



सत्यमेव जयते

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2019 को समाप्त वर्ष के लिए



लोकहितार्थ सत्यनिष्ठा
Dedicated to Truth in Public Interest

संघ सरकार (रेलवे)
(अनुपालन लेखापरीक्षा)
2021 की प्रतिवेदन संख्या 5

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2019 को समाप्त वर्ष के लिए

_____ को लोकसभा / राज्यसभा में प्रस्तुत किया गया

संघ सरकार (रेलवे)

(अनुपालन लेखापरीक्षा)

2021 की प्रतिवेदन संख्या 5

प्राक्कथन

मार्च 2019 को समाप्त हुए वर्ष के लिए यह प्रतिवेदन भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 के तहत राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है।

इस प्रतिवेदन में संघ सरकार के रेल मंत्रालय के अनुपालन लेखापरीक्षा के महत्वपूर्ण परिणाम शामिल हैं।

इस प्रतिवेदन में वर्णित उदाहरण वे हैं, जो 2018-19 की अवधि के लिये नमूना लेखापरीक्षा के दौरान ध्यान में आए और साथ ही वे जो पूर्ववर्ती वर्षों में ध्यान में आए, लेकिन पिछले लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में सूचित नहीं किए जा सके; 2018-19 के बाद की अवधि से संबंधित उदाहरणों को भी, जहां आवश्यक है, शामिल किया गया है।

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

सूची

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
संकेताक्षर		iv-viii
विहंगावलोकन		ix-xix
अध्याय 1 - प्रस्तावना		
लेखापरीक्षित संस्थान की प्रोफाइल	1.1	1
लेखापरीक्षा हेतु प्राधिकार	1.2	5
लेखापरीक्षा योजना	1.3	6
रिपोर्टिंग	1.4	6
प्रतिवेदन की संरचना	1.5	7
अनंतिम पैराग्राफों पर मंत्रालय/विभाग की प्रतिक्रिया	1.6	8
लेखापरीक्षा द्वारा बताए गए मामलों में वसूलियां	1.7	8
लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में सम्मिलित लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर सुधारात्मक कार्रवाई	1.8	9
अध्याय 2 – परिचालन और व्यवसाय विकास		
भारतीय रेल में हाथियों के आवागमन मार्गों का प्रावधान	2.1	16
“एकीकृत सुरक्षा प्रणाली” की संस्थापन में अत्यधिक देरी के कारण सुरक्षा जोखिम	2.2	46
अलाभकारी/प्रयोगात्मक ठहराव के प्रत्याहार न करने के कारण परिहार्य व्यय	2.3	52
शंटिंग प्रभारों का संग्रहण न होने तथा विलंब प्रभारों की कम वसूली के कारण हानि	2.4	54
इजन-ऑन-लोड योजना के अप्रभावशाली कार्यान्वयन के कारण हानि	2.5	57
यौक्तिकीकरण योजना अधिसूचना को जारी करने में देरी के कारण राजस्व की हानि	2.6	60
पिछली स्वीकृत दर के अनुसार आरक्षित मूल्य निर्धारित करने में विफलता के कारण राजस्व की	2.7	65

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
हानि		
ठहराव प्रभार का उदग्रहण न करने के कारण राजस्व हानि	2.8	67
विक्रेता संविदाकारों से खाली स्थानों के किराए पर सेवा कर का अनुदग्रहण	2.9	69
अध्याय 3 – अवसंरचना		
भारतीय रेल में निर्माण कार्य संविदाओं में मूल्य भिन्नता	3.1	76
सीमित ऊंचाई वाले उपमार्गों के निर्माण पर अनुत्पादक व्यय	3.2	105
भूमि अधिग्रहण के मामले में रेल प्रशासन के अनिर्णय के कारण हानि	3.3	112
ओडिशा सरकार के राष्ट्रीय राजमार्ग मंडल के साथ परिहार्य अतिरिक्त व्यय और पूंजी का अवरोधन	3.4	116
तटबंध निर्माण कार्य में दोषपूर्ण योजना के कारण परिहार्य अतिरिक्त व्यय	3.5	120
गुड्डर में रोड़ ओवर ब्रिज के निर्माण में असामान्य देरी जिससे लंबे समय तक जनता को असुविधा हुई	3.6	124
ट्रैक को क्षति	3.7	129
एक पुल के डिजाइन और स्थान में परिवर्तन के परिणामस्वरूप इसका परित्याग और परिणामी निष्फल व्यय	3.8	132
रेल मंत्रालय के निर्देशों को लागू न करने के परिणामस्वरूप संविदाकारों से शास्ति का अनुदग्रहण	3.9	136
अभियांत्रिकी स्केल योजना और सिग्नल इंटरलॉकिंग योजना को अंतिम रूप दिए बिना संकेतन कार्यों के लिए संविदाओं के सौंपे जाने के कारण निष्फल व्यय	3.10	139
अध्याय 4 – कर्षण और चल स्टॉक		
भारतीय रेल में चयनित स्टेशनों की लेखापरीक्षा	4.1	144
अकुशल योजना के कारण डीजल लोकोमोटिवों का	4.2	176

