण I का नियम 125 (I)

परिचालनात्मक रूप से सुविधाजनक निर्दिष्ट मार्ग द्वारा ले जाया जा सकता है और प्रभारित किया जा सकता है भले ही यह सबसे छोटा मार्ग⁶⁵ न हो। ऐसे प्रावधान को ध्यान में रखते हुए रेल मंत्रालय (एमओआर) यौक्तकीकरण योजना के तहत समय-समय पर सामान्य आदेश जारी करता है ताकि प्रारंभिक तथा गंतव्य बिंदुओं तथा इसके विपरीत के बीच मालदुलाई के साथ-साथ माल-भाड़ा प्रभारित करने के लिए विशिष्ट मार्गों को अधिसूचित किया जा सके।

माल-भाड़ा आय को अधिकतम करने के उद्देश्य से रेल मंत्रालय ने चार/छह/आठ टन तक लदान किए जाने वाले वैगनों वाली मालगाड़ियों में उनकी चिन्हित वहन क्षमता (सीसी) से अधिक पण्यों का यातायात करने के लिए आईआर के कतिपय मार्गों⁶⁶ को घोषित/अधिसूचित करने का निर्णय लिया (सितम्बर 2014)। इससे प्रत्येक वैगन में पण्यों के बढ़े हुए लदान द्वारा माल-भाड़ा आय में वृद्धि होती है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि विजयवाड़ा साइड से बीबीनगर (बीएन) गंतव्य तक माल संचलन एक बड़े मार्ग से कोडापाली (केआई) - मोटूमारी (एमटीएमआई) - काजीपेट (केजेडजे), जैसे सेक्टर 'ए' से होकर किया गया था। यह मार्ग वहन क्षमता से अधिक आठ टन⁶⁷ वहन करने के लिए अधिसूचित किया गया था। माल-भाड़ा ने नालापाड़ (एनएलपीडी)-नदीकुड़ी (एनडीकेडी)-बीबी नगर (बीएन), अर्थात् सेक्टर 'बी' कम दूरी के मार्ग की बजाय सेक्टर 'ए' का प्रयोग किया था क्योंकि इसमें सिंगल लाइन तथा विद्युतीकरण मार्ग न होने से भीड़-भाड़ का जोखिम था। सेक्टर 'बी' वहन क्षमता से अधिक छः टन⁶⁸ के मालदुलाई में सक्षम था। निम्न चित्र में मार्ग दर्शाये गए हैं:

⁶⁵ रेलवे अधिनियम 1989 की धारा 71 (1) (बी) के साथ पठित आईआरसीए माल टैरिफ पार्ट I खंड (I) का नियम 125 (III)

⁶⁶ नालापाड़-नदीकुड़ी-बीबीनगर और इसके विपर्यात रूट में पूरा यातायात जिसे कोडापाली-काजीपेट और इसके विपर्यात रूट के माध्यम से भेजा जाना है

⁶⁷ सीसी+8

⁶⁸ सीसी+6

क्षमता के साथ मार्ग (19 जुलाई 2017 से पहले)

जुलाई 2017 में सेक्टर बी पर विष्णुपुरम (वीएनयूपी) से सेक्टर ए पर एमटीएमआई को जोड़ने वाली एक लाइन बनाई गई थी। इसे सेक्टर सी कहा गया है तथा इसमें वहन क्षमता से ज्यादा आठ टन को ले जाने की क्षमता थी। विष्णुपुरम (सेक्टर बी पर) तक तथा विष्णुपुरम से बीबी नगर/विजयवाड़ा के प्रति माल की ढुलाई के लिए सेक्टर 'सी' छोटा रूट बन गया। हालांकि, विष्णुपुरम से बीबीनगर तक की वहन क्षमता केवल छह टन अधिक थी और न कि आठ टन। इस रूट में योक्तिकीकरण की आवश्यकता थी जिससे वहन क्षमता से ऊपर अधिक दो और टन प्रति वैगन अतिरिक्त ले जाने के लिए आईआर को समर्थ बनाया जा सके। संशोधित/नए रूट निम्न चित्र में दर्शाये गए हैं:

क्षमता के साथ रूट (19 जुलाई 2017 से बाद)

