



SUPREME AUDIT INSTITUTION OF INDIA
लोकहितार्थ सत्यनिष्ठा
Dedicated to Truth in Public Interest

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का
भारतीय रेल में निजी साइडिंगो पर प्रभारों का
उद्ग्रहण एवं वसूली और
दक्षिण पश्चिम रेलवे में सिग्नलिंग प्रणालियों की
कार्यप्रणाली पर प्रतिवेदन

संघ सरकार
रेल मंत्रालय
वर्ष 2025 का प्रतिवेदन स. 24
(अनुपालन लेखापरीक्षा - रेलवे)

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का
भारतीय रेल में निजी साइडिंगो पर प्रभारों का उद्ग्रहण
एवं वसूली और
दक्षिण पश्चिम रेलवे में सिग्नलिंग प्रणालियों की
कार्यप्रणाली पर प्रतिवेदन

_____को लोकसभा/राज्यसभा के पटल पर रखी गई

संघ सरकार
रेल मंत्रालय
वर्ष 2025 का प्रतिवेदन स. 24
(अनुपालन लेखापरीक्षा - रेलवे)

प्राक्कथन

भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 (1) के अन्तर्गत राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए मार्च 2023 को समाप्त हुए वर्ष का प्रतिवेदन तैयार किया गया है।

प्रतिवेदन में दो विषयों अर्थात् “भारतीय रेल में निजी साइडिंगों पर प्रभारों का उद्ग्रहण एवं वसूली और दक्षिण पश्चिम रेलवे में सिग्नलिंग प्रणालियों की कार्यप्रणाली” पर संघ सरकार के रेल मंत्रालय की लेखापरीक्षा के महत्वपूर्ण परिणाम सम्मिलित हैं।

इस प्रतिवेदन में उल्लिखित उदाहरण वे हैं, जो वर्ष 2018-19 से 2022-23 की अवधि के लिए नमूना लेखापरीक्षा के दौरान ध्यान में आए और साथ ही वे भी हैं जो पूर्व वर्षों में ध्यान में आए थे, लेकिन पिछले लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में रिपोर्ट नहीं किए जा सके; और जहां भी आवश्यक समझा गया वहां 2022-23 के बाद की अवधि से संबंधित उदाहरणों को भी सम्मिलित किया गया है।

लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक द्वारा जारी लेखापरीक्षा मानकों के अनुरूप की गई है।

विषय सूची

विवरण	पृष्ठ
कार्यकारी सारांश	iii-vii
अध्याय I: भारतीय रेल में निजी साइडिंगों पर प्रभारों का उद्ग्रहण एवं वसूली	
1.1 परिचय	1
1.2 पिछला लेखापरीक्षा कवरेज	2
1.3 विभिन्न विभागों की भूमिकाएँ एवं उत्तरदायित्व	2
1.4 लेखापरीक्षा उद्देश्य	3
1.5 लेखापरीक्षा का दायरा एवं पद्धति	3
1.6 लेखापरीक्षा मानदंड के स्रोत	4
1.7 लेखापरीक्षा नमूना	4
1.8 लेखापरीक्षा के परिणाम	5
1.9 निष्कर्ष	37
1.10 सिफारिशें	39
अध्याय II: दक्षिण पश्चिम रेलवे में सिग्नलिंग प्रणालियों की कार्यप्रणाली	
2.1 परिचय	41
2.2 संगठनात्मक संरचना	41
2.3 लेखापरीक्षा का दायरा	42
2.4 लेखापरीक्षा उद्देश्य	42
2.5 लेखापरीक्षा मानदंड	43
2.6 लेखापरीक्षा पद्धति	43
2.7 लेखापरीक्षा नमूना आकार	43
2.8 राजस्व और पूंजी निधि आवंटन एवं उपयोग का विहंगावलोकन	44
2.9 लेखापरीक्षा के परिणाम	46
2.10 निष्कर्ष	80
2.11 सिफारिशें	81
अनुलग्नक	83-143
संकेताक्षर	145-148

कार्यकारी सारांश

कार्यकारी सारांश

मार्च 2023 को समाप्त होने वाले वर्ष के लिए लेखापरीक्षा प्रतिवेदन के अध्याय I में एक अखिल भारतीय विषय “भारतीय रेल में निजी साइडिंगो पर प्रभारों का उद्ग्रहण एवं वसूली” और अध्याय II में एक जोन विशिष्ट विषय “दक्षिण पश्चिम रेलवे में सिग्नलिंग प्रणालियों की कार्यप्रणाली” शामिल है।

अध्याय I: भारतीय रेल में निजी साइडिंगो पर प्रभारों का उद्ग्रहण एवं वसूली

अध्याय II: दक्षिण पश्चिम रेलवे में सिग्नलिंग प्रणालियों की कार्यप्रणाली

महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा परिणामों और सिफारिशों का संक्षिप्त अवलोकन नीचे दिया गया है:

अध्याय I: भारतीय रेल में निजी साइडिंगो पर प्रभारों का उद्ग्रहण एवं वसूली

स्टेशनों पर माल की हैंडलिंग और उत्पादन/उपभोग स्थल तथा रेलवे स्टेशन के बीच स्थानीय ढुलाई को कम करने के लिए साइडिंगो का निर्माण किया जाता है। साइडिंग मालिकों से बकाया राशि की वसूली के संबंध में 2015 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 24 में शामिल लेखापरीक्षा निष्कर्षों के संदर्भ में रेलवे बोर्ड के निर्देशों (अप्रैल 2017) के बावजूद, इस समस्या के समाधान के लिए प्रभावी कदम नहीं उठाए गए। लेखापरीक्षा ने पाया कि 269 निजी साइडिंग मालिकों से मार्च 2023 तक ₹ 4087.33 करोड़ (विलंबित भुगतान पर ब्याज सहित) की राशि वसूल की जानी थी, जो साइडिंग मालिकों पर लगाए गए विभिन्न साइडिंग प्रभारों, जैसे भूमि लाइसेंस शुल्क (एलएलएफ), मरम्मत और रखरखाव, स्टाफ लागत, विलंब प्रभार, निरीक्षण प्रभार, साइडिंग प्रभार आदि से सम्बंधित थी। ₹ 2016.20 करोड़ का एलएलएफ मध्य रेलवे से संबंधित है, जो एलएलएफ के प्रति ₹ 2134.90 करोड़ के कुल बकाया राशि का 95 प्रतिशत था।

विभिन्न साइडिंग प्रभारों (विलंबित भुगतानों पर ब्याज को छोड़कर) के प्रति कुल वसूली योग्य राशि ₹2625.86 करोड़ थी। हालाँकि, बिलों के जारी करने में देरी और संबंधित साइडिंग मालिकों से उनकी वसूली न होने के कारण बकाया राशि बढ़ती गई। साइडिंग मालिकों से वसूली में अधिकतम 1825 दिनों तक की देरी देखी गई। इसके अलावा, जोनल रेलवे विभिन्न प्रभारों के विलंबित भुगतान पर

अर्जित ₹1461.47 करोड़ का ब्याज उद्ग्रहण नहीं कर सके और न ही इसकी वसूली कर सके।

इसके अलावा, इंजन ऑन लोड (ईओएल) योजना के दोषपूर्ण कार्यान्वयन के कारण भारतीय रेल को ₹ 131.88 करोड़ का नुकसान हुआ।

साइडिंग रजिस्टर जैसे बुनियादी अभिलेख, जिनमें साइडिंग से संबंधित विभिन्न जानकारी जैसे लंबाई, शुरुआत की तारीख, माल-भाड़ा लेने का आधार, समझौते का विवरण आदि दर्ज होते हैं, जोनल रेलवे द्वारा अनुरक्षित नहीं किए जा रहे थे। विभिन्न साइडिंग प्रभारों का उद्ग्रहण एवं वसूली की निगरानी के लिए कोई भी आईटी एप्लिकेशन नहीं थी, जिसके कारण बिल जारी करने में देरी हुई और साइडिंग मालिकों से वसूले जाने वाले विभिन्न प्रभारों का संचयन हुआ। साइडिंग समझौता, जिसमें विभिन्न प्रभारों के उद्ग्रहण के लिए नियम और शर्तें बताई जाती हैं, रेलवे बोर्ड के मौजूदा दिशानिर्देशों के अनुसार या तो निष्पादित नहीं किया गया था या समय-समय पर नवीनीकृत नहीं किया गया था।

सिफारिशें:

रेल मंत्रालय को चाहिए कि वह -

- साइडिंग मालिकों से समयबद्ध तरीके से प्रभारों के उद्ग्रहण और वसूली सुनिश्चित करने के लिए एक एकीकृत आईटी एप्लिकेशन विकसित करे।
- विभिन्न प्रभारों के उद्ग्रहण/वसूली और साइडिंग रजिस्टर, साइडिंग समझौता आदि जैसे अभिलेखों के रखरखाव के संबंध में मौजूदा निर्देशों का पालन सुनिश्चित करने के लिए निगरानी और आंतरिक नियंत्रण तंत्र को मजबूत करे।
- विभिन्न साइडिंग प्रभारों की समय पर वसूली के लिए जिम्मेदार विभिन्न विभागों के बीच समन्वय स्थापित करे।

अध्याय II: दक्षिण पश्चिम रेलवे में सिग्नलिंग प्रणालियों की कार्यप्रणाली

लेखापरीक्षा में पाया गया कि दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे) में प्रति वर्ष औसतन 2,961 घटनायें सिग्नल विफलताओं की थी, जो सिग्नलिंग प्रणाली की विश्वसनीयता और उपलब्धता को खराब रूप में प्रतिबिंबित करती हैं। सिग्नलिंग

परिसंपत्तियों के संबंध में रखरखाव कार्यक्रम निर्दिष्ट आवधिकता पर किए गए थे और 2020-21 से 2022-23 की अवधि के दौरान कोई कमी नहीं थी। हालांकि 100 प्रतिशत आवश्यक अनुरक्षण ब्लॉक प्रदान किए गए थे, लेकिन सिग्नल विफलताओं के मामले पर्याप्त संख्या में होते रहे। एसएसई/जेई द्वारा सिग्नल और सिग्नलिंग परिसंपत्तियों का संयुक्त निरीक्षण भारतीय रेलवे सिग्नल इंजीनियरिंग मैनुअल (आईआरएसईएम) में निर्धारित कार्यक्रमों के अनुसार बिना किसी कमी के किया गया। समीक्षा अवधि के दौरान सिग्नल पासिंग एट डेंजर (एसपीएडी) के कुल छह मामले सामने आए। हालांकि दपरे में दुर्घटनाओं के मामलों में कमी आ रही है, लेकिन एसपीएडी के मामले और कई स्टेशनों पर पिछली ट्रेनों के आने के बाद खाली लाइनों पर फेसिंग प्वाइंट न लगाने के मामले चिंता का कारण हैं।

संरक्षा लेखापरीक्षा में कई अनियमित रखरखाव प्रक्रियाओं की ओर भी इशारा किया गया था। ज्यादातर टिप्पणियाँ दोहराव वाली थीं, जिससे पता चलता है कि निरंतर निगरानी का अभाव था। संरक्षा विभाग द्वारा निरीक्षणों/संयुक्त निरीक्षणों के दौरान बताई गई कमियों को दूर करने में असामान्य देरी के कई मामलें थे।

रेलवे बोर्ड के आदेशों का उल्लंघन करते हुए सिग्नलिंग उपकरणों के डिस्कनेक्शन/रिकनेक्शन के कई मामले सामने आए, जिनमें कहा गया था कि स्टेशन मास्टर को डिस्कनेक्शन मेमो जारी किए बिना और आवश्यक अनुमोदन प्राप्त किए बिना कोई भी डिस्कनेक्शन/रिकनेक्शन नहीं किया जाना चाहिए। रखरखाव कर्मचारी सिग्नलिंग उपकरणों के डिस्कनेक्शन और रिकनेक्शन के संबंध में निर्धारित नियमों का कड़ाई से पालन नहीं कर रहे हैं, जिसके परिणामस्वरूप दुर्घटनाएँ हो सकती हैं।

ऑप्टिकल फाइबर केबल (ओएफसी) और सिग्नल केबल कटने की घटनाएँ लगातार जारी रहीं, जिससे उपकरण खराब हो गए और सिग्नलिंग एवं दूरसंचार सेवाएँ बाधित हुईं। एकीकृत केबल रूट योजना अभी तक तैयार नहीं की गई है। संविदाकारों के साथ केबल योजनाओं को साझा करने और सिग्नलिंग एवं इंजीनियरिंग विभागों के बीच समन्वय की कमी से संबंधित समस्याएँ जारी हैं।

तकनीकी रूप से उन्नत प्रणालियों के साथ मौजूदा सिग्नलिंग परिसंपत्तियों को उन्नत करने के लिए कोई उन्नयन योजना नहीं थी।

50,000 और 20,000 से अधिक ट्रेन व्हीकल यूनिट (टीवीयू) वाले बड़ी संख्या में मानवयुक्त लेवल क्रॉसिंग (एमएलसी) को इंटरलॉक किया जा चुका था। हालाँकि, मैसूर मंडल में 50,000 से अधिक टीवीयू वाले छह एमएलसी को अभी इंटरलॉक किया जाना बाकी है। इसी प्रकार, दपरे में 20,000 से अधिक टीवीयू वाले 57 एमएलसी को अभी इंटरलॉक किया जाना बाकी है।

मार्च 2023 तक 67 स्टेशनों पर स्वचालित अग्नि संसूचन और अलार्म प्रणालियाँ उपलब्ध कराई जानी बाकी थी और 206 लेवल क्रॉसिंग पर आपातकालीन स्लाइडिंग बूम (ईएसबी) उपलब्ध कराए जाने बाकी हैं। सिग्नलिंग परिसंपत्तियों के पूर्वानुमानित रखरखाव की सुविधा के लिए सिग्नल मेंटेनेंस मैनेजमेंट सिस्टम (एसएमएमएस) और कम्प्यूटरीकृत ट्रेन सिग्नल रजिस्ट्रों के कार्यान्वयन को दक्षिण पश्चिम रेलवे में अभी लागू किया जाना है।

महत्वपूर्ण कार्य जैसे कि पारंपरिक पैनेलों को उन्नत विजुअल डिस्प्ले यूनिटों (वीडीयू) से बदलना, पुराने सिग्नलिंग गियरों को बदलना, पुरानी इंटरलॉकिंग प्रणालियों को इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणालियों से बदलना तथा पूर्वानुमानित रखरखाव प्रणाली का कार्यान्वयन अभी पूरा होना बाकी है।

सिफारिशें:

- *सिग्नल उपकरण विफलताओं में कमी की प्रवृत्ति दिखाई दे रही है, तथापि ये घटनाएं काफी संख्या में हो रही हैं। सिग्नल विफलताओं की घटनाओं से बचने के लिए रखरखाव तंत्र को और अधिक प्रभावी बनाने की आवश्यकता है।*
- *सिग्नलिंग परिसंपत्तियों का डिस्कनेक्शन/रिकनेक्शन नियमानुसार किया जाना चाहिए। सिग्नलिंग संबंधी समस्याओं के समाधान हेतु रखरखाव कर्मचारियों को परामर्श दिया जाना चाहिए।*
- *निर्माणाधीन कार्यों के स्थानों पर प्रभावी पर्यवेक्षण के माध्यम से केबल कटने की घटनाओं को रोकने के लिए निवारक कार्रवाई की आवश्यकता*

है। एकीकृत केबल रूट योजना तैयार की जा सकती है और उसे सभी हितधारकों की पहुँच के लिए वेबसाइट पर अपलोड किया जा सकता है।

- चरणबद्ध तरीके से उन्नत सिग्नलिंग प्रणालियों के कार्यान्वयन का मार्गदर्शन करने के लिए रेलवे बोर्ड में सिग्नल और दूरसंचार (एस एंड टी) परिसंपत्तियों/उपकरणों के प्रतिस्थापन/उन्नयन के लिए एक उन्नयन योजना तैयार की जा सकती है।
- सिग्नल और दूरसंचार तथा विजन-2024 से संबंधित चल रही परियोजनाओं को समयबद्ध तरीके से पूरा किया जाना चाहिए ताकि इन परियोजनाओं से अपेक्षित लाभ प्राप्त किया जा सके।

अध्याय I-

**भारतीय रेल में निजी साइडिंगों
पर प्रभारों का उद्ग्रहण एवं वसूली**

भारतीय रेल में निजी साइडिंगों पर प्रभारों का उद्ग्रहण एवं वसूली

1.1 परिचय

साइडिंग एक मुख्य लाइन का विस्तार है जो रेल उपयोगकर्ता के द्वार तक जाती है। साइडिंग के निर्माण का उद्देश्य सर्विंग स्टेशन पर सामान की हैंडलिंग को समाप्त करना तथा सड़क परिवहन के साथ प्रतिस्पर्धा करना है। मोटे तौर पर, साइडिंग तीन प्रकार की होती है- सार्वजनिक साइडिंग, निजी साइडिंग और सहायक साइडिंग। सार्वजनिक साइडिंग एक रेलवे साइडिंग है जो मुख्य स्टेशन/गुड्स शेड से कुछ दूरी पर बनाई जाती है। ये साइडिंग आम तौर पर आवक और जावक, सभी यातायात के लिए खुली होती हैं तथा इनका उपयोग सभी प्रेषकों/प्रेषितियों द्वारा किया जा सकता है। निजी साइडिंग निजी पार्टियों की होती है। इन साइडिंगों का निर्माण और रखरखाव रेलवे द्वारा किया जाता है और व्यय निजी पार्टी से वसूला जाता है तथा केवल साइडिंग मालिक का यातायात ही ऐसी साइडिंगों से बुक किया जाता है। सहायक साइडिंग निजी साइडिंग के समान ही है, इस अपवाद के साथ कि साइडिंग के निर्माण की लागत रेल और साइडिंग मालिक के बीच साझा की जाती है। मार्च 2023 तक, भारतीय रेल (भारे) में कुल 1752 साइडिंग थीं, जिनमें से 1007 साइडिंग (57.5 प्रतिशत) परिचालन वाली निजी साइडिंग थीं।

किसी निजी साइडिंग सुविधा को चालू करने से पहले, रेलवे साइडिंग मालिक के साथ एक 'एकीकृत निजी साइडिंग समझौता' करता है, जिसमें 'भूमि लाइसेंस समझौता' एवं 'निजी साइडिंग समझौता' सम्मिलित होता है। निजी साइडिंग को कनेक्टिविटी प्रदान करने के लिए भौतिक कार्य शुरू करने से पहले भूमि लाइसेंस समझौते पर हस्ताक्षर किए जाते हैं और रेलवे द्वारा साइडिंग में परिचालन शुरू करने और वाणिज्यिक अधिसूचना जारी करने से पहले निजी साइडिंग समझौते पर हस्ताक्षर किए जाते हैं। साइडिंग उपयोगकर्ता को साइडिंग सुविधा प्रदान करने के बदले में, रेलवे एकीकृत निजी साइडिंग समझौते में निर्दिष्ट विभिन्न प्रभार उससे उद्ग्रहीत करता है।

साइडिंग समझौता साइडिंग मालिक पर विभिन्न प्रभार उद्ग्रहीत करने का आधार बनता है। मार्च 2023 तक, निजी साइडिंग मालिकों से वसूल की जाने वाली कुल राशि ₹ 4087.33 करोड़¹ थी।

1.2 पिछला लेखापरीक्षा कवरेज

वर्ष 2014 में "भारतीय रेल में निजी साइडिंगों के प्रबंधन" पर समीक्षा की गई थी और लेखापरीक्षा निष्कर्षों को भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक द्वारा जारी संघ सरकार, रेलवे के अनुपालन लेखापरीक्षा पर वर्ष 2015 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 24 में शामिल किया गया था। प्रतिवेदन में इस बात पर प्रकाश डाला गया कि साइडिंग मालिकों से वसूले जाने वाले विभिन्न प्रभार, जैसे साइडिंग प्रभार, भूमि लाइसेंस शुल्क, रखरखाव प्रभार, इंजन किराया प्रभार, स्टाफ लागत, क्षति एवं कमी प्रभार आदि नहीं वसूले गए।

रेल मंत्रालय (रेम) ने अपने कृत कार्यवाई नोट (एटीएन) में कहा (जुलाई 2017) कि जोनल रेलवे (जेडआर) को सलाह दी गई थी (अप्रैल 2017) कि वे सभी मौजूदा/नई साइडिंगों की समीक्षा करें, ताकि साइडिंग मालिकों से बकाया राशि का पता लगाया जा सके और साइडिंग मालिकों से समस्त बकाया राशि वसूली जा सके।

1.3 विभिन्न विभागों की भूमिकाएँ एवं उत्तरदायित्व

साइडिंगों के परिचालन के प्रबंधन और प्रतिपादन के लिए रेलवे के विभिन्न विभागों को सौंपी गई भूमिकाएँ एवं उत्तरदायित्व तालिका 1.1 में दर्शाया गया है:

¹ इसमें इंजन का अवरोधन/डिटेचमेंट, इंजन ऑन लोड (ईओएल) योजना के अंतर्गत साइडिंग की गलत अधिसूचना जैसे प्रभार शामिल नहीं हैं, लेकिन इसमें वास्तविक राशि से कम वसूली गई ₹ 1617.85 करोड़ की राशि और लेखापरीक्षा द्वारा गणना किया गया विभिन्न खातों पर साइडिंग मालिकों से वसूली योग्य विलंबित भुगतान पर ब्याज शामिल है।

तालिका 1.1: विभिन्न विभागों की भूमिकाएँ और उत्तरदायित्व

इकाई	विभाग	उत्तरदायित्व
रेलवे बोर्ड	सदस्य (परिचालन एवं व्यवसाय विकास) और सदस्य (अवसंरचना)	नीतिगत मामले
जोनल स्तर	परिचालन	साइडिंग से आने-जाने का परिचालन
	अभियांत्रिकी	साइडिंगों के रखरखाव, निरीक्षण आदि के अलावा निर्माण के लिए योजनाएँ और प्राक्कलन तैयार करना।
	वाणिज्यिक	निजी साइडिंगों पर लगने वाले विभिन्न प्रभारों का निर्धारण
	लेखा	संबंधित विभागों द्वारा उपलब्ध कराए गए आंकड़ों के आधार पर प्रभारों का संग्रह और विभिन्न प्रभारों के लिए बिलों का अधिमान्य निर्धारण एवं वसूली
	सिग्नल एवं दूरसंचार	सिग्नल संबंधी परिसंपत्तियों का प्रावधान, रखरखाव और निरीक्षण
	विद्युत (कर्षण एवं सामान्य)	ऊपरी उपकरणों का प्रावधान, रखरखाव और निरीक्षण
	यांत्रिकी (गाड़ी एवं वैगन)	साइडिंग में आने और जाने वाले वैगनों की जाँच

1.4 लेखापरीक्षा उद्देश्य

यह लेखापरीक्षा यह आकलन करने के लिए की गई थी कि क्या विभिन्न प्रभारों का उद्ग्रहण और उनकी वसूली साइडिंग समझौते और रेलवे बोर्ड (आरबी) के मौजूदा दिशा-निर्देशों/निर्देशों के अनुसार की गई थी।

1.5 लेखापरीक्षा का दायरा एवं पद्धति

यह लेखापरीक्षा 2023-24 के दौरान आयोजित की गई। लेखापरीक्षा में 2018-2019 से 2022-2023 की अवधि के दौरान निजी साइडिंगों पर लगाए गए विभिन्न प्रभारों और उनकी वसूली के संबंध में रेलवे बोर्ड की नीतियों और

निर्देशों के कार्यान्वयन के लिए भारतीय रेल में अपनाई गई प्रक्रियाओं पर ध्यान केंद्रित किया गया।

लेखापरीक्षा पद्धति में जोनल मुख्यालयों और मंडलीय संरचनाओं में अनुरक्षित किए गए प्रासंगिक अभिलेखों की जांच शामिल थी। साइडिंग मालिकों को जारी किए गए बिलों की सत्यता की पुष्टि करने के लिए निजी साइडिंगों पर रेलवे अधिकारियों द्वारा अनुरक्षित अभिलेखों की जांच की गई।

प्रवेश और निकास बैठक जोनल रेलवे में आयोजित किए गए। लेखापरीक्षा निष्कर्ष तैयार करते समय रेलवे प्रशासन की प्रतिक्रिया पर विचार किया गया है।

1.6 लेखापरीक्षा मानदंड के स्रोत

लेखापरीक्षा के मानदंड निम्नलिखित स्रोतों से प्राप्त किए गए:

- I. अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता।
- II. भारतीय रेलवे वाणिज्यिक नियमावली खंड III।
- III. यातायात (वाणिज्यिक) विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता।
- IV. भारतीय रेलवे परिचालन नियमावली
- V. भारतीय रेलवे वित्त संहिता खंड-II।
- VI. निजी साइडिंग पर विभिन्न प्रभार के उद्ग्रहण के संबंध में रेलवे बोर्ड/जोनल मुख्यालय द्वारा जारी पत्र/परिपत्र/आदेश/दिशानिर्देश।

1.7 लेखापरीक्षा नमूना

जोनल रेलवे में परिचालित 1007 निजी साइडिंगों में से 269 साइडिंगों को विस्तृत जांच के लिए चुना गया, जिनका विवरण अनुलग्नक 1.1 में दिया गया है। नमूने का चयन निम्नलिखित मानदंडों पर आधारित था:

- I. किसी जोनल रेलवे में परिचालित निजी साइडिंगों की कुल संख्या का 25 प्रतिशत, बशर्ते न्यूनतम 10 और अधिकतम 25 साइडिंग।

II. साइडिंग द्वारा संचालित यातायात की मात्रा।

III. छः प्रमुख वस्तुओं - (i) कोयला, लोहा और अन्य अयस्क (ii) सीमेंट (iii) उर्वरक (iv) खाद्यान्न (v) पेट्रोलियम, तेल और स्नेहक (पीओएल) और (vi) कच्चा लोहा और इस्पात।

1.8 लेखापरीक्षा के परिणाम

1.8.1 साइडिंग समझौता

भारतीय रेलवे अभियांत्रिकी संहिता (आईआरईसी) के पैरा 1823 में प्रावधान है कि सक्षम प्राधिकारी द्वारा साइडिंग के निर्माण के लिए मंजूरी दिए जाने से पहले, आवेदक को एक समझौता करना चाहिए जिसमें रेलवे को देय विभिन्न प्रभारों की वसूली के लिए शर्तें और दरें निर्धारित की जाएंगी। इसके अलावा, अगस्त 2016 में रेल मंत्रालय ने यह बताया कि समझौते की वैधता समझौते पर हस्ताक्षर की तारीख से तीन वर्ष की अवधि के अंत तक रहेगी तथा इसे जारी रखने का निर्णय दोनों पक्षों द्वारा लिया जाएगा।

चयनित 269 निजी साइडिंग में साइडिंग समझौतों के निष्पादन से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:-

- I. छः जोनल रेलवे में 22 निजी साइडिंग मालिकों² (मरे-02, पूतरे-02, पूमरे-12, पूरे-01, दपूमरे-04 और परे-01) के साथ समझौते निष्पादित नहीं किए गए थे।
- II. सात जोनल रेलवे की 14 साइडिंगों³ (मरे-05, पूमरे-02, पूर्वोत्तर रेलवे-01, दपूरे-03, पूरे-01, दमरे-01 और दपूमरे-01) के संबंध में साइडिंग समझौता लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराया गया।

² मरे- जीएसजी और यूएमएसजी, पूतरे- एसीटीआर, एसबीसीटी, पूमरे- डीसीएसएन, डीडब्ल्यूडब्ल्यूएस, एनडब्ल्यूएसएन, जेसीएसएस, केएसडीके, जेएनसीपी, जेसीएसपी, सीसीएसपी, सीकेडब्ल्यूपी, बीएसडीसी, सीएससीपी और केडीएसके, पूरे-पीएसपीएम, दपूमरे- बीओसीएम, बीओसीबी, एलओसीएम और ओकेएसआर, परे-केबीसीएस

III. शेष 233 निजी साइडिंग समझौतों में से, 70 साइडिंग समझौतों⁴ को निर्देशों (अगस्त 2016) के अनुसार निष्पादित/नवीनीकृत किया गया, 16 साइडिंग (दमरे-15 और दरे-01) के समझौतों को आंशिक⁵ रूप से नवीनीकृत किया गया और शेष 147 साइडिंग समझौतों⁶ को मार्च 2023 तक नवीनीकृत नहीं किया गया। विवरण **अनुलग्नक- 1.2** में दर्शाया गया है।

इसके अलावा, 233 साइडिंग समझौतों की समीक्षा करने पर, निम्नलिखित कमियां पाई गईं:

I. उमरे की छः साइडिंग⁷, उपरे की छः साइडिंग⁸ और उपरे की 10 साइडिंग⁹ में बिना तारीख के समझौतों पर हस्ताक्षर किए गए। उपरे के सात साइडिंग¹⁰ समझौतों और उमरे के आठ साइडिंग¹¹ समझौतों में भूमि क्षेत्र के बारे में कोई स्पष्टता नहीं थी। उपरे में, यद्यपि तीन साइडिंग अर्थात् एलसीटीएस, यूएनसीके और एसटीपीबी के संबंध में संशोधित समझौते निष्पादित किए

³ मरे-बीआरएसजी, एचपीएसजी, एमबीएसएच, डब्ल्यूडीएसजी और पीएसएनएच, पूमरे-एफसीडी और पीआईडीएच, उपरे-जीएमयूवी, दपूरे- एमएफएसजे, टीडब्ल्यूएस और एचएसपीजी, पूरे- डीएसईवाई, दमरे- एकेपीके, दपूमरे- केएमकेए

⁴ मरे-01, पूतरे-01, पूमरे-02, पूरे-10, उमरे-04, पूसीरे-04, उरे-10, उपरे-03, दमरे-02, दपूमरे-04, दपूरे-07, दरे-10, दपरे-01, पमरे-07 और परे-04

⁵ आंशिक रूप से नवीनीकृत समझौते वे हैं जिनमें ओवरहेड विद्युत प्रभार, स्टाफ लागत प्रभार का अग्रिम भुगतान आदि जैसे तत्व शामिल किए गए थे।

⁶ मरे-11, पूतरे-17, पूमरे-09, पूरे-03, उमरे-06, उपूरे-07, पूसीरे-06, उरे-11, उपरे-7, दमरे-05, दपूमरे-16, दपूरे-09, दरे-09, दपरे-11, पमरे-09 और परे-11

⁷ उमरे- एनसीटीडी, पीपीजीएस, एमजेएसी, एलपीजीके, जीएफएसजी और आईओजीसी

⁸ उपूरे- सीपीएमएल, एलआईओसी, एफआईके, एमजीआईसी, एफसीसी और बीपीओबी

⁹ उपरे- एलसीटीएस, यूएनसीके, बीएनजीएस, एसएमपीबी, एसटीपीबी, एमजेपीजे, एमआईजीके, एचएमईएल, एमएसटीबी और केआईआईपी

¹⁰ उपूरे- सीपीएमएल, एलआईओसी, बीपीसीजी, एफआईके, एमजीआईएस, एफसीसी और बीपीओबी

¹¹ उमरे- एनटीसीडी, पीपीजीएस, एमजेएसी, एलपीजीके, एफजीएसजी, आईओसीजी, एमकेएफपी और एसएटीपी

गए थे, लेकिन भूमि क्षेत्र के बारे में कोई स्पष्टता नहीं थी और भूमि लाइसेंस शुल्क (एलएलएफ) समझौते पर बिना तारीख के हस्ताक्षर किए गए थे।

- II. साइडिंग समझौते (उमरे की एसएटीपी साइडिंग) में समझौते के लागू होने की तारीख और समझौते की वैधता अवधि (माह/वर्ष) का उल्लेख नहीं किया गया था।

साइडिंग समझौते के प्रावधान, साइडिंग पर रेलवे द्वारा उपलब्ध कराई जाने वाली जनशक्ति, रखरखाव और पर्यवेक्षण आदि सहित सुविधाओं के साथ-साथ इन सेवाओं के लिए लगाए जाने वाले विभिन्न प्रभारों के उदग्रहण करने का आधार बनते हैं। इन समझौतों में कमियों के कारण परिचालन संबंधी अक्षमताएं और लागू प्रभारों के गलत उदग्रहण का जोखिम पैदा हो सकता है। इसके अलावा, किसी भी विवाद की स्थिति में इससे मुकदमेबाजी और कानूनी जटिलताएं पैदा हो सकती हैं।

1.8.2 साइडिंग रजिस्टर

प्रत्येक जोनल रेलवे को उस जोन में सभी साइडिंगों (अन्य सरकारी विभागों की साइडिंगों सहित) का एक रजिस्टर (फॉर्म ई. 1840) अनुरक्षित करना चाहिए। साइडिंग रजिस्टर का उद्देश्य साइडिंग समझौते के प्रावधान, साइडिंग के खुलने की तिथि, वसूली योग्य रखरखाव प्रभार आदि जैसे विवरण दर्ज करना है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि जोनल रेलवे के अभियांत्रिकी विभागों द्वारा साइडिंग रजिस्टर का अनुरक्षण नहीं किया गया है। साइडिंग रजिस्टर के अभाव में निम्नलिखित पहलुओं का सत्यापन नहीं किया जा सका:-

- I. साइडिंग के खुलने/बंद होने की तिथि, माल-भाड़ा लेने का आधार, ट्रैक की लंबाई (मरम्मत एवं रखरखाव और निरीक्षण प्रभार वसूलने के लिए), साइडिंग में स्थापित सिग्नल और दूरसंचार उपकरणों की स्थिति और भूमि का विवरण आदि जैसे विवरण।
- II. साइडिंग मालिकों से विभिन्न प्रभारों की वसूली और उदग्रहण की निगरानी।

इसके अलावा, विभिन्न साइडिंग प्रभारों की वसूली और उद्ग्रहण की निगरानी के लिए किसी सूचना प्रौद्योगिकी एप्लीकेशन के अभाव में, बिल बनाने और साइडिंग मालिकों से वसूली योग्य विभिन्न प्रभारों के संचय में विलंब हुआ।

लागू प्रभारों की वसूली में विलंब और साइडिंग मालिकों से वसूल किए जाने वाले प्रभारों की मात्रा पर निम्नलिखित पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

1.8.3 निजी साइडिंग मालिकों से वसूले जाने योग्य प्रभार

चयनित 269 निजी साइडिंग के साइडिंग मालिकों से विभिन्न प्रभारों की वसूली और उद्ग्रहण से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि:-

1. मार्च 2023 तक साइडिंग मालिकों से विभिन्न प्रभारों के रूप में ₹ 4087.33 करोड़¹² की राशि वसूल नहीं हुई, जिसमें साइडिंग मालिकों से वसूल किए जाने वाले भूमि लाइसेंस शुल्क (एलएलएफ) के रूप में ₹ 3,321.40 करोड़ (ब्याज सहित) शामिल हैं। भूमि लाइसेंस शुल्क की कुल अप्राप्त राशि में से ₹ 3152.47 करोड़ मध्य रेलवे में साइडिंग मालिकों से वसूल किए जाने योग्य थे। अप्राप्त प्रभारों (विलंबित भुगतान पर ब्याज सहित) का अन्य प्रमुख घटक मरम्मत एवं रखरखाव (₹ 238.70 करोड़) था, जिसके बाद स्टाफ लागत (₹ 188.27 करोड़) और विलंब प्रभार (₹ 180.68 करोड़) थे, जैसा कि तालिका 1.2 में दर्शाया गया है:

¹² इसमें इंजन अवरोधन/डिटेचमेंट, इंजन ऑन लोड (ईओएल) योजना के अंतर्गत साइडिंग की गलत अधिसूचना जैसे शुल्क शामिल नहीं हैं और इसमें अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 1837 और रेल मंत्रालय के निर्देशों (अगस्त 2016) के अनुसार अर्जित ब्याज भी शामिल है।

तालिका 1.2: विभिन्न साइडिंग प्रभारों के प्रति वसूली योग्य राशि का सारांश

(₹ करोड़ में)

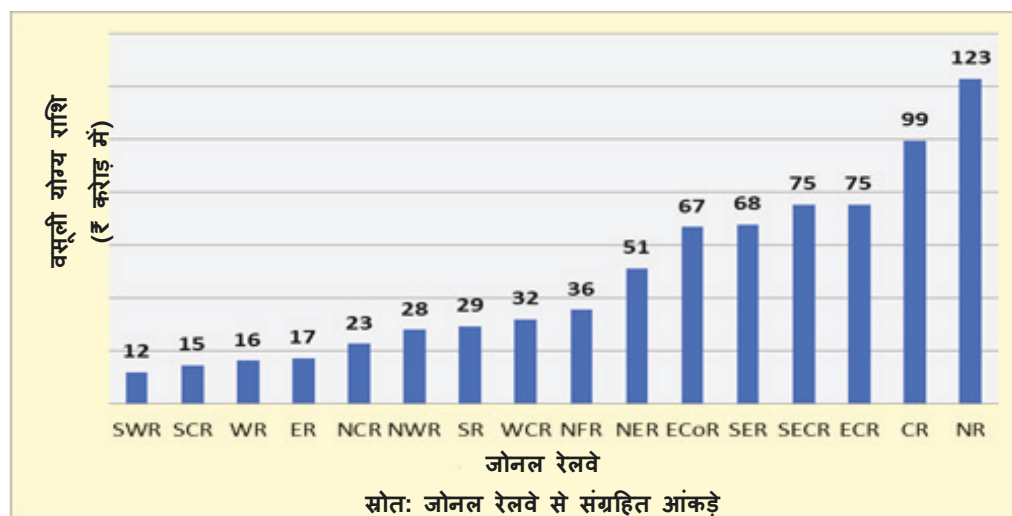
प्रभार का विवरण	1/4/2018 तक बकाया	2018-23 के दौरान अर्जित प्रभार	2018-23 के दौरान प्राप्त	31/3/2023 तक बकाया (कॉलम 2 + कॉलम 3 - कॉलम 4)	विलंबित भुगतान के कारण अर्जित ब्याज	31/3/2023 तक कुल बकाया (कॉलम 5 + कॉलम 6)
1	2	3	4	5	6	7
भूमि लाइसेंस शुल्क	1423.14	931.87	220.11	2134.90	1186.50	3321.40
मरम्मत एवं रखरखाव	26.24	459.59	305.56	180.27	58.43	238.70
कर्मचारी लागत	52.13	256.79	198.06	110.86	77.41	188.27
विलंब प्रभार	56.69	2298.98	2267.37	88.30	92.38	180.68
निरीक्षण प्रभार	2.50	30.97	5.16	28.31	12.65	40.96
साइडिंग प्रभार	7.29	432.09	396.77	42.61	13.31	55.92
एआरटी प्रभार	1.53	35.06	23.16	13.43	5.25	18.68
क्षति एवं कमी	4.18	53.34	45.01	12.51	5.77	18.28
दंडात्मक प्रभार	7.08	113.42	113.17	7.33	4.08	11.41
शंटिंग प्रभार	0.92	330.78	326.25	5.45	4.87	10.32
अन्य प्रभार*	0.88	30.22	29.20	1.90	0.81	2.71
कुल	1582.59	4837.12	3929.83	2625.86	1461.47	4087.33

* अन्य प्रभारों में एस एंड टी निरीक्षण प्रभार, स्टेब्लिंग प्रभार, परीक्षण वैगन के लिए अवरोधन प्रभार और ओएचई चोरी प्रभार शामिल हैं।

उपरोक्त तालिका से, यह देखा जा सकता है कि साइडिंग मालिकों से वसूल किए जाने वाले विभिन्न प्रभार पांच वर्षों की अवधि में 1.6 गुना बढ़कर ₹ 1582.59 करोड़ से ₹ 4087.33 करोड़ हो गए (₹ 1461.47 करोड़ के उपार्जित ब्याज सहित)।

भूमि लाइसेंस शुल्क और इंजन-ऑन-लोड (ईओएल) से संबंधित प्रभारों के अतिरिक्त, विभिन्न प्रभारों (ब्याज सहित) की राशि, जो जोनल रेलवे में साइडिंग मालिकों से वसूली योग्य है, चार्ट 1.1 में दर्शाई गई है:

चार्ट 1.1: मार्च 2023 तक साइडिंग मालिकों से वसूली योग्य विभिन्न प्रभारों की राशि



नोट: वसूली योग्य राशि में इंजन -ऑन-लोड और भूमि लाइसेंस शुल्क शामिल नहीं हैं

- II. साइडिंग समझौतों के अनुसार, जोनल रेलवे का लेखा विभाग साइडिंग से संबंधित विभिन्न प्रभारों के लिए अपने अधिकार क्षेत्र के अंतर्गत साइडिंग मालिकों को बिल जारी करने के लिए उत्तरदायी है। लेखा विभाग, संबंधित विभागों जैसे अभियांत्रिकी, वाणिज्यिक, यांत्रिकी और सिग्नल एवं दूरसंचार विभाग द्वारा बकाया राशि के आकलन के आधार पर साइडिंग मालिकों को दावा प्रस्तुत करता है। लेखा विभाग और अन्य विभागों (अभियांत्रिकी और वाणिज्यिक) के बीच समन्वय की कमी के कारण विभिन्न प्रभारों की वसूली के लिए बिल या तो प्रस्तुत नहीं किए गए, साइडिंग मालिकों को देरी

से प्रस्तुत किए गए या प्रभारों के गलत आकलन के साथ प्रस्तुत किए गए, जैसा कि तालिका 1.3 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.3: बकाया प्रभारों के संचय का कारण-वार विश्लेषण दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं.	प्रभार का नाम	जोन/साइडिंग की संख्या		
		बिलों को प्रस्तुत न करने के मामले	प्रभारों के गलत आकलन के मामले	बिलों को विलंब से प्रस्तुत करने/जारी करने के मामले
1	भूमि लाइसेंस शुल्क (एलएलएफ)	8 (उरे-1, दपूरे-5, परे-1, मरे-1)	शून्य	25 (उमरे-1, दपरे-2, दमरे-2, पूरे-1, दरे-1, पमरे-2, उपूरे-1, परे-2, मरे-2, पूतरे-2, पूसीरे-1, उरे-2, उपरे-1, दपूमरे-2, दपूरे-2, पूमरे-1)
2	मरम्मत एवं रखरखाव प्रभार (आर एंड एम)	11 (पूरे-1, पूसीरे-2, उपरे-4, दपूरे-4)	शून्य	16 (उमरे-1, दपरे-2, दमरे-1, दरे-1, पमरे-1, उपूरे-1, परे-2, मरे-2, पूसीरे-1, उरे-1, उपरे-1, दपूमरे-1, पूमरे-1)
3	कर्मचारी लागत (एससी)	24 (उमरे-1, पूसीरे-1, उपूरे-7, उरे-9, दपरे-6)	दपरे-1	22 (उमरे-1, दपरे-1, दमरे-2, पूरे-1, दरे-2, पमरे-1, परे-2, मरे-2, पूतरे-2, पूसीरे-1, उरे-2, उपरे-1, दपूमरे-2, दपूरे-1, पूमरे-1)
4	साइडिंग प्रभार	5 (उमरे-1, पूसीरे-1, दरे-3)	दरे-3	-