लेखापरीक्षा ने पाया कि **सेक्टर सी** के चालू होने के बाद भी, दमरे प्रशासन ने यौक्तिकीकरण योजना के लिए प्रस्तावों को शुरू नहीं किया था। यौक्तिकीकरण के अभाव में, दर शाखा प्रणाली⁶⁹ (आरबीएस) ने राजस्व के लिए सबसे छोटे पथ की गणना की। परिणामस्वरूप, माल-भाड़ा केवल प्रभार छोटे पथ के लिए वसूल किए गए थे जबकि माल को लंबे रास्ते से लाया गया था। इससे तात्पर्य था कि रेलवे द्वारा दो टन प्रत्येक वैगन तक कम माल-भाड़ा ले जाया गया था। जिसके परिणामस्वरूप राजस्व की हानि हुई।

लेखापरीक्षा ने पाया कि पूर्व तटीय रेलवे के वाणिज्यिक विभाग द्वारा यौक्तिकीकरण योजना के तहत **सेक्टर सी** को अधिसूचित नहीं करने से दमरे/रेल मंत्रालय को राजस्व की हानि को सूचित किया था। **सेक्टर सी** को माल ढोने के लिए फरवरी 2019 में रेल मंत्रालय द्वारा यौक्तिकीकरण⁷⁰ किया गया था। इस

⁶⁹ आरबीएस एक साफ्टवेयर है जो आईआर को बिन्दुओं के जोड़े के बीच सबसे कम दूरी का पता लगाने में मदद करता है।

⁷⁰ सामान्य आदेश संख्या 1/2014 में घोषणा की गई थी कि कोडापल्ली - मोटुमारी - काजीपेट के माध्यम से विष्णुपुरम - बीबीनगर के छोटे मार्ग के लिए यौक्तिकीकृत मार्ग है। माल को विष्णुपुरम-बीबीनगर के बजाय कोडापल्ली-मोटुमारी-काजीपेट के माध्यम से प्रभारित किया जाएगा।

प्रकार रेल मंत्रालय द्वारा यौक्तिकीकरण के लिए अधिसूचना जारी करने में 18 माह (अगस्त 2017 से जनवरी 2019) की देरी हुई थी। रेल मंत्रालय द्वारा इस देरी के कारण ₹ 8.15 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

इसके अलावा, बढ़ी हुई वहन क्षमता⁷¹ अर्थात् अधिक भार पर मार्ग साइडिंग को घोषित करने के लिए रेल मंत्रालय द्वारा अधिसूचना आवश्यक है। हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि विष्णुपुरम पर साइडिंग⁷² को अधिक भार को संभालने के लिए अधिसूचित नहीं किया गया था।

रेल प्रशासन ने केवल 12 जून 2018 से बढ़ी हुई वहन क्षमता के लिए इस साइडिंग को अधिसूचित किया था।

साइडिंग के लिए विलंबित अधिसूचना के परिणामस्वरूप 22 जुलाई 2017 से 8 जून 2018 के दौरान प्रति वैगन दो टन कम भार का माल ढुलाई राजस्व हुआ। इसके परिणामस्वरूप ₹ 1.61 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

मामले को अप्रैल 2020 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। उत्तर में, रेल मंत्रालय ने बताया (जुलाई 2020) कि दर शाखा प्रणाली (आरबीएस) साफ्टवेयर ने पूरे यातायात के लिए सीसी+6 मार्ग की अनुमेय वहन क्षमता को लागू किया। भारतीय रेल के माल टैरिफ के नियम संख्या 125 के अनुसार, सबसे छोटे रास्ते का चयन किया जाता है। इसलिए, प्रति वैगन दो टन की हानि नहीं हुई है। यौक्तिकीकरण परिचालन आधार पर किया जाता है न कि वाणिज्यिक आधार पर। वाणिज्यिक निहितार्थ यौक्तिकीकरण के लिए प्रासंगिक है न कि यौक्तिकीकरण के लिए कारण।

रेल मंत्रालय का उत्तर आश्वस्त नहीं था। इष्टतम क्षमता उपयोग के आधार पर अधिकतम राजस्व यौक्तिकीकरण योजना का एक मुख्य उद्देश्य है। इसके अलावा, दमरे जोनल प्रशासन द्वारा यौक्तिकीकरण पर देरी से कारवाई किए जाने के कारण स्पष्ट रूप से राजस्व की हानि हुई।

⁷¹ प्रत्येक वैगन की वहन क्षमता को दो टन अर्थात् सीसी+6 से सीसी+8 तक बढ़ाना

⁷² मैसर्स इंडिया सीमेंट लिमिटेड साइडिंग

2.7 पिछली स्वीकृत दर के अनुसार आरक्षित मूल्य निर्धारित करने में विफलता के कारण राजस्व की हानि: पूर्व रेलवे

उपलब्ध प्रवृत्ति के अनुसार आरक्षित कीमत को तय करने में रेल प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप संविदा देने में विलम्ब हुआ तथा अपेक्षित राजस्व अर्जित करने के अवसर की हानि हुई।

रेल मंत्रालय (एमओआर) ने सहायक गार्ड के केबिन (एजीसी), ब्रेक वैन (एसएलआर) और पार्सल वैन (वीपीएच/वीपी/वीपीयू) के पार्सल स्थान को पट्टे पर देने के लिए “व्यापक पार्सल पट्टा नीति” पर आशोधित नीति दिशानिर्देश जारी किए थे (अप्रैल 2014)। यह विषय पर जारी किए गए सभी पिछले अनुदेशों को निरस्त करते हुए था।

पूर्व रेलवे (पूरे) में हावड़ा मंडल के वाणिज्यिक विभाग ने तीन विभिन्न ट्रेनों⁷³ में राउंड ट्रिप आधार पर चार नम्बर वीपी (23 टन) को पट्टे पर देने के लिए एक संयोजित निविदा आमंत्रित की (अप्रैल 2018)। मई 2018 के दौरान ट्रेन संख्या 13007/13008 हावड़ा - श्री गंगानगर - हावड़ा के बीच उदयन आभातूफान एक्सप्रेस के लिए मैसर्स चेन्नई सुपर किंग्स एक्सप्रेस (मैसर्स सीएसके) से एकमात्र प्रस्ताव प्राप्त हुआ था। मैसर्स सीएसके का प्रस्ताव ₹ 2,43,504/- प्रति राउंड ट्रिप की आरक्षित कीमत के प्रति ₹ 2,70,999/- के लिए था। निविदा समिति ने अपनी सिफारिश में बताया (जुलाई 2018) कि इसी ट्रेन के लिए उत्तर पश्चिम रेलवे द्वारा आवंटित एक और पट्टा संविदा मार्च 2018 से पांच वर्ष की अवधि के लिए ₹ 3,03,403/- प्रति राउंड ट्रिप पर अस्तित्व में थी। इसलिए निविदा समिति ने सिफारिश की कि प्रति यात्रा बोली राशि को बढ़ाने की संभावना का पता लगाने के उद्देश्य से बातचीत का एक दौर आयोजित किया जाए। मैसर्स सीएसके को अगस्त 2018 में बातचीत के लिए बुलाया गया था तथा बातचीत में पार्टी ने ₹ 2,73,550/- की दर की पेशकश की थी। उपरोक्त द्वारा

⁷³ ट्रेन सं. 13007/13008-1 वीपी, ट्रेन सं. 13005/13006-1 वीपी और ट्रेन सं. 13049/13050-2 वीपी

दर्ज वर्तमान दर (₹ 3,03,403/- प्रति ट्रिप) के एक प्रति प्रस्ताव की मैसर्स सीएसके को पेशकश दी गई थी (अक्टूबर 2018), जिसे पार्टी ने अस्वीकार कर दिया था (नवम्बर 2018)। निविदा को खत्म किया गया और पार्टी को सूचित किया गया था।