क्रम सं.	प्रभार का नाम	जोन/साइडिंग की संख्या		
		बिलों को प्रस्तुत न करने के मामले	प्रभारों के गलत आकलन के मामले	बिलों को विलंब से प्रस्तुत करने/जारी करने के मामले
5	निरीक्षण प्रभार	99 (मरे-7, पूतरे-11, उमरे-9, उपूरे-7, पूसीरे-2, उरे-9, उपरे-4, दपूमरे-24, दपूरे-12, दरे-9, पमरे-1, परे-4)	उपूरे-4	-
6	शंटिंग प्रभार	शून्य	परे-1	-
	कुल	147	9	63

स्रोत: जोनल रेलवे के अभिलेखों से एकत्रित आंकड़े।

नोट:- स्तम्भ 5 में दर्शाए गए बिलों को विलंब से प्रस्तुत करने/लगाने के मामले केवल उदाहरण स्वरूप हैं और इनमें केवल भूमि लाइसेंस शुल्क (एलएलएफ), मरम्मत एवं अनुरक्षण (आर एंड एम) तथा साइडिंग प्रभार (एससी) से संबंधित मामले ही सम्मिलित हैं।

1.8.4 साइडिंग मालिकों से विभिन्न प्रभारों की वसूली में विलंब

269 निजी साइडिंग से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि 147 साइडिंग¹³ के संबंध में साइडिंग मालिकों को बिल प्रस्तुत नहीं किए गए थे। इसके अतिरिक्त, रेल प्रशासन द्वारा विभिन्न प्रभारों की वसूली में भी विलंब हुआ। जिन साइडिंग में विलम्ब देखा गया उनकी संख्या उन साइडिंग की कुल संख्या के 17 प्रतिशत से 100 प्रतिशत के बीच थी, जहां प्रभार वसूल करने थे, जैसा कि **अनुलग्नक 1.3** में दर्शाया गया है। कुछ प्रमुख प्रभारों की वसूली में विलंब की सीमा **तालिका 1.4** में दर्शाई गई है:

¹³ जैसा कि तालिका 1.3 में दर्शाया गया है।

तालिका 1.4: साइडिंग की संख्या एवं विलंब की सीमा को दर्शाने वाला विवरण

घटक	साइडिंग की संख्या जहाँ प्रभार वसूलने थे	साइडिंग की संख्या जहाँ विलंब पाया गया	विलंब की सीमा (दिनों में)	साइडिंग की संख्या
भूमि लाइसेंस शुल्क	193	178 (92.2 प्रतिशत)	1000 तक	152 (अधिकतम उरे में - 18)
			1001-1825	26 (अधिकतम दपूरे में - 08)
मरम्मत एवं रखरखाव	114	100 (87.7 प्रतिशत)	1000 तक	(अधिकतम मरे में -13) 08 (अधिकतम दमरे में - 04)
			1001-1825	26 (अधिकतम उरे में -07)
कर्मचारी लागत	175	171 (97.7 प्रतिशत)	1000 तक	131 (अधिकतम दमरे में -13)
			1001-1825	40 (अधिकतम दमरे में -10)
विलंब प्रभार	255	211 (82.7 प्रतिशत)	1000 तक	206 (अधिकतम पूमरे-23 एवं दपूमरे में-23)
			1001-1825	05 (उरे-02, दपूमरे-02, दरे-01)
निरीक्षण प्रभार	207	167 (80.6 प्रतिशत)	1000 तक	59 (अधिकतम मरे में -13)
			1001-1825	108 (अधिकतम दपूमरे में -24)
साइडिंग प्रभार	59	37 (62.7 प्रतिशत)	1000 तक	36 (अधिकतम पूमरे में -08)
			1001-1825	01 (उमरे-01)

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि भारतीय रेल में विभिन्न प्रभारों

की वसूली में विलंब व्यापक रूप से हुआ है। कुछ उदाहरणात्मक मामले जहाँ सबसे अधिक विलंब हुआ, उनकी चर्चा आगे के पैराग्राफों में की गई है:

क. भूमि लाइसेंस शुल्क

दृष्टांत-I: उमरेड कोलियरी साइडिंग (यूएसएमजी)

उमरेड (जिला- नागपुर, महाराष्ट्र) स्थित उमरेड कोलियरी साइडिंग, कोल इंडिया लिमिटेड (सीआईएल) की सहायक कंपनी वेस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड (डब्ल्यूसीएल) की एक निजी साइडिंग है। यह साइडिंग 18/12/1965 को प्रारंभ हुई थी। रेलवे अभिलेखों के अनुसार, इस साइडिंग की लंबाई 30.854 किलोमीटर थी तथा साइडिंग में शामिल भूमि का कुल क्षेत्रफल 23.64 लाख वर्ग मीटर था।

फरवरी 2018 में, रेलवे बोर्ड ने सभी जोन के महाप्रबंधक (जीएम) से अनुरोध किया कि वे मंडल प्राधिकारियों को 15 मार्च 2018 तक कोयला साइडिंग के लिए करार को निष्पादित करने का निर्देश दें। मध्य रेलवे के वरिष्ठ प्रबंधन के साथ जीएम, मध्य रेलवे (मरे) की बैठक (जून 2018) में, यह निर्णय लिया गया कि साइडिंग के प्रारंभ होने की तिथि से भूमि लाइसेंस शुल्क (एलएलएफ) की वसूली की जानी थी। जुलाई, 2018 में, मंडल रेल प्रबंधक (डीआरएम), नागपुर को पता चला कि उमरेड कोलियरी साइडिंग का भूमि लाइसेंस शुल्क (एलएलएफ) उसके प्रारंभ होने के समय से वेस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड (डब्ल्यूसीएल) से वसूल नहीं किया गया था। अगस्त 2018 में महाप्रबंधक/मध्य रेलवे ने वेस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड (डब्ल्यूसीएल) प्रबंधन से ₹ 2,420.16 करोड़ जमा करने का अनुरोध किया, जिसमें 18 दिसंबर 1965 से 31 मार्च 2024 तक की अवधि का ₹ 2,082.80 करोड़ के भूमि लाइसेंस शुल्क (एलएलएफ) के साथ इसमें सिक्यूरिटी डिपॉजिट (₹ 138.44 करोड़), कर (₹ 198.91 करोड़) और योजना एवं समझौता तैयार करने की लागत (₹ 5,050) सम्मिलित थी।

उमरेड साइडिंग की भूमि क्षेत्र के स्वामित्व पर विवाद करते हुए, वेस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड (डब्ल्यूसीएल) ने यह कहा कि उमरेड साइडिंग के संबंध में डब्ल्यूसीएल और मध्य रेलवे (मरे) के बीच कोई समझौता नहीं था, अतः मरे

प्रशासन द्वारा किया गया ₹ 2,420.16 करोड़ का दावा मान्य नहीं था।

यद्यपि रेलवे भूमि के वाणिज्यिक लाइसेंसिंग संबंधी निर्देश 1985 से ही प्रचलित थे, लेकिन डब्ल्यूसीएल के साथ करार को निष्पादित करने की पहल केवल 2018 में की गई थी। मार्च 2023 तक, डब्ल्यूसीएल और मरे प्रशासन के बीच कोई समझौता नहीं हुआ था।

उमरेड साइडिंग से संबंधित भूमि पर मरे के स्वामित्व को दर्शाने के लिए कोई प्रमाणित भूमि योजना उपलब्ध नहीं थी। मरे द्वारा अभिलेखित कुल 236.37 हेक्टेयर भूमि में से 111.62 हेक्टेयर भूमि का स्पष्ट स्वामित्व अभिलेख मरे प्रशासन के पास उपलब्ध नहीं था।

इस प्रकार, भूमि के स्वामित्व के संबंध में असहमति और साइडिंग मालिक (डब्ल्यूसीएल) के साथ समझौते के निष्पादित न होने के कारण मरे प्रशासन भूमि लाइसेंस शुल्क की वसूली नहीं कर सका।

इसे इंगित किए जाने पर, मरे प्रशासन ने बताया (अप्रैल 2024) कि रेलवे बोर्ड में एक समिति गठित की गई थी और इस मुद्दे पर विचार-विमर्श प्रक्रियाधीन था।

दृष्टांत-II: भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन साइडिंग, ट्रॉम्बे (बीआरएसजी)

भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) भारत सरकार के पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय के अधीन एक सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम (पीएसयू) है। मेसर्स बीपीसीएल साइडिंग, ट्रॉम्बे अप्रैल 1955 में प्रारंभ हुई थी। रेलवे अभिलेखों के अनुसार, इस साइडिंग में शामिल कुल भूमि क्षेत्रफल 1,517.275 वर्ग मीटर था।

दिसंबर 2012 में, मध्य रेलवे प्रशासन ने बीपीसीएल साइडिंग को 1/4/2001 से 31/3/2013 की अवधि तक का ₹ 1.06 करोड़ का भूमि लाइसेंस शुल्क बिल जारी किया। जनवरी 2022 में, 1955 से 2026 की अवधि के लिए ₹ 16.79 करोड़ का संशोधित बिल प्रस्तुत किया गया। हालाँकि, मध्य रेलवे प्रशासन भूमि के स्वामित्व में विवाद और साइडिंग मालिक (बीपीसीएल) के साथ समझौता न

होने के कारण भूमि लाइसेंस शुल्क की वसूली नहीं कर सका।

ख. वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत

रेलवे बोर्ड के वर्ष 2016 के मालभाड़ा विपणन परिपत्र संख्या 11 के पैरा 9.7 के अनुसार, पक्षकार को प्रति पाली एक वाणिज्यिक कर्मचारी लागत या कार्यभार के आधार पर रेलवे द्वारा तय की गई कर्मचारी लागत वहन करनी होगी। जैसे ही रेलवे प्रशासन द्वारा साइडिंग की अधिसूचना जारी की जाती है, मंडल द्वारा उस पक्ष को सूचित किया जाएगा कि निजी साइडिंग के वाणिज्यिक संचालन को सुगम बनाने हेतु नियुक्त वाणिज्यिक कर्मचारी लागत (अनुमानित 10 वर्ष की अवधि के लिए) जमा की जाए। इसके अतिरिक्त, यदि आवेदक द्वारा देय सभी राशि का भुगतान नियत तिथि से एक माह के भीतर नहीं किया जाता, और यदि कोई नियत तिथि निर्धारित नहीं की गई हो, तो रेलवे प्रशासन द्वारा लिखित मांग किए जाने की तिथि से एक माह के भीतर, रेलवे प्रशासन को विलंब प्रभार पर ब्याज की गणना और वसूली करने का अधिकार होगा।

पूर्वोक्त रेलवे (उपूरे) में, लेखापरीक्षा में पाया गया कि रेलवे प्रशासन ने मार्च 2023 तक ₹ 32.07 करोड़ की कर्मचारी लागत के संबंध में बिल जारी नहीं किए। कर्मचारी लागत की वसूली न होने के कारण, मार्च 2023 तक ₹ 17.14 करोड़ का ब्याज देय हुआ, जैसा कि तालिका 1.5 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.5: बकाया कर्मचारी लागत दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं.	साइडिंग का नाम	31 मार्च 2023 तक बकाया कर्मचारी लागत (₹ करोड़ में)	उपार्जित ब्याज (₹ करोड़ में)	31 मार्च 2023 तक कुल बकाया (₹ करोड़ में)
1	मेसर्स सेंचुरी पल्प एंड पेपर मिल्स लिमिटेड (सीपीएमएल)	5.33	2.94	8.27
2	मेसर्स इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (एलआईओसी)	4.31	2.24	6.55
3	मेसर्स भारत पेट्रोलियम ऑयल कॉर्पोरेशन (बीपीसीजी)	5.27	2.90	8.17
4	मेसर्स भारतीय खाद्य निगम (एफआईके)	5.33	2.94	8.27
5	मेसर्स भारतीय खाद्य निगम (एफसीसी)	5.33	2.94	8.27
6	मेसर्स भारत पेट्रोलियम ऑयल कॉर्पोरेशन (बीपीओबी)	5.33	2.94	8.27
7	मेसर्स भारतीय खाद्य निगम (जीएमयूवी)	1.17	0.24	1.41
	कुल	32.07	17.14	49.21

इस प्रकार, विभिन्न साइडिंग प्रभारों की वसूली रेलवे प्रशासन द्वारा बिलों को प्रस्तुत न करने के कारण हो न सकी तथा यह निगरानी और आंतरिक नियंत्रण की कमी का संकेत था।

इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि विलंबित भुगतान पर उपार्जित ब्याज के लिए जोनल रेलवे ने बिल प्रस्तुत नहीं किए, जैसा कि नीचे चर्चा की गई है।

1.8.4.1 बकाया शेष राशि पर ब्याज

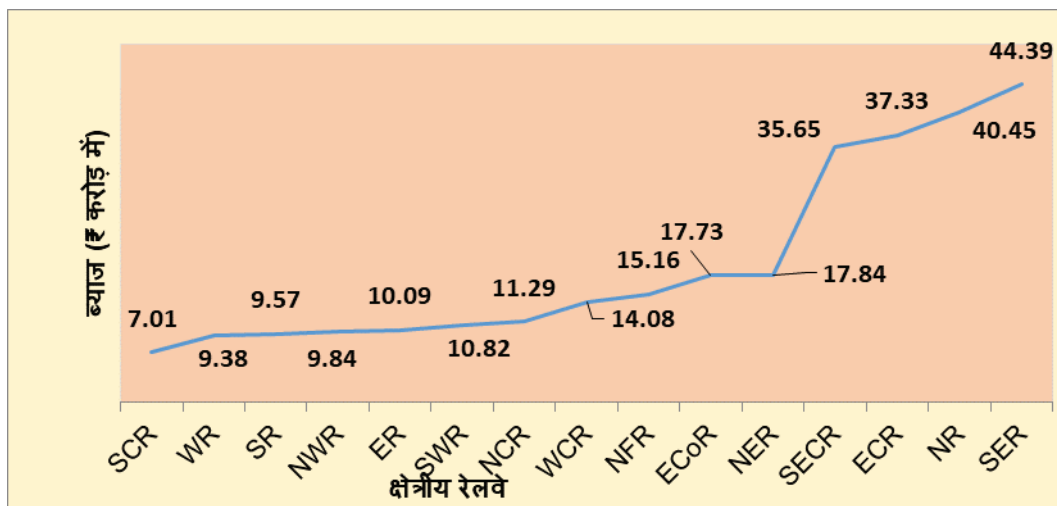
अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 1837 में यह प्रावधान है कि रेलवे प्रशासन को यह अधिकार है कि वह किसी भी बकाया देय राशि पर, यदि वह राशि रेलवे प्रशासन द्वारा लिखित मांग किए जाने की तिथि से एक माह के भीतर अदा नहीं की जाती है, तो उस विनिर्दिष्ट दर से अतिदेय प्रभारों पर ब्याज की गणना कर उसे वसूलने का हकदार है।

अगस्त 2016 में, रेल मंत्रालय ने निर्देश दिया कि रेल प्रशासन को आवेदक से ऐसी दर पर ब्याज प्रभारित करने एवं वसूलने का अधिकार होगा, जो कि रेल प्रशासन द्वारा समय-समय पर आवेदक द्वारा देय किसी या सभी राशियों पर निर्धारित की गई हों, यदि ऐसी राशियों का भुगतान देय तिथि से एक माह के भीतर नहीं किया जाता है एवं यदि ऐसी कोई तिथि निर्धारित नहीं की गई है, तो रेल प्रशासन द्वारा लिखित मांग किए जाने की तिथि से एक माह के भीतर भुगतान किया जाएगा।

तथापि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि विभिन्न साइडिंग मालिकों से वसूली योग्य राशि वर्षों से बकाया थी। जोनल रेलवे द्वारा विलंबित भुगतानों पर उपार्जित ब्याज के संबंध में साइडिंग मालिकों को बिल जारी न किए जाने के कारण, लेखापरीक्षा ने 31 मार्च 2023 तक ब्याज की राशि की गणना की, जिसे जोनल रेलवे द्वारा साइडिंग मालिकों से ₹ 1461.47 करोड़¹⁴ के विभिन्न साइडिंग प्रभारों के विलंबित भुगतान के लिए वसूल किया जाना चाहिए था। ₹ 1170.83 करोड़ का उपार्जित ब्याज, मरे में सबसे अधिक था एवं वह कुल बकाया ब्याज का 80 प्रतिशत था। अन्य जोनल रेलवे में उपार्जित ब्याज प्रभार चार्ट 1.2 में दर्शाया गया है:

¹⁴ रेल मंत्रालय के दिशानिर्देशानुसार (अगस्त 2016) एसबीआई द्वारा निर्धारित आधार ब्याज दर से पांच प्रतिशत अधिक की दर पर गणना की गई है।

चार्ट 1.2: जोनल रेलवे-वार उपाजित किया गया ब्याज प्रभार



उपरोक्त तालिका से यह देखा गया है कि मध्य रेलवे को छोड़कर अधिकतम ब्याज की राशि दक्षिण पूर्व रेलवे में उपाजित हुई, इसके बाद उत्तर रेलवे, पूर्व मध्य रेलवे, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे आदि थे।

साइडिंग मालिकों से विभिन्न प्रभारों के मूल्यांकन, उद्ग्रहण और वसूली की स्थिति पर आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गई है:

1.8.5 भूमि लाइसेंस शुल्क

अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 1824 के अनुसार, आवेदक के परिसर के बाहर अधिग्रहित की जाने वाली भूमि का भुगतान आवेदक द्वारा किया जाएगा तथा ऐसी भूमि का स्वामित्व पूर्णतः भारत सरकार के पास निहित रहेगा। इसके अतिरिक्त यह भी बताया गया कि आवेदक को रेलवे प्रशासन द्वारा समय-समय पर निर्धारित वार्षिक भूमि लाइसेंस शुल्क (एलएलएफ) का भुगतान प्रत्येक वर्ष एक अप्रैल को अग्रिम¹⁵ रूप से करना होगा।

¹⁵ आगामी वर्ष के लिए देय एलएलएफ का भुगतान पिछले वर्ष की 1 अप्रैल को अग्रिम रूप से किया जाना है

रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशानुसार (अगस्त 2016), यदि लाइसेंसधारक उपर्युक्त अनुसार लाइसेंस शुल्क का भुगतान करने में विफल रहता है, तो लाइसेंसधारक को विलंब की अवधि के लिए भारतीय स्टेट बैंक द्वारा निर्धारित आधार ब्याज दर से पांच प्रतिशत अधिक दर पर ब्याज का भुगतान करना होगा।

चयनित 269 निजी साइडिंग के मालिकों से वसूलीयोग्य भूमि लाइसेंस शुल्क से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा से ज्ञात हुआ कि:-

- I. 12 जोनों की 74 साइडिंग¹⁶ में रेलवे भूमि सम्मिलित नहीं थी।
- II. दो साइडिंग (दक्षिण पूर्व रेलवे की बीएससीएस और एचएसपीजी) से संबंधित भूमि लाइसेंस शुल्क (एलएलएफ) के आंकड़े/अभिलेख लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराए गए।
- III. जोनल रेलवे में शेष 193 साइडिंग¹⁷ के संबंध में, लाइसेंस शुल्क के भुगतान में विलंब के कारण ₹ 1186.50 करोड़ के ब्याज सहित, मार्च 2023 तक साइडिंग मालिकों से ₹ 3321.40 करोड़ की भूमि लाइसेंस शुल्क वसूली जानी थी, जैसा कि **अनुलग्नक-1.4** में विस्तृत रूप से बताया गया है। अप्राप्ति की सीमा दो जोनल रेलवे में अधिक थी (मरे - ₹ 3152.46 करोड़ एवं दपूरे- ₹ 93.61 करोड़)।
- IV. मध्य रेलवे में भूमि लाइसेंस शुल्क की भारी बकाया के संचय का मुख्य कारण सात साइडिंग में बिल प्रस्तुत करने में विलंब था, जो सभी जोनल रेलवे के प्रति भूमि लाइसेंस शुल्क (एलएलएफ) के कुल बकाया का एक बड़ा हिस्सा ₹ 2016.20 (95 प्रतिशत) था, जैसा कि **तालिका 1.6** में विस्तृत रूप से बताया गया है:

¹⁶ मरे- 02, पूतरे-09, पूमरे-16, पूरे-07, उमरे-05, पूसीरे-02, उरे-01, दमरे-09, दपूमरे-09, दरे-11, पमरे-02 तथा परे-01

¹⁷ मरे-17, पूतरे-11, पूमरे-09, पूरे-08, उमरे-05, उपूरे-08, पूसीरे-08, उरे-20, उपरे-10, दमरे-14, दपूमरे-16, दपूरे-17, दरे-09, दपरे-12, पमरे-14 तथा परे-15

तालिका 1.6: मध्य रेलवे में भूमि लाइसेंस शुल्क की वसूली के लिए बिल जारी करने में विलंब

क्रम सं.	साइडिंग का नाम	प्रारम्भ की तिथि	प्रथम बिल जारी करने की तिथि	प्रथम बिल जारी करने में लगा समय
1	उमरेड कोलियरी साइडिंग (यूएसएमजी), नागपुर मण्डल	18/12/1965	06/08/2018	52 वर्ष 8 माह
2	भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन साइडिंग, ट्रॉम्बे (बीआरएसजी), मुंबई मण्डल	18/04/1955	12/12/2012	57 वर्ष 8 माह
3	भारतीय खाद्य निगम साइडिंग, कलंबोली (केएफसीजी), मुंबई मण्डल	15/11/1986	मई 2013	33 वर्ष 11 माह
4	राष्ट्रीय केमिकल फर्टिलाइज़र्स साइडिंग, ट्रॉम्बे (एफ़ज़ेडएसजी), मुंबई मण्डल	20/10/1965	अभी तक कोई बिल नहीं प्रस्तुत गया है, हालांकि 1/4/1965 से 31/3/2026 तक की अवधि के लिए लेखा द्वारा ₹18.06 करोड़ के भूमि लाइसेंस शुल्क को वेट (सितंबर 2021) किया गया है।	
5	घुगुस कोलियरी साइडिंग (जीएसजी), नागपुर मण्डल	15/11/1918	06/08/2018	100 वर्ष
6	बल्क सीमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड साइडिंग, कलंबोली (बीसीसीके) मुंबई मण्डल	13/08/1997	11/02/2022	24 वर्ष 6 माह
7	हिंदुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन साइडिंग (वीओएसजी), ट्रॉम्बे, मुंबई मण्डल	28/06/1954	18/01/2022	67 वर्ष 6 माह

अपने उत्तर में, मध्य रेलवे प्रशासन ने 19 साइडिंग की भूमि लाइसेंस शुल्क वसूली न होने के साइडिंग-वार कारण बताए (अप्रैल 2024)। वसूली न होने के

प्रमुख कारणों में, अन्य बातों के अतिरिक्त, लेखा विभाग द्वारा पिछली अवधि के बिलों को प्रस्तुत न करना, साइडिंग समझौते का निष्पादन न होना एवं साइडिंग मालिकों द्वारा भुगतान में विलंब आदि शामिल थे।

- V. चार जोनल रेलवे (मरे, उरे, दपूरे एवं परे) की साइडिंग से संबंधित ₹ 42.04 करोड़ की राशि लेखापरीक्षा द्वारा भूमि लाइसेंस शुल्क के रूप में आंकी गई, क्योंकि इसके बिल जोनल रेलवे द्वारा प्रस्तुत नहीं किए गए थे (मार्च 2023 तक)।
- VI. रेल प्रशासन ने भूमि लाइसेंस शुल्क के विलंबित भुगतान के लिए ब्याज के रूप में ₹1186.50 करोड़ के बिल जारी नहीं किए।

1.8.6 मरम्मत एवं रखरखाव प्रभार

अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 1827 में प्रावधान है कि आवेदक के परिसर के अंदर कार्यों का रखरखाव आवेदक का अपना मसला है। इसमें यह भी प्रावधान है कि रेलवे को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि रेलवे सीमा से बाहर आवेदक द्वारा किए गए कार्यों का रखरखाव रेलवे द्वारा निर्धारित अपेक्षित मानकों के अनुरूप हो। इस प्रयोजन के लिए, रेलवे को समय-समय पर निरीक्षण करना चाहिए और ऐसे आवधिक निरीक्षण की लागत आवेदक पर प्रभारित की जानी चाहिए। यदि यह वांछनीय समझा जाए कि रेलवे को रेलवे सीमा से परे भी कार्यों का रखरखाव करना चाहिए, तो रेलवे इन कार्यों का रखरखाव कर सकता है, बशर्ते आवेदक रेलवे द्वारा निर्धारित अपेक्षित प्रभार का भुगतान करने के लिए सहमत हो।

रेलवे बोर्ड ने साइडिंग परिसर के अंदर ट्रैक के रखरखाव कार्यों के लिए रेलवे द्वारा श्रमबल की तैनाती हेतु प्रति वर्ष¹⁸ प्रति ट्रैक किलोमीटर ₹ 10.92 लाख का मरम्मत और रखरखाव प्रभार निर्धारित किया था (अगस्त 2016)।

¹⁸ प्रति वर्ष प्रति किलोमीटर ट्रैक रखरखाव के लिए श्रमबल की तैनाती पर होने वाले कुल व्यय पर 12.5 प्रतिशत की दर से विभागीय प्रभार शामिल है।

चयनित 269 निजी साइडिंग के साइडिंग मालिकों से वसूले जाने वाले मरम्मत एवं रखरखाव (आर एंड एम) प्रभार से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि:-

- I. 14 जोनल रेलवे¹⁹ की 155 साइडिंग में मरम्मत एवं रखरखाव का कार्य साइडिंग मालिकों द्वारा स्वयं किया गया। इसलिए, इन साइडिंग में मरम्मत और रखरखाव प्रभार लागू नहीं थे।
- II. सभी जोनल रेलवे की शेष 114 साइडिंग²⁰ में, जहां मरम्मत एवं रखरखाव प्रभार लागू थे, साइडिंग मालिकों से वसूल किए जाने योग्य ₹ 485.83 करोड़²¹ के मुकाबले, 2018-23 के दौरान ₹ 305.55 करोड़ वसूल किए गए, जिससे मार्च 2023 तक ₹ 180.28 करोड़ की अप्राप्त राशि शेष रह गई, जैसा कि **अनुलग्नक-1.5** में दर्शाया गया है।
- III. दो जोनल रेलवे (मरे और दपूरे) में मरम्मत एवं रखरखाव प्रभारों के प्रति अप्राप्त राशि अधिक थी, जिसमें मध्य रेलवे में अधिकतम अप्राप्त मरम्मत एवं रखरखाव प्रभार ₹ 54.83 करोड़ था, जिसके बाद दपूरे में ₹ 42.85 करोड़ था।
- IV. रेल प्रशासन ने मरम्मत एवं रखरखाव प्रभार के विलंबित भुगतान के लिए ब्याज के रूप में ₹ 58.43 करोड़ के बिल जारी नहीं किए।

1.8.6.1 सिविल अभियांत्रिकी परिसंपत्तियों का निरीक्षण प्रभार

चयनित 269 निजी साइडिंग में सिविल अभियांत्रिकी परिसंपत्तियों के निरीक्षण प्रभार की वसूली से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि:-

¹⁹ मरे-4, पूतरे-18, पूमरे-23, पूरे-13, उमरे-09, उपूरे-07, उरे-12, उपरे-02, दमरे-14, दपूमरे-19, दपूरे-14, दरे-11, पमरे-07 तथा परे-02

²⁰ मरे-15, पूतरे-02, पूमरे-02, पूरे-02, उमरे-01, उपूरे-01, पूसीरे-10, उरे-09, उपरे-08, दमरे-09, दपूमरे-06, दपूरे-05, दरे-09, दपरे-12, पमरे-09 तथा परे-14

²¹ 11 साइडिंग पूरे-01, पूसीरे-02, उपरे-04, दपूरे-04 के संबंध में लेखापरीक्षा द्वारा आकलित ₹ 38.67 करोड़ शामिल हैं।

- I. छः जोनल रेलवे²² की 62 साइडिंग में जोनल रेलवे द्वारा सिविल अभियांत्रिकी परिसंपत्तियों का निरीक्षण नहीं किया गया था।
- II. शेष 207 साइडिंग में से, 115 साइडिंग²³ के लिए निरीक्षण प्रभार के बिल जारी किए गए तथा 92 साइडिंग²⁴ के लिए निरीक्षण प्रभार का मूल्यांकन लेखापरीक्षा द्वारा किया गया।
- III. साइडिंग मालिकों से निरीक्षण प्रभार के रूप में ₹ 33.47 करोड़ की राशि वसूली जानी थी (मार्च 2023), जिसमें लेखापरीक्षा द्वारा निर्धारित ₹ 18.75 करोड़ शामिल हैं। जोनल रेलवे ने ₹ 5.16 करोड़ वसूल किए, जिससे ₹ 28.31 करोड़ (मार्च 2023) वसूलना शेष रह गया, जैसा कि **अनुलग्नक-1.6** में दर्शाया गया है।
- IV. अप्राप्त राशि सबसे अधिक दक्षिण पूर्व रेलवे में ₹ 8.46 करोड़ थी, उसके बाद पूर्व तटीय रेलवे में ₹ 5.72 करोड़ थी।
- V. रेल प्रशासन ने निरीक्षण प्रभार के विलंबित भुगतान के लिए ब्याज के रूप में ₹ 12.65 करोड़ के बिल जारी नहीं किए।

1.8.7 साइडिंग में तैनात वाणिज्यिक कर्मचारी लागत

जनवरी 2012 में, रेलवे ने कहा कि इंजन-ऑन-लोड के अलावा सभी निजी साइडिंग में, प्रति शिफ्ट एक वाणिज्यिक कर्मचारी लागत को छोड़कर, रेलवे को अन्य सभी कर्मचारियों की लागत वहन करनी होगी। इंजन-ऑन-लोड साइडिंग पर सभी कर्मचारियों का खर्च रेलवे द्वारा वहन किया जाएगा। अगस्त 2016 में, रेलवे बोर्ड ने दोहराया कि पक्षकार को प्रति पाली एक वाणिज्यिक कर्मचारी की लागत वहन करनी होगी या जैसा कि रेलवे द्वारा कार्य-भार के आधार पर

²² पूमरे-25, पूरे-15, उरे-04, उपरे-02, दमरे-14 तथा दपूरे-02

²³ मरे-10, पूतरे-16, उमरे-01, उपूरे-05, पूसीरे-08, उरे-07, उपरे-04, दमरे-09, दपूरे-05, दरे-11, दपरे-12, पमरे-15 तथा परे-12

²⁴ मरे-09, पूतरे-04, उमरे-09, उपूरे-03, पूसीरे-02, उरे-10, उपरे-04, दपूमरे-25, दपूरे-12, दरे-09, पमरे-01 तथा परे-04

निर्धारित किया जाएगा और जैसे ही साइडिंग को रेलवे प्रशासन द्वारा अधिसूचित किया जाएगा, पक्षकार को मंडल द्वारा सलाह दी जाएगी कि वह निजी साइडिंग के वाणिज्यिक कामकाज को सुविधाजनक बनाने के लिए 10 साल की अवधि के लिए अनुमानित वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत जमा करे।

चयनित 269 निजी साइडिंग में तैनात वाणिज्यिक कर्मचारी लागत वसूली से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:-

- I. छियासी निजी साइडिंग²⁵ के संबंध में स्टाफ लागत की वसूली लागू नहीं थी, क्योंकि साइडिंग इंजन-ऑन-लोड योजना के अंतर्गत थी, साइडिंग में कोई वाणिज्यिक स्टाफ तैनात नहीं था, स्टाफ लागत का एकमुश्त भुगतान किया गया था, आदि।
- II. सात साइडिंग²⁶ के संबंध में, स्टाफ की तैनाती और स्टाफ लागत की वसूली से संबंधित जानकारी लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराई गई।
- III. एक सौ छिहतर साइडिंग²⁷ के संबंध में, ₹ 308.92 करोड़ की स्टाफ लागत साइडिंग मालिकों से वसूल की जानी थी, जिसमें आठ साइडिंग (उपरे-7 और पूसीरे-1) के संबंध में ₹ 40.88 करोड़ शामिल थे, जो संबंधित जोनल रेलवे द्वारा वसूले नहीं गए थे।
- IV. वर्ष 2018-23 के दौरान, वसूली योग्य ₹ 308.92 करोड़ की राशि में से जोनल रेलवे ने ₹ 198.06 करोड़ वसूल किए, जिससे साइडिंग मालिकों से वसूली योग्य ₹ 110.86 करोड़ शेष रह गए (मार्च 2023), जैसा कि **अनुलग्नक-1.7** में दर्शाया गया है। अप्राप्त राशि उपरे में अधिकतम

²⁵ पूतरे-05, पूमरे-11, पूरे-08, उमरे-05, उपूरे-01, पूसीरे-01, उरे-04, उपरे-05, दपूमरे-11, दपूरे-11, दरे-06, दपरे-06, पमरे-07 तथा परे-05

²⁶ पूमरे-04, पूतरे-02 तथा पूरे-01

²⁷ मरे-19, पूतरे-13, पूमरे-10, पूरे-06, उमरे-05, उपूरे-07, पूसीरे-09, उरे-17, उपरे-05, दमरे-23, दपूमरे-14, दपूरे-08, दरे-14, दपरे-06, पमरे-09 तथा परे-11

₹ 49.21 करोड़ थी, उसके बाद उरे में ₹ 39.92 करोड़ (उपार्जित ब्याज सहित) थी।

- V. रेलवे प्रशासन ने स्टाफ लागत के विलंबित भुगतान के लिए ब्याज के रूप में ₹ 77.41 करोड़ के बिल जारी नहीं किए।

1.8.8 विलंब प्रभार

भारतीय रेलवे वाणिज्यिक नियमावली (आईआरसीएम) खंड II के पैरा 2511 में प्रावधान है कि लोडिंग और/या अनलोडिंग के लिए स्वीकृत खाली समय की गणना समय-समय पर लागू नियमों के अनुसार की जानी चाहिए। साइडिंग उपयोगकर्ता द्वारा ऐसे खाली समय के अतिरिक्त रोके गए वैगनों/वाहनों को, अलग-अलग रेलवे प्रशासनों द्वारा उनके स्थानीय टैरिफ, रेट एडवाइस आदि में अधिसूचित दरों पर विलंब प्रभार का भुगतान करना होगा।

चयनित 269 निजी साइडिंग में विलंब प्रभार की वसूली से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:-

- I. आठ जोनल रेलों की 14 साइडिंगों²⁸ में विलंब प्रभार अर्जित नहीं किया गया।
- II. शेष 255²⁹ निजी साइडिंगों के संबंध में, ₹ 2355.67 करोड़ के दावे के प्रति, जोनल रेलवे ने ₹ 2267.37 करोड़ वसूल किए, जिससे ₹ 88.30 करोड़ का वसूलना शेष रह गया (मार्च 2023), जैसा कि **अनुलग्नक-1.8** में दर्शाया गया है।
- III. रेल प्रशासन ने विलंब प्रभार के विलंबित भुगतान के लिए ब्याज के रूप में ₹ 92.38 करोड़ के बिल जारी नहीं किए। सबसे अधिक ₹ 54.53 करोड़ (30.18 प्रतिशत) की राशि दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में वसूल की

²⁸ पूतरे-04, उमरे-01, उपूरे-01, उरे-03, दमरे-01, दरे-01, दपरे-02 और पमरे-01

²⁹ मरे-19, पूतरे-16, पूमरे-25, पूरे-15, उमरे-09, उपूरे-07, पूसीरे-10, उरे-18, उपरे-10, दमरे-22, दपूमरे-25, दपूरे-19, दरे-19, दपरे-10, पमरे-15 और परे-16

जानी थी, उसके बाद पूर्व मध्य रेलवे (₹ 53.76 करोड़) में थी।

1.8.9 साइडिंग प्रभार

साइडिंग प्रभार, सर्विंग स्टेशन और साइडिंग के बीच वैगनों की ढुलाई (आवक और जावक दोनों) के लिए लगाया जाता है। जैसा कि यातायात (वाणिज्यिक) विभाग के लिए भारतीय रेलवे कोड के अध्याय XVIII (साइडिंग) के पैरा 1807 में निर्धारित किया गया है, साइडिंग प्रभार सामान्यतः प्रति इंजन घंटे की लागत और सर्विंग स्टेशन से साइडिंग तक और वापस, चाहे भरे हो या खाली, वैगनों को रखने और/या हटाने के लिए आने-जाने में लगने वाले औसत समय के आधार पर तय किए जाते हैं। प्रति यात्रा प्रभार, यात्रा में लगने वाले औसत समय को इंजन घंटे³⁰ की लागत से गुणा करके निकाला जाता है।

चयनित 269 निजी साइडिंग में साइडिंग प्रभार की वसूली से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:-

- I. जोनल रेलवे में 210 साइडिंग³¹ के संबंध में साइडिंग प्रभार लागू नहीं थे क्योंकि ये साइडिंग स्वतंत्र साइडिंग थीं और दूरी के आधार पर संचालित होती थीं।
- II. अठावन साइडिंग³² के संबंध में जोनल रेलवे ने साइडिंग प्रभार के बिल जारी किए थे।
- III. साइडिंग प्रभार तब लागू होते हैं जब सर्विंग स्टेशन पर इंजन बदलना पड़ता है और लोडिंग/अनलोडिंग बिंदु से सर्विंग स्टेशन तक/से वैगनों की

³⁰ साइडिंग शुल्क = मिनटों में औसत यात्रा समय x (इंजन घंटे लागत/60)

³¹ मरे-12, पूतरे-19, पूमरे-15, पूरे-13, उमरे-07, उपूरे-08, पूसीरे-02, उरे-15, उपरे-10, दमरे-20, दपूमरे-24, दपूरे-18, दरे-11, दपरे-08, पमरे-14 और परे-14

³² मरे-07, पूतरे-01, पूमरे-10, पूरे-02, उमरे-02, पूसीरे-08, उरे-06, दमरे-03, दपूमरे-01, दपूरे-01, दरे-09, दपरे-04, पमरे-02 और परे-02

ढुलाई एक अलग इंजन से की जाती है। सभी साइडिंग, जो एक सर्विंग स्टेशन द्वारा सेवित होती हैं, साइडिंग अस्वतंत्र कहलाती हैं और इसलिए, इन पर सीधी दूरी का किराया लागू नहीं होता है।

एफजीएसजी/उमरे साइडिंग के संबंध में, साइडिंग प्रभार के बिलों को जारी नहीं किया गया क्योंकि माल-भाड़ा दूरी के आधार पर लिया गया था। रेल प्रशासन के अभिलेखों से पता चला कि साइडिंग एक स्वतंत्र साइडिंग नहीं थी और इसलिए, दूरी के आधार पर माल-भाड़ा लेने के लिए योग्य नहीं थी।

इस प्रकार, साइडिंग को स्वतंत्र साइडिंग के रूप में गलत तरीके से विचारित करने के कारण, साइडिंग प्रभार के रूप में ₹ 0.79 करोड़ की राशि वसूल नहीं हो सकी।

- IV. पूर्व सीमांत रेलवे में शेष एक साइडिंग (बीआरपीएन) के मामले में, समीक्षाधीन अवधि 2018-23 के लिए ₹ 2.20 करोड़ के बिल प्रस्तुत नहीं किए गए।
- V. जोनल रेलवे ने समीक्षाधीन अवधि के दौरान 59 साइडिंग मालिकों से वसूली योग्य ₹ 422.89 करोड़ (ब्याज को छोड़कर) का आकलन किया। लेखापरीक्षा में जांच से पता चला कि ₹ 9.19 करोड़ (ब्याज को छोड़कर) के साइडिंग प्रभार का कम उद्ग्रहण हुआ।
- VI. लेखापरीक्षा द्वारा आकलित किए गए ₹ 9.19 करोड़ (ब्याज को छोड़कर) के साइडिंग प्रभार का कम उद्ग्रहण में दरे की तीन साइडिंग (ईआरएनएफ, टीएनपीएस और टीएनएफएस) के संबंध में ₹ 6.20 करोड़ (67 प्रतिशत) शामिल हैं। साइडिंग प्रभार का कम मूल्यांकन निम्नलिखित के कारण हुआ -
 - साइडिंग प्रभार की गणना डीज़ल रेल इंजन दर के बजाय डीज़ल शंटिंग इंजन दर पर की गई (ईआरएनएफ, टीएनपीएस और टीएनएफएस साइडिंग) जिसके परिणामस्वरूप ₹ 2.85 करोड़ का

कम प्रभार लिया गया; और

- टीएनएफएस साइडिंग में 8-पहिया वैगन के लिए डीज़ल रेल इंजन पर लागू दर के बजाय 4-पहिया वैगन के लिए डीज़ल शंटिंग इंजन दर पर अनुचित तरीके से साइडिंग प्रभार लगाया गया। इसके परिणामस्वरूप ₹ 3.35 करोड़ का कम प्रभार लिया गया।

VII. उन्सठ साइडिंग मालिकों से वसूल की जाने वाली कुल ₹ 439.37³³ करोड़ राशि में से, ₹ 396.77 करोड़ वसूल किए गए, जिससे साइडिंग मालिकों से वसूल करने योग्य ₹ 42.59 करोड़ (मार्च 2023) शेष रह गए, जैसा कि **अनुलग्नक-1.9** में दर्शाया गया है।

VIII. दो जोनल रेलवे (उरे- ₹ 39.99 करोड़ और दरे- ₹ 6.53 करोड़) के संबंध में बकाया वसूली योग्य राशि बहुत अधिक थी, जो कुल वसूली योग्य साइडिंग प्रभार का लगभग 83.20 प्रतिशत है।