मैसर्स सीएसके ने कोलकता के माननीय उच्च न्यायालय में एक रिट याचिका (2018 की डब्ल्यूपी सं. 23261 (डब्ल्यू) तथा उसके बाद 2019 के मेट 68 के साथ 2019 के कैन 530) दायर की। माननीय उच्च न्यायालय ने याचिकाओं का निस्तारण करते हुए पार्टियों को बातचीत के निर्देश दिए (फरवरी 2019)। क्योंकि दोनों बातचीत के लिए इच्छुक थीं। अप्रैल 2019 में की गई बातचीत बैठक में पार्टी ने ₹ 2,73,750/- प्रति ट्रिप का प्रस्ताव उद्धृत किया। पार्टी द्वारा प्रस्तावित संशोधित उद्धरण की सिफारिश निविदा समिति द्वारा 14 मई 2019 को हुई अपनी बैठक में की गई थी तथा 23 मई 2019 को स्वीकारकर्ता प्राधिकारी द्वारा स्वीकार की गई थी। करार को पांच वर्षों (20 जून 2019 से 19 जून 2024) के लिए जून 2019 में निष्पादित किया गया था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि रेल प्रशासन ने आरक्षित कीमत ₹ 2,43,504/- प्रति राउंड ट्रिप पर निर्धारित की थी। तथापि अप्रैल/मई 2018 में निविदा देते समय उपरे ने ₹ 3,03,403/- प्रति राउंड ट्रिप की दर पर उसी ट्रेन में अन्य वीपी के लिए पृथक संविदा पहले ही की थी। उपरे प्रशासन द्वारा निर्धारित दर की सूचना पूरे के वाणिज्यिक विभाग को भी जनवरी 2018 में दी गई थी।

इस प्रकार, सही आरक्षित कीमत तय करने में विफलता के कारण विलम्बित अंतिम रूप दिया गया तथा अगस्त 2018 से जून 2019 तक ट्रेन में खाली पार्सल वैन स्थान का उपयोग करने के अवसर में देरी हुई। इससे उपरोक्त अवधि में राजस्व अर्जित करने के अवसर का भी नुकसान हुआ, जिसका आंकलन लेखापरीक्षा द्वारा ₹ 8.84 करोड़ किया गया था। यदि रेल प्रशासन ने मार्च 2018 में उपरे में दिए गए मौजूदा संविदा के आधार पर आरक्षित मूल्य तय किया होता तो ₹ 9.80 करोड़ की हानि हुई होती।

मामले को मई 2020 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में बताया (नवम्बर 2020) कि सम्बद्ध वित्त द्वारा पुनरीक्षण के साथ वाणिज्यिक विभाग द्वारा आरक्षित मूल्य तय किया गया था। आगे, 2016 के माल-भाड़ा विपणन परिपत्र सं. 5 में एक संशोधन के द्वारा 2014 के माल-भाड़ा विपणन परिपत्र सं. 6 के पैरा 52.3 को हटा दिया गया था। इस प्रकार, प्रचलित नीति दिशानिर्देशों के आधार पर आरक्षित कीमत को तय किया गया था।

लेखापरीक्षा ने माल-भाड़ा विपणन परिपत्र के पैरा 52.3 के मामले को नहीं उठाया था। रेल प्रशासन को उपरोक्त को प्रदान की गयी अन्य पार्सल वैल की कीमत की जानकारी थी। इस प्रकार, निविदा आमंत्रित किए जाने से पहले कीमत की खोज अच्छी तरह से की गई थी। रेल प्रशासन को निविदा निकालने से पहले आरक्षित कीमत तय करने में व्यावहारिक निर्णय लेना चाहिए था। अतः निर्धारित आरक्षित कीमत रेल प्रशासन के सर्वोत्तम हित में नहीं थी।

2.8 ठहराव प्रभार का उद्ग्रहण न करने के कारण राजस्व हानि: उत्तर मध्य रेलवे

रेलवे परिसर में स्थिर कोनकोर रैकों के लिए ठहराव प्रभारों के उद्ग्रहण में रेल प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 7.84 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

भारतीय रेल (आईआर) नेटवर्क में कंटेनर ट्रेनों के संचालन के लिए भारतीय रेल (एमओआर) और भारतीय कंटेनर निगम (कोनकोर-रियायतग्राही) के बीच रियायत करार 4 जनवरी 2007 को किया गया था।

भारतीय रेल तथा कोनकोर के बीच रियायत करार के पैरा 7.6.1 तथा 7.6.2 में उल्लेखित है कि आईआर नेटवर्क पर रियायतग्राही के कारण रियायतग्राही से संबंधित रोलिंग स्टॉक के स्थिर होने की स्थिति में रेलवे समय-समय पर अधिसूचित दरों के अनुसार ठहराव⁷⁴ प्रभारों की उद्ग्रही करेगा।