IX. रेलवे प्रशासन ने साइडिंग प्रभार के विलंबित भुगतान पर ब्याज के रूप में ₹ 13.31 करोड़ के बिल जारी नहीं किए।

1.8.10 दुर्घटना राहत ट्रेन प्रभार

दुर्घटना राहत ट्रेन (एआरटी) में इंजन, क्रेन, खाली वैगन, कोच, रि-रेलिंग उपकरण और अन्य सुरक्षा उपकरण शामिल होते हैं जो घटनास्थल की आवश्यकता पर निर्भर करते हैं। यांत्रिक विभाग ऐसी एआरटी उपलब्ध कराने के लिए बिल बनाने के लिए ज़िम्मेदार है। साइडिंग के अंदर दुर्घटनाओं से निपटने के लिए निजी साइडिंगों को एआरटी उपलब्ध कराई जानी चाहिए।

³³ इसमें समीक्षा अवधि से पहले की अवधि यानी 31 मार्च 2018 तक 59 साइडिंग मालिकों से वसूल किए जाने वाले ₹ 7.28 करोड़ शामिल हैं।

रेल मंत्रालय ने निजी निकायों/साइडिंग धारकों को दी गई एआरटी के संबंध में साइडिंग मालिकों से वसूले जाने वाले प्रभार निर्धारित किए थे (फरवरी 1998)³⁴।

चयनित 269 निजी साइडिंगों में एआरटी प्रभार की वसूली से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:-

- I. एक सौ अड़तीस चयनित निजी साइडिंगों³⁵ के संबंध में एआरटी प्रभार अर्जित नहीं किए गए क्योंकि निजी साइडिंग धारकों को कोई एआरटी नहीं दी।
- II. शेष 131 निजी साइडिंगों³⁶ के संबंध में, ₹ 36.59 करोड़ की राशि के एआरटी प्रभार वसूली योग्य थे। जोनल रेलवे ने 2018-23 के दौरान ₹ 23.16 करोड़ वसूल किए, जिससे साइडिंग मालिकों से ₹ 13.43 करोड़ वसूलने शेष रह गए (मार्च 2023), जैसा कि *अनुलग्नक-1.10* में दर्शाया गया है।
- III. कुल वसूली योग्य राशि का लगभग 68 प्रतिशत हिस्सा सामूहिक रूप से तीन जोनल रेलवे (मरे, दपूमरे और पूमरे) में था। सबसे अधिक वसूली योग्य राशि मरे में ₹ 5.68 करोड़ थी, उसके बाद दपूमरे में ₹ 4.23 करोड़ और पूमरे में ₹ 2.87 करोड़ थी।
- IV. रेलवे प्रशासन ने एआरटी प्रभार के विलंबित भुगतान पर ब्याज के रूप में ₹ 5.25 करोड़ के बिल जारी नहीं किए।

³⁴ पत्र सं. टीसीआर/2214/97/1 दिनांक 10 फरवरी 1998

³⁵ मरे-04, पूतरे-12, पूमरे-12, पूरे-06, उमरे-06, उपूरे-06, पूसीरे-10, उरे-17, उपरे-10, दमरे-08, दपूमरे-02, दपूरे-05, दरे-11, दपरे-12, पमरे-09 और परे-08

³⁶ मरे-15, पूतरे-08, पूमरे-13, पूरे-09, उमरे-04, उपूरे-02, उरे-04, दमरे-15, दपूमरे-23, दपूरे-14, दरे-09, पमरे-07 और परे-08

1.8.11 क्षति एवं कमी प्रभार

“निजी साइडिंग के समझौते के मानक प्रारूप” के पैरा 18 के अनुसार, समझौते की मानक शर्तों के अंतर्गत, साइडिंग मालिक साइडिंग के अंदर रेलवे संपत्ति (जैसे रोलिंग/चल स्टॉक, इंजन) को हुए किसी भी नुकसान के लिए पूरी तरह से उत्तरदायी है और उसे ऐसी संपत्ति को हुए किसी भी नुकसान की भरपाई करनी चाहिए।

इसके अलावा, सितंबर 2015 के संयुक्त प्रक्रिया आदेश (जेपीओ) में प्रावधान है कि वसूली योग्य राशि मंडल लेखा कार्यालय द्वारा बनाए गए “वसूली योग्य बिल” रजिस्टर में दर्शाई जानी चाहिए।

क्षति एवं कमी प्रभार की वसूली से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि क्षति एवं कमी प्रभार की वसूली की केंद्रीकृत निगरानी के लिए मंडल लेखा कार्यालय में कोई ‘वसूली योग्य बिल रजिस्टर’ का अनुरक्षण नहीं किया जा रहा। ‘वसूली योग्य बिल रजिस्टर’ के अभाव में, लेखापरीक्षा ने विभिन्न स्रोतों, जैसे साइडिंग और वाणिज्यिक एवं यांत्रिक विभागों द्वारा बनाए गए अभिलेखों से अपेक्षित जानकारी एकत्र की। अभिलेखों के विश्लेषण पर, यह पाया गया कि:-

- I. समीक्षाधीन अवधि के दौरान 165 साइडिंगों³⁷ के संबंध में वैगनों में क्षति का कोई मामला सामने नहीं आया।
- II. पन्द्रह जोन में शेष 104 साइडिंगों³⁸ के मामले में, 2018-23 की अवधि के दौरान ₹ 57.52 करोड़ की राशि वसूली योग्य थी, जिसमें लेखापरीक्षा³⁹ द्वारा आंकलनकी गई राशि ₹ 3.86 करोड़ भी शामिल है। इनमें से, रेलवे ने ₹ 45.01 करोड़ वसूल किए, जिससे साइडिंग

³⁷ मरे-08, पूतरे-11, पूमरे-21, पूरे-10, उमरे-06, उपूरे-07, पूसीरे-10, उरे-12, उपरे-03, दमरे-14, दपूमरे-16, दपूरे-11, दरे-13, दपरे-09, पमरे-04 और परे-10

³⁸ मरे-11, पूतरे-09, पूमरे-04, पूरे-05, उमरे-04, उपूरे-01, उरे-09, उपरे-07, दमरे-09, दपूमरे-09, दपूरे-08, दरे-07, दपरे-03, पमरे-12 और परे-06

³⁹ तीन ज़ोनल रेलवे की 11 साइडिंग (उमरे-04, उपूरे-01 और उपरे-06) के प्रति

मालिकों से ₹ 12.51 करोड़ (मार्च 2023) वसूलने शेष रह गए, जैसा कि **अनुलग्नक-1.11** में दर्शाया गया है।

- III. रेलवे प्रशासन ने क्षति एवं कमी प्रभार के विलंबित भुगतान के लिए ब्याज के रूप में ₹ 5.77 करोड़ के बिल जारी नहीं किए।

1.8.12 दंडात्मक प्रभार

जब रेलवे वैगनों में वस्तुओं का सीमा से अधिक लदान किया जाता है, तो रेल प्रशासन भारत के राजपत्र दिनांक 17 जुलाई 2012 में प्रकाशित सामान्य और सहायक नियम 570 (ई) में निर्धारित दरों पर दंडात्मक प्रभार वसूल करेगा।

चयनित 269 निजी साइडिंगों में दंडात्मक प्रभारों की वसूली से संबंधित अभिलेखों की जांच से पता चला कि:-

- I. 178 साइडिंगों⁴⁰ में दंडात्मक प्रभार अर्जित नहीं किए गए क्योंकि इन साइडिंगों में ओवरलोडिंग का कोई मामला नहीं पाया गया।
- II. समीक्षा अवधि के दौरान, शेष 91 साइडिंगों⁴¹ के संबंध में ₹ 120.50 करोड़ के दंडात्मक प्रभार वसूल किए जाने थे। जोनल रेलवे ने ₹ 113.17 करोड़ वसूल किए, जिससे साइडिंग मालिकों से ₹ 7.33 करोड़ वसूलने शेष रह गए (मार्च 2023) जैसा कि **अनुलग्नक-1.12** में दर्शाया गया है। अर्जित ब्याज सहित कुल बकाया ₹ 11.41 करोड़ आंका गया।
- III. मध्य रेलवे की 13 साइडिंगों के संबंध में ₹ 8.76 करोड़ की बकाया राशि कुल वसूली योग्य दंडात्मक प्रभारों का लगभग 77 प्रतिशत थी।
- IV. रेलवे प्रशासन ने दंडात्मक प्रभारों के विलंबित भुगतान के लिए ब्याज

⁴⁰ मरे-13, पूतरे-05, पूमरे-25, पूरे-14, उमरे-08, उपूरे-08, पूसीरे-08, उरे-20, उपरे-06, दमरे-06, दपूमरे-09, दपूरे-12, दरे-18, दपरे-09, पमरे-06 और परे-11

⁴¹ मरे-06, पूतरे-15, पूरे-01, उमरे-02, पूसीरे-02, उरे-01, उपरे-04, दमरे-17, दपूमरे-16, दपूरे-07, दरे-02, दपरे-03, पमरे-10 और परे-5

के रूप में ₹ 4.08 करोड़ के बिल जारी नहीं किए।

1.8.13 शंटिंग प्रभार

शंटिंग प्रभार, इंटरचेंज पॉइंट से आगे मालगाड़ी पर शंटिंग परिचालन करने के लिए रेलवे लोको के उपयोग के लिए लगाया जाता है और वैगनों की शंटिंग के लिए साइडिंग मालिकों से इसे वसूला जाता है। रेल मंत्रालय ने निर्धारित किया था कि शंटिंग प्रभार लागू होते हैं, भले ही साइडिंग को 'दूरी के आधार पर' पर या अन्यथा माल-भाड़ा लेने के लिए अधिसूचित किया गया हो (फरवरी 2009)। शंटिंग प्रभार वास्तविक शंटिंग समय और 'रेल इंजन' या 'शंटिंग इंजन' के लिए प्रचलित 'अखिल भारतीय इंजन घंटा लागत' (एआईईएचसी) के आधार पर लगाया जाता है, जैसा भी मामला हो।

चयनित 269 निजी साइडिंग में शंटिंग प्रभार की वसूली से संबंधित अभिलेखों की जांच से पता चला कि:-

- I. एक सौ अठासी साइडिंग⁴² में शंटिंग प्रभार अर्जित नहीं किए गए क्योंकि इन साइडिंग में शंटिंग संचालन के लिए किसी रेलवे लोको का उपयोग नहीं किया गया।
- II. समीक्षाधीन अवधि के दौरान, शेष 81 साइडिंगों⁴³ (मार्च 2023) में ₹ 331.70 करोड़ के शंटिंग प्रभार वसूल किए जाने थे, जिनमें लेखापरीक्षा द्वारा निर्धारित⁴⁴ ₹ 0.32 लाख भी शामिल हैं। जोनल रेलवे ने ₹ 326.25 करोड़ वसूल किए और साइडिंग मालिकों से ₹ 5.45 करोड़ वसूलने शेष रह गए (मार्च 2023), जैसा कि **अनुलग्नक-1.13** में दर्शाया गया है।

⁴² मरे-13, पूतरे-17, पूमरे-18, पूरे-12, उमरे-09, उपूरे-07, पूसीरे-06, उरे-18, उपरे-05, दपूरे-13, दपूमरे-12, दपूरे-15, दरे-17, दपरे-11, पमरे-07 और परे-08

⁴³ मरे-06, पूतरे-03, पूमरे-07, पूरे-03, उमरे-01, उपूरे-01, पूसीरे-04, उरे-03, उपरे-05, दमरे-10, दपूमरे-13, दपूरे-04, दरे-03, दपरे-01, पमरे-09 और परे-08

⁴⁴ पश्चिम रेलवे की टीसीएलएस साइडिंग द्वारा ट्रेन इंजन दरों के बजाय शंटिंग इंजन दरों के आधार पर दावे की गलत गणना के कारण

- III. दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में ₹ 5.20 करोड़ की बकाया राशि कुल वसूली योग्य शंटिंग प्रभारों का लगभग 50 प्रतिशत थी।
- IV. रेलवे प्रशासन ने शंटिंग प्रभारों के विलंबित भुगतान पर ब्याज के रूप में ₹ 4.87 करोड़ के बिल नहीं बनाए।

1.8.14 अन्य प्रभार

रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों/निर्देशों⁴⁵ के अनुसार, “सिग्नल एवं दूरसंचार परिसंपत्तियों के निरीक्षण और पर्यवेक्षण प्रभार, ओएचई चोरी प्रभार, स्टेबलिंग प्रभार और परीक्षण वैगनों के लिए अवरोधन प्रभार” से संबंधित प्रभार साइडिंग मालिकों से वसूल किए जाने हैं।

चयनित 269 निजी साइडिंगों में इन प्रभारों की वसूली से संबंधित अभिलेखों की जांच से पता चला कि 31 मार्च 2023 तक साइडिंग मालिकों से वसूली योग्य राशि ₹ 2.71 करोड़ थी, जैसा कि तालिका 1.7 में दर्शाया गया है:-

तालिका 1.7: अन्य प्रभारों के लिए बकाया राशि दर्शाने वाला विवरण

(₹ करोड़ में)

प्रभार का विवरण	उपार्जित प्रभार	2018-23 के दौरान वसूले गए	31/3/2023 तक बकाया (स्तंभ 2 - स्तंभ 3)	विलंबित भुगतान के कारण उपार्जित ब्याज	31/3/2023 तक कुल बकाया (स्तंभ 4 + स्तंभ 5)
1	2	3	4	5	6
एस एंड टी निरीक्षण एवं पर्यवेक्षण	3.75	2.32	1.43	0.23	1.66
ओएचई चोरी	0.06	0.004	0.056	0.007	0.063

⁴⁵ वर्ष 2016 का माल विपणन परिपत्र संख्या 11, दर मास्टर परिपत्र संख्या टीसी- I/2016/201/1 दिनांक 19 मई 2016, रेल मंत्रालय का पत्र संख्या टीसी-I/2021/201/ई- फाइल/1 (3344010) नई दिल्ली, दिनांक 09 मार्च 2022 और 2009 का दर परिपत्र संख्या 63 और 2018 का 17

प्रभार का विवरण	उपार्जित प्रभार	2018-23 के दौरान वसूले गए	31/3/2023 तक बकाया (स्तंभ 2 - स्तंभ 3)	विलंबित भुगतान के कारण उपार्जित ब्याज	31/3/2023 तक कुल बकाया (स्तंभ 4 + स्तंभ 5)
1	2	3	4	5	6
स्टेब्लिंग प्रभार	16.75	16.44	0.31	0.18	0.49
परीक्षण वैगन के लिए अवरोधन प्रभार	10.53	10.43	0.10	0.39	0.49
कुल	31.09	29.19	1.90	0.81	2.71

- I. समीक्षाधीन अवधि के दौरान, सभी जोनल रेलवे में इन प्रभारों के प्रति ₹ 31.09 करोड़ की राशि वसूली योग्य थी। इसमें से जोनल रेलवे ने ₹ 29.19 करोड़ की राशि वसूल की, जैसा कि उपरोक्त तालिका में दर्शाया गया है।
- II. अगस्त 2016 के रेल मंत्रालय के निर्देशों में एस एंड टी परिसंपत्तियों के निरीक्षण एवं पर्यवेक्षण प्रभार की गणना के लिए कोई पद्धति निर्धारित नहीं की गई।
- III. साइडिंग मालिकों से उपरोक्त प्रभारों की वसूली में विलंब देखा गया। हालाँकि, रेल प्रशासन ने इन प्रभारों के विलंबित भुगतान के लिए ब्याज के रूप में ₹ 0.81 करोड़ का दावा नहीं किया।

1.8.15 इंजन ऑन लोड (ईओएल) योजना के अंतर्गत साइडिंग

रेलवे बोर्ड ने इंजनों की प्राप्ति में विलंब के कारण साइडिंग/टर्मिनलों पर वैगनों के अवरोधन को कम करने के लिए इंजन-ऑन-लोड योजना शुरू की (मार्च 2013)। ईओएल परिचालन के अंतर्गत, साइडिंग में लोडिंग या अनलोडिंग के दौरान ट्रेन इंजन उपलब्ध रहेगा और रेलवे के खाते में प्रतीक्षा करेगा ताकि लोडिंग/अनलोडिंग पूरी होने के तुरंत बाद ट्रेन को चलाया जा सके। इसके अलावा, साइडिंग मालिकों को इंजन किराया प्रभार का भुगतान किए बिना रेक की लोडिंग/अनलोडिंग के लिए खाली समय के दौरान इंजन का उपयोग करने

की अनुमति दी गई। खाली समय के बाद, निर्धारित इंजन किराया प्रभार लगाया जाएगा। ईओएल नीति⁴⁶ के अनुसार, ईओएल योजना के तहत संचालित साइडिंग में तैनात रेलवे कर्मचारियों की स्टाफ लागत रेलवे वहन करेगा। लेखापरीक्षा ने ईओएल योजना के कार्यान्वयन का आकलन करने के लिए 2018-19 से 2022-23 तक की अवधि के लिए प्रत्येक वर्ष के तीन महीनों (मई, दिसंबर और मार्च) के लिए 58 साइडिंग के अभिलेखों की नमूना जांच की और पाया कि -

- I. पन्द्रह जोनल रेलवे (पमरे को छोड़कर) में 43 साइडिंग⁴⁷ के संबंध में, खाली समय से अधिक इंजन रोके जाने के एवज में साइडिंग मालिकों से ₹ 38.21 करोड़ वसूल किए जाने थे, जिसमें कम मूल्यांकन/बिलों को जारी न करने के कारण लेखापरीक्षा द्वारा निर्धारित ₹ 13.75 करोड़ शामिल हैं। जोनल रेलवे ने ₹ 22.50 करोड़ वसूल किए, जिससे 31 मार्च 2023 तक ₹ 15.71 करोड़ वसूलने शेष रह गए।
- II. तैंतीस साइडिंग⁴⁸ में लोडिंग/अनलोडिंग पूरी होने के बाद, ईओएल साइडिंग में इंजन के डिटेचमेंट के कारण रकों को साइडिंग से बाहर नहीं निकाला गया। इसके परिणामस्वरूप साइडिंग में रकों का 466:05 घंटे तक अवरोधन हुआ और वैगनों की अर्जन क्षमता ₹ 130.84 करोड़ का परिहार्य नुकसान हुआ।
- III. दक्षिण रेलवे की दो साइडिंग (बीपीसीआई और बीकेआरआई) को दूरी के आधार पर माल-भाड़ा लेने के लिए 'स्वतंत्र बुकिंग पॉइंट' घोषित किया

⁴⁶ वर्ष 2005 का दर परिपत्र संख्या 14, वर्ष 2013 का माल विपणन परिपत्र (एफएमसी) सं. 5, वर्ष 2016 का एफएमसी सं. 11 और वर्ष 2020 का एफएमसी सं. 6

⁴⁷ मरे-02, पूतरे-01, पूमरे-01, पूरे-04, उमरे-03, उपूरे-01, पूसीरे-01, उरे-03, उपरे-05, दमरे-05, दपूमरे-03, दपूरे-05, दरे-05, दपरे-02 और परे-02

⁴⁸ मरे-1, पूतरे-1, पूमरे-1, पूरे-3, उमरे-4, उपूरे-1, पूसीरे-1, उपरे-5, दपूमरे-2, दपूरे-4, दरे-1, दपरे-3, पमरे-3 और परे-3

गया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि ये साइडिंग इरुम्पनम यार्ड द्वारा संचालित थीं और इसलिए दूरी के आधार पर माल-भाड़ा लेने के लिए योग्य नहीं थीं। हालाँकि, रेल प्रशासन ने दूरी के आधार पर माल-भाड़ा लेने की अनुमति दी और इन साइडिंगों पर अनियमित रूप से ईओएल योजना की अनुमति दी। परिणामस्वरूप, रेल प्रशासन साइडिंग मालिकों से ₹ 0.41 करोड़ की स्टाफ लागत की वसूली नहीं कर सका।

उमरे में एनटीसीडी साइडिंग को ईओएल साइडिंग के रूप में अधिसूचित किया गया। लेखापरीक्षा ने पाया कि बॉक्सएन (खुले) वैगनों वाले 75 प्रतिशत रैकों को गैर-ईओएल योजना के अंतर्गत लोडिंग/अनलोडिंग के लिए सात घंटे का मुफ्त समय दिया गया। ईओएल रहित योजना के अन्तर्गत लागू स्टाफ लागत के कारण रेल प्रशासन को ₹ 0.63 करोड़ की हानि हुई।

तीन साइडिंगों (दरे-बीपीसीआई और बीकेआरआई तथा उमरे-एनसीटीडी) में स्टाफ लागत न वसूलने के कारण रेलवे को ₹ 1.04 करोड़ की हानि हुई।

इस प्रकार, ईओएल योजना के अपर्याप्त कार्यान्वयन के परिणामस्वरूप रेलवे को ₹ 131.88 करोड़⁴⁹ की हानि हुई।

यह मामला नवंबर 2024 में रेल मंत्रालय को भेजा गया; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मार्च 2025)।

1.9 निष्कर्ष

स्टेशनों पर माल की हैंडलिंग और उत्पादन/उपभोग स्थल तथा रेलवे स्टेशन के बीच स्थानीय ढुलाई को कम करने के लिए साइडिंगों का निर्माण किया जाता है। साइडिंग मालिकों से बकाया राशि की वसूली के संबंध में 2015 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 24 में शामिल लेखापरीक्षा निष्कर्षों के संदर्भ में रेलवे

⁴⁹ ₹ 131.88 करोड़ की राशि में ₹ 130.84 करोड़ की रक के अवरोधन के कारण अर्जन क्षमता की हानि और ₹ 1.04 करोड़ की स्टाफ लागत की वसूली न होने के कारण हुई हानि शामिल है।

बोर्ड के निर्देशों (अप्रैल 2017) के बावजूद, इस समस्या के समाधान के लिए प्रभावी कदम नहीं उठाए गए। लेखापरीक्षा ने पाया कि 269 निजी साइडिंग मालिकों से मार्च 2023 तक ₹ 4087.33 करोड़ (विलंबित भुगतान पर ब्याज सहित) की राशि वसूल की जानी थी, जो साइडिंग मालिकों पर लगाए गए विभिन्न साइडिंग प्रभारों, जैसे भूमि लाइसेंस शुल्क (एलएलएफ), मरम्मत और रखरखाव, स्टाफ लागत, विलंब प्रभार, निरीक्षण प्रभार, साइडिंग प्रभार आदि से सम्बंधित थी। ₹ 2016.20 करोड़ का एलएलएफ मध्य रेलवे से संबंधित है, जो एलएलएफ के प्रति ₹ 2134.90 करोड़ के कुल बकाया राशि का 95 प्रतिशत था।

विभिन्न साइडिंग प्रभारों (विलंबित भुगतानों पर ब्याज को छोड़कर) के प्रति कुल वसूली योग्य राशि ₹ 2625.86 करोड़ थी। हालाँकि, बिलों के जारी करने में देरी और संबंधित साइडिंग मालिकों से उनकी वसूली न होने के कारण बकाया राशि बढ़ती गई। साइडिंग मालिकों से वसूली में अधिकतम 1825 दिनों तक की देरी देखी गई। इसके अलावा, जोनल रेलवे विभिन्न प्रभारों के विलंबित भुगतान पर अर्जित ₹1461.47 करोड़ का ब्याज उद्ग्रहण नहीं कर सके और न ही इसकी वसूली कर सके।

इसके अलावा, इंजन ऑन लोड (ईओएल) योजना के दोषपूर्ण कार्यान्वयन के कारण भारतीय रेल को ₹ 131.88 करोड़ का नुकसान हुआ।

साइडिंग रजिस्टर जैसे बुनियादी अभिलेख, जिनमें साइडिंग से संबंधित विभिन्न जानकारी जैसे लंबाई, शुरुआत की तारीख, माल-भाड़ा लेने का आधार, समझौते का विवरण आदि दर्ज होते हैं, जोनल रेलवे द्वारा अनुरक्षित नहीं किए जा रहे थे। विभिन्न साइडिंग प्रभारों का उद्ग्रहण एवं वसूली की निगरानी के लिए कोई भी आईटी एप्लिकेशन नहीं थी, जिसके कारण बिल जारी करने में देरी हुई और साइडिंग मालिकों से वसूले जाने वाले विभिन्न प्रभारों का संचयन हुआ। साइडिंग समझौता, जिसमें विभिन्न प्रभारों के उद्ग्रहण के लिए नियम और शर्तें बताई जाती हैं, रेलवे बोर्ड के मौजूदा दिशानिर्देशों के अनुसार या तो निष्पादित नहीं किया गया था या समय-समय पर नवीनीकृत नहीं किया गया था।

1.10 सिफारिशें

रेल मंत्रालय को चाहिए कि वह -

- साइडिंग मालिकों से समयबद्ध तरीके से प्रभारों के उद्ग्रहण और वसूली सुनिश्चित करने के लिए एक एकीकृत आईटी एप्लिकेशन विकसित करे।
- विभिन्न प्रभारों के उद्ग्रहण/वसूली और साइडिंग रजिस्टर, साइडिंग समझौता आदि जैसे अभिलेखों के रखरखाव के संबंध में मौजूदा निर्देशों का पालन सुनिश्चित करने के लिए निगरानी और आंतरिक नियंत्रण तंत्र को मजबूत करे।
- विभिन्न साइडिंग प्रभारों की समय पर वसूली के लिए जिम्मेदार विभिन्न विभागों के बीच समन्वय स्थापित करे।

अध्याय II-

**दक्षिण पश्चिम रेलवे में सिग्नलिंग
प्रणालियों की कार्यप्रणाली**

दक्षिण पश्चिम रेलवे में सिग्नलिंग प्रणालियों की कार्यप्रणाली

2.1 परिचय

रेलवे सिग्नलिंग प्रणाली उन तंत्रों को संदर्भित करती है जिनका उपयोग बिना किसी टकराव या दुर्घटना के ट्रेनों की आवाजाही को नियंत्रित करने के लिए किया जाता है। सिग्नलिंग प्रणाली रेल संचालन में दक्षता और सुरक्षा बढ़ाने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाती हैं। सिग्नलिंग परिसंपत्तियों का कुशल अनुरक्षण संकेत और दूरसंचार (एस एंड टी) विभाग की जिम्मेदारी है।

सिग्नलिंग प्रणाली की उच्च स्तर की विश्वसनीयता सुनिश्चित करने के लिए, भारतीय रेल (भारे) ने कई उन्नयन/आधुनिकीकरण कार्य किए हैं, जैसे कि पुराने सिग्नलिंग गियर, केबलों को बदलना, मानवयुक्त लेवल क्रॉसिंग की इंटरलॉकिंग, स्वचालित अग्नि संसूचन और अलार्म प्रणाली, आपातकालीन स्लाइडिंग बूम, स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग, अतिरिक्त ब्लॉक प्रूविंग एक्सेल काउंटर, डेटा लॉगर और विद्युत एवं इलेक्ट्रॉनिक सिग्नलिंग प्रणाली की नवीनतम प्रौद्योगिकियों का प्रावधान। इसके अलावा, पिछले कुछ वर्षों में भारतीय रेल द्वारा इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (ईआई) प्रणाली, केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण (सीटीसी), ट्रेन टकराव परिहार प्रणाली (टीसीएस), ट्रेन एक्चुएटेड वार्निंग सिस्टम (टीएडब्ल्यूएस), मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्युनिकेशन सिस्टम (एमटीआरसीएस) आदि को सम्मिलित करके इस दिशा में कई पहल की गई हैं।

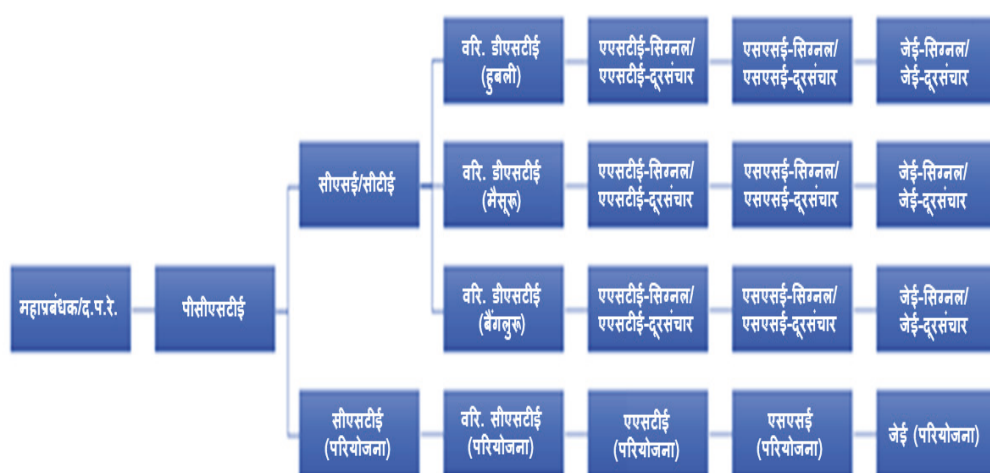
ऊपर उल्लिखित कुछ सिग्नलिंग उपकरणों की भूमिका और कार्यों का विवरण **अनुलग्नक 2.1** में दिया गया है।

2.2 संगठनात्मक संरचना

रेलवे बोर्ड (आरबी) में सदस्य (अवसंरचना) की अध्यक्षता वाला एसएंडटी निदेशालय, भारतीय रेल में एसएंडटी परिसंपत्तियों की खरीद और अनुरक्षण से संबंधित सभी मामलों के लिए उत्तरदायी है। सदस्य (अवसंरचना) को अतिरिक्त सदस्य (सिग्नल) और अतिरिक्त सदस्य (दूरसंचार) द्वारा सहायता प्रदान की जाती है।

प्रधान मुख्य सिग्नल एवं दूरसंचार अभियंता (पीसीएसटीई) जोनल स्तर पर एसएंडटी परिसंपत्तियों के समग्र पर्यवेक्षण और अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार हैं। जोनल स्तर पर मुख्य सिग्नल अभियंता/मुख्य दूरसंचार अभियंता (सीएसई/सीटीई) और मंडल स्तर पर वरिष्ठ मंडल सिग्नल एवं दूरसंचार अभियंता द्वारा उनकी सहायता की जाती है।

संगठनात्मक चार्ट (एस एंड टी, दपरे)



2.3 लेखापरीक्षा का दायरा

लेखापरीक्षा में 2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे) के तीन मंडलों के एस एंड टी विभाग के निष्पादन की जाँच की गई। हालाँकि, अनुरक्षण कार्यक्रम का अनुपालन 2020-21 से 2022-23 की अवधि के लिए कवर किया गया था।

2.4 लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा यह सुनिश्चित करने के लिए की गई कि क्या:

- अनुरक्षण प्रक्रियाओं का पालन कोडल प्रावधानों और अन्य मानदंडों के अनुसार किया गया;
- सिग्नलिंग परिसंपत्तियों का उन्नयन और आधुनिकीकरण उन्नयन योजनाओं के अनुसार किया गया; एवं

- इच्छित उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए एस एंड टी कार्यों को समय पर स्वीकृत और निष्पादित किया गया।

2.5 लेखापरीक्षा मानदंड

लेखापरीक्षा मानदंड निम्नलिखित स्रोतों से लिए गए:

- भारतीय रेलवे सिग्नल अभियांत्रिकी मैनुअल (आईआरएसईएम)
- अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता
- कॉर्पोरेट संरक्षा योजना (2003-2013)
- विज़न-2024 दस्तावेज़
- रेलवे बोर्ड के आदेश/परिपत्र।

2.6 लेखापरीक्षा पद्धति

लेखापरीक्षा पद्धति में जोनल मुख्यालय, मंडल मुख्यालय, चयनित क्षेत्रीय इकाइयों और चयनित स्टेशनों के एस एंड टी विभाग के अभिलेखों की जाँच और आँकड़ों एवं निष्पादन प्रतिवेदनों का विश्लेषण शामिल था। सिग्नलिंग कार्यों की प्रगति की समीक्षा भारतीय रेल परियोजना स्वीकृति एवं प्रबंधन (आईआरपीएसएम) पर उपलब्ध आँकड़ों और एस एंड टी/मुख्यालय तथा संबंधित मंडल कार्यालयों/एस एंड टी एवं सिविल अभियांत्रिकी विभागों की इकाइयों में उपलब्ध प्राक्कलनों/निविदा/संविदाओं/कार्य पंजिका और अन्य कार्य संबंधी विवरणों के विस्तृत अध्ययन के संदर्भ में की गई।

2.7 लेखापरीक्षा नमूना आकार

जोन के सिग्नलिंग प्रदर्शन के वृहद विश्लेषण के लिए, सभी तीन मंडलों अर्थात् हुबली, बेंगलुरु और मैसूर का चयन किया गया और सूक्ष्म विश्लेषण के लिए प्रति मंडल चार स्टेशनों (कार्यान्वयन इकाइयों- एसएसई/सिग्नल) का चयन किया गया, जैसा कि तालिका 2.1 में विस्तृत रूप से बताया गया है:

तालिका 2.1: चयनित मंडल और स्टेशन

मंडल	सूक्ष्म विश्लेषण के लिए चयनित स्टेशन
मैसूर (एमवाईएस)	मैसूर (एमवाईएस), अर्सिकेरे (एसके), हासन (एचएस), शिवमोग्गा टाउन (एसएमईटी)
हुबली (यूबीएल)	हुबली (यूबीएल), बेलगावी (बीजीएम), होसपेटे (एचपीटी), बेल्लारी (बीवाई)
बेंगलुरु (एसबीसी)	येलहंका (वाईएनके), बैय्यप्पनहल्ली (बीवाईपीएल), हिंदूपुर (एचयूपी), बंगारपेट (बीडब्ल्यूटी)

सिग्नलिंग कार्यों के विश्लेषण के लिए, मार्च 2023 के अंत तक योजना शीर्ष-33 के अंतर्गत प्रगतिरत कार्यों की कुल संख्या आईआरपीएसएम से एकत्र की गई। सूक्ष्म विश्लेषण के लिए, प्रगति, विलंब के कारणों, समय और लागत में वृद्धि आदि की समीक्षा हेतु प्रति मंडल पाँच कार्यों (कुल 15) का चयन किया गया। कार्यों का चयन कार्यों के उद्देश्य अर्थात संरक्षा, क्षमता निर्माण और कार्य की स्वीकृत लागत को ध्यान में रखते हुए किया गया।

उपरोक्त के अतिरिक्त, विजन 2024 दस्तावेज में निष्पादन के लिए चिन्हित दक्षिण पश्चिम रेलवे के 16 प्राथमिकता वाले सिग्नलिंग कार्यों का भी इन कार्यों की प्रगति की जांच के लिए चयन किया गया।

2.8 राजस्व और पूंजी निधि आवंटन एवं उपयोग का विहंगावलोकन

2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान निधि आवंटन, एस एंड टी संयंत्र और उपकरणों की मरम्मत और रखरखाव पर राजस्व व्यय, और कार्यों पर किए गए पूंजीगत व्यय को तालिका 2.2 में दर्शाया गया है:

तालिका 2.2: राजस्व और पूंजी निधि आवंटन एवं उपयोग (₹ करोड़ में)

लेखा शीर्ष	अनुदान/व्यय	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	कुल
07-500 सिग्नलिंग संयंत्र और उपकरण	बजट अनुदान	57.90	66.31	70.46	71.87	70.16	336.70
	वास्तविक व्यय	61.53	67.01	63.43	62.45	75.30	329.72
	अतिरिक्त (+)/ बचत (-)	3.63	0.7	-7.03	-9.42	5.14	-
पीएच- 33 एस एंड टी पूंजीगत व्यय	बजट अनुदान	40.04	38.27	23.44	68.78	72.97	243.50
	वास्तविक व्यय	41.62	38.66	27.23	44.46	47.54	199.51
	अतिरिक्त (+)/ बचत (-)	1.58	0.39	3.79	-24.32	-25.43	-

समीक्षाधीन अवधि 2018-19 से 2022-23 के दौरान, सिग्नलिंग उपकरणों के रखरखाव के लिए ₹ 337 करोड़ के राजस्व आवंटन के सापेक्ष ₹ 330 करोड़ की राशि खर्च की गई। इन पाँच वर्षों में प्रति वर्ष औसत राजस्व व्यय ₹ 66 करोड़ रहा, जो ₹ 61.53 करोड़ से ₹ 75.30 करोड़ के बीच रहा।

इसी प्रकार, पूंजीगत कार्यों के निष्पादन हेतु ₹ 244 करोड़ के प्रावधान के सापेक्ष ₹ 200 करोड़ की राशि व्यय की गई। पाँच वर्षों (2018-19 से 2022-23) में प्रति वर्ष औसत पूंजीगत व्यय ₹ 40 करोड़ रहा, जो ₹ 27.23 करोड़ से ₹ 47.54 करोड़ के बीच था। 2021-22 के दौरान ₹ 24.32 करोड़ और 2022-23 के दौरान ₹ 25.43 करोड़ की बचत कार्यों की धीमी प्रगति के कारण पूंजीगत निधियों के अल्प उपयोग का संकेत था।

2.9 लेखापरीक्षा के परिणाम

लेखापरीक्षा उद्देश्य- I: क्या अनुरक्षण प्रक्रियाओं का पालन कोडल प्रावधानों और अन्य मानदंडों के अनुसार किया गया था

2.9.1 दुर्घटनाओं की रोकथाम- टकराव मुक्त प्रणाली

रेलवे सिग्नलिंग प्रणाली का मुख्य उद्देश्य पूर्णतः टकराव-मुक्त प्रणाली के माध्यम से सुचारु रेल संचालन को सुगम बनाना है। टकराव को रोकने और परिणामी मौतों तथा संपत्ति की क्षति से बचने के लिए, सिग्नल विफलताओं, उपकरणों की विफलताओं और अन्य कमियों को रखरखाव कार्यक्रमों के सख्त अनुपालन, नामित अधिकारियों द्वारा निरीक्षण और पाई गई समस्याओं पर समय पर अनुवर्ती कार्रवाई के माध्यम से दूर किया जाना चाहिए। खराब या अवमानक रखरखाव के परिणामस्वरूप सिग्नलिंग उपकरण खराब हो सकते हैं जिससे ट्रेनों के बीच टक्कर हो सकती है।

2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान, दक्षिण पश्चिम रेलवे में 44 दुर्घटनाएँ⁵⁰ हुईं, जिनमें 28 ट्रेनों का पटरी से उतरना, एक मानवयुक्त लेवल क्रॉसिंग पर दुर्घटना, सिग्नल पास्ट एट डेंजर (एसपीएडी)⁵¹ के छह मामले और अन्य कारणों⁵² से हुई नौ दुर्घटनाएँ सम्मिलित हैं।

इसके अलावा, समीक्षाधीन अवधि के दौरान 8,547 एस एंड टी विफलताएँ हुईं, यानी प्रति वर्ष औसतन 1,709 विफलताएँ। ये दुर्घटनाओं के संभावित कारण हैं और साथ ही ट्रेनों की समयबद्धता पर भी असर डालते हैं, जैसा कि पैरा संख्या 2.9.2 में विस्तार से बताया गया है।

⁵⁰ दुर्घटनाओं की संख्या- 2018-19- (12), 2019-20- (6), 2020-21- (8), 2021-22- (10), 2022-23- (8)

⁵¹ एसपीएडी का अर्थ है "सिग्नल पास्ट एट डेंजर", अर्थात् जब कोई ट्रेन बिना अनुमति के स्टॉप सिग्नल पार कर जाती है।

⁵² 3 मामले - भूस्खलन, 3 मामले - अतिक्रमण, 3 मामले असामान्य घटनाओं के।

आईआरएसईएम के पैरा 7.6.9 के अनुसार, एसपीएडी के प्रतिकूल प्रभावों को कम करने के लिए, निम्नलिखित उपयुक्त उपकरण, सर्किट और विधियां प्रदान की जानी चाहिए:

(क) स्टेशन संचालन नियमों के प्रावधान के अनुसार, स्टेशन स्टाफ द्वारा पिछली ट्रेन के आगमन के तुरंत बाद, संबंधित फेसिंग प्वाइंट⁵³ को खाली लाइनों पर सेट करना होगा।

(ख) ट्रेन सुरक्षा उपकरण।

(ग) किसी अन्य अनुमोदित प्रकार की विधि/उपकरण।

यद्यपि समीक्षा अवधि के दौरान छह एसपीएडी मामले रिपोर्ट किए गए थे, लेकिन स्वचालित ट्रेन सुरक्षा उपकरण - यूरोपीय ट्रेन नियंत्रण प्रणाली (ईटीसीएस)/ट्रेन टकराव परिहार प्रणाली (टीसीएस)/ ट्रेन प्रोटेक्शन एंड वार्निंग सिस्टम (टीपीडब्ल्यूएस) प्रदान करने के लिए कोई कार्य योजना नहीं थी, जबकि इन उपकरणों को विजन -2024 दस्तावेजों में चिन्हित किया गया था।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने एमवाईएस मंडल के एक दिन के आंकड़ों⁵⁴ की नमूना जाँच की, जिससे पता चला कि पिछली ट्रेन के आने के तुरंत बाद, खाली लाइन पर संबंधित फेसिंग पॉइंट सेट करने में विफलता के 40 मामले सामने आए। इन मामलों में, पॉइंट विलंब से बदले गए। पॉइंट बदलने में लगने वाला समय 3 मिनट 12 सेकंड (जेआरयू) से लेकर 3 घंटे 11 मिनट (बीवाईडी) तक था। पॉइंट के बदलने में विलंब के कारण व्यस्त लाइनों पर पीछे से टकराव होने की संभावना थी।

⁵³ फेसिंग पॉइंट निर्धारित ट्रैक पर रेल को लेने में मदद करते हैं। ट्रेन आने के बाद, लाइन व्यस्त हो जाती है। जब फेसिंग पॉइंट को खाली लाइन पर सेट किया जाता है, तो आने वाली किसी भी अन्य ट्रेन को खाली लाइन पर डाइवर्ट कर दिया जाता है। इस प्रकार, पहले से व्यस्त लाइन पर चल रही ट्रेन सुरक्षित रहती है। संबंधित स्टेशनों के स्टेशन संचालन नियमों में, पिछली ट्रेन के आने के तुरंत बाद, संबंधित फेसिंग पॉइंट को खाली लाइन पर सेट करने का प्रावधान है।

⁵⁴ एमवाईएस मंडल के डेटा लॉगर्स द्वारा रेल आने के तुरंत बाद भरी लाइन के पॉइंट को बदलने में विफलता के बारे में 30 अक्टूबर 2023 तक रिपोर्ट किए गए आंकड़े।

रेलवे प्रशासन ने उत्तर दिया (अप्रैल 2024) कि यह जोन की साप्ताहिक संरक्षा बैठकों में समीक्षा की जाने वाली मदों में से एक है। सुधारात्मक कार्रवाई की गई है और मामलों में उल्लेखनीय गिरावट आई है। इसे पूरी तरह से समाप्त करने के प्रयास जारी हैं।

एमवाईएस मंडल के संबंध में लेखापरीक्षा द्वारा अक्टूबर 2023 के पूरे महीने के आंकड़ों की आगे की जाँच की गई, जिससे पता चला कि ट्रेनों के आगमन के तुरंत बाद खाली लाइनों पर फेसिंग पॉइंट सेट न करने के 827 मामले सामने आए। पॉइंट सेट करने में विलंब 3 मिनट से लेकर 22 घंटे 39 मिनट तक था, और प्रति मामले में औसतन 47 मिनट 55 सेकंड का विलंब हुआ।

प्रतिदिन औसतन 26 से अधिक मामलों में खाली लाइनों पर फेसिंग प्वाइंट न लगाने के मामले चिंता का विषय हैं, क्योंकि इससे गंभीर सुरक्षा जोखिम उत्पन्न होता है।

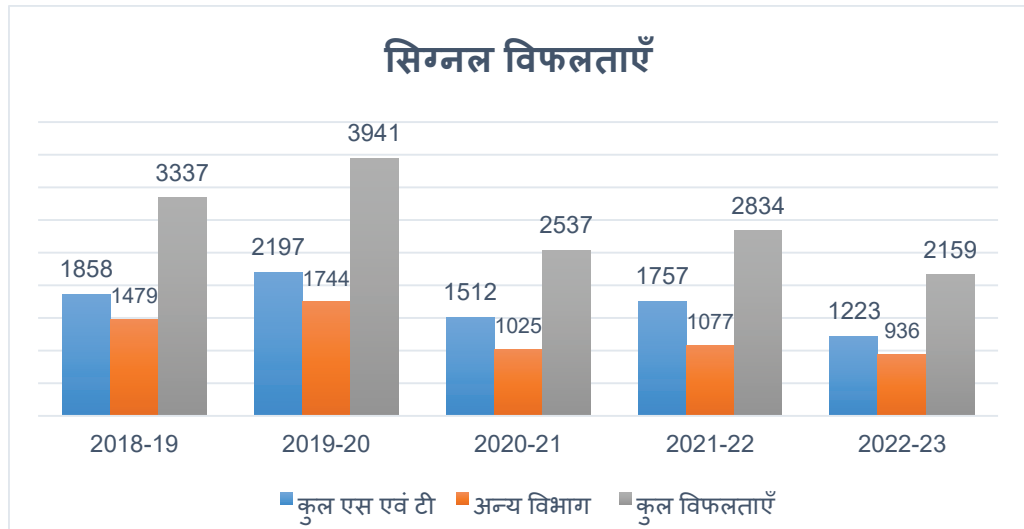
2.9.2 सिग्नलिंग प्रदर्शन - सिग्नल विफलताओं/खराबियों के मामले

2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान, प्रति वर्ष औसतन 2,961 मामलों की दर से, 14,808 सिग्नल विफलताएँ/खराबियां हुए। इन 14,808 मामलों में से 8,547 मामले एस एंड टी के कारण थे, जबकि शेष 6,261 मामले अन्य विभागों के कारण थे जैसे, इंजीनियरिंग/परिचालन/इलेक्ट्रिकल, आदि, जैसा कि तालिका 2.3 में विस्तृत है:

तालिका 2.3: सिग्नल विफलताओं/खराबियों का विवरण

वर्ष	सिग्नल उपकरण	ट्रैक सर्किटिंग	रिले	केबल	ब्लॉक उपकरण	ईआई/आरआरआई/एसएसआई	पॉइंट	लिफ्टिंग बैरियर	ऊर्जा उपकरण	विविध एस एंड टी	कुल एस एंड टी	अन्य विभाग	विफलता कुल के मामले
2018-19	63	30	305	350	514	12	35	11	51	487	1858	1479	3337
2019-20	92	59	294	329	648	27	83	14	62	589	2197	1744	3941
2020-21	41	43	193	249	494	12	43	11	44	382	1512	1025	2537
2021-22	46	38	248	316	476	27	47	5	41	513	1757	1077	2834
2022-23	39	67	186	235	231	27	26	10	30	372	1223	936	2159
कुल	281	237	1226	1479	2363	105	234	51	228	2343	8547	6261	14808

स्रोत: सीएसटीई/ओ/दपरे की मासिक प्रगति प्रतिवेदन



सिग्नल विफलताओं की संख्या साल-दर-साल बदलती रही और 2,159 से 3,941 मामलों तक रही। एसएंडटी संबंधी विफलताओं के मामले 1,223 से 2,197 तक रहे, जबकि अन्य विभागों से संबंधित विफलताओं के मामले 936 से 1,744 तक रहे। 2018-19 की घटनाओं की तुलना 2022-23 के दौरान हुई घटनाओं से करने पर पता चला कि सिग्नल उपकरण विफलताओं के मामले 63 से घटकर 39 रह गए। इसी प्रकार, रिले विफलताओं के मामले 305 से घटकर 186 रह गए, केबल संबंधी विफलताओं के मामले 350 से घटकर 235 रह गए, ब्लॉक उपकरण विफलताओं के मामले 514 से घटकर 231 रह गए, पॉइंट मशीन विफलताओं के मामले 35 से घटकर 26 रह गए, और बिजली उपकरण विफलताओं के मामले 51 से घटकर 30 रह गए। हालांकि, इसी अवधि के दौरान ट्रैक सर्किटिंग और इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग विफलताओं के मामले क्रमशः 30 से बढ़कर 67 और 12 से बढ़कर 27 हो गए।

गिरावट के रुझान के बावजूद, सिग्नल विफलताओं के मामले काफी थे। विविध श्रेणी के अंतर्गत आने वाले मामले (2,343 मामले) भी काफी थे, जिनमें खराब कारीगरी, लैंप फ्यूज/बुझ जाना, मार्ग हेल्ड अप होना आदि शामिल थे। यह सिग्नल विफलताओं को दूर करने के लिए एक अधिक प्रभावी रखरखाव तंत्र की आवश्यकता को इंगित करता है, जिसमें फेलसेफ सिग्नलिंग प्रणालियों को सुनिश्चित करने के लिए पूर्वानुमानित रखरखाव के एक उपकरण के रूप में डेटा लॉगर्स की सहायता से उचित निगरानी शामिल है।

सिग्नल विफलताओं ने दपरे में रेल सेवाओं की समयबद्धता को भी प्रभावित किया, जैसा कि तालिका 2.4 में विस्तार से बताया गया है:

तालिका 2.4: दक्षिण पश्चिम रेलवे में ट्रेन सेवाओं की समयबद्धता

वर्ष	मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की कुल संख्या	समयबद्धता का पालन न करने वाली वाली मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की कुल संख्या	एसएंडटी के कारण समयबद्धता का पालन न करने वाली वाली ट्रेनों की संख्या	एसएंडटी के कारण समयबद्धता का पालन न करने वाली वाली ट्रेनों का प्रतिशत
1	2	3	4	5 (4/3)
2018-19	80,572	14,093	614	4.36
2019-20	88,281	17,164	739	4.31
2020-21	16,564	620	68	10.97
2021-22	55,469	2,197	49	2.23
2022-23	1,02,638	6,048	168	2.78
कुल	3,43,524	40,122	1,638	4.08

स्रोत: सीएसटीई/ओ/दपरे का मासिक प्रगति प्रतिवेदन

समीक्षाधीन अवधि के दौरान, समयबद्धता का पालन न करने वाली 40,122 ट्रेनों में से, एस एंड टी के कारण 1,638 ट्रेने थी, जो 49 से 739 के बीच थी। सिग्नल विफलताओं को कम करने और एस एंड टी के खाते में ट्रेन सेवाओं की समयबद्धता के नुकसान को न्यूनतम करने के लिए सिग्नलिंग परिसंपत्तियों की निरंतर निगरानी आवश्यक है।

रेलवे प्रशासन ने उत्तर दिया कि दक्षिण पश्चिम रेलवे में पिछले पाँच वर्षों में कुल मिलाकर सिग्नल विफलताओं में कमी आई है। हालाँकि, विविध श्रेणी के मामलों में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है, क्योंकि चल रहे बुनियादी ढाँचे के कार्यों के कारण ये मामले अन्य विभागों और अन्य एस एंड टी कार्य इकाइयों (केआरडीई, सीएन, आरई, सीओआरई, आदि) से जुड़े हैं। यह बताया गया कि विफलताओं को कम करने के लिए कई कदम उठाए गए हैं और सिग्नल विफलताओं के रुझानों के दैनिक/मासिक विश्लेषण पर कड़ी नज़र रखी जा रही है।

हालाँकि, प्रशासन द्वारा उठाए गए कदमों के बावजूद, सिग्नल विफलताएँ बड़ी संख्या में अभी भी हो रही हैं, जो कुशल निवारक रखरखाव और कठोर निगरानी तंत्र की आवश्यकता को रेखांकित करती हैं।

2.9.3 रखरखाव कार्यक्रम- सिग्नलिंग परिसंपत्तियों का प्रभावी रखरखाव और मरम्मत

रेल मंत्रालय ने सिग्नलिंग परिसंपत्तियों के प्रभावी रखरखाव और मरम्मत के लिए रखरखाव कार्यक्रम तैयार किए हैं, जैसा कि आईआरएसईएम के परिशिष्ट-1 में बताया गया है। इसके अलावा, एसएसई/जेई के नियमित कर्तव्यों का आईआरएसईएम के अध्याय-3 में विस्तार से वर्णन किया गया है।

कोडल प्रावधान के अनुसार, अनुभागीय वरिष्ठ खंड अभियंता/कनिष्ठ अभियंता (सिग्नल) अपने अनुभागों में होने वाली सभी खराबी की दैनिक निगरानी करेंगे। आवधिक निरीक्षण के दौरान, यह सुनिश्चित करने के लिए मरम्मत की जाती है कि ऐसी खराबी दोबारा न हो। अन्य विभागों से संबंधित खराबी को तुरंत संबंधित विभागों के संज्ञान में लाया जाएगा। सुधारात्मक कार्रवाई के लिए, विभागीय मुख्यालय स्थित डेटा लॉगर प्रबंधन केंद्र (डीएलएमसी) से सहायता प्राप्त करते हुए, डेटा लॉगर एक्सेप्शन रिपोर्ट की दैनिक आधार पर निगरानी की जानी है।

सभी चयनित स्टेशनों पर सिग्नलिंग परिसंपत्तियों अर्थात्, डेटा लॉगर, मैकेनिकल लिफ्टिंग बैरियर, पावर ऑपरेटेड लिफ्टिंग बैरियर, स्लाइडिंग बूम, केबल, अर्थ लीकेज डिटेक्टर, इंटीग्रेटेड पावर सप्लाई (आईपीएस), पावर सप्लाई, डीसी ट्रैक सर्किट, डिजिटल एक्सल काउंटर, मल्टी सेक्शन डिजिटल एक्सल काउंटर (एमएसडीएसी), ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट्स, एनालॉग ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर (बीपीएसी), रंगीन लाइट सिग्नल, विद्युत संचालित पॉइंट (क्रैंक हैंडल टेस्टिंग), फ्यूज अलार्म सिस्टम, अर्थिंग और लाइटनिंग प्रोटेक्शन सिस्टम, कंट्रोल पैनल, रिले और रिले रूम, इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग, आदि के संबंध में साप्ताहिक, पाक्षिक, मासिक और त्रैमासिक रखरखाव अनुसूचियों के अनुपालन और समीक्षा के लिए रखे गए अभिलेखों की जांच की गई।

लेखापरीक्षा ने पाया कि उपरोक्त सिग्नलिंग परिसंपत्तियों के संबंध में रखरखाव कार्यक्रम निर्दिष्ट आवधिकता पर किए गए थे और 2020-21 से 2022-23 की अवधि के दौरान इनमें कोई कमी नहीं थी।

2.9.4 ब्लॉक के रखरखाव की पर्याप्तता

कॉर्पोरेट संरक्षा योजना 2012 में दुर्घटनाओं/पटरी से गाड़ियों के उतरने की घटनाओं को रोकने के लिए सिग्नलिंग परिसंपत्तियों सहित बुनियादी ढाँचागत सुविधाओं के निवारक रखरखाव का सुझाव दिया गया था। निवारक रखरखाव तभी किया जा सकता है जब पर्याप्त रखरखाव ब्लॉक उपलब्ध हों। रखरखाव कर्मचारियों द्वारा ऐसे रखरखाव ब्लॉकों का इष्टतम उपयोग सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

2020-21 से 2022-23 की अवधि के दौरान एस एंड टी विभाग द्वारा मांगे गए और परिचालन विभाग द्वारा प्रदान किए गए रेलवे ब्लॉक के रखरखाव का विवरण तालिका 2.5 में दर्शाया गया है:

तालिका 2.5: रखरखाव ब्लॉक (एस एंड टी)

वर्ष	रखरखाव ब्लॉक (घंटों में)			उपयोग किए गए ब्लॉक का प्रतिशत
	की गई मांग	स्वीकृत किए गए	उपयोग में लिए गए	
2020-21	11,851.46	11,846.46	11,846.46	99.96
2021-22	17,509.73	17,507.73	17,507.73	99.99
2022-23	18,851.08	18,842.08	18,842.08	99.95

दक्षिण पश्चिम रेलवे में स्वीकृत ब्लॉक का उपयोग लगभग 100 प्रतिशत था, जिससे यह संकेत मिलता है कि सिग्नल उपकरण विफलताओं को दूर करने तथा सिग्नलिंग परिसंपत्तियों के रखरखाव के लिए पर्याप्त घंटों के ब्लॉक उपलब्ध थे।

यद्यपि एस एंड टी विभाग द्वारा पर्याप्त रखरखाव ब्लॉक का उपयोग किया गया था, फिर भी पिछले तीन वर्षों - 2020-21 (2,537), 2021-22 (2,834) और 2022-23 (2,159) के दौरान सिग्नलिंग विफलताओं की संख्या में कोई उल्लेखनीय कमी नहीं आई। पर्याप्त रखरखाव ब्लॉक के प्रावधान से बेहतर रखरखाव कार्य सुनिश्चित करके सिग्नलिंग विफलताओं में कमी आनी चाहिए थी।

रेलवे प्रशासन ने उत्तर दिया कि रोलिंग ब्लॉक कार्यक्रम पूरे ज़ोन में प्रभावी ढंग से लागू किया जा रहा है। हर हफ्ते, यह कार्यक्रम मंडलों से शुरू किया जाता है,

जिससे नियोजित कार्य तदनुसार किए जा सकें। सक्रिय योजना से एसएंडटी गियर पर काम का प्रभाव कम से कम होता है।

चूँकि सिग्नल और उपकरण विफलताएँ बड़ी संख्या में हो रही हैं, इसलिए विफलता के मामलों को न्यूनतम करने के लिए रोलिंग ब्लॉक कार्यक्रम के प्रभावी उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए कार्रवाई किए जाने की आवश्यकता है।

2.9.5 निरीक्षणों के माध्यम से सिग्नल सम्बन्धी परिचालन और रखरखाव की निगरानी

यह सुनिश्चित करने के लिए कि सिग्नलिंग परिसंपत्तियों और अन्य कार्यों के रखरखाव के दौरान कर्मचारियों द्वारा उचित और सही तरीकों को अपनाया जाए, नामित अधिकारियों और निरीक्षणात्मक अधिकारियों द्वारा निर्धारित निरीक्षणों के माध्यम से रखरखाव कार्यों की निगरानी की जानी आवश्यक है।

इंजीनियरिंग/इलेक्ट्रिकल/मैकेनिकल/ऑपरेटिंग विभागों के समन्वय में सिग्नलिंग स्टाफ अर्थात् एसएसई और जेई द्वारा सिग्नल और सिग्नलिंग परिसंपत्तियों का निरीक्षण किया जाना है, जैसा कि आईआरएसईएम में उनकी आवधिकता निर्धारित करते हुए प्रावधान किया गया है। चयनित स्टेशनों पर लेखापरीक्षा द्वारा की गई समीक्षा से पता चला कि एसएसई/जेई द्वारा आईआरएसईएम में निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार बिना किसी कमी के संयुक्त निरीक्षण किया गया था।

फुट प्लेट निरीक्षण, सामान्य निरीक्षण आदि जैसे निरीक्षण मंडल अधिकारियों अर्थात् डीएसटीई/एएसटीई द्वारा किए जाने हैं।

समीक्षा अवधि के दौरान डीएसटीई और एएसटीई द्वारा प्रतीक्षित निरीक्षण और किए गए निरीक्षणों का विवरण तालिका 2.6 में दर्शाया गया है:

तालिका 2.6: निरीक्षण का विवरण

वर्ष	अवधि	फुट प्लेट निरीक्षण		संरक्षा निरीक्षण		सामान्य निरीक्षण	
		यूबीएल	एमवाईएस	यूबीएल	एमवाईएस	यूबीएल	एमवाईएस
2020-21	प्रतीक्षित	एनए*	21	117	163	ना	192
	कृत	6	21	69	163	83	192
2021-22	प्रतीक्षित	एनए	22	117	163	ना	257
	कृत	11	22	115	163	80	257
2022-23	प्रतीक्षित	एनए	49	117	163	ना	314
	कृत	17	49	112	163	109	314

स्रोत: मंडल संकेत एवं दूरसंचार विभागों के अभिलेख

* एनए का अर्थ है उपलब्ध नहीं

हालाँकि, डीएसटीई/एसटीई द्वारा किए गए निरीक्षणों की संख्या अलग-अलग मंडलों में अलग-अलग थी क्योंकि आईआरएसईएम में इन अधिकारियों के लिए निरीक्षण का कोई विशिष्ट कार्यक्रम निर्धारित नहीं था। किए गए निरीक्षणों का विवरण एसबीसी मंडल में तैयारी हालात में उपलब्ध नहीं था। कुछ प्रतिवेदनों की समीक्षा से पता चला कि कोई गंभीर मामला दर्ज नहीं किया गया था और बताई गई सामान्य कमियों के संबंध में एसएसई/जेई द्वारा अनुवर्ती कार्रवाई की गई थी।

तथापि, संरक्षा लेखापरीक्षा द्वारा संयुक्त निरीक्षण के दौरान बताई गई कमियों के संबंध में गैर-अनुपालन के कई मामले देखे गए, जिनका विवरण नीचे दिया गया है:

- बेल्लारी स्टेशन यार्ड में प्वाइंट और क्रॉसिंग के संयुक्त निरीक्षण के दौरान बताई गई कमियों को मार्च 2021 (3 महीने) तक भी दूर नहीं किया गया।
- कुदतिनी स्टेशन यार्ड में, पॉइंट क्षेत्र में टूटे हुए स्लीपर से संबंधित कमी को एक वर्ष बाद (मार्च 2021 तक) भी दूर नहीं किया गया।
- जनवरी 2021 में तोरणगल्लू स्टेशन में बताई गई कमियों को 45 दिनों के बीत जाने के बाद दूर किया गया।

- एसबीसी मंडल के हिंदूपुर-मालुगुर खंड में, अगस्त 2022 में संरक्षा लेखापरीक्षा के दौरान प्वाइंट 52ए, 62ए और 63बी पर टंग रेल के फ्लोटिंग जैसी कमियां सामने आईं। हालांकि इन कमियों को दूर कर लिया गया था, लेकिन सितंबर 2022 में बाद में किए गए संरक्षा लेखापरीक्षा के दौरान पाया गया कि ये कमियां वैसी ही थीं और इन पर ध्यान नहीं दिया गया।

सिग्नलिंग परिसंपत्तियों की सुरक्षा और विश्वसनीयता सुनिश्चित करने के लिए अनुवर्ती कार्रवाई तुरंत शुरू की जानी चाहिए तथा निरीक्षण के दौरान इसकी जांच भी की जानी चाहिए।

यह उत्तर दिया गया कि प्रत्येक स्टेशन पर निरीक्षण प्रतिवेदन के लिए रजिस्टर अनुरक्षित किए जाते हैं, जिनमें सुधारात्मक कार्रवाई और आगे की निगरानी के लिए कमियों को सूचीबद्ध किया जाता है।

उत्तर सामान्य प्रकृति का था जिसमें संरक्षा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में उल्लिखित चूकों पर की गई कार्रवाई पर कोई विशेष टिप्पणी नहीं की गई थी।

2.9.6 सिग्नलिंग उपकरण का बंद होना

आईआरएसईएम के पैरा 3.1.2 (i) के अनुसार - सिग्नल स्टाफ को खराबी वाले गियर के लिए डिस्कनेक्शन मेमो⁵⁵ (जहां आवश्यक हो) देने और स्टेशन पर परिचालन स्टाफ से विधिवत पावती लेने के बाद ही फेलियर को अटेंड करना चाहिए।

रेलवे बोर्ड ने जनवरी 2020⁵⁶ में बताया था कि कुछ ऐसे मामले सामने आए हैं जिनमें फील्ड में तैनात एस एंड टी कर्मचारियों ने बिना उचित अनुमति के फील्ड उपकरणों को डिस्कनेक्ट कर दिया, जिसके परिणामस्वरूप असुरक्षा की स्थिति पैदा हो गई। अक्टूबर 2012⁵⁷ में, रेल मंत्रालय ने जोनल रेलवे को रखरखाव और

⁵⁵ डिस्कनेक्शन मेमो एक औपचारिक दस्तावेज है जिसका उपयोग स्टेशन मास्टर को रखरखाव या अन्य कारणों से सिग्नल देने सम्बन्धी उपकरण या ट्रैक सर्किट के अस्थायी डिस्कनेक्शन के बारे में सूचित करने के लिए किया जाता है।

⁵⁶ रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 2016/सिग/संरक्षा प्रदर्शन, दिनांक 7/1/2020

⁵⁷ रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 2012/सिग/संरक्षा प्रदर्शन/1 दिनांक 22/10/2012

कार्य निष्पादन के दौरान सुरक्षित रखरखाव प्रक्रियाओं का सख्ती से पालन करने की सलाह दी थी। इस बात पर ज़ोर दिया गया था कि सिग्नल रखरखाव और मरम्मत का काम केवल आईआरएसईएम (भाग-II) के पैरा 11.4 में निहित प्रावधानों के अनुसार, डिस्कनेक्शन नोटिस के अंतर्गत ही किया जाना चाहिए। इन निर्देशों की अवहेलना के गंभीर परिणाम होंगे।

दक्षिण पश्चिम रेलवे में, यह देखा गया कि स्टेशन मास्टर को डिस्कनेक्शन मेमो जारी किए बिना सिग्नल विफलताओं को दूर करने के लिए शॉर्टकट/संक्षिप्त विधि अपनाने का एक गंभीर मामला फरवरी 2023 में मैसूर मंडल के बिरुर - चिकजाजुर खंड में होसदुर्गा रोड स्टेशन पर हुआ, जिसका विवरण नीचे दिया गया है:

ट्रेन संख्या 12649 - संपर्क क्रांति एक्सप्रेस एडवांस स्टार्टर⁵⁸ फेल होने के कारण पेपर लाइन क्लियर टिकट (पीएलसीटी)⁵⁹ के साथ चल रही थी। हालाँकि, पॉइंट डाउन मेन लाइन (गलत लाइन) पर सेट किया गया था, जबकि पीएलसीटी के अनुसार ट्रेन को उपरी मुख्य लाइन से गुजरना था। इस गंभीर गड़बड़ी को लोको पायलट ने देखा और पॉइंट संख्या 65ए से पहले ट्रेन रोक दी। अगर ट्रेन को गलत पॉइंट से पहले नहीं रोका गया होता, तो वह डाउन लाइन पर चलती और डाउन लाइन पर चल रही एक मालगाड़ी से उसकी सीधी टक्कर हो जाती।

नियमों के अनुसार, विद्युत सिग्नल अनुरक्षक (ईएसएम) को बीपीएसी⁶⁰ की खराबी को दूर करने के लिए स्टेशन मास्टर (एसएम) को डिस्कनेक्शन मेमो जारी करना चाहिए था और एसएम से इसकी पुष्टि करवानी चाहिए थी। फिर स्टेशन मास्टर अंतर्बद्ध रहित कार्य के लिए आवश्यक कोई अन्य तरीका अपना सकते थे, जैसे

⁵⁸ पीएलसीटी: पेपर लाइन क्लियर टिकट ब्लॉक उपकरणों या सिग्नल देने सम्बन्धी प्रणालियों की विफलता की स्थिति में आगे बढ़ने के लिए एक प्राधिकरण के रूप में जारी किया जाता है।

⁵⁹ एडवांस स्टार्टर: यह एक सिग्नल है जो ट्रेनों को एक स्टेशन से अगले ब्लॉक खंड तक भेजने के लिए स्टार्टर सिग्नल के बाद लगाया जाता है।

⁶⁰ बीपीएसी: ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर एक विद्युत उपकरण है जो ट्रैक पर दो दिए गए पॉइंट पर प्रदान किया जाता है, जो अंदर और बाहर जाने वाले एक्सल की गिनती करके यह बताता है कि उक्त दो पॉइंटों के बीच ट्रैक का भाग खाली है या व्यस्त है।

पॉइंटो को कसना और ट्रेन का संचालन आदि। इस प्रकार, एसएंडटी कर्मचारियों द्वारा खराबी को दूर करने के लिए डिस्कनेक्शन मेमो जारी न करने से गंभीर दुर्घटना हो सकती थी।

रेलवे प्रशासन ने उत्तर दिया कि संरक्षा पर प्रभाव को देखते हुए, कनेक्शन काटने/पुनः कनेक्शन देने की प्रक्रिया का पालन किए बिना कार्य करने वाले कर्मचारियों के विरुद्ध अनुशासन एवं अपील नियमों के अंतर्गत कार्रवाई की जा रही है तथा उन पर निवारक जुर्माना लगाया जा रहा है।

इसके अलावा, संरक्षा लेखापरीक्षा में कनेक्शन काटने/पुनः कनेक्शन के संबंध में कई खामियों की ओर भी ध्यान दिलाया गया है, जिनका विवरण नीचे दिया गया है:

- **एमवाईएस मंडल का नंजनगुड टाउन (एनटीडब्ल्यू) स्टेशन :** पॉइंट संख्या 51 बी और पॉइंट संख्या 50 ए को रॉड प्रतिस्थापन/संयुक्त कार्य के लिए डिस्कनेक्ट किया गया था और जून 2021 में फिर से कनेक्ट किया गया था। हालाँकि, संयुक्त कार्य की प्रकृति का उल्लेख डिस्कनेक्शन/रिकनेक्शन रजिस्टर में नहीं किया गया था।
- **एसबीसी मंडल का नेलमंगला (एनएमजीए) स्टेशन :** जुलाई 2021 में जारी डिस्कनेक्शन मेमो को डिस्कनेक्शन रजिस्टर में दर्ज नहीं किया गया था।
- **एसबीसी मंडल का कुप्पम (केपीएन) और कृष्णराजपुरम (केजेएम) स्टेशन :** रिले कक्ष कुंजी रजिस्टर से पता चला कि ईएसएम द्वारा डिस्कनेक्शन मेमो जारी किए बिना विभिन्न प्रकार की केबल खराबियों को दूर किया गया था।
- **यूबीएल मंडल का गडग (जीडीजी) स्टेशन :** दोहरीकरण कार्य हेतु बीपीएसी के डिस्कनेक्शन करने का ज्ञापन मार्च 2020 में दिया गया था। हालाँकि, रिकनेक्शन का ज्ञापन नहीं दिया गया। सामान्य सुरक्षा प्रमाणपत्र के अलावा, रिकनेक्शन ज्ञापन भी दिया जाना चाहिए था।
- **एसबीसी मंडल का तलाक् (टीएचकेयू) स्टेशन :** बीपीएसी/ब्लॉक विफलता के दौरान निकटवर्ती स्टेशन पर किए गए डिस्कनेक्शन और रिकनेक्शन को

प्रभावित स्टेशन के डिस्कनेक्शन और रिकनेक्शन रजिस्टर में इंगित नहीं किया गया था।

रेलवे प्रशासन ने उत्तर दिया कि उपरोक्त मामलों (एनटीडब्ल्यू और एनएमजीए) के संबंध में, इयूटी पर तैनात स्टेशन मास्टरों द्वारा डिस्कनेक्शन और रिकनेक्शन रजिस्टर में विवरण रखा जाना चाहिए था और उन्हें तदनुसार परामर्श दिया गया था। जब एक संरक्षा प्रमाणपत्र जारी किया गया था और यह दर्शाया गया था कि इंटरलॉकिंग नई योजना के अनुसार शुरू की गई थी, जिसमें बीपीएसी शामिल था, तो रिकनेक्शन जापन की कोई आवश्यकता नहीं थी क्योंकि नए उपकरण चालू हो चुके हैं।

यह भी उत्तर दिया गया कि संबंधित विवरण दर्ज करने की जिम्मेदारी इयूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर की है। चूंकि इयूटी पर तैनात स्टेशन मास्टर प्रोटोकॉल के अनुसार सिस्टम रिसेट कर शुरू करते हैं, इसलिए सिस्टम की बहाली के बाद, विफलता और रिसेट विवरण दोनों स्टेशनों पर विफलता रजिस्टर और बीपीएसी रिसेट रजिस्टर में दर्ज किए जाने चाहिए, जिनका अनुलेखन एसएसई, जेई या ईएसएम द्वारा अपने अगले स्टेशन दौरे के दौरान किया जाएगा।

उपरोक्त मामले यह दर्शाते हैं कि रखरखाव कर्मचारी सिग्नलिंग गियर्स के डिस्कनेक्शन और रिकनेक्शन संबंधी निर्धारित नियमों का कड़ाई से पालन नहीं कर रहे हैं। उचित रखरखाव प्रक्रियाओं के सख्ती से अनुपालन करवाने के लिए रखरखाव कर्मचारियों को नियमित परामर्श देना आवश्यक है, क्योंकि यदि डिस्कनेक्शन/रिकनेक्शन की सूचना नहीं दी गई, तो इससे संरक्षा संबंधी गंभीर परिणाम हो सकते हैं।

रेलवे प्रशासन ने जवाब दिया कि छुट-पुट घटनाएँ हो रही हैं और ऐसे सभी मामलों में दोषी कर्मचारियों के विरुद्ध निवारक कार्रवाई की गई। कनेक्शन डिस्कनेक्शन और रिकनेक्शन के संबंध में कर्मचारियों के साथ गहन परामर्श/संरक्षा अभियान चलाए गए।

हालाँकि, अनियमित अभ्यासों के उपरोक्त उदाहरण केवल संरक्षा लेखापरीक्षा के दौरान ही सामने आए थे और एस एंड टी अधिकारियों द्वारा अपने निरीक्षणों के दौरान ऐसा कोई मामला न तो देखा गया और न ही सामने लाया गया। सुरक्षित

डिस्कनेक्शन और रिकनेक्शन प्रक्रियाओं को सख्ती से लागू किया जाना चाहिए और निर्धारित अंतराल पर निरीक्षणों और नमूना जाँचों के माध्यम से उनकी निगरानी की जानी चाहिए।

2.9.7 केबल कट से सिग्नलिंग और संचार सेवाएं प्रभावित

जोनल रेलवे दोहरीकरण, आरओबी/आरयूबी निर्माण, चारदीवारी, यार्ड पुनः निर्माण, विद्युतीकरण आदि जैसे विभिन्न कार्य करते हैं। इन कार्यों के दौरान, ठेकेदारों द्वारा की जाने वाली खुदाई के कारण ऑप्टिकल फाइबर केबल (ओएफसी)⁶¹ और क्वाड केबल⁶² अक्सर कट जाते हैं। केबल कटने के कारण महत्वपूर्ण संचार और संरक्षा सर्किट जैसे ट्रेन नियंत्रण संचार, बीपीएसी, एफओआईएस आदि प्रभावित होते हैं और केबलों का जीवनकाल कम होने के अलावा आवश्यक सेवाएं भी बाधित होती हैं।

रेल मंत्रालय (रेम) ने कार्यरत एस एंड टी केबलों के आसपास के क्षेत्रों में कार्यों के निष्पादन के लिए दिसंबर 2004 में एक संयुक्त प्रक्रिया आदेश (जेपीओ) जारी किया था। रेल मंत्रालय ने जून 2013 में एक संशोधित जेपीओ जारी किया, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ यह भी निर्धारित किया गया था कि एस एंड टी विभाग और रेलटेल, प्रसार के लिए इंजीनियरिंग विभाग को एक विस्तृत केबल रूट योजना प्रदान करेंगे। इसके अलावा, इंजीनियरिंग विभाग को किसी भी खुदाई कार्य के लिए एस एंड टी विभाग से लिखित में अनुमति लेनी होगी। कार्य शुरू होने से पहले इंजीनियरिंग अधिकारियों द्वारा ठेकेदार को केबल रूट योजना जारी की जाएगी। यदि कार्य के निष्पादन के दौरान ओएफसी/क्वाड केबल को नुकसान पहुँचाया जाता है, तो ठेकेदार को प्रति स्थान ₹ 1 लाख से ₹ 1.5 लाख (केबल के प्रकार के आधार पर) का जुर्माना देना होगा।

⁶¹ ऑप्टिकल फाइबर केबल (ओएफसी) एक केबल है जिसका उपयोग ऑप्टिकल या प्रकाश-आधारित प्रौद्योगिकी का उपयोग करके लंबी दूरी के लिए डेटा ले जाने के लिए उच्च प्रदर्शन डेटा नेटवर्किंग में किया जाता है।

⁶² क्वाड केबल : यह एक विद्युत केबल है जो चार तांबे के इन्सुलेटेड कंडक्टरों से मिलकर बनी होती है, जो एक क्वाड केबल बनाते हैं, जिसका उपयोग रेलवे सिग्नलिंग और दूरसंचार प्रतिष्ठानों में किया जाता है।

2018-19 से 2022-23 की अवधि के लिए दपरे में केबल कटने का विवरण तालिका 2.7 में दिया गया है:

तालिका 2.7: केबल कटने के मामले (₹ करोड़ में)

वर्ष	केबल कट की कुल संख्या	ओएफसी/क्वाड केबल्स	सिग्नलिंग केबल्स	कुल लगाया गया जुर्माना	वसूला गया जुर्माना	31.3.2023 तक वसूली के लिए शेष राशि
2018-19	121	74	47	3.99	0.11	3.88
2019-20	178	152	26	2.20	0.10	2.10
2020-21	168	151	17	1.98	0.05	1.93
2021-22	220	173	47	2.85	0.01	2.84
2022-23	227	170	57	2.66	1.64	1.02
कुल	914	720	194	13.68	1.91	11.77

स्रोत: एसबीसी, यूबीएल और एमवाईएस मंडल के एस एंड टी विभाग के प्रासंगिक अभिलेख

समीक्षा अवधि के दौरान केबल कटने के 914 मामले सामने आए (क्वाड/ओएफसी केबल कट के 720 मामले और सिग्नलिंग केबल कट के 194 मामले)। हालांकि दपरे ने दोषी ठेकेदारों पर ₹13.68 करोड़ का जुर्माना लगाया, लेकिन वह केवल ₹1.91 करोड़ ही वसूल कर सका और मार्च 2023 तक ₹11.77 करोड़ की शेष राशि वसूल की जानी बाकी थी। ₹13.68 करोड़ के लगाए गए जुर्माने में से ₹8.46 करोड़ अकेले एसबीसी मंडल से संबंधित हैं, जिसने समीक्षा अवधि के दौरान लगाए गए जुर्माने में से केवल ₹1 लाख ही वसूल किए।

ये केबल कट ठेकेदारों के साथ केबल रूट योजनाओं को साझा न करने तथा एस एंड टी और इंजीनियरिंग विभागों द्वारा कार्य के संयुक्त पर्यवेक्षण के अभाव के कारण हुए, जिसके परिणामस्वरूप केबल कट की घटनाएं जारी रहीं और परिणामस्वरूप सेवाओं में व्यवधान उत्पन्न हुआ। इसके परिणामस्वरूप ओएफसी/क्वाड केबलों का इन्सुलेशन भी कम हो गया, जिससे इलेक्ट्रो मैग्नेटिक कम्पैटिबिलिटी (ईएमसी) साइट्स की कार्यप्रणाली प्रभावित हुई। केबलों की खराब स्थिति के कारण भी बड़ी संख्या में ब्लॉक विफलताएं हुईं।

इसके अलावा, एस एंड टी और इंजीनियरिंग विभागों द्वारा केबल कट की संयुक्त निरीक्षण रिपोर्ट से यह भी पता चला कि कई बार केबल खुली स्थिति में थी और

निर्दिष्ट गहराई पर ठीक से नहीं बिछाई गई थी, क्योंकि ओएफसी/क्वाड केबल बिछाने के लिए खोदी गई खाइयां पर्याप्त गहरी नहीं थीं। इस आधार पर इंजीनियरिंग विभाग ने कुछ अवसरों पर जुर्माना वसूल नहीं किया।

इस प्रकार, केबल कट की बढ़ती घटनाओं के लिए एस एंड टी विभाग भी जिम्मेदार है। सिग्नलिंग और संचार सेवाओं के सुचारु संचालन के लिए केबल कट की घटनाओं को रोकने के लिए सक्रिय कार्रवाई की आवश्यकता है।

यह उत्तर दिया गया कि आसान पहुंच और केबल क्षेत्रों की पहचान के लिए क्वाड और ओएफसी केबल रूट योजनाएं दफ्तर इंटरनेट वेबसाइट पर अपलोड की गई हैं। ठेकेदारों के साथ केबल रूट योजनाओं को साझा करने, केबल पथों का संयुक्त चिह्नांकन करने, तथा एस एंड टी पर्यवेक्षण के बिना कार्य शुरू न करने के सख्त निर्देश जैसे उपायों के बावजूद, अनधिकृत कार्य की घटनाएं जारी रहीं, जिसके कारण जेपीओ के कार्यान्वयन के बाद भी केबल कट की घटनाएँ हुईं।

तथ्य यह है कि केबल कटने की घटनाएं लगातार जारी हैं, जिससे रेल परिचालन में बाधा उत्पन्न हो रही है, जैसा कि पैरा 2.9.2 में पहले ही उल्लेख किया जा चुका है। यह इस तथ्य का संकेत है कि रेलवे बोर्ड के संयुक्त प्रक्रिया आदेशों का अनुपालन अक्षरशः नहीं किया गया है, जिसके परिणामस्वरूप केबल कटने के मामले निरंतर जारी हैं, जिससे अंततः रेल परिचालन बाधित होता है।

2.9.8 एकीकृत एस एंड टी केबल रूट योजना

रेलवे बोर्ड ने अपने 19 जनवरी 2023 के पत्र के माध्यम से सलाह दी कि मध्य रेलवे ने सभी एस एंड टी केबलों जैसे सिग्नलिंग, दूरसंचार, स्टेशन यार्ड, एलसी गेट्स, इंटरमीडिएट ब्लॉक हट (आईबीएच) आदि से संबंधित ओएफसी को एक ही योजना पर दर्शाते हुए एकीकृत एस एंड टी केबल रूट योजना विकसित की है और इन योजनाओं को रेलवे वेबसाइट पर अपलोड किया गया है, जो सभी संबंधितों के लिए सुलभ है। जोनल रेलवे को सलाह दी गई कि वे ऐसी एकीकृत केबल योजनाएं तैयार करें तथा केबल कट की घटनाओं को कम करने के लिए सभी संबंधितों को जानकारी प्रसारित करें।

आरबी द्वारा इस मुद्दे को आगे मार्च 2023 में और हाईलाइट किया गया, जिसमें आरबी ने उरे के लखनऊ स्टेशन पर जनवरी 2023 में सिग्नलिंग केबलों के कटने और उसके बाद उनके गलत कनेक्शन की असामान्य घटना का हवाला दिया। रेलवे बोर्ड ने एकीकृत रूट योजनाओं के महत्व पर जोर दिया और सभी जोनल रेलवे को 15 मार्च 2023 तक अपनी कार्ययोजना बताने का निर्देश दिया।

दपरे में, तीनों डिवीजनों (एमवाईएस, यूबीएल और एसबीसी) में से किसी में भी एकीकृत एस एंड टी केबल रूट योजना तैयार नहीं की गई थी। चूंकि ओएफसी/क्वाड केबल काटने की घटनाएं निरंतर जारी हैं, जैसा कि ऊपर पैरा संख्या 2.9.7 में बताया गया है, इसलिए एकीकृत रूट योजना की तैयारी में तेजी लाने और सभी हितधारकों के बीच इसका प्रसार करने की आवश्यकता है, ताकि केबल कट में कमी सुनिश्चित की जा सके और सिग्नलिंग उपकरणों की सुरक्षा की जा सके।

रेलवे प्रशासन ने उत्तर दिया कि एकीकृत केबल रूट योजना की तैयारी के लिए कार्य प्रस्ताव अन्य हितधारकों अर्थात निर्माण इकाई, गति शक्ति इकाई और आरवीएनएल के परामर्श से प्रगति पर है।

लेखापरीक्षा उद्देश्य- II: क्या सिग्नलिंग परिसंपत्तियों का उन्नयन और आधुनिकीकरण उन्नयन योजनाओं के अनुसार किया गया था

विजन 2020 दस्तावेज में 'संरक्षा - दुर्घटनाओं के प्रति शून्य सहिष्णुता' को सबसे महत्वपूर्ण मिशन क्षेत्रों में से एक के रूप में पहचाना गया है। यह लक्ष्य तकनीकी और मानव संसाधन हस्तक्षेप के संयोजन से प्राप्त किया जाएगा। ट्रेन का पटरी से उतरने की घटनाओं को शून्य करने के लक्ष्य को प्राप्त करने के दृष्टिकोण से, त्रुटियों का शीघ्र पता लगाने के लिए नवीकरण, प्रतिस्थापन, उन्नयन और तकनीकी सहायता तथा ट्रैक एवं रोलिंग स्टॉक दोनों के एकीकृत रखरखाव की योजना बनाई जाएगी और उसका प्रबंधन किया जाएगा।

रेल परिचालन में दक्षता और संरक्षा बढ़ाने के लिए आधुनिक सिग्नलिंग बहुत महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। मल्टी एस्पेक्ट कलर लाइट सिग्नलिंग (एमएसीएलएस), पैनल इंटरलॉकिंग (पीआई), रूट रिले इंटरलॉकिंग (आरआरआई), इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (ईआई), स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग, एक्सल काउंटर द्वारा ब्लॉक प्रूविंग, लेवल क्रॉसिंग के इंटरलॉकिंग द्वारा लेवल क्रॉसिंग पर संरक्षा