⁷⁴ स्टेबलिंग का अर्थ रेलवे नेटवर्क में वैगनों की पार्किंग है।

कोनकोर रेल प्रशासन को ठहराव प्रभारों का भुगतान करने के लिए निम्न मामलों में दायी होगा (i) रियायतग्राही के कारण सर्विग स्टेशन पर रियायतग्राही ट्रेन को अवरोधन का सामना करना पड़ता है या जब रियायतग्राही या तो निजी टर्मिनल के अंदर उन वैगनों को स्वीकार करने से मना कर दे जो उसके निजी टर्मिनल में यात्रा समाप्ति के लिए निर्धारित था या आगामी वैगनों के स्थापन को स्वीकार करने की स्थिति में नहीं है; अथवा (ii) संबंधित पत्तन प्राधिकार्य द्वारा किसी पत्तन के अन्दर ट्रेनों की स्वीकृति न देने के मामले में (iii) रियायतग्राही पर आरोपित किसी कारण से किसी मार्गस्थ स्टेशन पर, तथापि बशर्ते कि ठहराव प्रभारों का उद्ग्रहण केवल उन्ही स्थानों पर किया जाएगा जहां रियायतग्राही की ट्रेन का अवरोधन चार घंटे से अधिक अवधि के लिए हुआ हो।

रेल मंत्रालय ने 1 फरवरी 2008 से प्रभावी चार घंटे से अधिक अवरोधन पर प्रतिवैगन प्रति दिन या एक दिन के किसी भाग के लिए ₹ 300 प्रति वैगन की दर पर ठहराव प्रभारों को संशोधित किया (जनवरी 2008)। इसके अलावा, रेल मंत्रालय ने अपने 2013 के दर परिपत्र संख्या 5 द्वारा 1 अप्रैल 2013 से प्रभावी ठहराव प्रभारों को संशोधित किया। ये प्रभार आगमन के समय से हटाने के समय तक प्रति दिन या दिन में भाग के लिए ₹ 500 प्रति वैगन तक बढ़ा दिए गए थे।

लेखापरीक्षा ने चार स्थानों अर्थात् कानपुर गुड्स मार्शलिंग (जीएमसी), मालनपुर (एमएलएआर), यमुना ब्रिज तथा दादरी में इनलैंड कंटेनर डिपो⁷⁵ के लिए सेवा प्रदान करने वाले क्रमशः आईसीडीजी, आईसीडीएम, आईसीडीवाई तथा आईसीडीडी पर उत्तर मध्य रेलवे (उमरे) पर कोनकोर के ठहराव प्रभारों के उद्ग्रहण की समीक्षा की। 2012-13 से 2018-19 की अवधि के दौरान, उमरे में उपरोक्त चार स्टेशनों के संबंध में ठहराव प्रभारों के उद्ग्रहण न होने के मामले (3281)⁷⁶ थे।

⁷⁵ आईसीडीजी-इनलैंड कंटेनर डिपो कानपुर गुड्स मार्शलिंग, आईसीडीएम-इनलैंड कंटेनर डिपो मालनपुर, आईसीडीवाई-इनलैंड कंटेनर डिपो-यमुना ब्रिज, आईसीडीडी-इनलैंड कंटेनर डिपो दादरी

⁷⁶आईसीडीजी-780, आईसीडीएम-466, आईसीडीवाई-21, आईसीडीडी-2014

लेखापरीक्षा ने अवरोधन का विश्लेषण किया तथा करार में निर्धारित चार घंटों के खाली समय को अनुमत करने के बाद पाया कि ₹ 7.84 करोड़⁷⁷ के ठहराव प्रभार सृजित तथा उद्ग्रहित नहीं किए गए। लेखापरीक्षा ने पाया कि चूक का कारण रेलवे तथा कोनकोर के बीच अप्रभावी समन्वय था। रेलवे के विभिन्न विभागों के बीच कोई निगरानी तंत्र नहीं था जो ठहराव प्रभारों के उद्ग्रहण न होने का भी एक कारण था।