में वृद्धि और मानवयुक्त लेवल क्रॉसिंग पर टेलीफोन के प्रावधान के परिणामस्वरूप ट्रेन परिचालन में संरक्षा के स्तर में वृद्धि हुई है।

इसके अलावा, कॉर्पोरेट सुरक्षा योजना (2003-2013) में सिग्नलिंग प्रणालियों के उन्नयन के लिए नवीनतम प्रौद्योगिकी को अपनाने की सिफारिश की गई थी, जैसे ट्रेन एकचुएटेड वार्निंग डिवाइस (टीएडब्ल्यूडी), सॉलिड स्टेट इंटरलॉकिंग (एसएसआई), ट्रेन प्रोटेक्शन एंड वार्निंग सिस्टम (टीपीडब्ल्यूएस) और मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्युनिकेशन सिस्टम (एमटीआरसीएस)।

विजन 2024 नीति दस्तावेज में भी उपरोक्त प्रौद्योगिकियों के कार्यान्वयन के लिए महत्वपूर्ण कार्यों की पहचान की गई थी।

उपरोक्त नीति दस्तावेजों में परिकल्पित उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए, कार्यों के व्यवस्थित और समयबद्ध कार्यान्वयन को सुविधाजनक बनाने के लिए एक व्यापक उन्नयन योजना अनिवार्य थी। हालाँकि, दपरे में ऐसी कोई विशिष्ट व्यापक उन्नयन योजना लागू नहीं थी।

तथापि, चूंकि दपरे में आवश्यकता के आधार पर तथा समय-समय पर रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार कुछ उन्नयन संबंधी कार्य किए गए थे, इसलिए लेखापरीक्षा ने कार्यान्वयन की स्थिति और स्तर की जांच करने के लिए निम्नलिखित उन्नयन संबंधी मुद्दों की जांच की।

2.9.9 पुराने सिग्नलिंग उपकरणों का प्रतिस्थापन

सिग्नलिंग परिसंपत्तियों का समय पर नवीकरण व प्रतिस्थापन कुशल और प्रभावी संचालन को सुविधाजनक बनाने तथा सिग्नलिंग प्रणालियों को उन्नत करके परिसंपत्ति विफलताओं की वर्तमान "फेल-सेफ" प्रणाली से "फेल-प्रूफ" वातावरण प्राप्त करने के लिए बहुत महत्वपूर्ण है।

सिग्नलिंग परिसंपत्तियों के स्टॉक में केबल, मैकेनिकल लिफ्टिंग बैरियर, स्लाइडिंग बूम, अर्थ लीकेज डिटेक्टर, इंटीग्रेटेड पावर सप्लाई (आईपीएस), ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट्स, कंट्रोल पैनल, रिले रूम, ट्रैक सर्किट, डेटा लॉगर आदि शामिल हैं। चयनित स्टेशनों पर उपलब्ध सिग्नलिंग परिसंपत्तियों की समीक्षा से पता चला कि उपकरण अच्छी स्थिति में थे और आयु-प्रोफाइल के विश्लेषण से पता चला कि वे सेवा के निर्दिष्ट

जीवन काल के भीतर थे। कोई भी पुराना सिग्नलिंग गियर/उपकरण उपयोग में नहीं था।

हालांकि, पुरानी परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन के लिए स्वीकृत कार्यों की समीक्षा, जैसे कि एमवाईएस मंडल में विजुअल डिस्प्ले यूनिट के साथ पारंपरिक डोमिनो पैनल का प्रतिस्थापन और पुराने सिग्नलिंग गियर का प्रतिस्थापन अभी भी विस्तृत प्राक्कलन चरण (मार्च 2024) पर था, एसबीसी मंडल में पुरानी इंटरलॉकिंग प्रणालियों को इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग के साथ बदलने का काम निविदा चरण में था और हुबली मंडल में सिग्नलिंग स्थापना के लिए विश्वसनीयता सुधार का काम दो विस्तारों के बाद भी प्रगति पर था (मार्च 2024)। इन परियोजनाओं के पूरा होने में देरी से रेलवे की एस एंड टी उन्नयन योजना प्रभावित हुई। इसका विवरण प्रतिवेदन के पैरा संख्या 2.9.15 में दिया गया है।

2.9.10 मानवयुक्त लेवल क्रॉसिंग गेटों की इंटरलॉकिंग

इंटरलॉकिंग प्रणाली एक महत्वपूर्ण सुरक्षा तंत्र है जिसका उपयोग ट्रेनों की आवाजाही को नियंत्रित करने तथा रेलवे स्टेशनों एवं जंक्शनों पर सुरक्षित परिचालन सुनिश्चित करने के लिए किया जाता है। यह सिग्नल, पॉइंट्स (स्विचों) और ट्रैक सर्किट का एक जटिल नेटवर्क है जो परस्पर विरोधी गतिविधियों और टकरावों को रोकने के लिए एक साथ काम करते हैं। लेवल क्रॉसिंगों की इंटरलॉकिंग से ट्रेनों की आवाजाही सुरक्षित रहती है तथा फाटकों से सड़क यातायात में परेशानी नहीं होती। लेवल क्रॉसिंग गेटों के उचित ढंग से बंद होने के बाद ही ट्रेन की आवाजाही के लिए सिग्नल हरा हो जाएगा, जिससे लोको पायलट का भी आत्मविश्वास बढ़ेगा।

रेलवे बोर्ड ने सभी जोनल रेलवे को निर्देश दिया (26 मार्च 2018) कि वे प्राथमिकता के आधार पर 50,000 से अधिक ट्रेन व्हीकल यूनिटों (टीवीयू)⁶³ वाले सभी मानवयुक्त लेवल क्रॉसिंग (एमएलसी) की इंटरलॉकिंग करने के लिए एक कार्य योजना तैयार करें। इसका उद्देश्य एमएलसी गेट पर दुर्घटनाओं को रोकना था।

⁶³ ट्रेन व्हीकल यूनिट (टीवीयू) - एक दिन में एक लेवल क्रॉसिंग से गुजरने वाली ट्रेन यूनिटों की संख्या को सड़क वाहन यूनिटों की संख्या से गुणा किया जाता है।

इसके अलावा, रेलवे बोर्ड ने बताया (9 अप्रैल 2018) कि आईआरएसईएम के मौजूदा निर्देशों में 20,000 से अधिक टीवीयू वाले एमएलसी की इंटरलॉकिंग का प्रावधान है। जोनल रेलवे को 20,000 से अधिक टीवीयू वाले लेवल क्रॉसिंगों का इंटरलॉकिंग करने के लिए एक कार्य योजना तैयार करनी थी, ताकि इन स्थानों पर सड़क उपयोगकर्ताओं और रेल परिचालन की सुरक्षा में सुधार हो सके।

लक्ष्यों और उपलब्धियों की समीक्षा से पता चला कि एमवाईएस मंडल में छह एमएलसी को अभी भी इंटरलॉक किया जाना बाकी है, जहां मार्च 2023 तक टीवीयू 50,000 से अधिक थे। यह कहा गया कि इन एमएलसी के इंटरलॉकिंग के लिए गति शक्ति इकाई/एमवाईएस द्वारा काम किया जा रहा था। यूबीएल और एसबीसी मंडलों के लिए निर्धारित लक्ष्य का विवरण उपलब्ध नहीं था।

एमएलसी पर सुरक्षा में सुधार के लिए इन एमएलसी की इंटरलॉकिंग में तेजी लाई जानी है, ताकि इन एमएलसी को स्टेशन मास्टर के पैनल से सीधे नियंत्रित/निगरानी किया जा सके।

इसके अलावा, टीवीयू को ध्यान में रखते हुए इंटरलॉकिंग कार्यों को प्राथमिकता दी जाती है। इसलिए, 20,000 से अधिक टीवीयू वाले सभी एलसी इंटरलॉकिंग के लिए पात्र हैं। उपरोक्त के मद्देनजर, लेखापरीक्षा द्वारा 20,000 से अधिक टीवीयू वाले एमएलसी की संख्या का पता लगाने का प्रयास किया गया, लेकिन नवीनतम कार्य समय सारणी के अनुसार, अभी तक इंटरलॉकिंग के लिए नहीं लिया गया है। इससे पता चला कि एमवाईएस मंडल में 120 एलसी में से 32 एलसी, एसबीसी मंडल में 140 में से 12 एलसी तथा यूबीएल मंडल में 104 में से 13 एलसी इंटरलॉक नहीं हैं। इस प्रकार नवंबर 2023 तक दपरे में 57 लेवल क्रॉसिंग को इंटरलॉक किया जाना बाकी है। एमएलसी की नॉन-इंटरलॉकिंग से एमएलसी के स्थानों पर सड़क उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा से समझौता होगा और सुरक्षित रेल परिचालन में बाधा उत्पन्न होगी।

(अनुलग्नक 2.2)

जवाब में बताया गया कि इंटरलॉकिंग के लिए एमएलसी को शामिल करने के कार्यों की मंजूरी रेलवे बोर्ड द्वारा दी गई प्राथमिकता पर निर्भर करती है। आरबी ने 50,000 टीवीयू से अधिक के एलसी गेटों को प्राथमिकता के आधार पर

इंटरलॉक करने की सिफारिश की। हालाँकि, दपरे में 20,000 टीवीयू से ऊपर के गेटों को भी इंटरलॉक किया गया है।

चूँकि आरबी ने 2018 में 50,000 और 20,000 टीवीयू वाले सभी एलसी गेटों को प्राथमिकता के आधार पर इंटरलॉक करने का निर्देश दिया था, इसलिए छह साल बाद भी 57 गैर-इंटरलॉक गेटों का अस्तित्व अपर्याप्त योजना को दर्शाता है। जिन मानवयुक्त लेवल क्रॉसिंगों को अभी तक इंटरलॉक नहीं किया गया है, उन्हें प्राथमिकता के आधार पर इंटरलॉक किया जा सकता है।

2.9.11 स्टेशनों में स्वचालित अग्नि संसूचन और अलार्म प्रणाली (एएफडीएस)

स्वचालित अग्नि संसूचन और अलार्म प्रणाली (एएफडीएस) एक ऐसी प्रणाली है जो आग के प्रारंभिक संकेतों का पता लगाती है और मानवीय हस्तक्षेप के बिना स्टेशन कर्मचारियों को सचेत करती है। रेलवे बोर्ड ने (8 नवंबर 2016) सभी स्टेशनों पर मार्गों की संख्या की परवाह किए बिना एएफडीएस उपलब्ध कराने का निर्देश दिया।

रेलवे बोर्ड ने यह भी सलाह दी (9 सितंबर 2019) कि किसी स्टेशन पर सिग्नलिंग इंटरलॉकिंग प्रणाली की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए एएफडीएस का प्रावधान एक अनिवार्य आवश्यकता है। एक कार्यात्मक एएफडीएस आग के कारण सिग्नल संस्थापनाओं में किसी भी बड़ी खराबी का पता लगाने में मदद करेगा।

समीक्षा अवधि के दौरान, दपरे में 361 स्टेशनों में से 294 स्टेशनों (एमवाईएस मंडल-84, यूबीएल मंडल-115 और एसबीसी मंडल-95) को एएफडीएस प्रदान किया गया। हालाँकि, शेष 67 स्टेशनों को 31 मार्च 2023 तक एएफडीएस प्रदान किया जाना बाकी है, जिसे संभावित आग की घटनाओं को रोकने के लिए शीघ्रता से पूरा करने की आवश्यकता है।

यह उत्तर दिया गया कि अब सितंबर 2023 तक दपरे के सभी स्टेशनों पर एएफडीएस स्थापित कर दिए गए हैं।

तथापि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि एमवाईएस मंडल के 25 स्टेशनों के लिए एएफडीएस के प्रावधान का कार्य मार्च 2024 तक अभी भी प्रगति पर था, जिसमें भौतिक प्रगति 90 प्रतिशत और वित्तीय प्रगति 60 प्रतिशत थी और साथ ही पांच

स्टेशनों पर मार्च 2024 तक एएफडीएस प्रदान किया जाना बाकी था। इससे यह संकेत मिलता है कि एएफडीएस सभी स्टेशनों पर स्थापित नहीं किया गया था। संभावित आग की घटनाओं से बचने के लिए कार्य को जल्द से जल्द पूरा किया जाना चाहिए।

2.9.12 इंटरलॉकड एलसी गेटों पर आपातकालीन स्लाइडिंग बूम का प्रावधान

लिफ्टिंग बैरियर के विफल होने की स्थिति में सिग्नल पर ट्रेनों को चलाने के लिए सभी इंटरलॉकड गेटों पर आपातकालीन स्लाइडिंग बूम (ईएसबी) उपलब्ध कराए जाएंगे। सड़क उपयोगकर्ताओं और ट्रेनों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए लिफ्टिंग बैरियर के बाहर ईएसबी लगाया जाएगा।

चित्र 2.1: आपातकालीन स्लाइडिंग बूम



रेलवे बोर्ड ने (11 अक्टूबर 2019) प्रत्येक मानवयुक्त इंटरलॉकड गेट पर स्लाइडिंग बूम की व्यवस्था करने की सलाह दी। सभी इंटरलॉकड एलसी गेटों पर स्लाइडिंग बूम लगाए जाने थे, ताकि सड़क वाहनों द्वारा बूम के टूटने की स्थिति में, उचित सिग्नल सुनिश्चित करने के लिए स्लाइडिंग बूम के साथ ट्रेन संचालन का प्रबंधन किया जा सके। इसके अलावा, यह सलाह दी गई कि दिसंबर 2020 के अंत तक सभी इंटरलॉकड गेटों पर स्लाइडिंग बूम लगा दिए जाएं। हालाँकि, मार्च 2023 के अंत तक भी, 206 एलसी गेटों पर ईएसबी प्रदान किया जाना बाकी था, जैसा कि तालिका 2.8 में विस्तृत रूप से बताया गया है:

तालिका 2.8: ईएसबी की स्थिति

मंडल	कुल इंटरलॉकड एलसी	प्रदान किया गया ईएसबी	शेष
एमवाईएस	104	17	87
यूबीएल	144	140	4
एसबीसी	138	23	115
कुल	386	180	206

स्रोत: मंडल कार्यालयों में अनुरक्षित अभिलेख

इस प्रकार, रेलवे बोर्ड द्वारा दिसंबर 2020 तक सभी इंटरलॉकड गेटों पर स्लाइडिंग बूम लगाने के आदेश के बावजूद, दपरे प्रशासन रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित तिथि से तीन वर्ष से अधिक समय बीत जाने के बाद भी अपने 50 प्रतिशत इंटरलॉकड गेटों पर स्लाइडिंग बूम नहीं लगा सका।

इसके अलावा, हुबली मंडल ने यातायात और इंजीनियरिंग दोनों गेटों पर ईएसबी उपलब्ध कराए हैं, जबकि एसबीसी और एमवाईएस मंडलों ने केवल यातायात गेटों पर ईएसबी उपलब्ध कराए हैं और इंजीनियरिंग गेटों पर ईएसबी उपलब्ध कराने पर विचार नहीं किया गया है।

इसलिए, लिफ्टिंग बैरियर के विफल होने की स्थिति में किसी भी अप्रिय घटना से बचने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा दी गई सलाह के अनुसार इंटरलॉकड एलसी को स्लाइडिंग बूम प्रदान करने के एहतियाती उपायों को तीन वर्षों से अधिक समय बीत जाने के बावजूद दपरे द्वारा लागू नहीं किया गया है, जिससे रेलवे क्रॉसिंग का उपयोग करने वाले यात्रियों/वाहनों और गुजरने वाली ट्रेनों की सुरक्षा से समझौता हो रहा है।

उत्तर दिया गया कि एसबीसी और एमवाईएस मंडलों में, इंजीनियरिंग गेटों का रखरखाव इंजीनियरिंग विभाग के अधीन है। ईएसबी की स्थापना का कार्य एसबीसी और एमवाईएस मंडलों द्वारा उत्तरोत्तर किया जा रहा है।

रेल मंत्रालय यह सुनिश्चित करे कि सभी इंटरलॉकड एलसी पर ईएसबी जल्द से जल्द उपलब्ध कराए जाएं।

2.9.13 सिग्नलिंग प्रणालियों का आधुनिकीकरण और उन्नयन

विजन 2020 दस्तावेज में अन्य सिफारिशों के साथ-साथ पुराने सिग्नल गियरों को समय पर बदलने के अलावा सिग्नलिंग प्रणालियों के उन्नयन के लिए नवीनतम प्रौद्योगिकी को अपनाने की आवश्यकता पर प्रकाश डाला गया। कॉर्पोरेट संरक्षा योजना (सीएसपी) में एस एंड टी क्षेत्र में कार्यान्वयन के लिए ट्रेन एक्चुएटेड वार्निंग डिवाइस (टीएडब्ल्यूडी), सॉलिड स्टेट इंटरलॉकिंग (एसएसआई), ट्रेन प्रोटेक्शन एंड वार्निंग सिस्टम (टीपीडब्ल्यूएस) और मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्युनिकेशन सिस्टम (एमटीआरसीएस) जैसी प्रौद्योगिकियों की पहचान की गई। लेखापरीक्षा में दपरे में उपरोक्त प्रौद्योगिकियों के कार्यान्वयन में हुई प्रगति की जांच की गई, जिसमें निम्नलिखित बातें सामने आईं:

- (i) **ट्रेन टकराव परिहार प्रणाली (टीसीएस)** यह प्रणाली भारतीय रेल में स्टेशनों एवं ब्लॉक सेक्शनों में सिग्नल पासिंग एट डेंजर (एसपीएडी) मामलों और तेज गति व ट्रेन टकराव के कारण होने वाली अन्य असुरक्षित स्थितियों को रोकने के लिए लागू की जा रही है। टीसीएस एक प्रकार की स्वचालित ट्रेन सुरक्षा (एटीपी) प्रणाली है जिसे अनुसंधान, डिजाइन एवं मानक संगठन (आरडीएसओ) द्वारा विकसित किया गया है।

दपरे में, दो कार्य ((i) टीसीएस के संबंध में कम घनत्व वाले रेलवे नेटवर्क पर ₹ 313 करोड़ के मूल्य की दीर्घकालिक विकास प्रणाली का प्रावधान, और (ii) 1563 मार्ग किलोमीटर के लिए कम घनत्व वाले रेलवे नेटवर्क पर ₹ 469 करोड़ के मूल्य की स्वदेशी ट्रेन टकराव परिहार प्रणाली का प्रावधान) 2020-21 में स्वीकृत किए गए थे और मार्च 2024 के अंत तक इन कार्यों को पूरा करने के लिए विजन 2024 दस्तावेज़ में भी पहचान की गई थी। हालाँकि, दोनों कार्य जो एक दूसरे के पूरक हैं, उन्हें शुरू नहीं किया गया है, जैसा कि पैरा संख्या 2.9.16 में विस्तृत रूप से बताया गया है।

- (ii) **ट्रेन प्रोटेक्शन एंड वार्निंग सिस्टम (टीपीडब्ल्यूएस)** यह एक रेल सुरक्षा प्रणाली है, जो खतरे के संकेत को बिना अनुमति के पार करने की स्थिति में ट्रेन को ब्रेक लगाकर स्वचालित रूप से रोकने के लिए तैयार की गई है, तथा

इस प्रकार एसपीएडी मामलों को रोकती है। रेलवे बोर्ड द्वारा दपरे को टीपीडब्ल्यूएस स्वीकृत नहीं किया गया था।

(iii) **ट्रेन एक्चुएटेड वार्निंग डिवाइस (टीएडब्ल्यूडी)** टीएडब्ल्यूडी, लेवल क्रॉसिंग के पास पहुंचने पर रेलगाड़ी/लोकोमोटिव द्वारा रेल में उत्पन्न तनाव को मापता है और इस प्रकार आने वाली रेलगाड़ी का स्वतः पता लगा लेता है तथा चेतावनी लाइट जैसे दृश्य-श्रव्य चेतावनी उपकरणों को चालू कर देता है और रेलगाड़ी के आगमन के बारे में सड़क उपयोगकर्ताओं को चेतावनी देने के लिए घंटी/हूटर बजाता है। रेलवे बोर्ड द्वारा दपरे को टीएडब्ल्यूडी स्वीकृत नहीं किया गया था।

(iv) **इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (ईआई)** ईआई एक कंप्यूटर आधारित इंटरलॉकिंग प्रणाली है, जो हजारों इलेक्ट्रो-मैकेनिकल रिले का उपयोग करती है, जिसके लिए जटिल वायरिंग और इंटर-कनेक्शन की आवश्यकता होती है। ईआई प्रणाली काफी कम स्थान घेरती है, कम बिजली की खपत करती है, अधिक विश्वसनीय है तथा इसे स्थापित करना और इसका रखरखाव करना आसान है।

दपरे में 160 स्टेशनों पर ईआई लागू किया गया है और 2023-24 के दौरान ईआई प्रदान करने के लिए अन्य 43 स्टेशनों की पहचान की गई है।

ईआई का प्रावधान स्वीकृत कार्यों के माध्यम से किया जाता है। समीक्षा के लिए चुने गए 15 कार्यों में 2020-21 में स्वीकृत 'चार स्टेशनों'⁶⁴ पर पुराने इंटरलॉकिंग को इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग से बदलने के दो कार्य, जबकि 2022-23 में स्वीकृत सात स्टेशनों⁶⁵ पर शामिल अन्य कार्य जो शुरू नहीं किया गया था (मार्च 2024 तक) शामिल थे। इन कार्यों की प्रगति से पता चला कि चिन्हित किए गए 11 स्टेशनों में से, 2020-21 में स्वीकृत चार स्टेशनों में से तीन⁶⁶ में इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रदान की गई थी (मार्च 2024 तक व्हाइटफील्ड, देवांगोथी और तयकाल)। एक स्टेशन (मलूर) पर

⁶⁴ व्हाइटफील्ड, देवांगोथी, मालूर और तयकाल

⁶⁵ केलमंगलम, पेरियानागथुनै, रायक्कोट्टई, मरांडाहल्ली, पलक्कोडु, टोप्पुर और करुवल्ली

⁶⁶ व्हाइटफील्ड, देवांगोथी और तयकाल

काम प्रगति पर था। सात स्टेशनों पर इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग, जिनकी स्वीकृति 2022-23 में दी गई थी, अभी तक शुरू नहीं हुई है। यह कार्य अभी भी निविदा के अंतिम चरण में है (मार्च 2024 तक)।

जवाब में बताया गया कि ईआई को 166 स्टेशनों पर लागू किया गया है। वित्त वर्ष 2023-2024 के लिए लक्ष्य के रूप में पहचाने गए 43 स्टेशनों में से 22 स्टेशनों पर ईआई को अब तक (मार्च 2024) तक चालू किया जा चुका है। हालाँकि, 2023-24 के लिए नियोजित 43 स्टेशनों में से 21 स्टेशनों को अभी भी इंटरलॉक किया जाना है।

- (v) **मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्युनिकेशन सिस्टम (एमटीआरसीएस)** एमटीआरसीएस एक प्रभावी और तकनीकी रूप से उन्नत संचार प्रणाली है जो प्रभावी संचार के माध्यम से ट्रेन दुर्घटनाओं को रोकने और देरी को कम करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकती है। यह नियंत्रण केंद्र और स्टेशन मास्टर के साथ ट्रेन चालक दल को त्वरित और निरंतर बातचीत की सुविधा प्रदान करता है।

उपरोक्त परियोजनाओं के कार्यान्वयन की समीक्षा से पता चला कि न तो दपरे ने इन परियोजनाओं के लिए प्रस्ताव दिया था और न ही रेलवे बोर्ड द्वारा इन्हें मंजूरी दी गई थी।

- (vi) **सिग्नलिंग मेंटेनेंस मैनेजमेंट सिस्टम (एसएमएमएस)** रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र (सीआरआईएस) सिग्नलिंग परिसंपत्तियों के पूर्वानुमानित रखरखाव की सुविधा के लिए उरे, पमरे, पूरे और दमरे में सिग्नलिंग मेंटेनेंस मैनेजमेंट सिस्टम को लागू कर रहा था (रेलवे बोर्ड पत्र दिनांक 28/12/2018)। पूर्वानुमानित रखरखाव प्रणाली ऑनलाइन निगरानी की सुविधा प्रदान करती है तथा किसी भी असामान्य घटना से पहले सुधारात्मक कार्रवाई करने के लिए सिग्नलिंग गियर की स्थिति के बारे में पूर्व चेतावनी देती है, तथा सिग्नल विफलताओं के मामलों में भी भारी कमी लाती है।

दपरे में एसएमएमएस को क्रियान्वित करने के लिए कोई कार्रवाई शुरू नहीं की गई है।

2.9.14 कम्प्यूटरीकृत ट्रेन सिग्नल रजिस्टर (सीटीएसआर)

स्टेशन मास्टर द्वारा एक ट्रेन सिग्नल रजिस्टर रखा जाएगा और विद्युत ब्लॉक उपकरणों पर प्राप्त या भेजे गए सभी सिग्नल तथा प्राप्ति और प्रेषण का समय, ब्लॉक उपकरण को संचालित करने वाले व्यक्ति द्वारा पावती के तुरंत बाद उसमें दर्ज किया जाएगा। वर्तमान में, जब भी कोई ट्रेन स्टेशन पार करती है, तो स्टेशन मास्टर द्वारा मैनुअल रूप से डेटा दर्ज किया जाता है। यह प्रक्रिया सीआरआईएस द्वारा स्वचालित की गई थी जो गुजरने वाली ट्रेनों के सभी वास्तविक विवरणों को रिकॉर्ड करती है। इससे पारदर्शिता का स्तर ऊंचा होता है और स्टेशन मास्टर को संरक्षा पहलुओं पर ध्यान केंद्रित करने के लिए अधिक समय मिलता है। इसके अलावा, डेटा में बदलाव या हेराफेरी की कोई संभावना नहीं है। कम्प्यूटरीकृत ट्रेन सिग्नल रजिस्टर (सीटीएसआर) एक कानूनी दस्तावेज है और दुर्घटनाओं आदि की जांच के दौरान सूचना के वास्तविक स्रोत के रूप में बहुत उपयोगी हो सकता है।

दपरे में, सीटीएसआर को हुबली मंडल के केवल छह स्टेशनों यानी बेल्लारी, होसपेटे, तोरानागल्लू, हुबली, लोंडा और बीजापुर में लागू किया गया था। सभी स्टेशनों पर सीटीएसआर लागू न करने के कारण रिकार्ड में नहीं थे।

इसके अलावा, उपरोक्त छह स्टेशनों में से सीटीएसआर केवल एक स्टेशन (लोंडा) में ही कार्य कर रहा था। अन्य पांच स्टेशनों पर सीटीएसआर काम नहीं कर रहे थे, क्योंकि खंड के दोहरीकरण के परिणामस्वरूप स्टेशन भवन को अन्य स्थानों पर स्थानांतरित कर दिया गया था। सीटीएसआर को अभी तक सीआरआईएस द्वारा नए स्टेशन भवन से नहीं जोड़ा गया है।

सीटीएसआर के कार्यान्वयन न होने के परिणामस्वरूप टीएसआर में डेटा दर्ज करने की मैनुअल प्रणाली जारी रही, जो समय लेने वाली है और डेटा अखंडता के उल्लंघन की संभावना है, और इसलिए सीटीएसआर के उपर्युक्त लाभ अप्राप्य रह गए। इसके अलावा यह भी पाया गया कि दपरे के किसी भी मंडल में सीटीएसआर को लागू करने के लिए कोई कार्य स्वीकृत नहीं किया गया था।

रेलवे प्रशासन द्वारा उत्तर दिया गया कि सीटीएसआर का कार्यान्वयन परिचालन विभाग द्वारा किया जाना है तथा आवश्यकतानुसार आधुनिकीकरण का कार्य किया गया है।

तथापि, दपरे के पास कुशल रखरखाव और सुरक्षित रेल परिचालन को सुगम बनाने के लिए एस एंड टी प्रणालियों के लिए उपलब्ध नवीनतम प्रौद्योगिकियों को अपनाने हेतु एक उन्नयन योजना होनी चाहिए।

लेखापरीक्षा उद्देश्य-III: क्या इच्छित उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए एस एंड टी कार्य समय पर स्वीकृत और निष्पादित किए गए थे?

2.9.15 सिग्नलिंग और दूरसंचार कार्यों की प्रगति

रेलवे का उद्देश्य सिग्नलिंग परिसंपत्तियों का समय पर नवीकरण, सिग्नलिंग गियरों का प्रतिस्थापन, ट्रैक सर्किटिंग का कार्य पूरा करना, मानवयुक्त लेवल क्रॉसिंगों को इंटरलॉक करना, ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर का प्रावधान आदि के माध्यम से टकराव मुक्त प्रणाली स्थापित करना है। इसलिए, सिग्नलिंग परिसंपत्तियों के नवीकरण/प्रतिस्थापन से जुड़े सभी कार्यों को प्राथमिकता के आधार पर निर्धारित समय के भीतर पूरा किया जाना है।

मार्च 2023 तक, दपरे में योजना शीर्ष-33 के अंतर्गत 62 कार्य प्रगति पर हैं। प्रत्येक मंडल से 5 कार्यों का नमूना (दपरे के लिए 15 कार्य) समीक्षा के लिए चुना गया।

इन 15 कार्यों में से छह कार्य समीक्षा अवधि के दौरान पूरे हो गये। ये सभी छह कार्य छह महीने से लेकर तीन साल तक की देरी से पूरे हुए।

(अनुलग्नक- 2.3)

शेष नौ कार्य सितम्बर 2023 तक प्रगति पर थे। चार कार्यों की भौतिक प्रगति शून्य थी। शेष पांच कार्यों की प्रगति का विवरण नीचे दिया गया है:

- (i) **यूबीएल मंडल के दूधसागर, कारनज़ोल और सोनालिम में एमएसडीएसी का प्रावधान:** स्वीकृति पत्र नवंबर 2022 में जारी किया गया तथा पूर्ण होने की लक्षित तिथि (टीडीसी) अगस्त 2023 निर्धारित की गई। चूंकि कार्य पूरा

नहीं हुआ था, इसलिए टीडीसी को मार्च 2024 तक संशोधित किया गया। हालाँकि, मार्च 2024 तक भौतिक प्रगति अभी भी केवल 50 प्रतिशत ही थी, जिससे संकेत मिलता है कि काम का एक बड़ा हिस्सा अभी पूरा होना बाकी है। इस प्रकार, मौजूदा पारंपरिक ट्रैक सर्किट प्रणालियों की विफलता की स्थिति में अतिरिक्त एमएसडीएसी उपलब्ध कराने का उद्देश्य अधूरा रह गया।

- (ii) **सिग्नलिंग प्रतिष्ठानों के लिए विश्वसनीयता सुधार कार्य:** स्वीकृति पत्र जुलाई 2022 में जारी किया गया तथा टीडीसी जनवरी 2023 निर्धारित किया गया। चूंकि कार्य पूरा नहीं हुआ था, इसलिए टीडीसी को जनवरी 2024 तक संशोधित किया गया। हालाँकि, मार्च 2024 तक भौतिक प्रगति केवल 55 प्रतिशत थी, जिससे संकेत मिलता है कि काम का एक बड़ा हिस्सा अभी भी पूरा होना बाकी है। इस प्रकार, सिग्नलिंग प्रतिष्ठानों की विश्वसनीयता में सुधार का उद्देश्य अधूरा रह गया।

- (iii) **10 स्टेशनों पर पारंपरिक डोमिनो पैनल को वीडियू से प्रतिस्थापित करना - एमवाईएस मंडल:** मार्च 2024 तक उपरोक्त कार्य के लिए विस्तृत प्राक्कलन अभी भी प्रक्रियाधीन था। पारंपरिक डोमिनो पैनल बहुत अधिक स्थान घेरता है और इसमें तकनीकी जटिलताएं, बहुत अधिक तार, अतिरिक्त इंटरफेस सर्किट, पुश बटन, स्विच आदि की संपर्क समस्या शामिल होती है, जबकि दोहरी विजुअल डिस्प्ले यूनिट (वीडियू) तकनीकी रूप से बेहतर और अधिक विश्वसनीय होती हैं। रखरखाव और विश्वसनीयता से संबंधित तकनीकी लाभों को ध्यान में रखते हुए, स्टेशनों पर शीघ्रताशीघ्र वीडियू उपलब्ध कराए जाने हैं।

इन 10 स्टेशनों में अत्याधुनिक विजुअल डिस्प्ले यूनिट (वीडियू) उपलब्ध कराने में देरी के परिणामस्वरूप पुराने डोमिनो पैनलों पर निर्भरता बनी रही, जो कभी भी खराब हो सकते हैं। इससे सिग्नलिंग प्रणाली के विफल होने की आशंका बढ़ गई है। सुरक्षित रेल परिचालन सुनिश्चित करने के लिए इन पुराने पैनलों को बदलने की कार्रवाई में तेजी लाई जाने की जरूरत है।

- (iv) एसबीसी-डब्ल्यूएफडी ऑटो-सेक्शन और 10 स्टेशनों के लिए पूर्वानुमानित रखरखाव प्रणाली - एसबीसी मंडल: पूर्वानुमानित रखरखाव प्रणाली (पीएमएस) सिग्नलिंग गियर्स की स्थिति की ऑनलाइन निगरानी में सहायता करेगी, ताकि किसी भी असामान्य घटना से पहले सुधारात्मक कार्रवाई की जा सके। पीएमएस सिग्नलिंग विफलताओं के कारण ट्रेनों को रद्द होने से रोककर ट्रेनों की समयपालनता में भी सुधार करता है। इस संबंध में, उपरोक्त कार्य को 2021-22 में मंजूरी दी गई थी। हालाँकि, पूर्वानुमानित रखरखाव उपकरण को डिजाइन करने के लिए कार्यान्वयन संस्थान - भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान - मद्रास (आईआईटीएम) के साथ समझौता ज्ञापन को अभी अंतिम रूप दिया जाना बाकी है। इसलिए, स्वीकृत होने के बावजूद मार्च 2024 तक यह कार्य अभी तक शुरू नहीं हो पाया है।

पीएमएस उपलब्ध कराने में देरी के कारण रेलवे को असामान्य घटनाओं को रोकने और सुरक्षित ट्रेन परिचालन सुनिश्चित करने के लिए सिग्नलिंग उपकरणों की स्थिति की निगरानी हेतु ऑनलाइन रिमोट सिस्टम की सुविधा से वंचित होना पड़ा है।

- (v) पुराने पैनल इंटरलॉकिंग को इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग से प्रतिस्थापित करना - एसबीसी मंडल: इस कार्य को 2022-23 में स्वीकृत किया गया। वित्तीय बोली जून 2023 में खोली गई थी और 1995-96 के दौरान चालू किए गए पुराने इंटरलॉकिंग सिस्टम, जिन्होंने 25 वर्ष की अपनी सेवा अवधि पूरी कर ली थी (सात स्टेशनों पर) के प्रतिस्थापन के लिए निविदा को अंतिम रूप दिया जा रहा था। मौजूदा पैनल इंटरलॉकिंग को पॉइंट्स और सिग्नलों का केंद्रीकृत संचालन वाले इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग से प्रतिस्थापित करने की योजना बनाई गई थी। इसलिए, सुरक्षित परिचालन सुनिश्चित करने के लिए प्रतिस्थापन की तत्काल आवश्यकता थी।

कार्यान्वयन में देरी से असुरक्षित स्थितियां पैदा हो सकती हैं और उपकरणों की विफलताओं की संख्या में वृद्धि हो सकती है, क्योंकि मौजूदा पैनल इंटरलॉकिंग प्रणालियां बहुत पुरानी हो चुकी हैं, जिससे इन स्टेशनों में परिचालन की दक्षता प्रभावित हो सकती है।

(अनुलग्नक 2.4)

2.9.16 विज़न-2024 दस्तावेज़ में चिन्हित प्राथमिकता वाले सिग्नलिंग कार्यों की समीक्षा

वर्ष 2024 तक 2024 मीट्रिक टन लोडिंग प्राप्त करने के लिए विज़न 2024 दस्तावेज़ को नवंबर 2020 में रेलवे बोर्ड द्वारा सभी जोनल रेलवे के साथ साझा किया गया था। दस्तावेज़ में चिन्हित प्राथमिकता वाली परियोजनाओं की सूची दी गई है, जिसमें लक्ष्य और जोनल रेलवे द्वारा आवश्यक योजना और कार्यान्वयन के लिए धन के संभावित आवंटन के बारे में बताया गया है। अन्य कार्यों के अलावा, विज़न 2024 दस्तावेज़ में सबसे महत्वपूर्ण एस एंड टी कार्यों को प्राथमिकता के आधार पर पूरा करने की पहचान की गई है। इसका उद्देश्य स्टेशनों और लेवल क्रॉसिंगों में सिग्नलिंग प्रणालियों की विश्वसनीयता में सुधार करना तथा स्टेशनों में ट्रेन टकराव परिहार प्रणाली (टीसीएस) और स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग (एबीएस) का प्रावधान करना था।

दपरे में 16 क्षमता वृद्धि परियोजनाओं को चिन्हित करके मार्च 2024 तक पूरा करने की प्राथमिकता दी गई थी। स्थिति का अध्ययन करने के लिए सभी 16 कार्यों की समीक्षा की गई थी। इन 16 चिन्हित किए गए कार्यों में से 11 कार्य मार्च 2023 तक पूरे हो चुके थे।

(अनुलग्नक 2.5)

प्रगति की दिशा में अग्रसर बताये गए शेष पांच कार्यों की स्थिति को नीचे विस्तृत रूप में बताया गया है:

- (i) **ट्रेन टकराव परिहार प्रणाली के संबंध में कम घनत्व वाले रेलवे नेटवर्क पर दीर्घकालिक विकास प्रणाली का प्रावधान:** इस कार्य को वर्ष 2020-21 में ₹ 313 करोड़ की लागत से 1563 किलोमीटर मार्ग हेतु टीसीएस उपलब्ध कराने के लिए संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत प्राक्कलन तैयार किया जा रहा था (मार्च 2024)। इस कार्य को क्रम सं. (ii) के अंतर्गत वर्णित टीसीएस के प्रावधान के कार्य के साथ-साथ कार्यान्वित किया जाना है।
- (ii) **1563 किलोमीटर मार्ग के लिए कम घनत्व वाले रेलवे नेटवर्क पर स्वदेशी ट्रेन टकराव परिहार प्रणाली का प्रावधान:** इस कार्य को वर्ष 2020-21 में

₹ 469 करोड़ की लागत से संस्वीकृति दी गई। संस्वीकृति के तीन वर्ष से अधिक समय बीत जाने के बाद भी, कार्य के लिए विस्तृत प्राक्कलन तैयार नहीं किया गया था (मार्च 2024)। उपर्युक्त दो कार्यों के गैर-क्रियान्वयन के परिणामस्वरूप दपरे में टीसीएस की अनुपलब्धता हुई और इस प्रकार स्टेशनों, लेवल क्रॉसिंग और ट्रेन टकराव परिहार प्रणाली (टीसीएस) और स्टेशनों में स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग (एबीएस) में सिग्नलिंग प्रणाली की विश्वसनीयता में सुधार के लिए कार्यों के परिकल्पित लाभ प्राप्त नहीं किए जा सके थे।

(iii) **कैसल रॉक-कुलेम खंड में सुरंग रेडियो प्रणाली का प्रावधान:** ₹ 12 करोड़ की लागत के इस कार्य को 2018-19 में स्वीकृत किया गया था। स्वीकृति के पाँच वर्ष बीत जाने के बाद भी, मार्च 2024 तक कार्य प्रगति पर है और भौतिक प्रगति 70 प्रतिशत हो चुकी है। रेल प्रशासन ने बताया कि सुरंग संख्या 4 से 16 के अंदर संचार प्रणालियों की स्थापना का कार्य पहले ही पूरा हो चुका है और सुरंग संख्या 1, 2 और 3 के अंदर का कार्य 31 जुलाई 2024 तक पूरा होने की उम्मीद है। घाट खंड में ब्लॉक की उपलब्धता और खंड में तीव्र मानसून के कारण इस खंड में कार्य की प्रगति में बाधा आई। हालाँकि, कार्य की विस्तृत समीक्षा से देरी के कारण सामने आए, जिनका विवरण नीचे दिया गया है:

- कैसलरॉक-कुलेम (सीएलआर-क्यूएलएम) खंड, घाट खंड में है, जिसमें कई सुरंगें और मोड़ हैं, और चालकों एवं गाड़ों के बीच संकेतों का आदान-प्रदान करने के लिए कोई दूरसंचार प्रणाली नहीं थी। रेलवे बोर्ड ने नवंबर 2020 में रेल टेल कापरेशन आफ इंडिया लिमिटेड (आरसीआईएल) को यह काम सौंप दिया था, जिसे अक्टूबर 2021 तक 12 महीने में पूरा किया जाना था। आरसीआईएल ने मार्च 2021 में ओईएम- मेसर्स विस्टा इंफॉर्मेशन सिस्टम (पी) लिमिटेड, नई दिल्ली को संविदा सौंपी थी।
- नियोजित रेडियो प्रणाली में ऑप्टिमल मास्टर यूनिट (ओएमयू) और ऑप्टिकल रिमोट यूनिट (ओआरयू) शामिल हैं। ओएमयू के साथ प्रसारण

के लिए सुरंगों में आरयू, ऑप्टिक फाइबर केबल के माध्यम से जुड़े हुए हैं। सुरंग के अंदर संचार के लिए ओआरयू को लीकी को-एक्सियल केबल (एलसीएक्स) से और सुरंग के बाहर संचार के लिए एंटीना से जोड़े हुए हैं।

- कार्य के दायरे का आरसीआईएल द्वारा गलत आकलन किया गया था। कार्य के वास्तविक दायरे के अनुसार, सुरंगों (कुल 16 संख्या) के अंदर और बाहर 27 किलोमीटर के सीएलआर-क्यूएलएम घाट खंड के पूरे हिस्से में वीएचएफ संचार कवरेज उपलब्ध कराया जाना था। हालाँकि, आरसीआईएल ने माना कि संचार केवल सुरंगों के अंदर और आसपास के क्षेत्रों में ही उपलब्ध कराया जाना था। जिसके परिणामस्वरूप 5 से 8 कि.मी. की आवश्यक सीमा की तुलना में मात्र 50 मीटर की रेंज के साथ एंटीना प्रणाली संस्थापित की गई थी जिसे दक्षिण पश्चिम रेलवे ने स्वीकार नहीं किया क्योंकि इससे वांछित उद्देश्य पूरा नहीं हुआ था। बाद में आरसीआईएल ने (मार्च 2024) मूल कार्य दायरे के अनुसार 27 किलोमीटर के पूरे खंड में संचार प्रणाली उपलब्ध कराने पर सहमति व्यक्त की और ₹ 12.54 करोड़ का प्राक्कलन प्रस्तुत किया था। इस प्रकार, कार्य की लागत ₹ 18 करोड़ की परिशोधित लागत की तुलना में ₹ 30 करोड़ तक बढ़ गई थी। चूंकि आरसीआईएल कार्य के मूल दायरे के अनुसार कार्य को निष्पादित करने के लिए सहमत हो गया था, इसलिए दपरे के पास कोई अन्य मुद्दा नहीं था।