मामला सितम्बर 2020 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था (फरवरी 2021)।

2.9 विक्रेता सविंदाकारों से खाली स्थानों के किराए पर सेवा कर का अनुद्ग्रहण: उत्तर, दक्षिण पूर्व, उत्तर पूर्व तथा पूर्व मध्य रेलवे

मंडल रेलवे प्राधिकारी चार जोनल रेलवे में विभिन्न स्टेशनों पर स्टॉल को संस्थापित करने के लिए खाली जगह के किराए पर सेवा कर के उद्ग्रहण/संग्रहण करने में विफल रहे। इसके परिणामस्वरूप राजस्व प्राधिकारियों को देय शास्तियों के साथ सेवाकर के प्रति ₹ 7.88 करोड़ की देयता थी। इससे अनुचित व्यय हुआ।

वित्त अधिनियम, 1994 में किए गए प्रावधानों के अनुसार⁷⁸, व्यवसाय या वाणिज्य को आगे बढ़ाने के दौरान उपयोग के लिए अचल संपत्ति के किराए में किराया, लेटिंग, पट्टे पर देना, लाइसेंसिंग शामिल है तथा सेवा कर के उद्ग्रहण के लिए दायी है।

विभिन्न रेलवे स्टेशनों पर विक्रेता स्टॉल के लिए खाली स्थान की लाइसेंसिंग अचल संपत्ति के किराए के तहत आती है तथा एक करयोग्य सेवा है। सितम्बर

⁷⁷आईसीडीजी- ₹ 2.02 करोड़, आईसीडीएम- ₹ 1.09 करोड़, आईसीडीवाई- ₹ 0.05 करोड़ आईसीडीडी- ₹ 4.69 करोड़

⁷⁸ वित्त अधिनियम, 1994 के अध्याय V की धारा 105 (जेडजेडजेडजेड) के साथ पठित धारा 65(90ए)

2012 में रेल मंत्रालय (एमओआर) ने जोनल रेलवे को नकारात्मक सूची⁷⁹ और छूट सूची⁸⁰ को छोड़कर अचल संपत्ति को किराए पर देने के सभी मामलों में 12.36 प्रतिशत⁸¹ की दर पर सेवा कर उद्ग्रहण के निर्देश दिए थे। रेल मंत्रालय के पूर्वोक्त अनुदेशों में यह स्पष्ट रूप से उल्लेख किया गया था कि सेवाकर का संग्रहण अचल संपत्ति⁸² को किराए/पट्टे पर देने का संव्यवहार के समय किया जाना चाहिए। सेवाकर⁸³ दरों को समय-समय पर संशोधित किया गया था।

उत्तर रेलवे (एनआर) में विक्रेता स्टॉल के संस्थापन हेतु संविदाओं की लाइसेंसिंग से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान लेखापरीक्षा में पाया गया कि विक्रेता स्टॉल के संस्थापन हेतु स्थान उपलब्ध कराने हेतु सेवाकर के उद्ग्रहण हेतु रेल मंत्रालय के निर्देशों का चार डिवीजनों⁸⁴ में पालन/कार्यान्वित नहीं किया जा रहा था। हालांकि लखनऊ मंडल में विक्रेता संविदाकारों से सेवाकर का उद्ग्रहण/वसूली की जा रही थी।

⁷⁹ नकारात्मक सूची – वित्त अधिनियम, 1994 की धारा 66डी सेवाओं की नकारात्मक सूची को निर्दिष्ट करती है अर्थात् ऐसी सेवाएं जिन पर सेवा कर उद्ग्रहण नहीं है। दिनांक 28 सितम्बर 2012 के रेल मंत्रालय के पत्र के अनुसार रेलवे से संबंधित नकारात्मक सूची में सेवाएं हैं (i) खाली भूमि को किराए पर देना, कृषि से संबंधित इसके उपयोग के लिए संरचना के साथ या बिना संरचना के हो (ii) निवास के रूप में उपयोग के लिए किराए पर देना (iii) सरकार या एक स्थानीय प्राधिकारी द्वारा किसी संपत्ति को गैर-व्यवसायिक सत्त्व को किराए पर देना।

⁸⁰ छूट सूची – सेवा कर से पूर्णतया छूट प्राप्त सेवाओं की सूची अधिसूचना संख्या 25/2012 दिनांक 20 जून 2012 द्वारा अधिसूचित की जाती है। रेल मंत्रालय के पत्र दिनांक 28 सितम्बर 2012 के अनुसार रेलवे से संबंधित छूट सूची के तहत सेवाएं हैं (i) ₹ 10 लाख तक की छूट का सीमा स्तर (ii) आम जनता के लिए एक धार्मिक स्थल के अहाते का किराया (iii) एक होटल, धर्मशाला, अतिथि गृह, क्लब, कैम्पस या अन्य व्यावसायिक स्थान को किराए पर देना जो आवासीय या ठहरने के उद्देश्य के लिए हो, जिसका एक कमरे का घोषित टैरिफ ₹ 1000 प्रति दिन से कम हो गया इसके समान हो (iv) छूट प्राप्त शिक्षण संस्थान का किराया।

⁸¹ रेल मंत्रालय के दिनांक 28 सितम्बर 2012 के पत्र सं. 2012/एलएमएल/25/15

⁸² रेल मंत्रालय पत्र संख्या 2012/एलएमएल/25/15 दिनांक 28 सितम्बर 2012 के पैरा 3(ii)

⁸³ रेल मंत्रालय की पत्र सं. 2016/एसी-11/2/5 दिनांक 20 जून 2016 (सेवा कर परिपत्र संख्या 1/2016)

⁸⁴ दिल्ली, फिरोजपुर, मुरादाबाद तथा अंबाला मंडल - सेवा कर का उद्ग्रहण/वसूली नहीं की गई।

सेवा कर का उद्ग्रहण न करने के कारण अक्टूबर 2012 से जून 2017 की अवधि के लिए लाइसेंसधारक/विक्रेता संविदाकारों से ₹ 4.78 करोड़ की वसूली नहीं की जा सकी थी। नमूना जांच के दौरान, लेखापरीक्षा में देखा गया कि 1 जुलाई 2017 से माल एवं सेवा कर (जीएसटी) के कार्यान्वयन के पश्चात रेल प्रशासन ने फिरोजपुर, मुरादाबाद और दिल्ली मंडल में लाइसेंसधारक/विक्रेता संविदाकारों से जीएसटी का उद्ग्रहण/वसूली शुरू की थी।

मामले को मंडल रेलवे प्राधिकारियों⁸⁵ को मई 2017 (फिरोजपुर मंडल), जुलाई 2017 (मुरादाबाद मंडल), मार्च 2018 (दिल्ली मंडल) और अप्रैल 2018 (अंबाला मंडल) के साथ उठाया गया था। उत्तर में, मंडलीय रेल प्राधिकारियों ने बताया (जून 2018/अक्टूबर 2018/फरवरी 2019) कि:

- रेलवे स्टेशनों पर स्थिर खानपान यूनिट "अचल परिसंपत्ति को किराए पर देना" के दायरे में नहीं आती। ये यूनिटें खान-पान विक्रेता लाइसेंसधारकों को भूमि किराए पर/पट्टे पर देने/लाइसेंसिंग हेतु किसी करार के बिना यात्रियों को खान-पान सेवाएं उपलब्ध कराने के लिए थीं।
- वित्त मंत्रालय, राजस्व विभाग की अधिसूचना सं. 25/2012-सेवाकर दिनांक 20 जून 2012 के अनुसार खान-पान/विक्रेता लाइसेंसधारकों द्वारा दी गई सेवाएं सेवा कर से छूट प्राप्त हैं।
- रेल मंत्रालय के अप्रैल 2006 के आदेश के अनुसार किसी स्थिर खान-पान यूनिट से सेवा कर वसूली योग्य नहीं था।

मंडल रेलवे प्राधिकारी/मुरादाबाद ने बताया (मई 2019) कि ट्रॉली आदि पर सेवा कर के उद्ग्रहण पर कोई स्पष्ट नीति और निर्देश नहीं थे। अन्य मंडलों (दिल्ली, लखनऊ और अंबाला) में भी खान-पान संविदाकारों से सेवाकर उद्ग्रहीत नहीं किया जा रहा था। इस संदर्भ में स्पष्ट अनुदेश प्राप्त होने तक मुरादाबाद मंडल में सेवा कर का उद्ग्रहण नहीं किया जाएगा।