निष्पादन में विलंब के परिणामस्वरूप महत्वपूर्ण घाट खंड में एक कुशल संचार प्रणाली की अनुपलब्धता ने इसे दुर्घटनाओं के प्रति संवेदनशील बना दिया।

वर्तमान स्थिति की समीक्षा से पता चला कि अगस्त 2024 (भौतिक प्रगति - 70 प्रतिशत, वित्तीय प्रगति - 61 प्रतिशत) तक काम अभी भी प्रगति पर है, जिसमें 16 सुरंगों में से 15 में काम पूरा हो गया है। केवल 11 किमी के लिए ओएफसी पूरा किया गया है और खंड के विद्युतीकरण को क्रियान्वित करते समय सुरंग रेडियो प्रणाली के लिए बिजली की आपूर्ति उपलब्ध कराने की योजना है। इन

तथ्यों से पता चलता है कि पर्याप्त काम अभी भी लंबित है। इसलिए, कार्य के पूर्णता की लक्षित तिथि को दिसंबर 2024 तक परिशोधित किया गया था।

(iv) सिग्नलिंग गियर का उन्नयन

इस कार्य को वर्ष 2020-21 में ₹ 219 करोड़ की लागत से संस्वीकृत किया गया था। इस छत्रक कार्य में 22 मदवार कार्य (यूबीएल - 8, एमवाईएस - 9 और एसबीसी- 5) सम्मिलित थे। 22 कार्यों में से केवल दो ही पूरे हुए, नौ प्रगति पर हैं और 11 को अभी तक संस्वीकृत और क्रियान्वित किया जाना बाकी है (मार्च 2024)।

(अनुलग्नक 2.6)

(v) मल्टीप्रोटोकॉल लेवल स्विचिंग/इंटरनेट प्रोटोकॉल-आधारित प्रौद्योगिकी के साथ दूरसंचार परिसंपत्तियों का प्रतिस्थापन/प्रावधान

इस कार्य को वर्ष 2020-21 में ₹ 13.16 करोड़ की लागत से संस्वीकृत किया गया था। यह कार्य जुलाई 2022 में आरसीआईएल को सौंपा गया था और दपरे के तीन मंडलों में फैले 73 स्टेशनों को चरण-I में और 61 स्टेशनों को चरण-II में सम्मिलित करते हुए, दो चरणों में क्रियान्वित करने की योजना बनाई गई थी। हालांकि, संस्वीकृति से तीन वर्ष बीत जाने के बाद भी कोई भी चरण पूरा नहीं किया गया है। कार्य का उद्देश्य एक मजबूत और विश्वसनीय संचार नेटवर्क प्रदान करना था जो ई-ऑफिस, सामग्री प्रबंधन सूचना प्रणाली (एमएमआईएस), एकीकृत पेट्रोल और लेखा प्रणाली (आईपीएस), भारतीय रेल इलेक्ट्रॉनिक खरीद प्रणाली (आईआरआईपीएस) आदि जैसे एप्लीकेशन के लिए एक पूर्वापेक्षा है। इसके अलावा, विडियो निगरानी प्रणाली (वीएसएस), वाई-फाई, वीसी और इंटरनेट ऑफ थिंग्स (आईओटी) आदि को सपोर्ट करने के लिए इस नेटवर्क को बढ़ाया जा सकता है। कार्य के क्रियान्वयन में विलंब के परिणामस्वरूप संचार की मौजूदा अकुशल प्रणाली के साथ निरंतरता बनी रही जो ई-एप्लीकेशन को प्रभावी ढंग से सपोर्ट नहीं कर सकी।

यह उत्तर दिया गया था कि इलेक्ट्रॉनिक और इलेक्ट्रिक सामानों की आपूर्ति श्रृंखला में व्यवधान और सेमी-कंडक्टरों की कमी के कारण आरसीआईएल को सौंपे गए संविदा

की अवधि को 31 अक्टूबर 2023 तक बढ़ा दिया गया था। इसे जून 2024 तक चालू किया जाएगा और दपरे में सभी काम मार्च 2025 तक पूरा करने का लक्ष्य है।

दपरे प्रशासन का उत्तर संतोषजनक नहीं है। अब तक किए गए व्यय (₹ 0.72 करोड़) के आधार पर कार्य की प्रगति की गति अभी भी संस्वीकृत लागत के 5 प्रतिशत पर थी।

मामला जनवरी 2025 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था (मार्च 2025)।

2.10 निष्कर्ष

लेखापरीक्षा में पाया गया कि दपरे में प्रति वर्ष औसतन 2,961 घटनाएँ सिग्नल विफलताओं की थी, जो सिग्नलिंग प्रणाली की विश्वसनीयता और उपलब्धता को खराब रूप में प्रतिबिंबित करती हैं। हालांकि 100 प्रतिशत आवश्यक अनुरक्षण ब्लॉक प्रदान किए गए थे, लेकिन सिग्नल विफलताओं के मामले पर्याप्त संख्या में होते रहे। समीक्षा अवधि के दौरान सिग्नल पासिंग एट डेंजर (एसपीएडी) के कुल छह मामले सामने आए। हालांकि जहां दपरे में दुर्घटनाओं के मामलों में गिरावट आ रही है, वहीं एसपीएडी के मामले और कई स्टेशनों पर पिछली ट्रेनों आने के बाद खाली लाइनों पर फेसिंग पॉइंट्स न लगाने के मामले चिंता का कारण हैं।

संरक्षा लेखापरीक्षा में कई अनियमित रखरखाव प्रक्रियाओं की ओर भी इशारा किया गया था। ज्यादातर टिप्पणियाँ दोहराव वाली थीं, जिससे पता चलता है कि निरंतर निगरानी का अभाव था। संरक्षा विभाग द्वारा निरीक्षणों/संयुक्त निरीक्षणों के दौरान बताई गई कमियों को दूर करने में असामान्य देरी के कई मामलें थे।

रेलवे बोर्ड के आदेशों का उल्लंघन करते हुए सिग्नलिंग उपकरणों के डिस्कनेक्शन/रिकनेक्शन के कई मामले सामने आए, जिनमें कहा गया था कि स्टेशन मास्टर को डिस्कनेक्शन मेमो जारी किए बिना और आवश्यक अनुमोदन प्राप्त किए बिना कोई भी डिस्कनेक्शन/रिकनेक्शन नहीं किया जाना चाहिए। रखरखाव कर्मचारी सिग्नलिंग उपकरणों के डिस्कनेक्शन और रिकनेक्शन के संबंध में निर्धारित नियमों का कड़ाई से पालन नहीं कर रहे हैं, जिसके परिणामस्वरूप दुर्घटनाएँ हो सकती हैं।

ओएफसी और सिग्नल केबल कटने की घटनाएं लगातार जारी रहीं, जिससे उपकरण विफल हो गए और सिग्नलिंग एवं दूरसंचार सेवाएँ बाधित हुईं। एकीकृत केबल रूट योजना अभी तक तैयार नहीं की गई है। संविदाकारों के साथ केबल योजनाओं को साझा करने और सिग्नलिंग एवं इंजीनियरिंग विभागों के बीच समन्वय की कमी से संबंधित समस्याएँ जारी हैं।

तकनीकी रूप से उन्नत प्रणालियों के साथ मौजूदा सिग्नलिंग परिसंपत्तियों को उन्नत करने के लिए कोई उन्नयन योजना नहीं थी।

50,000 और 20,000 से अधिक टीवीयू वाले बड़ी संख्या में मानवयुक्त लेवल क्रॉसिंग को इंटरलॉक किया जा चुका था। हालाँकि, एमवाईएस मंडल में 50,000 से अधिक टीवीयू वाले छह एमएलसी को अभी इंटरलॉक किया जाना बाकी है। इसी प्रकार, दपरे में 20,000 से अधिक टीवीयू वाले 57 एमएलसी को अभी इंटरलॉक किया जाना बाकी है।

मार्च 2023 तक 67 स्टेशनों पर स्वचालित अग्नि संसूचन और अलार्म प्रणालियाँ उपलब्ध कराई जानी बाकी थी और 206 लेवल क्रॉसिंग पर आपातकालीन स्लाइडिंग बूम (ईएसबी) उपलब्ध कराए जाने बाकी हैं। सिग्नलिंग परिसंपत्तियों के पूर्वानुमानित रखरखाव की सुविधा के लिए सिग्नल मेंटेनेंस मैनेजमेंट सिस्टम (एसएमएमएस) और कम्प्यूटरीकृत ट्रेन सिग्नल रजिस्ट्रों के कार्यान्वयन को दक्षिण पश्चिम रेलवे में अभी लागू किया जाना है।

महत्वपूर्ण कार्य जैसे कि पारंपरिक पैनलों को उन्नत विजुअल डिस्प्ले यूनिटों (वीडीयू) से बदलना, पुराने सिग्नलिंग गियरों को बदलना, पुरानी इंटरलॉकिंग प्रणालियों को इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणालियों से बदलना तथा पूर्वानुमानित रखरखाव प्रणाली का कार्यान्वयन अभी पूरा होना बाकी है।

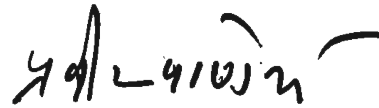
2.11 सिफारिशें

- *सिग्नल उपकरण विफलताओं में कमी की प्रवृत्ति दिखाई दे रही है, तथापि ये घटनाएं काफी संख्या में हो रही हैं। सिग्नल विफलताओं की घटनाओं से बचने के लिए रखरखाव तंत्र को और अधिक प्रभावी बनाने की आवश्यकता है।*

- सिग्नलिंग परिसंपत्तियों का डिस्कनेक्शन/रिकनेक्शन नियमानुसार किया जाना चाहिए। सिग्नलिंग संबंधी समस्याओं के समाधान हेतु रखरखाव कर्मचारियों को परामर्श दिया जाना चाहिए।
- निर्माणाधीन कार्यों के स्थानों पर प्रभावी पर्यवेक्षण के माध्यम से केबल कटने की घटनाओं को रोकने के लिए निवारक कार्रवाई की आवश्यकता है। एकीकृत केबल रूट योजना तैयार की जा सकती है और उसे सभी हितधारकों की पहुँच के लिए वेबसाइट पर अपलोड किया जा सकता है।
- चरणबद्ध तरीके से उन्नत सिग्नलिंग प्रणालियों के कार्यान्वयन का मार्गदर्शन करने के लिए रेलवे बोर्ड में एस एंड टी परिसंपत्तियों/उपकरणों के प्रतिस्थापन/उन्नयन के लिए एक उन्नयन योजना तैयार की जा सकती है।
- सिग्नल और दूरसंचार तथा विजन-2024 से संबंधित चल रही परियोजनाओं को समयबद्ध तरीके से पूरा किया जाना चाहिए ताकि इन परियोजनाओं से अपेक्षित लाभ प्राप्त किया जा सके।

नई दिल्ली

दिनांक: 07 नवम्बर 2025



(प्रवीर पाण्डेय)

अपर उप-नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली

दिनांक: 10 नवम्बर 2025



(के. संजय मूर्ति)

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

अनुलग्नक

अनुलग्नक - 1.1 परीक्षण जांच के लिए जोन वार चयनित साइडिंगों को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ - 1.7)				
क्र. सं.	जोन	साइडिंग की संख्या	मानदंड	चयनित साइडिंग की सं.
1	मरे	63	<ul style="list-style-type: none"> 31 मार्च 2023 तक ज़ोनल रेलवे में संचालित निजी साइडिंग की कुल संख्या के 25 प्रतिशत की समीक्षा के लिए न्यूनतम 10 और अधिकतम 25 साइडिंग का चयन किया गया था। साइडिंग का चयन पिछले पांच वर्षों (2018-19 से 2022-23) के दौरान साइडिंग द्वारा नियंत्रित यातायात की मात्रा के आधार पर किया गया था। छह प्रमुख वस्तुओं यानी (i) कोयला, लोहा और अन्य अयस्क, (ii) पीओएल, (iii) सीमेंट, (iv) उर्वरक, (v) अनाज और (vi) पिंग आयरन और स्टील में से किसी भी एक की साइडिंग हैंडलिंग का चयन किया गया था। कंटेनर ट्रैफिक को इस समीक्षा से बाहर रखा गया था। 	19
2	पूतरे	77		20
3	पूमरे	122		25
4	पूरे	51		15
5	उमरे	33		10
6	उपूरे	8		8
7	पूसीरे	32		10
8	उरे	81		21
9	उपरे	29		10
10	दमरे	83		23
11	दपूमरे	126		25
12	दपूरे	76		19
13	दरे	74		20
14	दपरे	35		12
15	पमरे	50		16
16	परे	67		16
कुल		1007		269

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)				
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति
1	2	3	4	5
मरे	सीएसटीएम	मेसर्स जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड -जेएसडब्ल्यूडी	7-जून-13	...
मरे		मेसर्स जेएसडब्ल्यू स्टील कोटेड प्रोडक्ट्स लि. -जेएसडब्ल्यूवी	22-जुलाई-13	...
मरे		राष्ट्रीय केमिकल और फर्टिलाइजर साइडिंग थल वैशेट, पीई-टीवीएसजी	11-जनवरी-07	...
मरे		मेसर्स बल्क सीमेंट कॉर्पोरेशन लि. साइडिंग कलाम्बोली -बीसीसीके	14-दिसंबर-06	...
मरे		भारतीय खाद्य निगम साइडिंग, कलाम्बोली एक्सचेंज यार्ड - केएफसीजी	23-नवंबर-06	...
मरे	बीएसएल	राष्ट्रीय केमिकल साइडिंग, ट्रॉम्बे - एफजेडएसजी	19-जनवरी-07	...
मरे		भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन साइडिंग, ट्रॉम्बे - बीआरएसजी	उपलब्ध नहीं	...
मरे		हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन साइडिंग, ट्रॉम्बे-वीओएसजी	8-मई-12	...
मरे		महाराष्ट्र राज्य विद्युत बोर्ड साइडिंग, भुसावल -एमएफएसजी	12- दिसंबर -18	...
मरे		एमएसईबी थर्मल पावर स्टेशन साइडिंग, ओढा - एमक्यूएसजी	8- नवंबर -06	...
मरे		ओरिएंट सीमेंट साइडिंग भडली - ओसीएसबी	17-अक्टूबर-14	...
मरे		ग्रेन डिपो साइडिंग (एफसीआई) मनमाड-जीडीएसजी	30- नवंबर -11	...

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)				
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति
1	2	3	4	5
मरे	एनजीपी	घूघूस कोलियरी साइडिंग, घूघूस -जीएसजी	क्रियान्वित नहीं किया गया	...
मरे		न्यू थर्मल पावर स्टेशन साइडिंग, चंद्रपुर-एनटीपीजी	14-जनवरी-07	...
मरे		उमरेड कोलियरी साइडिंग, बूटी बोरी-यूएमएसजी	क्रियान्वित नहीं किया गया	...
मरे	एसयूआर	पीओएल साइडिंग ऑफ एलओसी लिमिटेड -एचपीएसजी	उपलब्ध नहीं	...
मरे		बिड़ला सुपर सीमेंट साइडिंग (ग्रासिम सीमेंट), होटगी जे - एमबीएसएच	उपलब्ध नहीं	...
मरे		एसोसिएट सीमेंट कंपनी लिमिटेड साइडिंग - डब्ल्यूडीएसजी	उपलब्ध नहीं	...
मरे		मेसर्स नेशनल थर्मल पावर कॉर्पोरेशन लिमिटेड -पीएसएनएच	उपलब्ध नहीं	...

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)				
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति
1	2	3	4	5
पूतरे	केयूआर	धामरा पोर्ट कंपनी लिमिटेड, भद्रक -डीपीसीबी	1-नवंबर-15	...
पूतरे		आईओसी साइडिंग, पारादीप -आईओएसपी	28-अक्टूबर-05	...
पूतरे		एडीबी कोल हैंडलिंग प्लांट -पीपीएपी	28-जून-93	...
पूतरे		मेसर्स इंडियन फार्मर्स फर्टिलाइजर को-ऑपरेटिव लिमिटेड-पीएमआईपी	28-जून-93	...
पूतरे		रेमको सीमेंट्स लिमिटेड -सीएलएच	3-दिसंबर-20	...
पूतरे		मेसर्स डालमिया सीमेंट (भारत) लिमिटेड, बायरी -एमओआईबी	21-अगस्त-09	...
पूतरे		मेसर्स टाटा स्टील बीएसएल लिमिटेड, मेरामंडली -एमबीएमबी	20-अक्टूबर-09	...
पूतरे		मेसर्स जिंदल स्टील एंड पावर लिमिटेड, केरेजंगा -जेएसपीके	29-जनवरी-14	...
पूतरे		एफसीआई साइडिंग, खुर्दा रोड -एफसीकेआर	23-सितंबर-05	...
पूतरे		अनता कोलियरी साइडिंग, तालचेर -एसीटीआर	क्रियान्वित नहीं किया गया था	...
पूतरे		टाटा स्टील लिमिटेड, जाखापुरा -टीएसएलजे	26-नवंबर-15	...
पूतरे		साउथ बलंदा-जगन्नाथ कोलियरी साइडिंग, तालचेर -एसबीसीटी	क्रियान्वित नहीं किया गया था	...
पूतरे		लिंगराज एमजीआर ऑफ मेसर्स एमसीएल, तालचेर -एलएमजीटी	10-फरवरी-14	...

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)				
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति
1	2	3	4	5
पूतरे	डबल्यूएटी	एनटीपीसी का सिम्हाद्री धर्मल पावर स्टेशन, दुल्वाडा -एसटीडीवी	1-अक्टूबर-07	...
पूतरे		मेसर्स अदानी गंगावरम पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड, विशाखापत्तनम-एमजीपीवी	19-मार्च-10	...
पूतरे		विशाखापत्तनम स्टील प्लांट साइडिंग, विशाखापत्तनम-वीएसपीएस	6-जुलाई-13	...
पूतरे		विशाखापत्तनम पत्तन - वीजेडपी	11- मार्च-11	...
पूतरे		विशाखापत्तनम पोर्ट बी साइडिंग (आईओसी) वीपीटी-वीजेडपीबी	11-मार्च -11	...
पूतरे		एफसीआई साइडिंग ज्ञानपुरम, वीपीटी-एफसीआईजी	11-मार्च -11	...
पूतरे		कोरोमंडल फर्टिलाइजर लिमिटेड साइडिंग वीपीटी -सीएफवीएस	11-मार्च -11	...

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)				
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति
1	2	3	4	5
पूरू	डीएनआर	एचपीसीएल पीओएल साइडिंग -एचपीएसबी	20-मार्च-14	...
पूरू		मेसर्स प्रिस्टिन मगध इन्फ्रास्ट्रक्चर प्रा. लिमिटेड-एमपीआईबी	1-अक्टूबर-15	...
पूरू		एफसीआई प्राइवेट साइडिंग फुलवारीशरीफ -एफसीपीडी	10-दिसंबर-90	...
पूरू		एफसीआई साइडिंग मोकामा -एफसीएमआई	6-अक्टूबर-86	...
पूरू		एफसीआई साइडिंग बक्सर -एफएफएसबी	20-नवंबर-91	...
पूरू		बाड सुपर थर्मल पावर प्रोजेक्ट-बीएसपीबी	28-जून-13	...
पूरू		अल्ट्रा टेक सीमेंट लिमिटेड: यूनिट पाटलिपुत्र सीमेंट वर्क्स -यूसीपीडी	22- दिसंबर -17	...
पूरू	डीएनएच	पीओएल (आईओसी, एचपीसी और बीपीसी) साइडिंग धनबाद - पीआईडीएच	उपलब्ध नहीं	...
पूरू		जिंदल स्टील एंड पावर लिमिटेड प्रा. साइडिंग -जेएसपीपी	10-जनवरी-13	...
पूरू		हिंडाल्को इंडस्ट्रीज लिमिटेड -एचएसजी	10-दिसंबर-01	...
पूरू		ग्रासिम इंडस्ट्रीज लिमिटेड -पीकेसीआई	23-मई-16	...
पूरू		कोडरमा थर्मल पावर स्टेशन -केपीएसएच	6-जनवरी-20	...
पूरू		दुधिचुआ साइडिंग -डीसीएसएन	क्रियान्वित नहीं किया गया	...

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)				
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति
1	2	3	4	5
पूरू		दुधिचुआ व्हार्फवॉल साइडिंग -डीडब्ल्यूडब्ल्यूएस	क्रियान्वित नहीं किया गया	...
पूरू		निगाही व्हार्फवॉल एनसीएल साइडिंग -एनडब्ल्यूएसएन	क्रियान्वित नहीं किया गया	...
पूरू		जयंत कोलियरी साइडिंग -जेसीएसएस	क्रियान्वित नहीं किया गया	...
पूरू		कुसुंडा कोलियरी साइडिंग -केएसडीके	क्रियान्वित नहीं किया गया	...
पूरू		जेबी नंबर 9 कोलियरी साइडिंग -जेएनसीपी	क्रियान्वित नहीं किया गया	...
पूरू		जेजीबी नंबर 6 कोलियरी साइडिंग, पाथरडीह -जेसीएसपी	क्रियान्वित नहीं किया गया	...
पूरू		चासनल्ला (टी.बी.साइडिंग) -सीसीएसपी	क्रियान्वित नहीं किया गया	...
पूरू		सीके वेस्ट कोलियरी साइडिंग -सीकेडब्ल्यूपी	क्रियान्वित नहीं किया गया	...

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)				
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति
1	2	3	4	5
पूरू	डीएनएच	एफसीआई साइडिंग, धनबाद - एफसीडी	उपलब्ध नहीं	...
पूरू		बर्ड्स सौंडा कोलियरी साइडिंग -बीएसडीसी	क्रियान्वित नहीं किया गया	...
पूरू		सेंट्रल सौंडा कोलियरी साइडिंग -सीएससीपी	क्रियान्वित नहीं किया गया	...
पूरू		कुमुंडा साइडिंग -केडीएसके	क्रियान्वित नहीं किया गया	...
पूरू	एसडीएच	मेसर्स सीईएससी लिमिटेड -एमसीईएस	7-जून-18	...
पूरू		सेंट्रल फूड डिपो/एफसीआई -सीएफडीआई	16-दिसंबर-88	...
पूरू	एचडबल्यू एच	पश्चिम बंगाल पावर डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन -डब्ल्यूबीपीसी	23-अक्टूबर-19	...
पूरू	एमएलडी टी	डब्ल्यूबीपीडीसीएल, मणिग्राम -पीएसपीएम	क्रियान्वित नहीं किया गया	...
पूरू		एनटीपीसी, फरक्का -एफएसटीपी	7-फरवरी-86	...
पूरू		एनटीपीसी, कहलगांव -एनटीकेएस	28-जुलाई-89	...
पूरू		सोनार बांग्ला सीमेंट -एमसीसीएस	16-अप्रैल-18	...

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)					
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति	
1	2	3	4	5	
पूरे	एसएन	दुर्गापुर स्टील प्लांट -डीएसईवाई	24-जनवरी-73	करार उपलब्ध नहीं कराया गया।	
पूरे		माजिया थर्मल पावर -एमटीपीएस	25-जनवरी-18	...	
पूरे		बकरेश्वर थर्मल पावर स्टेशन -बीटीपीसी	6-जनवरी-18	...	
पूरे		दुर्गापुर एसटीपी/डीवीसी -डीएसटीपी	22-दिसंबर-17	...	
पूरे		श्याम एसईएल एंड पावर लिमिटेड -एसएसपीएल	9-सितंबर-22	2020 के एफएम परिपत्र 6 का प्रावधान शामिल नहीं किया गया था।	
पूरे		इमामी सीमेंट लिमिटेड -पीईसीपी	27-सितंबर-18	...	
पूरे		नुवोको विस्टा कॉर्पोरेशन लिमिटेड -पीएमएलआर	1-दिसंबर-17	...	
पूरे		मैटिक्स फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स -एमएफसीपी	12-फरवरी-20	2020 के एफएम परिपत्र 6 का प्रावधान शामिल नहीं किया गया था।	

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)				
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति
1	2	3	4	5
उमरे	पीआरवाई जे	प्रयागराज पावर जेनरेशन कंपनी लिमिटेड, बारा -पीपीजीएस	22-सितंबर-15	...
उमरे		नेशनल थर्मल पावर हाउस साइडिंग, दादरी-एनटीसीडी	26-मार्च-12	...
उमरे		मेसर्स मेजा ऊर्जा निगम (पी) लिमिटेड उंचडीह-एमयूएनयू	9-अक्टूबर-20	...
उमरे		मेसर्स जय प्रकाश एसोसिएट्स लिमिटेड, सीमेंट साइडिंग, चुनार - एमजेएसी	7-जनवरी-09	...
उमरे		मेसर्स कानपुर फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स लिमिटेड, पनकी - एमकेएफपी	8-अप्रैल-22	...
उमरे	एजीसी	मेसर्स अल्ट्रा टेक सीमेंट लिमिटेड हरदुआगंज-यूटीसीएच	28-नवंबर-20	...
उमरे		गंगागंज बॉटलिंग प्लांट (एलपीजी), पनकी - एलपीजीके	18-जुलाई-12	...
उमरे		मेसर्स स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड, पनकी - एसएटीपी	7-जून-19	...
उमरे		इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड, मथुरा रिफाइनरी बीएडी - आईओसीजी	16-नवंबर-84	...
उमरे		भारतीय खाद्य निगम, साइडिंग, आगरा कैंट - एफजीएसजी	4-जनवरी-13	...
पूरी	केआईआर	नुमालीगढ़ रिफाइनरी ऑयल साइडिंग, (निजी/बीजी) - एनआरएसआर	5-अगस्त-09	...
पूरी	एपीडीजे	एनटीपीसी लिमिटेड (निजी/बीजी) - एसएनटीपी	22-जून-20	...

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)				
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति
1	2	3	4	5
पूरीरे	आरएनवाई	बोंगाईगांव आर एंड पेट्रो केमिकल लिमिटेड, (निजी/बीजी) - बीआरपीएन	8-अप्रैल-16	...
पूरीरे		एफसीआई साइडिंग, चांगसारी (बीजी) - सीएफसीसी	18-मार्च-15	...
पूरीरे	एलएमजी	एफसीआई साइडिंग, (निजी/बीजी), दीमापुर - डीएमएफएस	12-अगस्त-22	...
पूरीरे		इंडियन ऑयल रिफाइनरी साइडिंग, (निजी/बीजी), नूनमाटी - आईआरपीएन	25-फरवरी-05	...
पूरीरे		स्टार सीमेंट साइडिंग, (निजी/बीजी), तेतेलिया - टीएआर	7-मार्च-19	...
पूरीरे	टीएसके	ब्रह्मपुत्र वैली फर्टिलाइजर कॉर्पोरेशन लिमिटेड, (निजी/बीजी) - एनएमएफएस	7-Jan-10	...
पूरीरे		नुमालीगढ़ रिफाइनरी प्रोजेक्ट साइडिंग (पी) (बीजी) - एनएमजीएस	28-Jan-10	...
पूरीरे		आईओसीएल (बीजी/प्राइवेट) साइडिंग, डिगबोई -आईओजीएस	16-Feb-18	...
उपूरे	आईजेडएन	सैचुरी पल्प एंड पेपर, लालकुआं -सीपीएमएल	10-मई-95	...
उपूरे		इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन, लालकुआं -एलआईओसी	31-मार्च-09	...
उपूरे	एलजेएन	भारत पेट्रोलियम ऑयल कॉर्पोरेशन, गोंडा कचेरी -बीपीसीजी	2-मार्च-06	...
उपूरे		भारतीय खाद्य निगम, गोंडा कचहरी -एफआईके	28-अप्रैल-04	...
उपूरे		मेसर्स गैलेंट इस्पात लिमिटेड, सहजनवा -एमजीआईएस	24-सितंबर-11	...

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)					
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति	
1	2	3	4	5	
उपरे		भारतीय खाद्य निगम, गोरखपुर कैंट -एफसीसी	31-दिसंबर-86	...	
उपरे	बीएसबी	भारत पेट्रोलियम ऑयल कॉर्पोरेशन, बैतालपुर -बीपीओबी	5-जनवरी-07	...	
उपरे		भारतीय खाद्य निगम, बनारस -जीएमयूबी	उपलब्ध नहीं	...	
उरे	यूएमबी	नाभा पावर लिमिटेड साइडिंग -एनपीएसबी	25-नवंबर-13	20.10.2021 को नवीनीकृत। 2016 के एफएम 11 के सभी नियमों और शर्तों को शामिल किया गया है।	
उरे		डीसीआरटीपीपी साइडिंग/केएनजेड -पीडीटीके	11-अगस्त-07	22-09-2021 को नवीनीकृत। 2016 के एफएम 11 के सभी नियमों और शर्तों को शामिल किया गया है।	
उरे		राजीव गांधी थर्मल पावर प्लांट, खेदड़ साइडिंग -पीएमआरजी	28-जनवरी-10	23-01-2020 को नवीनीकृत। 2016 के एफएम 11 के सभी नियमों और शर्तों को शामिल किया गया है।	
उरे		मेसर्स हिंद टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग -जीपीएचके	23-अक्टूबर-18	30-04-2020 को नवीनीकृत। 2016 के एफएम 11 के सभी नियमों और शर्तों को शामिल किया गया है।	

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)				
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति
1	2	3	4	5
उरे		आरटीपी साइडिंग -आरटीपी	14-मई-82	13-03-2020 को करार का नवीनीकरण क्रियान्वित किया गया। 2016 के एफएम 11 के सभी नियमों और शर्तों को शामिल किया गया है।
उरे		अंबुजा सीमेंट साइडिंग -जीएसीएल	4-अप्रैल-95	13.03.2020 को करार का नवीनीकरण किया गया। जीएसीएल/आरपीएआर आरटीपी/आरपीएआर की एक सह-सहायक साइडिंग है और करार के पैरा 11 के अनुसार साइडिंग के लिए फर्म, साइडिंग मालिकों के साथ समझौते के नियमों और शर्तों से बंधी होगी। 2016 की एफएम 11 के सभी नियमों और शर्तों को शामिल किया गया है।

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)				
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति
1	2	3	4	5
उरे	डीएलआई	तलवंडी साबो पावर लिमिटेड -एमटीएसएस	5-मार्च-22	2016 की एफएम 11 के सभी नियमों और शर्तों को शामिल किया गया है।
उरे		सेल साइडिंग, गुलधर-सेल	31-जनवरी-13	...
उरे		अदानी लॉजिस्टिक्स साइडिंग, पाटली-पीडीएलएल	15-नवंबर-21	2016 की एफएम 11 के सभी नियमों और शर्तों को शामिल किया गया है।
उरे		आईओसीएल साइडिंग, भाउली, पानीपत के पास - आईसीबी	15-दिसंबर-10	...
उरे		एचएसईबी/पीटीपीपी/पीटीपीएस/पीएनपी साइडिंग -टीपीएपी	21-मार्च-96	...
उरे		बीपीसीएल साइडिंग, असावती/पियाला -बीपीएजी	25-फरवरी-11	...
उरे		एसीटीएल साइडिंग, असावती-एमएटीपी	13-अगस्त-08	...
उरे		एफसीआई साइडिंग, पिहोवा रोड -एफसीपीपी	29-मार्च-18	...
उरे	एफ़ज़ेडआर	जीवीके पावर थर्मल प्लांट, खडूर साहिब -जीवीकेके	10-जून-14	...

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)					
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति	
1	2	3	4	5	
उरे	एलकेओ	फिरोज गांधी धर्मल पावर प्रोजेक्ट साइडिंग -एफजीटीपी	27-जुलाई-06	...	
उरे		टांडा धर्मल पावर हाउस, टांडा -टीटीपीएच	20-मार्च-07	...	
उरे		मेसर्स रिलायंस सीमेंट कंपनी प्राइवेट लिमिटेड, केवीजी -पीएसएमआर	27-सितंबर-16	2016 के परिपत्र संख्या 11 के बाद करार क्रियान्वित किया गया। करार में करार की अवधि/वैधता का उल्लेख नहीं किया गया था।	
उरे		एसीसी टिकरिया सीमेंट वर्क्स साइडिंग, ग्वारी गंज -एसीसीजी	30-मार्च-06	...	
उरे	एमबी	मेसर्स रोजा पावर सप्लाय कंपनी -पीएमआरपी	28-अक्टूबर-10	...	
उरे		मेसर्स इफ्को आँवला साइडिंग, बशारतगंज -आईएफबी	6-नवंबर-87	...	
उपरे	एआईआई	लक्ष्मी सीमेंट साइडिंग, बीएनएस -एलसीटीएस	25-फरवरी-21	...	
उपरे		अल्ट्रा टेक नाथद्वारा सीमेंट लिमिटेड, केवीजेएन -न्यूएनसीके	14-अगस्त-19	...	
उपरे		श्री सीमेंट कंपनी लिमिटेड, बीएनजीएम -बीएनजीएस	1-अगस्त-03	...	
उपरे		श्री मेगा पावर साइडिंग, बीएनजीएम -एसएमपीबी	30-जनवरी-15	...	
उपरे	बीकेएन	सूरतगढ़ धर्मल पावर साइडिंग, बीडीडब्ल्यूएल -एसटीपीबी	1-जुलाई-20	...	
उपरे		झज्जर पावर लिमिटेड साइडिंग, झाड़ली -एमजेपीजे	30-मई-12	...	

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)				
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति
1	2	3	4	5
उपरे		इंदिरा गांधी सुपर थर्मल पावर प्रोजेक्ट साइडिंग, सधराना - एमआईजीके	31-दिसंबर-15	...
उपरे		गुरु गोविंद सिंह रिफाइनरी प्रोजेक्ट एचपीसीएल-मितल एनर्जी लिमिटेड साइडिंग, आरआरके -एचएमईएल	10-मई-12	...
उपरे	जेपी	कृष्णको इंप्रोस्ट्रक्चर लिमिटेड, पाली -केआईआईपी	16-अगस्त-12	...
उपरे		संजविक टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग बीडीडबल्यूएल - एमएसटीबी	30-जनवरी-15	...
दमरे	एससी	सेंट्रल स्क्रीनिंग प्लांट कोलियरी -सीएसपीएस	30-सितंबर-83	राइडर करार दिनांक 03-08-2021
दमरे		गोदावरी खानी नंबर 6 कोलियरी -जीएक्सएसजी	25-नवंबर-76	राइडर करार दिनांक.22-09-2021
दमरे		मेसर्स अल्ट्रा टेक सीमेंट लिमिटेड (राजश्री सीमेंट्स लिमिटेड) - यूटीसीएम	19-जून-84	...
दमरे		लो टेंपरेचर कार्बोनाईजेसन प्लांट कोलियरी - एलटीसी	12-मार्च-13	राइडर करार 14-02-2022 को
दमरे		मेसर्स अल्ट्रा टेक सीमेंट लिमिटेड (मानिकगढ़ सीमेंट्स लिमिटेड) - यूटीसीजी	20-अगस्त-86	राइडर करार दिनांक 23-07-2021
दमरे		मेसर्स रैमको सीमेंट्स लिमिटेड, (मद्रास सीमेंट्स लिमिटेड) - एमआरसीजे	14-मार्च-88	राइडर करार दिनांक 23-07-2021

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)				
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति
1	2	3	4	5
दमरे		सिंगारेनी कोलियरीज कंपनी लिमिटेड -एमएससीए	31-अक्टूबर-18	...
दमरे		मेसर्स अंबुजा सीमेंट लिमिटेड, (मराठा सीमेंट) -एमसीएनपी	12-फरवरी-02	राइडर करार दिनांक 23-07-2021
दमरे		मेसर्स केसोराम इंडस्ट्रीज लिमिटेड (वासवदत्ता सीमेंट लिमिटेड) - वीसीएसजी	19-फरवरी-86	राइडर करार दिनांक 23-07-2021
दमरे		मेसर्स अल्ट्रा टेक सीमेंट लिमिटेड -यूसीएलजी	20-अगस्त-86	राइडर करार .दिनांक.23-07-21
दमरे		मेसर्स ओरिएंट सीमेंट लिमिटेड, साइडिंग -ओसीआईएम	2-जनवरी-89	राइडर करार .दिनांक 17-09-2021
दमरे		मेसर्स अल्ट्राटेक सीमेंट साइडिंग (मेसर्स जेपी बालाजी सीमेंट प्लांट एमजेसीआर) -यूटीसीआर	27-जुलाई-17	राइडर करार .दिनांक 23-07-2021
दमरे		नेशनल थर्मल पावर कॉर्पोरेशन -एनटीपीसी	16-अप्रैल-07	राइडर करार .दिनांक..17-09-2021
दमरे		मेसर्स कलबुर्गी सीमेंट प्राइवेट लिमिटेड, (विकट सागर) -केबीसीटी	1-अक्टूबर-15	राइडर करार .दिनांक 17-09-2021
दमरे		हिंदुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड -एचपीसीजी	12-जून-98	...
दमरे		केसोराम सीमेंट लिमिटेड -केसीसीएस	4-मई-68	राइडर करार .दिनांक 23-07-2021
दमरे		भारतीय खाद्य निगम -सीएफएस	23-दिसंबर-60	...
दमरे		हिंदुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड -एचपीसीएस	5-जनवरी-86	...

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)				
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति
1	2	3	4	5
दमरे	बीजेडए बीजेडए	मेसर्स अदानी कृष्णापटनम पोर्ट कंपनी लिमिटेड, याई 1 -एकेपीके	उपलब्ध नहीं	चूंकि साइडिंग केआरसीएल एसपीवी लाइन के अधिकारिता में है, इसलिए दमरे का केआरसीएल के साथ ओ एंड एम करार है। बदले में केआरसीएल ने एकेपीके के साथ करार किया।
दमरे		मेसर्स काकीनाडा सीपोर्ट -केएसएलके	19-नवंबर-04	राइडर करार .दिनांक.01-02-2022
दमरे		मेसर्स कोरोमंडल इंटरनेशनल लिमिटेड, -पीजीएफसी	18-मई-09	राइडर करार .दिनांक.03-11-2021
दमरे		नागार्जुन फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स लिमिटेड -एनजीएफएस	18-मई-09	राइडर करार .दिनांक.27-01-2022
दमरे		मेसर्स अदानी कृष्णापटनम पोर्ट कंपनी लिमिटेड, याई 1 -एकेपीके	उपलब्ध नहीं	...
दपूमेरे	बीएसपी	इन प्लांट याई ऑफ (परसा कांटे माइंस) मेसर्स सरगुजा रेल कॉरिडोर प्राइवेट लिमिटेड लिमिटेड -पीएसआरएस	20-अप्रैल-18	...
दपूमेरे		न्यू कुसमुंडा कोलियरी साइडिंग, कोरबा -एनकेसीआर	26-जुलाई-07	...
दपूमेरे		गेवरा परियोजना (जूनाडीह - I से IV), कोलियरी -जीपीसीके	27-अक्टूबर-18	...
दपूमेरे		जिंदल स्टील एंड पावर लिमिटेड, किरोड़ीमल नगर -जेएसएलके	20-नवंबर-07	...
दपूमेरे		बेलपहाड़ ओपन कास्ट माइंस संख्या 6 और 7, (बीओसीएम-6 और 7) -बीओएमबी	20-अक्टूबर-16	...

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)				
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति
1	2	3	4	5
दपूमेरे		ओल्ड कुसमिंडा कोलियरी, गेवरा, रोड -ओकेएसआर	क्रियान्वित नहीं किया गया	...
दपूमेरे		प्राइवेट साइडिंग जूनाडीह रैपिड लोडिंग, सिस्टम ऑफ एसईसीएल - जेआरजीआर	27-अक्टूबर-18	...
दपूमेरे		कनिका साइडिंग ऑफ एमसीएल, हिमगीर -एमसीएलके	5-जुलाई-06	...
दपूमेरे		बेलपहाड़ ओपन कास्ट माइंस । और ॥ -बीओसीएम	क्रियान्वित नहीं किया गया	...
दपूमेरे		बेलपहाड़ ओपन कास्ट माइंस ॥ -बीओसीबी	क्रियान्वित नहीं किया गया	...
दपूमेरे		संजय गांधी थर्मल पावर, हाउस -एसजीटीपी	16-अप्रैल-08	...
दपूमेरे		कुसमंडा (साइलो) प्राइवेट साइडिंग ऑफ एसईसीएल -केएमकेए	उपलब्ध नहीं	...
दपूमेरे		लाजकुरा ओपन कास्ट माइंस- ॥ साइडिंग, बेलपहाड़ -एलओसीएम	क्रियान्वित नहीं किया गया	...
दपूमेरे		दीपका साइडिंग ऑफ एसईसीएल-डीएसजीआर	8-अगस्त-07	...