निम्नलिखित के मद्देनजर मंडल रेलवे प्राधिकारी का उत्तर स्वीकार्य नहीं है:

⁸⁵ मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक (डीसीएम)/दिल्ली, अंबाला, मुरादाबाद और फिरोजपुर मंडल

- वित्त अधिनियम 1994 के अध्याय V की धारा 65 (90 क) की उप-धारा 41 में स्पष्ट रूप से बताया गया है कि "किराए पर देने" का तात्पर्य है एक अचल संपत्ति में अभिगम को अनुमत करना, आज्ञा देना या प्रदान करना, प्रतिष्ठि, अधिपत्य, उपयोग या कोई ऐसी सुविधा जो पूर्णतया या आंशिकरूप से हो, जो उक्त अचल संपत्ति के अधिपत्य या नियंत्रण के अंतरण के साथ हो या इसके बिना तो और इसमें अचल संपत्ति के संबंध में किराए पर, पट्टे पर, लाइसेंस पर या अन्य समान व्यवस्था शामिल है।
- रेलवे ने रेलवे स्टेशनों पर स्थान का लाइसेंस देने के लिए विक्रेताओं के साथ औपचारिक करार किया।
- वर्ष के दौरान किसी भी समय स्थापना के किसी भी हिस्से में एयर कंडिशनिंग या सेंट्रल एयर हीटिंग की सुविधा से इतर वाले रेस्तरां, खान-पान स्थलों या मैस द्वारा खाद्य या पेय से संबंधित सेवाओं से संबंधित वित्त मंत्रालय की जून 2012 की अधिसूचना का पैरा 19 सेवा कर से छूट प्राप्त है।
- रेल मंत्रालय ने अप्रैल 2006 के अपने आदेश के माध्यम से भारतीय रेल खान-पान एवं पर्यटन निगम और जोनल रेलवे को स्थिर यूनिटों से खान-पान सेवाओं पर सेवाकर उद्ग्रहण से लाइसेंसधारकों को रोकने के लिए विशेष अभियान शुरू किया था। इस प्रकार, अप्रैल 2006 के रेल मंत्रालय के आदेश की सही व्याख्या नहीं की गई थी।

रेलवे प्राधिकारी लाइसेंसधारकों (रेलवे स्टेशनों पर विक्रेता स्टाल संस्थापित करने हेतु) सेवा कर एकत्र करने के लिए और इसे सरकारी राजकोष में भेजने के लिए उत्तरदायी थे। तथापि, वे सेवा कर पर रेल मंत्रालय के अनुदेशों के साथ-साथ वित्त अधिनियम के प्रावधानों का पालन करने में विफल रहें।

इसके परिणामस्वरूप सरकारी खजाने में ₹ 4.78 करोड़ की हानि हुई। जब भी राजस्व प्राधिकारी रेल प्रशासन को नोटिस देंगे तो रेल प्रशासन को अपने संसाधनों से शास्ति के साथ सेवा कर की राशि का भुगतान करना होगा।

अन्य जोनल रेलवे में सेवा कर के उदग्रहण के मामले की जांच की गई। नमूना जांच के दौरान तीन जोनल रेलवे (दपूरे, उपूरे और पूमरे) में लाइसेंसधारियों से सेवा कर के गैर-उदग्रहण के मामले भी देखे गए थे। सेवा कर के गैर-उदग्रहण के परिणामस्वरूप इन तीनों जोनल रेलवे में राजस्व प्राधिकारियों को देय ₹ 3.10 करोड़⁸⁶ की देनदारी हुई।

इससे रेलवे में वेंडरों से सेवा कर के गैर-उदग्रहण और गैर-वसूली के कारण ₹ 7.88 करोड़ रुपये का अनुचित व्यय होगा।

मामले को मार्च 2020 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था (फरवरी 2021)।

⁸⁶दपूरे (₹1.51 करोड़), उपूरे (₹0.83 करोड़) और पूमरे (₹0.76 करोड़)