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)				
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति
1	2	3	4	5
दपूमेरे	आर	भिलाई स्टील प्लांट कन्स्ट्रक्शन, बीएसपीसी	13-जून-13	...
दपूमेरे		अल्ट्रा टेक सीमेंट लिमिटेड साइडिंग, हथबंद (रवन) -एमजीसीएच	10-अगस्त-10	...
दपूमेरे		अंबुजा सीमेंट्स लिमिटेड -एमआरएलबी	16-अप्रैल-07	...
दपूमेरे		कौंडे साइडिंग (दल्लीराजहरा) -केएसडीजे	22-जुलाई-13	...
दपूमेरे		जीएमआर छत्तीसगढ़ एनर्जी लिमिटेड (नया नाम मेसर्स रायपुर एनर्जी लिमिटेड) -एमजीएमटी	30-जून-16	...
दपूमेरे		आईओटी इंफ्रास्ट्रक्चर एंड एनर्जी सर्विसेज, लिमिटेड -आईआईएल	28-अगस्त-15	...
दपूमेरे	एनजीपी	एफसीआई साइडिंग, मंदिर हसौद -एफसीएमएच	24-जुलाई-09	...
दपूमेरे		अडानी पावर महाराष्ट्र लिमिटेड, (चरण-1) -पीएमएम	8-नवंबर-12	...
दपूमेरे		मौदा सुपर थर्मल पावर प्रोजेक्ट, (एनटीपीसी लिमिटेड) -एमएसपीसी	12-सितंबर-13	...
दपूमेरे		कोराडीह थर्मल पावर स्टेशन साइडिंग, कुलमना -केआरडीएस	28-मार्च-14	...
दपूमेरे		एमएसईबी थर्मल पावर प्लांट, (केपीकेडी) -एमटीपीके	28-मार्च-14	...
दपूरे	एडीआरए	बोकारो स्टील प्लांट ऑफ मेसर्स सेल -बीएससीएस	27-दिसंबर-18	विभिन्न साइडिंग संबंधी शुल्कों की वसूली के लिए करार में प्रासंगिक खंड निर्धारित नियमों/ नियमावली प्रावधानों के अनुरूप थे।

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)				
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति
1	2	3	4	5
दपूर		मेसर्स इस्को/सेल टेकिंग ऑफ फ्रॉम दामोदर स्टेशन -आईआईएसडी	30-जनवरी-14	...
दपूर		भारतीय खाद्य निगम -एफसीआईपी	10-नवंबर-17	विभिन्न साइडिंग संबंधी शुल्कों की वसूली के लिए करार में प्रासंगिक खंड निर्धारित नियमों/ नियमावली प्रावधानों के अनुरूप थे।
दपूर		संतालडीह थर्मल पावर स्टेशन -एसटीपीएस	5-जुलाई-17	विभिन्न साइडिंग संबंधी शुल्कों की वसूली के लिए करार में प्रासंगिक खंड निर्धारित नियमों/नियमावली प्रावधानों के अनुरूप थे।
दपूर	सीकेपी	रोप वे ऑफ मेसर्स टिस्को -एमटीआरएन	19-जनवरी-89	...
दपूर		जोडा ईस्ट डायरेक्ट एंटी ऑफ मेसर्स टाटा स्टील एट बांसपानी - जेएमटीसी	7-मई-12	...
दपूर		मेसर्स महानदी कोडफील्ड एट सरडेगा -एमएफएसजे	उपलब्ध नहीं	...
दपूर		मेसर्स टिस्को का वर्क साइड -टीडब्ल्यूएस	उपलब्ध नहीं	...
दपूर		प्लांट यार्ड ऑफ मेसर्स जिंदल स्टील एंड पावर -पीजेपीडी	25-मार्च-14	...
दपूर		बोलानी फाइन ओर मेसर्स बोलानी ओर प्राइवेट लिमिटेड - बीवाईएफएस	15-अक्टूबर-92	...
दपूर				

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)				
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति
1	2	3	4	5
दपूर		मेसर्स डालमिया सीमेंट (भारत) लिमिटेड [पूर्व में मेसर्स ओसीएल इंडिया लिमिटेड] -ओसीआईजी	1-मार्च-04	...
दपूर		मेसर्स नुवोको विस्टास कॉर्पोरेशन लिमिटेड [पूर्व में मेसर्स लाफार्ज इंडिया लिमिटेड (पूर्व में जोजोबेरा सीमेंट प्लांट साइडिंग) टाटानगर में] -जेबीसीटी	7-अगस्त-17	...
दपूर		मेसर्स बांसपानी आयरन लिमिटेड -आईओजेबी	8-अक्टूबर-12	...
दपूर		लंप और और फाइन ओर मेसर्स इस्को -आईएससीजी	27-अक्टूबर-05	...
दपूर		मेसर्स हिंदुस्तान स्टील प्लांट ऑफ मेसर्स सेल-एचएसपीजी	उपलब्ध नहीं	...
दपूर		मेघाताबुरु आयरन और डिस्पोजिट ऑफ मेसर्स सेल एसएसएमके-	10-जून-05	...
दपूर	केजीपी	मेसर्स कोलाघाट थर्मल पावर स्टेशन ऑफ मेसर्स डब्ल्यूबीएसईबी-केपीपीएस	11-अक्टूबर-17	विभिन्न साइडिंग संबंधी शुल्कों की वसूली के लिए करार में प्रासंगिक खंड निर्धारित नियमों/नियमावली प्रावधानों के अनुरूप थे। तथापि, करार का नवीकरण दिनांक 09.02.2022 को किया गया।

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)					
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति	
1	2	3	4	5	
दपूरे		मेसर्स इंडोरमा इंडिया प्राइवेट लिमिटेड - टीसीएलडी	24-अगस्त-20	विभिन्न साइडिंग संबंधी शुल्कों की वसूली के लिए करार में प्रासंगिक खंड निर्धारित नियमों/नियमावली प्रावधानों के अनुरूप थे।	
दपूरे		मेसर्स रश्मी मेटालिक्स -पीएमआरएन	15-अक्टूबर-07	वर्ष 2016 के परिपत्र संख्या के 11 पहले ही करार क्रियान्वित किया गया था। तथापि, करार का नवीनीकरण दिनांक 20.06.2018 को किया गया था।	
दरे	एमएएस	कामराजार पोर्ट कंटेनर टर्मिनल साइडिंग # अट्टीपट्टू -केपीसीए	31-मार्च-17	वर्ष 2016 के परिपत्र सं. 11 जारी होने के बाद करार किया गया और करार में प्रावधान शामिल किए गए थे।	
दरे		थर्मल पावर प्लांट साइडिंग # अट्टीपट्टू -एआईपीएस	20-सितंबर-89	...	

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)				
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति
1	2	3	4	5
दरे		एन्नोर कोल टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग, अट्टीपट्टू - एआईपीओ	31-अक्टूबर-18	वर्ष 2016 के परिपत्र सं. 11 जारी होने क बाद करार किया गया और करार में प्रावधान शामिल किए गए थे।
दरे		एफसीआई साइडिंग, आवडी - एफसीएसए	3-अप्रैल-08	...
दरे		आईओसी साइडिंग, टॉडियारपेट मार्शलिंग यार्ड - टीएनपीएस	9-जुलाई-19	वर्ष 2016 का परिपत्र सं. 11 जारी होने क बाद करार किया गया।
दरे		एमएफएल टॉडियारपेट मार्शलिंग यार्ड - टीएनएफएस	29-जून-18	वर्ष 2016 का परिपत्र सं. 11 जारी होने क बाद करार किया गया।
दरे		टाटा आयरन एंड स्टील साइडिंग, तिरुनिन्दावूर-टीआईएसआर	9-मई-08	...
दरे	टीवीसी	फैक्ट साइडिंग, इरुम्पनम -ईआरएनएफ	17-फरवरी-12	...
दरे		बीपीसी लिमिटेड साइडिंग इरुम्पनम -बीपीसीआई	30-जून-17	...
दरे		बीपीसी लिमिटेड - केआर साइडिंग इरुम्पनम -बीकेआरआई	30-जून-17	...

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)					
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति	
1	2	3	4	5	
दरे	पीजीटी	मैंगलोर केमिकल्स एंड फर्टिलाइजर्स साइडिंग, पनाम्बुरु - पीएनएमसी	5-अप्रैल-07	...	
दरे		उडुपी पावर कॉर्पोरेशन लिमिटेड साइडिंग, पनाम्बुरु - पीएनएमपी	17-जून-10	...	
दरे		मैंगलोर कोल टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग, पनाम्बुरु - एमसीटीपी	16-जुलाई-19	2016 के एफएम परिपत्र संख्या 11 के प्रावधानों के साथ अनुबंध निष्पादित किया गया	
दरे	एसए	बीपीसीएल साइडिंग, इरुगुर-बीपीओआई	8-अप्रैल-19	...	
दरे		जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड साइडिंग, मेचेरी रोड - एमसीएसआई	5-जनवरी-11	...	
दरे		चेट्टीनाड सीमेंट कॉरपोरेशन साइडिंग, पलायम-पीएलएमसी	12-जून-18	अनुबंध, वर्ष 2016 के परिपत्र संख्या 11 के जारी होने के बाद निष्पादित किया गया, लेकिन अनुबंध में प्रावधान शामिल नहीं किए गए।	
दरे	टीपीजे	डालमिया सीमेंट साइडिंग, कल्लाकुडी पलंगनाथम -केकेपीएस	3-मई-16	...	
दरे		कराईकल पोर्ट प्राइवेट साइडिंग, नागोर-केआईकेपी	20-जनवरी-10	राइडर अनुबंध दिनांक 22-06-2017	
दरे		ताका नेवेली पावर कॉर्प साइडिंग, वडालूर - वीएलएक्स	25-जनवरी-16	...	
दरे	एमडीयू	स्पिक साइडिंग, मिलवितन -एमवीएनपी	21-फरवरी-22	...	

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)				
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति
1	2	3	4	5
दपरे	एसबीसी	बिड़ला सुपर ब्लक टर्मिनल, डोड्डाबल्लापुर-बीएसबीडी	22-मार्च-99	...
दपरे		एससीसी लिमिटेड साइडिंग, टोंडेभावी -एमएपीटी	9-अगस्त-12	...
दपरे		भारतीय खाद्य निगम साइडिंग, व्हाइटफील्ड-डब्ल्यूएफसीएस	11-फरवरी-88	...
दपरे		बीपीसीएल एचपीसीएल के लिए तेल टर्मिनल & आईओसीएल, देवगोंथी - डीकेएनएस	1-फरवरी-97	...
दपरे	यूबीएल	भारतीय खाद्य निगम साइडिंग, हुबली - एफआईएच	1-दिसम्बर-06	...
दपरे		जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड साइडिंग, तोरणगल्लू - जेएसडब्ल्यूटी	16-जनवरी-07	...
दपरे		मेसर्स नेशनल थर्मल पावर कॉर्पोरेशन साइडिंग, कुडगी - केएसएनके	8-मार्च-17	...
दपरे		बेल्लारी थर्मल पावर साइडिंग, कुदतिनी - बीटीपीके	25-नवंबर-08	...
दपरे	यूबीएल	बीएमएम इस्पात साइडिंग, व्यासांकरी -एमबीआईवी	13-नवंबर-07	...
दपरे		जुआरी इंडस्ट्रीज साइडिंग, संकवल - जेडसीएस	30-मार्च-07	...
दपरे	एमवाईएस	मेसर्स, मिनरल एंटरप्राइजेज लिमिटेड, चिकजाजुर -एमएमईसी	5-फरवरी-11	...
दपरे		मेसर्स हिंदुस्तान पेट्रोलियम निगम लिमिटेड साइडिंग, हासन - एचपीसीएच	25- मार्च -13	...
पमरे	जेबीपी	रिलायंस सीमेंट कंपनी प्राइवेट लिमिटेड -सीपीबी	6-नवंबर-19	...
पमरे		अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड यूनिट मैहर -यूसीएलएम	10-दिसंबर-19	...

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)				
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति
1	2	3	4	5
पमरे		कीमोर सीमेंट साइडिंग एसीसी लिमिटेड -जेक्यूएसजी	29- फरवरी -16	...
पमरे		बिरला कॉर्प लिमिटेड सतना सीमेंट वर्क्स -बीसीएसडब्ल्यू	8-मार्च-16	...
पमरे		पोल साइडिंग मेसर्स बीपीसीएल लिमिटेड -पीएलबीजी	7- मार्च -17	...
पमरे		एलपीजी बीपीसीएल साइडिंग भिटोनी -एलपीबीजी	11-फरवरी-17	...
पमरे		एनटीपीसी गाडरवारा रेलवे साइडिंग -एनटीपीबी	18-फरवरी-21	...
पमरे		डायमंड सीमेंट साइडिंग दमोह -डीडीएसजी	2- मार्च -16	...
पमरे		बोकारो स्टील लिमिटेड साइडिंग खबज -बीएलएसजी	13-जुलाई-15	...
पमरे		एनएम दुबाश साइडिंग जुकेही -एनएमडीजे	10-जनवरी-17	...
पमरे		चंबल उर्वरक निगम लिमिटेड साइडिंग -सीएफसीएस	13-अक्टूबर-10	...
पमरे		अदानी पावर राजस्थान लिमिटेड साइडिंग -एपीएलएस	6-फरवरी-13	...
पमरे	कोटा	मनागलम सीमेंट लिमिटेड मोरक -एमसीटीएस	1-अगस्त-16	...
पमरे		छाबड़ा थर्मल पावर साइडिंग -पीसीएमसी	25-सितंबर-09	...
पमरे		एसीसी लिमिटेड साइडिंग लाखेरी-एलकेईएस	9-जुलाई-16	...
पमरे		डीसीएम श्रीराम लिमिटेड दधदेवी -डीएसएलडी	8-जुलाई-16	...

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)				
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति
1	2	3	4	5
परे	एडीआई	मेसर्स इपको - गांधीधाम - आईएफएफजी	6-फरवरी-14	...
परे	बीसीटी	मेसर्स एफसीआई - कांदिवली - एफसीआईवी	11-जुलाई-12	...
परे	बीआरसी	जीईबी साइडिंग - वनकबोरी - टीएसडब्ल्यूएस	3-अक्टूबर-07	...
परे		गुजरात स्टेट उर्वरक एवं रसायन लिमिटेड साइडिंग - बाजवा - जीएसएफएस	17-जुलाई-09	...
परे		कृष्णको साइडिंग - केबीसीएस	निष्पादित नहीं किया गया	...
परे		अडानी पेट्रोनेट (दाहेज) पोर्ट लिमिटेड - एमएपीडी	14-दिसंबर-18	...
परे		गुजरात नर्मदा वैली उर्वरक एवं रसायन साइडिंग - जीएनवीएस	23-फरवरी-10	...
परे	आरजेटी	रिलायंस रेल टर्मिनल - कानालूस - पीआरटीके	5-दिसंबर-12	...
परे		टाटा केमिकल लिमिटेड साइडिंग - भीमराना - टीसीएलएस	7-दिसंबर-12	...
परे		रिलायंस सॉलिड कार्गो साइडिंग - कनालूस - आरपीसीके	5-दिसंबर-12	...
परे	आरजेटी	नयारा ऊर्जा लिमिटेड - मोदपुर - एनईएलएम	19-सितंबर-07	...
परे		रिलायंस रेल टर्मिनल - कानालूस - पीआरटीके	5-दिसंबर-12	...
परे	आरटीएम	अल्ट्राटेक (विक्रम) सीमेंट लिमिटेड साइडिंग - जावद रोड - वीसीएसएन	19-सितंबर-17	...

अनुलग्नक- 1.2 निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार ब्योरा दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.1)				
जोनल रेलवे	मंडल	समीक्षा के लिए चयनित निजी साइडिंग का नाम/कोड	करार की तिथि	अभ्युक्ति
1	2	3	4	5
परे		अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड साइडिंग - शंभूपुरा - एसीएस	19-सितंबर-17	...
परे		वंडर सीमेंट लिमिटेड साइडिंग - डब्ल्यूसीएसजी	27-सितंबर-13	...
परे		जे.के. सीमेंट लिमिटेड साइडिंग मंगरोल गंभीरीरोड -जेकेसीजी	25-अक्तूबर-16	...

अनुलग्नक- 1.3 साइडिंग की संख्या और विभिन्न शुल्कों की वसूली में देरी की सीमा को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.4)				
घटक	उन साइडिंगों की संख्या जहां प्रभार वसूल किए जा सकते थे	उन साइडिंगों की संख्या जहां देरी की सीमा (दिनों में)	साइडिंगों की संख्या	
भूमि लाइसेंस प्रभार	193	1000 तक	178	152 (अधिकतम उरे में -18)
		1001-1825	(92.2 प्रतिशत)	26 (अधिकतम दपूरे में- 08)
मरम्मत एवं रखरखाव	114	1000 तक	100	74 (अधिकतम मरे में - 13)
		1001-1825	(87.7 प्रतिशत)	08 (अधिकतम दमरे में-04)
कर्मचारी लागत	175	1000 तक	171	26 (अधिकतम उरे में -07)
		1001-1825	(97.7 प्रतिशत)	131 (अधिकतम दमरे में -13)
विलंब प्रभार	255	1000 तक	211	40 (अधिकतम दमरे में -10)
		1001-1825	(82.7 प्रतिशत)	206 (अधिकतम पूमरे एवं दपूमरे में -23)
निरीक्षण प्रभार	207	1000 तक	167	05 (अधिकतम उरे में-02, दपूमरे में-02, दरे में-01)
		1001-1825	(80.7 प्रतिशत)	59 (अधिकतम मरे में -13)
				108 (अधिकतम दपूमरे में -24)

अनुलग्नक- 1.3 साइडिंग की संख्या और विभिन्न शुल्कों की वसूली में देरी की सीमा को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.4)				
घटक	उन साइडिंगों की संख्या जहां प्रभार वसूल किए जा सकते थे	उन साइडिंगों की संख्या जहां देरी की सीमा (दिनों में)	साइडिंगों की संख्या	
साइडिंग प्रभार	59	37 (62.7 प्रतिशत)	1000 तक	36 (अधिकतम दफ्तरे-08 में)
			1001-1825	01 (उमरे-01)
एआरटी प्रभार	131	127 (96.9 प्रतिशत)	1000 तक	100 (अधिकतम दफ्तरे में -22)
			1001-1825	27 (अधिकतम मरे में -15)
क्षति एवं कमी	104	101 (97.1 प्रतिशत)	1000 तक	68 (अधिकतम दफ्तरे एवं दफ्तरे में -09)
			1001-1825	33 (अधिकतम मरे में -08)
दंडात्मक प्रभार	92	16 (17.4 प्रतिशत)	1000 तक	09 (अधिकतम दफ्तरे में -04)
			1001-1825	07 (अधिकतम मरे में -02)

अनुलग्नक- 1.3 साइडिंग की संख्या और विभिन्न शुल्कों की वसूली में देरी की सीमा को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.4)				
घटक	उन साइडिंगों की संख्या जहां प्रभार वसूल किए जा सकते थे	उन साइडिंगों की संख्या जहां देरी की सीमा (दिनों में)	साइडिंगों की संख्या	
शंटिंग प्रभार	82	58 (70.7 प्रतिशत)	1000 तक	56 (अधिकतम दफ्तरे में -12)
			1001-1825	02 (अधिकतम दफ्तरे में -01, दफ्तरे में-01)
एस एंड टी परिसंपत्ति निरीक्षण प्रभार	15	13 (86.7 प्रतिशत)	1000 तक	05 (अधिकतम दफ्तरे में -03)
			1001-1825	08 (अधिकतम दफ्तरे में -05)
ओएचई चोरी प्रभार	04	04 (100 प्रतिशत)	1000 तक	04 (अधिकतम दफ्तरे में -02)
स्थिरीकरण प्रभार	14	08 (57.1 प्रतिशत)	1000 तक	08 (अधिकतम दफ्तरे में एवं दफ्तरे में प्रति - 02)
परीक्षण वैगन के लिए अवरोधन प्रभार	72	40 (55.6 प्रतिशत)	1000 तक	39 (अधिकतम दफ्तरे में -07)
			1001-1825	01 (दफ्तरे-01)

अनुलग्नक- 1.4 लाइसेंस प्रभार को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.5)															(आंकड़े ₹ में)
जोन	साइडिंगों की संख्या	रेलवे भूमि का उपयोग न करने वाली साइडिंग की संख्या	रेलवे भूमि का उपयोग करने वाली साइडिंग की संख्या	जानकारी उपलब्ध नहीं	01-04-2018 को बकाया (6ए+6बी)	रेलवे बुक के अनुसार	लेखापरीक्षा द्वारा निर्धारित	2018-23 के दौरान अर्जित (7ए+7बी)	रेलवे बुक के अनुसार	लेखापरीक्षा द्वारा निर्धारित	2018-23 के दौरान वसूल	31.03.2023 को बकाया (कॉलम 6 + कॉलम 7 - कॉलम 8)	विलंबित भुगतान के कारण अर्जित ब्याज	ब्याज सहित कुल बकाया (कॉलम 9 + कॉलम 10)	
1	2	3	4	5	6	6ए	6बी	7	7ए	7बी	8	9	10	11	
मरे	19	2	17	0	13901378968	13901378968	0	6360041863	6348655249	11386614	99387568	20162033263	11362649797	31524683060	
पूतरे	20	9	11	0	528954	528954	0	395039848	395039848	0	394605822	962980	24305844	25268824	
पूमरे	25	16	9	0	0	0	0	183080559	183080559	0	77110574	105969985	47045569	153015554	
परे	15	7	8	0	9073307	9073307	0	42776365	42776365	0	39363392	12486280	10843877	23330157	
उमरे	10	5	5	0	25766212	25766212	0	123095204	123095204	0	92214388	56647028	49770707	106417735	
उपूरे	8	0	8	0	3372406	3372406	0	43267234	43267234	0	46591536	48104	4100948	4149052	
पूसीरे	10	2	8	0	0	0	0	46158886	46158886	0	38921853	7237033	5747748	12984781	
उरे	21	1	20	0	0	0	0	544321096	541880778	2440318	524545111	19775985	20777250	40553235	
उपरे	10	0	10	0	3204148	3204148	0	29583081	29583081	0	23603606	9183623	5452883	14636506	
दमरे	23	9	14	0	0	0	0	31614520	31614520	0	25060587	6553933	3284962	9838895	
दपूमरे	25	9	16	0	31746408	31746408	0	39272844	39272844	0	25948040	45071213	27722620	72793833	
दपूरे	19	0	17	2	214013605	214013605	0	660759416	254666971	406092445	135133211	739639810	196533033	936172643	

अनुलग्नक- 1.4 लाइसेंस प्रभार को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.5)														(आंकड़े ₹ में)
जोन	साइडिंगो की संख्या	रेलवे भूमि का उपयोग न करने वाली साइडिंग की संख्या	रेलवे भूमि उपयोग करने वाली साइडिंग की संख्या	जानकारी उपलब्ध नहीं	01-04-2018 को बकाया (6ए+6बी)	रेलवे बुक के अनुसार	लेखापरीक्षा द्वारा निर्धारित	2018-23 के दौरान अर्जित (7ए+7बी)	रेलवे बुक के अनुसार	लेखापरीक्षा द्वारा निर्धारित	2018-23 के दौरान वसूल	31.03.2023 को बकाया (कॉलम 6 + कॉलम 7 - कॉलम 8)	विलंबित भुगतान के कारण अर्जित ब्याज	ब्याज सहित कुल बकाया (कॉलम 9 + कॉलम 10)
1	2	3	4	5	6	6ए	6बी	7	7ए	7बी	8	9	10	11
दरे	20	11	9	0	1134122	1134122	0	59855461	59855461	0	59292391	1697192	2407684	4104876
दपरे	12	0	12	0	40632422	40632422	0	161394999	161394999	0	61451744	140575677	61841208	202416885
पमरे	16	2	14	0	592499	592499	0	152287577	152287577	0	112209510	40670566	17809632	58480198
परे	16	1	15	0	0	0	0	446165601	445706305	459296	445706305	459296	24734095	25193392
कुल	269	74	193	2	14231443051	14231443051	0	9318714555	8898335882	420378673	2201145638	21349011968	11865027866	33214039824

अनुलग्नक- 1.5

मरम्मत और रखरखाव प्रभार को दर्शाने वाला विवरण
(संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.6)

जोन	साइडिंग की संख्या	रेलवे द्वारा नहीं किया गया मरम्मत एवं रखरखाव	रेलवे द्वारा किया गया मरम्मत एवं रखरखाव	रेलवे द्वारा जारी बिल	लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकित	01-04-2018 (7ए+7बी) को बकाया राशि	रेलवे बुक द्वारा	लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकित	2018-23 के दौरान अर्जित (8ए+8बी)	रेलवे बुक द्वारा	लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकित	2018-23 के दौरान प्राप्य	31.03.2023 तक बकाया (कॉलम 7 + कॉलम 8 - कॉलम 9)	विलंबित भुगतान के कारण अर्जित ब्याज	ब्याज सहित कुल बकाया (कॉलम 10 + कॉलम 11)
1	2	3	4	5	6	7	7ए	7बी	8	8ए	8बी	9	10	11	12
मरे	19	4	15	15	0	184556	184556	0	902207609	902207609	0	450078590	452313575	95878066	548191641
पूतरे	20	18	2	2	0	0	0	0	1316194273	1316194273	0	984996131	331198142	0	331198142
पुमरे	25	23	2	2	0	609016	609016	0	4438212	4438212	0	597896	4449332	1749300	6198632
परे	15	13	2	1	1	0	0	0	50559640	9151000	41408640	7498000	43061640	16660514	59722154
उमरे	10	9	1	1	0	0	0	0	242365809	242365809	0	184165884	58199925	17354245	75554170
उपूरे	8	7	1	1	0	9828000	9828000	0	5460000	5460000	0	0	15288000	2199240	17487240
पूसीरे	10	0	10	8	2	2300000	2300000	0	806391186	774439696	31951490	663671533	145019653	110460464	255480117
उरे	21	12	9	9	0	7612834	7612834	0	161470979	161470979	0	45350505	123733308	39838727	163572035
उपरे	10	2	8	4	4	43981787	43981787	0	63528197	31261034	32267163	37215471	70294513	44438039	114732552
दमरे	23	14	9	9	0	0	0	0	63025939	63025939	0	52561628	10464311	6252529	16716840
दपूमरे	25	19	6	6	0	2078000	2078000	0	729000	729000	0	2807000	0	1244737	1244737
दपूरे	19	14	5	1	4	40319813	40319813	0	281111589	0	281111589	0	321431402	107094753	428526155
दरे	20	11	9	9	0	38690000	38690000	0	155658726	155658726	0	152698814	41649912	35509534	77159446

अनुलग्नक- 1.5 मरम्मत और रखरखाव प्रभार को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.6)															(आंकड़े ₹ में)
जोन	साइडिंग की संख्या	रेलवे द्वारा नहीं किया गया मरम्मत एवं रखरखाव	रेलवे द्वारा किया गया मरम्मत एवं रखरखाव	रेलवे द्वारा जारी बिल	लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकित	01-04-2018 (7ए+7बी) को बकाया राशि	रेलवे बुक द्वारा	लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकित	2018-23 के दौरान अर्जित (8ए+8बी)	रेलवे बुक द्वारा	लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकित	2018-23 के दौरान प्राप्य	31.03.2023 तक बकाया (कॉलम 7 + कॉलम 8 - कॉलम 9)	विलंबित भुगतान के कारण अर्जित व्यय	व्याज सहित कुल बकाया (कॉलम 10 + कॉलम 11)
1	2	3	4	5	6	7	7ए	7बी	8	8ए	8बी	9	10	11	12
दपरे	12	0	12	12	0	0	0	0	197834723	197834723	0	176576240	21258483	5712549	26971032
पमरे	16	7	9	9	0	111492954	111492954	0	164785781	164785781	0	138123879	138154856	84635303	222790159
परे	16	2	14	14	0	5347487	5347487	0	180143835	180143835	0	159209596	26281726	15303047	41584773
कुल	269	155	114	103	11	262444447	262444447	0	4595905498	4209166616	386738882	3055551167	1802798778	584331047	2387129825

अनुलग्नक - 1.6 सिविल इंजीनियरिंग परिसंपत्ति के निरीक्षण प्रभार को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.6.1)														(आंकड़े ₹ में)	
जोन	साइडिंग की संख्या	रेलवे द्वारा नहीं किया गया निरीक्षण	रेलवे द्वारा किया गया निरीक्षण	रेलवे द्वारा जारी बिल	लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकित	बकाया राशि 01-04-2018 (7ए+7बी)	रेलवे बुक द्वारा	लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकित	2018-23 के दौरान अर्जित (8ए+8बी)	रेलवे बुक द्वारा	लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकित	2018-23 के दौरान प्राप्य	31.03.2023 तक बकाया (कॉलम 7 + कॉलम 8 - कॉलम 9)	विलंबित भुगतान के कारण अर्जित ब्याज	ब्याज सहित कुल बकाया (कॉलम 10 + कॉलम 11)
1	2	4	3	5	6	7	7ए	7बी	8	8ए	8बी	9	10	11	12
मरे	19	0	19	10	9	0	0	0	17492932	12902932	4590000	0	17492932	3569067	21061999
पूतरे	20	0	20	16	4	4873594	4873594	0	38805963	22408216	16397747	2542825	41136732	16103620	57240352
पूमरे	25	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
परे	15	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
उमरे	10	0	10	1	9	0	0	0	19203342	0	19203342	0	19203342	7187072	26390414
उपूरे	8	0	8	5	3	250614	0	250614	1787364	569217	1218148	569217	1468763	479423	1948186
पूसीरे	10	0	10	8	2	0	0	0	2022201	0	2022201	0	2022200	769155	2791355
उरे	21	4	17	7	10	0	0	0	27487933	7624508	19863425	0	27487933	9893778	37381711
उपरे	10	2	8	4	4	10457732	2811452	7646280	21200805	6361453	14839352	8174278	23484259	13258601	36742860
दमरे	23	14	9	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
दपूमरे	25	0	25	0	25	0	0	0	40082540	0	40082540	0	40082540	15054414	55136955
दपूर	19	2	17	5	12	0	0	0	67851737	18859570	48992167	7354938	60496799	24124509	84621308
दरे	20	0	20	11	9	3730000	3730000	0	14137288	11188750	2948538	1538500	16328788	7269185	23597973
दपरे	12	0	12	12	0	0	0	0	7193364	7193364	0	7158605	34759	84325	119084
पमरे	16	0	16	15	1	187559	187559	0	17902680	17146164	756516	15940339	2149900	2576288	4726188
परे	16	0	16	12	4	5504023	4550384	953639	34527635	26863157	7664478	8370069	31661589	26096483	57758072
कुल	269	62	207	115	92	25003522	16152989	8850533	309695784	131117331	178578454	51648771	283050536	126465919	409516455

अनुलग्नक 1.7 साइडिंग में तैनात वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ - 1.8.7)														(आंकड़े ₹ में)	
जोन	साइडिंग की संख्या	साइडिंग की संख्या जहां स्टाफ लागत नहीं लागू है	साइडिंग की संख्या जहां बिल जारी किया गया	बिल जारी नहीं और लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकित	सूचना उपलब्ध नहीं	बकाया राशि 01-04-2018 (7ए+7बी)	रेलवे बुक द्वारा	लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकित	2018-23 के दौरान अर्जित (8ए+8बी)	रेलवे बुक द्वारा	लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकित	2018-23 के दौरान प्राप्त	31.03.2023 तक बकाया (कॉलम 7 + कॉलम 8 - कॉलम 9)	विलंबित भुगतान के कारण अर्जित ब्याज	ब्याज सहित कुल बकाया (कॉलम 10 + कॉलम 11)
1	2	3	4	5	6	7	7ए	7बी	8	8ए	8बी	9	10	11	12
मरे	19	0	19	0	0	39107766	39107766	0	214284801	214284801	0	217642358	35750209	59057873	94808082
पूतरे	20	5	13	0	2	1211333	1211333	0	228123619	228123619	0	107431227	121903725	55522437	177426162
पूमरे	25	11	10	0	4	29435043	29435043	0	104308166	104308166	0	54922468	78820741	43001158	121821899
परे	15	8	6	0	1	621042	621042	0	190100083	190100083	0	188640587	2080538	30484715	32565253
उमरे	10	5	5	0	0	3349756	3349756	0	74471925	67463770	7008155	35079438	42742243	22446132	65188375
उपूरे	8	1	0	7	0	185843602	0	185843602	136396812	0	136396812	1548528	320691886	171350150	492042036
पूसीरे	10	1	8	1	0	836067	836067	0	95161293	90301785	4859508	59480062	36517298	21379497	57896795
उरे	21	4	17	0	0	210597596	210597596	0	216036863	167294969	48741894	171424596	255209863	144044014	399253877
उपरे	10	5	5	0	0	8723940	8723940	0	70264311	70264311	0	59211813	19776438	14027792	33804230
दमरे	23	0	23	0	0	0	0	0	251942080	251942080	0	228876833	23065247	42145691	65210938
दपूमरे	25	11	14	0	0	7224889	7224889	0	261330630	261330630	0	253404560	15150959	36014799	51165758
दपूरे	19	11	8	0	0	19319727	19319727	0	106641526	106641526	0	107429954	18531299	14297099	32828398
दरे	20	6	14	0	0	3449738	3449738	0	214122605	214122605	0	153430756	64141587	40020845	104162432
दपरे	12	6	6	0	0	0	0	0	105963382	80012088	25951294	58408705	47554677	39316556	86871233

अनुलग्नक 1.7															(आंकड़े ₹ में)
साइडिंग में तैनात वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ - 1.8.7)															
जोन	साइडिंग की संख्या	साइडिंग की संख्या जहां स्टाफ लागत लागू नहीं है	साइडिंग की संख्या जहां बिल जारी किया गया	बिल जारी नहीं और लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकित	सूचना उपलब्ध नहीं	बकाया राशि 01-04-2018 (7ए+7बी)	रेलवे बुक द्वारा	लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकित	2018-23 के दौरान अर्जित (8ए+8बी)	रेलवे बुक द्वारा	लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकित	2018-23 के दौरान प्राप्य	31.03.2023 तक बकाया (कॉलम 7 + कॉलम 8 - कॉलम 9)	विलंबित भुगतान के कारण अर्जित ब्याज	ब्याज सहित कुल बकाया (कॉलम 10 + कॉलम 11)
1	2	3	4	5	6	7	7ए	7बी	8	8ए	8बी	9	10	11	12
पमरे	16	7	9	0	0	5606622	5606622	0	100254118	100254118	0	90169597	15691143	17675332	33366475
परे	16	5	11	0	0	6000000	6000000	0	198479088	198479088	0	193472023	11007065	23298855	34305920
कुल	269	87	167	8	7	521327121	335483519	185843602	2567881302	2344923639	222957663	1980573505	1108634918	774082946	1882717864

अनुलग्नक - 1.8 विलंब प्रभार को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ - 1.8.8)													(आंकड़े ₹ में)
जोन	साइडिंग की संख्या	जहां शल्क अर्जित नहीं हुआ	जहां शल्क अर्जित हुआ	बकाया राशि 01-04-2018 (5ए+5बी)	रेलवे बुक द्वारा	लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकित	2018-23 के दौरान अर्जित (6ए+6बी)	रेलवे बुक द्वारा	लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकित	2018-23 के दौरान प्राप्य	31.03.2023 तक बकाया (कॉलम 5 + कॉलम 6 - कॉलम 7)	विलंबित भुगतान के कारण अर्जित ब्याज	ब्याज सहित कुल बकाया (कॉलम 8 + कॉलम 9)
1	2	3	4	5	5ए	5 ब	6	6ए	6बी	7	8	9	10
मरे	19	0	19	102320771	102320771	0	1963802921	1963802921	0	2033831118	32292574	122024000	154316574
पूतरे	20	4	16	7317063	7317063	0	4529498541	4529498541	0	4532841147	3974457	71644321	75618778
पूमरे	25	0	25	132181088	132181088	0	938707100	938707100	0	789728049	281160139	256380266	537540405
परे	15	0	15	6614360	6614360	0	1339393434	1339393434	0	1321201477	24806317	31467265	56273582
उमरे	10	1	9	1823198	1823198	0	390246823	390246823	0	381113643	10956378	9286401	20242779
उपूरे	8	1	7	0	0	0	25764275	25764275	0	25755297	8978	138564	147542
पूसीरे	10	0	10	2576072	2576072	0	212135710	212135710	0	213136242	1575540	6129290	7704830
उरे	21	3	18	4046602	4046602	0	1167287872	1167287872	0	1042226217	129108257	80779207	209887464
उपरे	10	0	10	5891400	5891400	0	432205246	432205246	0	386373321	51723325	7903506	59626831
दमरे	23	1	22	5117933	5117933	0	785863879	785863879	0	765369406	25612406	3094158	28706564
दपूमरे	25	0	25	217740294	217740294	0	3542060305	3542060305	0	3455399755	304400844	240893584	545294428
दपूरे	19	0	19	74135495	74135495	0	3638250318	3638250318	0	3698842301	13543512	87644440	101187952
दरे	20	1	19	6785807	6785807	0	209267730	209267730	0	215474371	579166	5468633	6047799
दपरे	12	2	10	21450	21450	0	2515790168	2515790168	0	2515781618	30000	350	30350
पमरे	16	1	15	0	0	0	686125099	686125099	0	682978692	3146407	289711	3436118
परे	16	0	16	313651	313651	0	613376769	613376769	0	613690420	0	684209	684209
कुल	269	14	255	566885184	566885184	0	22989776190	22989776190	0	22673743074	882918300	923827905	1806746205

अनुलग्नक -1.9 साइडिंग प्रभार को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ - 1.8.9)															(आंकड़ें ₹ में)
जोन	साइडिंग की संख्या	साइडिंग शुल्क लागू नहीं	साइडिंग शुल्क लागू	उन साइडिंग की संख्या जिनमें साइडिंग प्रभार रेलवे द्वारा नहीं लिया जा रहा है, लेकिन लेखापरीक्षा द्वारा उसका आकलन किया गया	बकाया राशि 01-04-2018 (7ए+7बी)	रेलवे बुक द्वारा	लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकित	2018-23 के दौरान अर्जित (8ए+8बी)	रेलवे बुक द्वारा	लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकित	2018-23 के दौरान प्राप्य	31.03.2023 तक बकाया (कॉलम 7 + कॉलम 8 - कॉलम 9)	विलंबित भुगतान के कारण अर्जित ब्याज	ब्याज सहित कुल बकाया (कॉलम 10 + कॉलम 11)	
1	2	3	4	5	7	7ए	7 बी	8	8ए	8बी	9	10	11	12	
मरे	19	12	7	7	959280	959280	0	162902947	162902947	0	162435687	1426540	3166495	4593035	
पूतूरे	20	19	1	1	190356	190356	0	6563154	6563154	0	6753510	0	0	0	
पूमूरे	25	15	10	10	2553275	2553275	0	497311470	497311470	0	466369510	33495235	7750340	41245575	
परे	15	13	2	2	0	0	0	359865921	359865921	0	359865921	0	4723058	4723058	
उमरे	10	7	3	2	479529	479529	0	98517429	90589269	7928160	89913852	9083106	2556526	11639632	
उपूरे	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
पूसीरे	10	2	8	8	1506837	1506837	0	239340604	217359634	21980970	217506307	23341134	6320610	29661744	

अनुलग्नक -1.9 साइडिंग प्रभार को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ - 1.8.9)															(आंकड़े ₹ में)
जोन	साइडिंग की संख्या	साइडिंग शुल्क लागू नहीं	साइडिंग शुल्क लागू	उन साइडिंग की संख्या जिनमें साइडिंग प्रभार रेलवे द्वारा नहीं लिया जा रहा है	उन साइडिंग की संख्या जिनमें साइडिंग प्रभार रेलवे द्वारा नहीं लिया जा रहा है, लेकिन लेखापरीक्षा द्वारा उसका आकलन किया गया है	बकाया राशि 01-04-2018 (7ए+7बी)	रेलवे बुक द्वारा	लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकित	2018-23 के दौरान अर्जित (8ए+8बी)	रेलवे बुक द्वारा	लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकित	2018-23 के दौरान प्राप्य	31.03.2023 तक बकाया (कॉलम 7 + कॉलम 8 - कॉलम 9)	विलंबित भुगतान के कारण अर्जित ब्याज	ब्याज सहित कुल बकाया (कॉलम 10 + कॉलम 11)
1	2	3	4	5	6	7	7ए	7 बी	8	8ए	8बी	9	10	11	12
उरे	21	15	6	6	0	62705292	62705292	0	1006532515	1006532515	0	775919512	293318295	106629609	399947904
उपरे	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
दमरे	23	20	3	3	0	0	0	0	205674852	205674852	0	205674852	0	204396	204396
दपूमरे	25	24	1	1	0	0	0	0	47432418	47432418	0	47432418	0	430852	430852
दपूरे	19	18	1	1	0	0	0	0	80723511	80723511	0	80723511	0	928718	928718
दरे	20	11	9	9	0	4472244	4472244	0	713379432	651328180	62051252	652516209	65335467	34700	65370167
दपरे	12	8	4	4	0	0	0	0	628291473	628291473	0	628291473	0	354405	354405
पमरे	16	14	2	2	0	0	0	0	89612875	89612875	0	89612875	0	0	0
परे	16	14	2	2	0	0	0	0	184723636	184723636	0	184723636	0	18120	18120
कुल	269	210	59	58	1	72866813	72866813	0	4320872237	4228911855	91960382	3967739273	425999777	133117829	559117606

अनुलग्नक -1.10 दुर्घटना राहत ट्रेन प्रभार को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 1.8.10)													
जोन	साइडिंग की संख्या	जहां शुल्क अर्जित नहीं हुआ	जहां शुल्क अर्जित हुआ	01-04-2018 तक बकाया (5ए+5बी)	रेलवे बुक द्वारा	लेखापरीक्षा द्वारा निर्धारण	2018-23 के दौरान अर्जित (6ए+6बी)	रेलवे बुक द्वारा	लेखापरीक्षा द्वारा निर्धारण	2018-23 के दौरान प्राप्त	31.03.2023 तक बकाया (कॉलम 5 + कॉलम 6 - कॉलम 7)	विलंबित भुगतान के कारण अर्जित ब्याज	ब्याज सहित कुल बकाया (कॉलम 8 + कॉलम 9)
1	2	3	4	5	5ए	5बी	6	6ए	6बी	7	8	9	10
मरे	19	4	15	9976925	9976925	0	35993009	35993009	0	6102994	39866940	16900820	56767760
पूतरे	20	12	8	0	0	0	39929319	39929319	0	33619163	6310156	1309778	7619934
पूमरे	25	12	13	0	0	0	33848449	33848449	0	10469218	23379231	5285977	28665208
परे	15	6	9	0		0	23412079	23412079	0	22805701	606378	1250428	1856806
उमरे	10	6	4	0	0	0	8525656	8525656	0	8525656	0	428050	428050
उपूरे	8	6	2	0	0	0	347316	347316	0	0	347316	83589	430905
पूसीरे	10	10	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
उरे	21	17	4	0	0	0	6367644	6367644	0	2169575	4198068	462286	4660354
उपरे	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
दमरे	23	8	15	3524327	3524327	0	29813276	29813276	0	24936098	8401505	6725433	15126938
दपूमरे	25	2	23	406346	406346	0	105648485	105648485	0	74157103	31897728	10412731	42310459
दपूरे	19	5	14	990877	990877	0	33777577	33777577	0	33202126	1566328	4002699	5569027
दरे	20	11	9	0	0	0	6938186	6938186	0	3118715	3819471	1679370	5498841
दपरे	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
पमरे	16	9	7	0	0	0	16422182	16422182	0	3620100	12802083	3186474	15988557
परे	16	8	8	430557	430557	0	9540335	9540335	0	8881287	1089605	766287	1855892
कुल	269	138	131	15329032	15329032	0	350563513	350563513	0	231607736	134284809	52493921	186778730

अनुलग्नक -1.11 क्षति एवं कमी शुल्क दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 1.8.11)														(आंकड़े ₹ में)
जोन	साइडिंग की संख्या	जहां शुल्क अर्जित नहीं हुआ	जहां शुल्क अर्जित हुआ	01-04-2018 तक बकाया (5ए+5बी)	रेलवे बुक द्वारा	लेखापरीक्षा द्वारा निर्धारण	2018-23 के दौरान अर्जित (6ए+6बी)	रेलवे बुक द्वारा	लेखापरीक्षा द्वारा निर्धारण	2018-23 के दौरान प्राप्त	31.03.2023 तक बकाया (कॉलम 5 + कॉलम 6 - कॉलम 7)	विलंबित भुगतान के कारण अर्जित ब्याज	ब्याज सहित कुल बकाया (कॉलम 8 + कॉलम 9)	
1	2	3	4	5	5ए	5बी	6	6ए	6बी	7	8	9	10	
मरे	19	8	11	15121681	15121681	0	10485428	10485428	0	9496314	16110795	7982429	24093224	
पूतरे	20	11	9	0	0	0	160777783	160777783	0	154931724	5846059	7102377	12948436	
पूमरे	25	21	4	285000	285000	0	2437823	2437823	0	341121	2381702	1090203	3471905	
परे	15	10	5	186260	186260	0	45400117	45400117	0	37943764	7642613	3487939	11130552	
उमरे	10	6	4	0	0	0	19750959	0	19750959	1122258	18628701	2630453	21259154	
उपूरे	8	7	1	0	0	0	1051585	0	1051585	738260	313325	82387	395712	
पूसीरे	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
उरे	21	12	9	0	0	0	14613938	14613938	0	2682491	11931447	1849044	13780491	
उपरे	10	3	7	9325125	0	9325125	8532667	0	8532667	2773176	15084616	7790542	22875158	
दमरे	23	14	9	0	0	0	13038491	13038491	0	6763259	6275232	923438	7198670	
दपूमरे	25	16	9	2667849	2667849	0	85078084	85078084	0	83437719	4308214	1612592	5920806	
दपूरे	19	11	8	863216	863216	0	120679689	120679689	0	117322240	4220665	7097628	11318293	
दरे	20	13	7	743430	743430	0	1515681	1515681	0	1154457	1104654	719016	1823670	
दपरे	12	9	3	2649052	2649052	0	5218611	5218611	0	4667744	3199918	895463	4095381	
पमरे	16	4	12	9918096	9918096	0	33213005	33213005	0	26156005	16975096	14417645	31392741	
परे	16	10	6	0	0	0	11618954	11618954	0	546211	11072743	57922	11130665	
कुल	269	165	104	41759709	32434584	9325125	533412815	504077604	29335211	450076743	125095781	57739078	182834859	

अनुलग्नक- 1.12 दंडात्मक प्रभार दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ- 1.8.12)													(आंकड़े ₹ में)
जोन	साइडिंग की संख्या	जहां शुल्क अर्जित नहीं हुआ	जहां शुल्क अर्जित हुआ	01-04-2018 तक बकाया (5ए+5बी)	रेलवे बुक द्वारा	लेखापरीक्षा द्वारा निर्धारण	2018-23 के दौरान अर्जित (6ए+6बी)	रेलवे बुक द्वारा	लेखापरीक्षा द्वारा निर्धारण	2018-23 के दौरान प्राप्त	31.03.2023 तक बकाया (कॉलम 5 + कॉलम 6 - कॉलम 7)	विलंबित भुगतान के कारण अर्जित ब्याज	ब्याज सहित कुल बकाया (कॉलम 8 + कॉलम 9)
1	2	3	4	5	5ए	5बी	6	6ए	6बी	7	8	9	10
मरे	19	6	13	52847247	52847247	0	479559324	479559324	0	479559324	52847247	34799912	87647159
पूतरे	20	15	5	0	0	0	332279229	332279229	0	332279229	0	0	0
पूमरे	25	0	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
परे	15	1	14	610213	610213	0	126127	126127	0	736340	0	335826	335826
उमरे	10	2	8	0	0	0	4038738	4038738	0	1264	4037474	94399	4131873
उपूरे	8	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
पूसीरे	10	2	8	0	0	0	1945904	1945904	0	1146680	799224	35499	834723
उरे	21	1	20	133427	133427	0	0	0	0	0	133427	87863	221290
उपरे	10	4	6	2889769	2889769	0	3826839	3826839	0	5077150	1639458	1370077	3009535
दमरे	23	17	6	0	0	0	139069689	139069689	0	139069689	0	0	0
दपूमरे	25	16	9	0	0	0	47413100	47413100	0	47413100	0	0	0
दपूरे	19	7	12	6237688	6237688	0	28158312	28158312	0	28193082	6202918	1140949	7343867
दरे	20	2	18	7131486	7131486	0	0	0	0	3390896	3740590	2453931	6194521
दपरे	12	3	9	0	0	0	2804957	2804957	0	2804957	0	0	0
पमरे	16	10	6	0	0	0	93761914	93761914	0	89863588	3898326	33510	3931836
परे	16	5	11	976605	976605	0	1179384	1179384	0	2155989	0	426321	426321
कुल	269	92	177	70826435	70826435	0	1134163516	1134163516	0	1131691287	73298664	40778288	114076952

अनुलग्नक- 1.13 शटिंग प्रभार को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 1.8.13)														(आंकड़े ₹ में)
जोन	साइडिंग की संख्या	जहां शुल्क अर्जित नहीं हुआ	जहां शुल्क अर्जित हुआ	01-04-2018 तक बकाया (5ए+5बी)	रेलवे बुक द्वारा	लेखापरीक्षा द्वारा निर्धारण	2018-23 के दौरान अर्जित (6ए+6बी)	रेलवे बुक द्वारा	लेखापरीक्षा द्वारा निर्धारण	2018-23 के दौरान प्राप्त	31.03.2023 तक बकाया (कॉलम 5 + कॉलम 6 - कॉलम 7)	विलंबित भुगतान के कारण अर्जित ब्याज	ब्याज सहित कुल बकाया (कॉलम 8 + कॉलम 9)	
1	2	3	4	5	5ए	5बी	6	6ए	6बी	7	8	9	10	
मरे	19	6	13	0	0	0	133259745	133259745	0	133259547	198	1388849	1389047	
पूतरे	20	3	17	0	0	0	92389605	92389605	0	86831205	5558400	1309837	6868237	
पूमरे	25	7	18	88740	88740	0	254722979	254722979	0	250722509	4089210	10946814	15036024	
परे	15	3	12	-733610	-733610	0	288306222	288306222	0	284741278	2831334	1624959	4456293	
उमरे	10	1	9	43800	43800	0	36154200	36154200	0	36198000	0	304049	304049	
उपूरे	8	1	7	277830	277830	0	18104154	18104154	0	18112827	269157	13865	283022	
पूसीरे	10	4	6	0	0	0	8142865	8142865	0	8128302	14563	800873	815436	
उरे	21	3	18	0	0	0	44228827	44228827	0	44228827	0	5092	5092	
उपरे	10	5	5	0	0	0	33366432	33366432	0	31281129	2085303	564916	2650219	
दमरे	23	10	13	7859433	7859433	0	1151936927	1151936927	0	1154825412	4970948	7457130	12428078	
दपूमरे	25	13	12	272686	272686	0	576813677	576813677	0	548127109	28959254	23075795	52035049	
दपूरे	19	4	15	861989	861989	0	51363362	51363362	0	50969361	1255990	500543	1756533	
दरे	20	3	17	515590	515590	0	24150670	24150670	0	22195860	2470400	93783	2564183	
दपरे	12	1	11	0	0	0	145242450	145242450	0	145242450	0	0	0	
पमरे	16	9	7	0	0	0	179933997	179933997	0	178473222	1460775	45799	1506574	
परे	16	8	8	0	0	0	269700832	269669332	31500	269193612	507220	600337	1107557	
कुल	269	82	187	9186458	9186458	0	3307816944	3307785444	31500	3262530650	54472752	48732643	103205395	

अनुलग्नक- 2.1 सिग्नलिंग उपकरणों की भूमिका और कार्य (संदर्भ पैराग्राफ- 2.1)	
उपकरण	विवरण
ब्लॉक इंस्ट्रूमेंट उपकरण	स्टेशन मास्टर द्वारा ट्रेन को सिग्नल देकर तथा लाइन की स्थिति अर्थात लाइन बंद, लाइन क्लियर तथा ट्रेन लाइन पर बताकर पूर्ण ब्लॉक सेक्शन सुनिश्चित करने के लिए उपयोग किया जाने वाला उपकरण।
मल्टी अस्पेक्ट कलर लाइट (एमएसीएल)	एक निश्चित सिग्नल जिसमें 'संकेत' केवल एक बत्ती के रंग से दिए जाते हैं। लाल, हरी और पीली बतियाँ स्कने, जाने के लिए साफ़ और सावधान रहने का संकेत देती हैं।
ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर	यह ट्रैक पर दो बिंदुओं पर प्रदान किया गया एक विद्युत उपकरण है, जो धुरों की अंदर और बाहर की गति की गणना करके यह साबित करता है कि उक्त दो बिंदुओं के बीच ट्रैक का भाग खाली है या व्यस्त है।
रिडंडेंट ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर	बैकअप के रूप में कार्य करने के लिए मौजूदा डिवाइस के साथ प्रदान किया गया अतिरिक्त एक्सल काउंटर।
सिंगल सेक्शन डिजिटल एक्सल काउंटर (एसएसडीएसी)	सिंगल सेक्शन डिजिटल एक्सल काउंटर का उपयोग आमतौर पर सिंगल ट्रैक सेक्शन की निगरानी के लिए किया जाता है।
उच्च उपलब्धता-एसएसडीएसी (एचएसएसडीएसी)	यह एसएसडीएसी का एक उन्नत संस्करण है। एचएसएसडीएसी में प्रदान की गई रिडंडेंसी सुविधाएँ सिस्टम की उच्च उपलब्धता सुनिश्चित करती हैं।
मल्टी सेक्शन डिजिटल एक्सल काउंटर (एमएसडीएसी)	मल्टी सेक्शन डिजिटल एक्सल काउंटर एक डिजिटल एक्सल काउंटर है जिसका उपयोग स्टेशनों या ब्लॉक सेक्शनों में एक से अधिक ट्रैक सेक्शन की निगरानी के लिए किया जाता है।

<p>अनुलग्नक- 2.1</p> <p>सिग्नलिंग उपकरणों की भूमिका और कार्य</p> <p>(संदर्भ पैराग्राफ- 2.1)</p>	
उपकरण	विवरण
इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग	संकेतों, पॉइंट्स और लेवल-क्रॉसिंग गेटों को नियंत्रित करने के लिए कंप्यूटर-आधारित प्रणालियों और इलेक्ट्रॉनिक उपकरणों के माध्यम से संचालित उन्नत इंटरलॉकिंग प्रणाली।
केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण (सीटीसी)	किसी मार्ग पर ट्रेनों के संचालन की एक प्रणाली, जिसमें किसी दूर से निर्दिष्ट स्थान से ट्रेनों को नियंत्रित किया जाता है।
ट्रेन टकराव परिहार प्रणाली (टीसीएसएस)	टीसीएसएस आमने-सामने और पीछे से होने वाली टक्करों को रोकने में मदद करता है। यह एक स्वचालित ट्रेन सुरक्षा प्रणाली (एटीपी) है जो टक्करों को रोकने के लिए लोकोमोटिव में रेडियो फ्रीक्वेंसी पहचान टैग और उपकरणों का उपयोग करती है। (भारतीय रेल में इसे 'कवच' कहा जाता है)
ट्रेन एक्चुएटेड वार्निंग सिस्टम (टीएडब्ल्यूएस)	यह एक अत्यधिक अनुकूलित समाधान है जो आने वाली ट्रेनों का स्वचालित रूप से पता लगाता है और पीली/लाल चेतावनी लाइट जैसे दृश्य-श्रव्य चेतावनी उपकरणों को चालू करता है।
मोबाइल ट्रेन रेडियो संचार प्रणाली (एमटीआरसीएस)	यह एक उन्नत संचार प्रणाली है जो परिचालन में देरी को कम करने और दुर्घटनाओं को रोकने के लिए ट्रेन चालक दल और नियंत्रण कार्यालय के बीच निरंतर संचार की सुविधा प्रदान करती है।
डेटा लॉगर	यह सिग्नलिंग उपकरणों की निगरानी करता है और नियंत्रण व इंटरलॉकिंग रिले की स्थिति में परिवर्तन रिकॉर्ड को करता है। यह दोष सुधार के लिए स्वचालित रिपोर्ट तैयार करता है और निवारक/पूर्वानुमानित रखरखाव में सहायता करता है।

अनुलग्नक- 2.2 दक्षिण-पश्चिम रेलवे के नॉन-इंटरलॉक लेवल क्रॉसिंग की सूची (संदर्भित पैराग्राफ- 2.9.10)								
क्रम सं.	मण्डल	एलसी सं.	स्थान	इंजीनियरिंग /यातायात	सेक्शन	मानवयुक्त (एम)/ मानवरहित (यूएम)	इंटरलॉक	टीवीयू
1	एसबीसी	4	6/800-900	इं	वाईएनके-डीएचएल	एम	नही	26110
2	एसबीसी	10	12/400-500	इं	वाईएनके-डीएचएल	एम	नही	23610
3	एसबीसी	20	23/000-100	इं	वाईएनके-आरएनएन	एम	नही	64204
4	एसबीसी	42	49/800-900	इं	आरएमजीएम-सीपीटी	एम	नही	29156
5	एसबीसी	48	81/500-600	इं	एमएलएसए-जीबीबी	एम	नही	27858
6	एसबीसी	50	85/700-800	इं	एमएलएसए-जीबीबी	एम	नही	23958
7	एसबीसी	56	92/600-700	इं	जीबीबी-एनटीआर	एम	नही	26558
8	एसबीसी	60	98/600-700	इं	एनटीआर-एसपीजीआर	एम	नही	22101
9	एसबीसी	61	100-300-400	इं	एनटीआर-एसपीजीआर	एम	नही	22658
10	एसबीसी	62	101/600-700	इं	एनटीआर-एसपीजीआर	एम	नही	22472
11	एसबीसी	64	105/400-500	इं	एनटीआर-एसपीजीआर	एम	नही	22974
12	एसबीसी	77	98/100-200	इं	एमवाईए-वाई	एम	नही	23340
13	यूबीएल	4	4/200-300	इं	टीएनजीएल - बीएनएचटी	एम	नही	57750

अनुलग्नक- 2.2 दक्षिण-पश्चिम रेलवे के नॉन-इंटरलॉक लेवल क्रॉसिंग की सूची (संदर्भित पैराग्राफ- 2.9.10)								
क्रम सं.	मण्डल	एलसी सं.	स्थान	इंजीनियरिंग /यातायात	सेक्शन	मानवयुक्त (एम)/ मानवरहित (यूएम)	इंटरलॉक	टीवीयू
14	यूबीएल	24	93/000-94/100	इं	एमजेओ-सीएसएम	एम	नहीं	56250
15	यूबीएल	59	137/0-100	इं	एलएमटी -डब्ल्यूडीएल	एम	नहीं	61820
16	यूबीएल	76	133/800-900	इं	जीआईएन-एमआरबी	एम	नहीं	25448
17	यूबीएल	86	146/400-500	इं	एचपीटी- केजीडब्ल्यू	एम	नहीं	21318
18	यूबीएल	94	173/300-400	इं	जीएनआर - टीएनजीएल	एम	नहीं	85540
19	यूबीएल	244	401/700-800	इं	केजेजी-एसवीएनआर	एम	नहीं	34732
20	यूबीएल	276	454/000-100	इं	केएनओ-एसयूबीएल	एम	नहीं	128934
21	यूबीएल	315	516/900-517/0	इं	केबीआई-केएचएसटी	एम	नहीं	25301
22	यूबीएल	399	621/0-100	इं	एसएक्सबी-एसबीएच	एम	नहीं	42378

अनुलग्नक- 2.2 दक्षिण-पश्चिम रेलवे के नॉन-इंटरलॉक लेवल क्रॉसिंग की सूची (संदर्भित पैराग्राफ- 2.9.10)								
क्रम सं.	मण्डल	एलसी सं.	स्थान	इंजीनियरिंग /यातायात	सेक्शन	मानवयुक्त (एम)/ मानवरहित (यूएम)	इंटरलॉक	टीवीयू
23	यूबीएल	420	653/800-900	इं	पीसीएच-जीकेके	एम	नही	33279
24	यूबीएल	463	743/000-100	इं	वीजेआर-एमआरजे	एम	नही	20453
25	यूबीएल	19A	82/300-400	इं	सीएनआर-एमएओ	एम	नही	29000
26	एमवाईएस	124	206/600-700	इं	एकएसके-एचआरआर	एम	नही	27160
27	एमवाईएस	203	329/400-500	इं	एसके-एचआरआर	एम	नही	25880
28	एमवाईएस	214	349/400-500	इं	एचआरआर-यूबीएल	एम	नही	23634
29	एमवाईएस	229	382/500-600	इं	एचआरआर-यूबीएल	एम	नही	29679
30	एमवाईएस	47	52/900-53/000	इं	एमवाईएस- एसके	एम	नही	81147
31	एमवाईएस	57	62/100-200	इं	एमवाईएस-एसके	एम	नही	22935
32	एमवाईएस	8	14/800-900	इं	जेआरयू-आरडीजी	एम	नही	34689
33	एमवाईएस	58	86/400-500	इं	जेआरयू-आरडीजी	एम	नही	24167

अनुलग्नक- 2.2 दक्षिण-पश्चिम रेलवे के नॉन-इंटरलॉक लेवल क्रॉसिंग की सूची (संदर्भित पैराग्राफ- 2.9.10)							
क्रम सं.	मण्डल	एलसी सं.	स्थान	इंजीनियरिंग /यातायात	सेक्शन	मानवयुक्त (एम)/ मानवरहित (यूएम)	टीवीयू
34	एमवाईएस	12	13/500-600	इं	आरआरबी-एसएमईटी	एम	30016
35	एमवाईएस	24	36/700-800	इं	आरआरबी-एसएमईटी	एम	30408
36	एमवाईएस	25	37/900-38/000	इं	आरआरबी-एसएमईटी	एम	30167
37	एमवाईएस	35	48/700-800	इं	आरआरबी-एसएमईटी	एम	31575
38	एमवाईएस	38A	53/900-400	इं	आरआरबी-एसएमईटी	एम	32672
39	एमवाईएस	42	57/000-100	इं	आरआरबी-एसएमईटी	एम	30091
40	एमवाईएस	56	69/100-200	इं	एसएमईटी-टीएलजीपी	एम	20102
41	एमवाईएस	67	81/000-100	इं	एसएमईटी-टीएलजीपी	एम	51480
42	एमवाईएस	104	115/500-600	इं	एसएमईटी-टीएलजीपी	एम	50964
43	एमवाईएस	126	138/000-100	इं	एसएमईटी-टीएलजीपी	एम	20218
44	एमवाईएस	129	142/400-500	इं	एसएमईटी-टीएलजीपी	एम	69756

अनुलग्नक- 2.2 दक्षिण-पश्चिम रेलवे के नॉन-इंटरलॉक लेवल क्रॉसिंग की सूची (संदर्भित पैराग्राफ- 2.9.10)								
क्रम सं.	मण्डल	एलसी सं.	स्थान	इंजीनियरिंग /यातायात	सेक्शन	मानवयुक्त (एम)/ मानवरहित (यूएम)	इंटरलॉक	टीवीयू
45	एमवाईएस	134	145/600-700	इं	एसएमईटी-टीएलजीपी	एम	नही	26174
46	एमवाईएस	145	153/500-600	इं	एसएमईटी-टीएलजीपी	एम	नही	20252
47	एमवाईएस	147	155/000-100	इं	एसएमईटी-टीएलजीपी	एम	नही	20056
48	एमवाईएस	8	8/500-600	इं	एमवाईएस-सीएमएनआर	एम	नही	77448
49	एमवाईएस	35	40/900-41/000	इं	एमवाईएस-सीएमएनआर	एम	नही	20082
50	एमवाईएस	43	45/900-46/00	इं	एमवाईएस-सीएमएनआर	एम	नही	20070
51	एमवाईएस	60	79/200-300	इं	एवीसी-केटीवाई	एम	नही	27664
52	एमवाईएस	61	85/000-100	इं	एवीसी-केटीवाई	एम	नही	21296
53	एमवाईएस	62	88/400-500	इं	एवीसी-केटीवाई	एम	नही	25208
54	एमवाईएस	63	112/300-200	इं	एवीसी-केटीवाई	एम	नही	21264
55	एमवाईएस	64	126/500-600	इं	एवीसी-केटीवाई	एम	नही	22512

अनुलग्नक- 2.2 दक्षिण-पश्चिम रेलवे के नॉन-इंटरलॉक लेवल क्रॉसिंग की सूची (संदर्भित पैराग्राफ- 2.9.10)							
क्रम सं.	मण्डल	एलसी सं.	स्थान	इंजीनियरिंग /यातायात	सेक्शन	मानवयुक्त (एम)/ मानवरहित (यूएम)	टीवीयू
56	एमवाईएस	65	128/400-600	इं	एवीसी-कैटीवाई	एम	29960
57	एमवाईएस	81	102/200-300	इं	एमवाईएस-वाई	एम	50977

अनुलग्नक- 2.3 पूर्ण परियोजनाओं का विवरण (संदर्भित पैराग्राफ- 2.9.15)							
क्रम सं.	पूर्ण किए गए कार्य का नाम	स्वीकृति वर्ष	कार्य पूरा करने की लक्षित तिथि	कार्य पूरा होने की तिथि	स्वीकृत लागत (₹ करोड़ में)	पूर्ण लागत (₹ करोड़ में)	
1	मौजूदा केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग का उन्नयन	2020-21	14.02.2022	06.06.2023	2.21	2.82	
2	एसएसडीएसी को एचएसएसडीएसी से प्रतिस्थापित करना - एसके-जेआरयू सेक्शन	2019-20	07.09.2019	10.01.2022	3.99	4.12	
3	धुएँ और आग का पता लगाने तथा अग्निशामक प्रणाली की व्यवस्था (107 स्टेशनों पर)	2018-19	04.11.2019	22.02.2023	6.42	5.20	
4	हुबली मंडल में दोषपूर्ण सिग्नलिंग केबलों का प्रतिस्थापन	2019-20	21.05.2019	31.03.2022	1.78	1.82	
5	खराब हो चुके नियंत्रण सह संकेत पैनल और डेटा लॉगर का प्रतिस्थापन	2021-22	31.12.2021	30.06.2022	0.50	0.20	
6	एसबीसी-एमवाईएस डबल लाइन- बैंगलोर मंडल में एसएसडीएसी को एचएसएसडीएसी से प्रतिस्थापित करना	2019-20	16.09.2021	04.04.2022	4.48	3.75	

अनुलग्नक- 2.4 चल रही परियोजनाओं का विवरण (संदर्भित पैराग्राफ- 2.9.15)						
क्रम सं.	कार्य का नाम	स्वीकृति वर्ष	वर्तमान लागत (₹ करोड़ में)	वित्तीय प्रगति (%)	भौतिक प्रगति (%)	
1	25 स्टेशनों पर सिग्नल और दूरसंचार स्थापना के लिए स्वचालित धुआं, आग का पता लगाने और अलार्म प्रणाली का प्रावधान - एमवाईएस	2021-22	2.50	47.58	90	
2	एसके, आरआरबी, एनएचवाई, पीएनपी, बीडीआरएल, जेआरयू, एसएचवी, एचएसडी, एचएलके और आरजीआई-एमवाईएस में पारंपरिक डोमिनो पैनल को वीडियो से प्रतिस्थापित करना	2022-23	1.03	0	0	
3	एसटीई, केआरएनआर, एचएच, एकेके, एमजीएफ, एचएलएन और एमवीसी स्टेशनों पर पुराने सिग्नलिंग गियरों का प्रतिस्थापन- एमवाईएस मण्डल	2021-22	55.17	59.99	0	
4	दूधसागर, कारनजोल और सोनालिम स्टेशनों- यूबीएल पर पारंपरिक ट्रैक सर्किट के लिए अतिरिक्त के रूप में एमएसडीएसी का प्रावधान	2021-22	6.25	50	50	
5	सिग्नलिंग स्थापना के लिए विश्वसनीयता सुधार कार्य- यूबीएल	2021-22	1.82	55	60	

अनुलग्नक- 2.4 चल रही परियोजनाओं का विवरण (संदर्भित पैराग्राफ- 2.9.15)						
क्रम सं.	कार्य का नाम	स्वीकृति वर्ष	वर्तमान लागत (₹ करोड़ में)	वित्तीय प्रगति (%)	भौतिक प्रगति (%)	
6	7 स्टेशनों पर धुआं, आग का पता लगाने, अलार्म और स्प्रेश प्रणाली (रिले कक्ष, बिजली/उपकरण कक्ष और पैनल कक्ष) का प्रावधान - एसबीसी	2019-20	1.89	49.44	98	
7	पुराने ट्रैक सर्किट और आईपीएस बैटरियों का प्रतिस्थापन (वाईएनके, एचयूपी, बीडब्ल्यूटी, बीवाईपीएल, एसबीसी, वाईपीआर, एमवाईए, केपीएन सेक्शन) - एसबीसी	2021-22	1.83	24.98	90	
8	एसबीसी-डब्ल्यूएफडी ऑटो-सेक्शन और 10 स्टेशनों के लिए पूर्वानुमानित रखरखाव प्रणाली-एसबीसी	2021-22	2.39	14.01	0	
9	पुराने इंटरलॉकिंग का ईआई के साथ प्रतिस्थापन (केएलएमएलएम, पीआरएनटी, आरवाईसी, एमजेड्यू, पीसीवी, टीपीपी और केवीएलआर स्टेशन) -एसबीसी	2022-23	44.91	3.08	0	

अनुलग्नक - 2.5 विज्ञान 2024 में चिन्हित कार्यों का विवरण (संदर्भित पैराग्राफ- 2.9.16)				
क्रम सं.	स्वीकृति का वर्ष	कार्य का नाम	वर्तमान लागत (₹ करोड़ में)	मार्च 2024 तक की स्थिति
1	2018-2019	पेनुकोडा-धर्मावरम - बी रूट पर वाया नागासमुद्रम व श्री सत्य साई प्रशांति निलयम से दूसरी दूरवर्ती सिग्नल व्यवस्था के साथ समपार फाटक	8	कार्य पूर्ण
2	2012-2013	हुबली मंडल - एक्सल काउंटर द्वारा ब्लॉक प्रूविंग (28 ब्लॉक सेक्शन)	16	कार्य पूर्ण
3	2018-2019	हुबली मंडल - बीपीएसी का प्रावधान (5 सेक्शन) व दोहरी पहचान (22 ब्लॉक)	10	कार्य पूर्ण
4	2018-2019	मैसूर मंडल - ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर उच्च उपलब्धता एकल खंड डिजिटल एक्सल काउंटर (7 खंड)	5	कार्य पूर्ण
5	2020-2021	दक्षिण पश्चिम रेलवे - विश्वसनीयता में सुधार, सिग्नलिंग वस्तुओं का चयनात्मक प्रतिस्थापन और सिग्नलिंग प्रणाली के माध्यम से संरक्षा वृद्धि (समग्र कार्य 2019-20)	11	कार्य पूर्ण
6	2020-2021	दक्षिण पश्चिम रेलवे - ट्रेन टकराव परिहार प्रणाली (1563 आरकेएम) के संबंध में कम घनत्व वाले रेलवे नेटवर्क पर दीर्घकालिक विकास प्रणाली का प्रावधान (समग्र कार्य 2020-21)	313	कार्य प्रगति पर है
7	2018-2019	कैसल रॉक-कुलेम - सुरंग रेडियो प्रणाली	8	कार्य प्रगति पर है
8	2020-2021	दक्षिण पश्चिम रेलवे पर सिग्नलिंग गियर का उन्नयन (समग्र कार्य 2020-21)	219	कार्य प्रगति पर है

अनुलग्नक - 2.5 विज्ञान 2024 में चिन्हित कार्यों का विवरण (संदर्भित पैराग्राफ- 2.9.16)				
क्रम सं.	स्वीकृति का वर्ष	कार्य का नाम	वर्तमान लागत (₹ करोड़ में)	मार्च 2024 तक की स्थिति
9	2018-2019	हुबली - धुआँ व अग्नि संसूचन एवं अग्निशामक प्रणाली (107 स्टेशन) और हुबली पश्चिम केबिन में धुआँ, अग्नि शमन प्रणाली का प्रावधान	5	कार्य पूर्ण
10	2018-2019	हुबली मंडल - अर्थ लीकेज डिटेक्टर (70 स्टेशन) व फ्यूज ऑटो चेंजओवर सिस्टम (114 स्टेशन/केबिन)	5	कार्य पूर्ण
11	2016-2017	मैसूर- मैसूर जं.-अर्सिकेरे जं., बिरूर जं.-तालगुप्पा, चिकजाजुर जं.-रायदुर्गा खंड के लिए आईपीएस का प्रावधान	13	कार्य पूर्ण
12	2020-2021	दक्षिण पश्चिम रेलवे - कम घनत्व वाले रेलवे नेटवर्क (1563 आरकेएम) पर स्वदेशी ट्रेन टकराव परिहार प्रणाली का प्रावधान (समग्र कार्य 2020-21)	469	कार्य प्रगति पर है
13	2012-2013	गडग-ताडवाल - ऑप्टिक फाइबर केबल (200 किमी)	12	कार्य पूर्ण
14	2016-2017	मैसूर- मैसूर मंडल में एसएमईटी-टीएलजीपी (लंबाई 97.28 किमी) और डीआरयू-सीएमजीआर (लंबाई 45.125 किमी) खंड में ओएफसी, एसटीएम और 6 पीडी-एमयूएक्स का प्रावधान	15	कार्य पूर्ण
15	2020-2021	दक्षिण पश्चिम रेलवे - 6-क्वाड केबल का प्रतिस्थापन (समग्र कार्य 2019-20)	7	कार्य पूर्ण
16	2020-2021	दक्षिण पश्चिम रेलवे पर मल्टीप्रोटोकॉल लेवल स्विचिंग/इंटरनेट प्रोटोकॉल आधारित तकनीक के साथ दूरसंचार परिसंपत्तियों का प्रतिस्थापन/प्रावधान (समग्र कार्य 2020-21)	13	कार्य प्रगति पर है

अनुलग्नक- 2.6 प्रगतिशील उप-मदों वाले कार्यों (समग्र कार्यों) की स्थिति (मार्च 2024 तक) (संदर्भित पैराग्राफ- 2.9.16)				
क्रम सं.	मदवार कार्य का नाम	वित्तीय प्रगति (%)	भौतिक प्रगति (%)	स्थिति
1	व्हाइटफील्ड, देवगोंटी, मालुर, टायकल स्टेशन के पुराने इंटरलॉकिंग को इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग से बदलना (2020-21- ₹ 490834)	62	लागू नहीं	टेकल और देवगोंटी स्टेशनों पर निर्माण मार्च 2023 से मई 2023 तक पूरा कर लिया गया है। अन्य स्टेशनों पर कार्य प्रगति पर है।
2	एसबीसी-डब्ल्यूएफडी सेक्शन और बैंगलोर मंडल के 10 स्टेशनों के लिए पूर्वानुमानित रखरखाव प्रणाली	14	0	दपरे और आईआईटीएम के बीच मसौदा समझौता ज्ञापन अनुमोदनाधीन है
3	एसबीसी मंडल (वाईएनके, एचयूपी, बीडब्ल्यूटी, बीवाईपीएल, एसबीसी, वाईपीआर, एमवाईए, केपीएन) पर पुराने ट्रैक सर्किट और आईपीएस बैटरियों का प्रतिस्थापन।	7	100	भौतिक रूप से कार्य पूरा हो चुका है, लेकिन वित्तीय समायोजन लंबित है।
4	यूबीएल मंडल में पारंपरिक प्रकार के ब्लॉक उपकरण का एसएसबीपीएसी (डी) से प्रतिस्थापन (कुल 36 ब्लॉक सेक्शन)	89	लागू नहीं	20 ब्लॉक सेक्शन चालू हो चुके हैं। शेष 16 का कार्य प्रगति पर है।
5	यूबीआई मंडल के दूधसागर, कारनजोल और सोनालिम स्टेशनों पर पारंपरिक ट्रैक सर्किट के लिए अतिरिक्त के रूप में एमएसडीएसी का प्रावधान	51	लागू नहीं	कार्य प्रगति पर है। टीडीसी: जून 2024।

अनुलग्नक- 2.6 प्रगतिशील उप-मदों वाले कार्यों (समग्र कार्यों) की स्थिति (मार्च 2024 तक) (संदर्भित पैराग्राफ- 2.9.16)				
क्रम सं.	मदवार कार्य का नाम	वित्तीय प्रगति (%)	भौतिक प्रगति (%)	स्थिति
6	हुबली मंडल : सिग्नलिंग स्थापना के लिए विश्वसनीयता सुधार कार्य।	77	लागू नहीं	कार्य प्रगति पर है। टीडीसी: जून 2024।
7	हुबली मंडल के घाट सेक्शन (सीएलआर-क्यूएलएम सेक्शन) में एसएंडटी गियर के लिए विद्युत आपूर्ति को सुदृढ़ करना।	5	70	कार्य समाप्त कर पुनः निविदा आमंत्रित की गई। निविदा अंतिम चरण में है।
8	एमवाईएस मंडल के एमवाईएस-एचएएस सेक्शन में एसटीई, केआरएनआर, एचएएच, एकेके, एमजीएफ, एचएलएन और एमवीसी स्टेशनों पर पुराने सिग्नलिंग गियरों को बदलना।	78	लागू नहीं	मार्च 2024 तक 7 स्टेशनों में से 5 स्टेशन चालू हो चुके हैं। एकेके और केआरएनआर में कार्य प्रगति पर है।
9	25 स्टेशनों पर सिग्नल और दूरसंचार प्रतिष्ठानों के लिए स्वचालित धुआं, आग का पता लगाने और अलार्म प्रणाली का प्रावधान	47	90	90% कार्य पूर्ण हो चुका है तथा वेरिफिकेशन प्रक्रियाधीन है।

संकेताक्षर

संकेताक्षर

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
एबीएस	स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग
एएफडीएस	स्वचालित अग्नि संसूचन और अलार्म प्रणाली
एसके	असिकेरे
एसटीई	सहायक सिग्नलिंग और दूरसंचार अभियंता
एटीपी	स्वचालित ट्रेन सुरक्षा
बीवाई	बेल्लारी
बीजीएम	बेलगावी
बीजेपी	बीजापुर
बीकेआरआई	बीपीसी लिमिटेड - केआर साइडिंग, इरुम्पनम
बीपीएसी	ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर
बीपीसीआई	बीपीसी लिमिटेड साइडिंग, इरुम्पनम
बीआरपीएन	बोंगाईगांव आर एंड पेट्रो केमिकल लिमिटेड
बीएससीएस	मेसर्स सेल का बोकारो इस्पात संयंत्र
बीडब्ल्यूटी	बंगारपेट
बीवाईडी	ब्याडगी
बीवाईके	बैय्यप्पनहल्ली
सीएजी	नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक
सीएन	निर्माण
कोर	केंद्रीय रेल विद्युतीकरण संगठन
सीआर (मरे)	मध्य रेलवे
सीआरआईएस	रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र
सीएसई	मुख्य सिग्नल अभियंता
सीएसपी	कॉर्पोरेट संरक्षा योजना
सीटीसी	केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण
सीटीई	मुख्य दूरसंचार अभियंता
सीटीएसआर	कम्प्यूटरीकृत ट्रेन सिग्नल रजिस्टर
डीबीएल	दोड्डबेले
डीएलएमसी	डेटा लॉगर प्रबंधन केंद्र
ईसीओआर (पुतरे)	पूर्व तटीय रेलवे
ईसीआर (पूमरे)	पूर्व मध्य रेलवे

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
ईआई	इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग
ईएमसी	इलेक्ट्रो मैग्नेटिक कम्पैटिबिलिटी
ईओएल	इंजन ऑन लोड स्कीम
ईआर (पूरे)	पूर्व रेलवे
ईआरएनएफ	फैक्ट साइडिंग, इरुम्पनम
ईएसबी	आपातकालीन स्लाइडिंग बूम
ईएसएम	विद्युत सिग्नल अनुरक्षक
ईटीसीएस	यूरोपीय ट्रेन नियंत्रण प्रणाली
एफजीएसजी	भारतीय खाद्य निगम साइडिंग, आगरा कैंट
एफओआईएस	माल परिचालन सूचना प्रणाली
जीडीजी	गडग
एचएस	हासन
एचपीटी	होसपेटे
एचएसपीजी	मेसर्स सेल का मेसर्स हिंदुस्तान स्टील प्लांट
एचयूपी	हिंदूपुर
एचक्यू	मुख्यालय
आईबीएच	इंटरमीडिएट ब्लॉक हट
आईपीएस	इंटीग्रेटेड पावर सप्लाई
आईआर (भारे)	भारतीय रेल
आईआरपीएसएम	भारतीय रेल परियोजना स्वीकृति एवं प्रबंधन
आईआरएसईएम	भारतीय रेलवे सिग्नल अभियांत्रिकी मैनुअल
जेई	जूनियर इंजीनियर
जेपीओ	संयुक्त प्रक्रिया आदेश
जेआरयू	चिकजाजूर जंक्शन
केडीएन	कुदातिनी
केजेएम	कृष्णराजपुरम
केपीएन	कुप्पम
केआरआईडीई	रेल इन्फ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट कंपनी (कर्नाटक) लिमिटेड
एलसी	लेवल क्रॉसिंग
एलसीटीएस	लक्ष्मी सीमेंट साइडिंग
एलडी	लौंडा

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
एलएलएफ	भूमि लाइसेंस शुल्क
एमएसीएलएस	मल्टी अस्पेक्ट कलर लाइट सिगलिंग
एमएलसी	मानवयुक्त लेवल क्रॉसिंग
एमएमआईएस	सामग्री प्रबंधन सूचना प्रणाली
एमओआर (रेम)	रेल मंत्रालय
एमएसडीएसी	मल्टी सेक्शन डिजिटल एक्सल काउंटर
एमटी	मीट्रिक टन
एमटीआरसीएस	मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्युनिकेशन सिस्टम
एमवाईएस	मैसूर
एनसीआर (उमरे)	उत्तर मध्य रेलवे
एनईआर (उपूरे)	पूर्वोत्तर रेलवे
एनएफआर (पूसीरे)	पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे
एनएमजीए	नेलमंगला
एनआर (उरे)	उत्तर रेलवे
एनटीडब्ल्यू	नंजनगुड टाउन
एनडब्ल्यूआर (उपरे)	उत्तर पश्चिम रेलवे
ओएफसी	ऑप्टिकल फाइबर केबल
ओएचई	ओवर हेड उपकरण
पीसीएसटीई	प्रधान मुख्य सिग्नल एवं दूरसंचार अभियंता
पीआई	पैनल इंटरलॉकिंग
पीएलसीटी	पेपर लाइन क्लियर टिकट
पीएमएस	पूर्वानुमानित रखरखाव प्रणाली
आर एंड एम	मरम्मत एवं अनुरक्षण
आरबी	रेलवे बोर्ड
आरसीआईएल	रेल टेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड
आरडीएसओ	अनुसंधान, डिज़ाइन एवं मानक संगठन
आरई	रेलवे विद्युतीकरण
आरआरआई	रूट रिले इंटरलॉकिंग
एस एंड टी	सिग्नल एवं दूरसंचार
एसबीसी	बेंगलूरु
एससीआर (दमरे)	दक्षिण मध्य रेलवे

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
एसईसीआर (दपूमरे)	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
एसईआर (दपूरे)	दक्षिण पूर्व रेलवे
एसएम	स्टेशन मास्टर
एसएमईटी	शिमोगा टाउन
एसएमएमएस	सिग्नलिंग मैटेनेंस मैनेजमेंट सिस्टम
एसपीएडी	सिग्नल पासिंग एट डेंजर
एसआर (दरे)	दक्षिण रेलवे
व.डीएसटीई	वरिष्ठ मंडल सिग्नल एवं दूरसंचार अभियंता
एसएसई	वरिष्ठ अनुभाग अभियंता
एसएसआई	सॉलिड स्टेट इंटरलॉकिंग
एसटीपीबी	सूरतगढ़ थर्मल पावर साइडिंग, बीडीडब्ल्यूएल
एसडब्ल्यूआर (दपरे)	दक्षिण पश्चिम रेलवे
टीएडब्ल्यूडी	ट्रेन एकचुएटेड वार्निंग डिवाइस
टीएडब्ल्यूएस	ट्रेन एकचुएटेड एंड वार्निंग सिस्टम
टीसीएस	ट्रेन टकराव परिहार प्रणाली
टीडीसी	पूर्ण होने की लक्षित तिथि
टीएचकेयू	तलाकू
टीएनएफएस	एमएफएल साइडिंग, टॉडियारपेट
टीएनजीएल	तोरणगल्लू
टीएनपीएस	आईओसी साइडिंग, टॉडियारपेट
टीपीडब्ल्यूएस	ट्रेन प्रोटेक्शन एंड वार्निंग सिस्टम
टीवीयू	ट्रेन व्हीकल यूनिट
यूबीएल	हुबली
यूएनसीके	अल्ट्रा टेक नाथद्वार सीमेंट लिमिटेड, केवीजेएन
वीडीयू	विजुअल डिस्प्ले यूनिट
वीएचएफ	अति उच्च आवृत्ति
डब्ल्यूसीआर (पमरे)	पश्चिम मध्य रेलवे
डब्ल्यूआर (परे)	पश्चिम रेलवे
वाईएनके	येलहंका
वाईपीआर	यशवंतपुर
ज़ेडआर	जोनल रेलवे

© भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक
www.cag.gov.in

<https://cag.gov.in/hi/page-report-24-of-25>