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
परिहार्य ठहराव		
वैगनों की अर्जन क्षमता की हानि और परिहार्य खाली ड्रलाई	4.3	181
आंतरिक नियंत्रण की कमी के परिणामस्वरूप वैगन क्षति की लागत की वसूली न होना	4.4	184
गोलाकार रोलर बीयरिंग के समयपूर्व परित्याग और प्रतिस्थापन तथा इस पर वारंटी खंड को लागू न करने के कारण हानि	4.5	186
उच्चतर दरों पर कर्षण मोटर के पूर्ण रोटर और स्टेटर की खरीद के परिणामस्वरूप परिहार्य अतिरिक्त भुगतान	4.6	192
उच्च दर पर ड्राइवर डिस्पले यूनिट की खरीद	4.7	196
अनुलग्नक		199-295

संकेताक्षर

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
एईएन	सहायक अभियंता
एजीसी	सहायक गार्ड का केबिन
एजीसी	आगरा कैंट
एआईईएचसी	अखिल भारतीय इंजन घंटा लागत
एटीएन	की गई कार्रवाई टिप्पणी
बीडीडीएस	बम संसूचन और निस्तारण उपस्कर
बीजी	ब्रॉड गेज़
बीएन	बीबीनगर
बीआरसी	वडोदरा
बीजेडए	विजयवाड़ा
सीएंडडब्ल्यू	कैरेज एंड वैगन
सीएओ (निर्माण)	मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण)
सीसी	वहन क्षमता
सीसी एप्रेन	सीमेंट कंक्रीट एप्रेन
सीसीटीवी	क्लोज सर्किट टेलीविज़न
सीईएल	सेंट्रल इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड
सीएच	चेनेज
सीएचआई	मुख्य स्वास्थ्य निरीक्षक
कोनकोर	भारतीय कंटेनर निगम लिमिटेड
सीपीसीबी	केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड
सीपीडब्ल्यूडी	केंद्रीय लोक निर्माण विभाग
सीआरडब्ल्यू/एमसीएस	कैरेज रिपेयर वर्कशॉप/मानचेश्वर
सीवीसी	केंद्रीय सतर्कता आयोग
डीडीआर	दादर-पश्चिम रेलवे
डीडीयू	ड्राइवर डिस्पले यूनिट
डीएफएमडी	डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर
डीएलडब्ल्यू/बीएसबी	डीजल लोकोमोटिव वर्क्स, वाराणसी
डीएमई	मंडल अभियांत्रिकी अभियंता
डीएमडब्ल्यू	डीजल लोको आधुनिकीकरण वर्क्स
डीआर	दादर-मध्य रेलवे
डीआरएम	मंडल रेलवे प्रबंधक
डीएसएल/एएमवी	डीजल लोको शेड, आलमबाग

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
डीएसएल/एलकेओ	डीजल लोको शेड, लखनऊ
डिप्टी सीएमई/ईएनएचएम	उप मुख्य अभियांत्रिकी अभियंता, पर्यावरण एवं स्वास्थ्य प्रबंधन
ईएंडआरएसए	आर्थिक एवं राजस्व सेवा लेखापरीक्षा
पूतरे	पूर्व तटीय रेलवे
पूमरे	पूर्व मध्य रेलवे
ईडीडीएस	विस्फोटक संसूचन और निस्तारण प्रणाली
ईआई	इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग
ईओएल	इंजन-ऑन-लोड
पूरे	पूर्व रेलवे
ईएसपी	इंजीनियरिंग स्केल प्लान
एफआईआर	प्रथम सूचना रिपोर्ट
एफओबी	फुट ओवर ब्रिज
जीएडी	सामान्य व्यवस्था आरेखण
जीसीसी	संविदा की सामान्य शर्तें
जीएफआर	सामान्य वित्तीय नियम
जीकेपी	गोरखपुर
जीएम	महाप्रबंधक
जीएमसी	कानपुर गुड्स मार्शलिंग यार्ड
जीओसी	गोल्डन रॉक
जीआरपी	सरकारी रेलवे पुलिस
जीएसटी	माल एवं सेवा कर
जीवाई	गूटी
एचएचएमडी	हस्त संचालित धातु संसूचक
एचआई	स्वास्थ्य निरीक्षक
एचजेपी	हाजीपुर
आईसीडी	अंतर्देशीय कंटेनर डिपो
आईसीडीडी	अंतर्देशीय कंटेनर डिपो दादरी
आईसीडीजी	अंतर्देशीय कंटेनर डिपो कानपुर गुड्स मार्शलिंग
आईसीडीएम	अंतर्देशीय कंटेनर डिपो मालनपुर
आईसीडीवाई	अंतर्देशीय कंटेनर डिपो-यमुना पुल
आईईईएमए	भारतीय इलेक्ट्रिकल एवं इलेक्ट्रॉनिक्स विनिर्माता संघ
आईआर	भारतीय रेल
आईआरसीटीसी	भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
आईआरएमएम	भारतीय रेल चिकित्सा नियमावली
आईआरपीएसएम	भारतीय रेल परियोजना स्वीकृति एवं प्रबंधन
आईआरडब्ल्यूएम	भारतीय रेल निर्माण नियमावली
आईएसएस	एकीकृत सुरक्षा प्रणाली
आईयूसीएन	प्रकृति एवं प्राकृतिक संसाधनों की संरक्षा का अंतर्राष्ट्रीय संघ
जेपीओ	संयुक्त क्रियाविधि आदेश
जेआरसीटी	जेपी रेवा सीमेंट प्लांट साइडिंग
केआई	कॉडापल्ली
केजेडजे	काज़ीपेट
एलसी	लेवल क्रासिंग
एलएचएस	सीमित ऊँचाई उपमार्ग
एलओए	स्वीकृति पत्र
एलपीआर	अंतिम क्रय दर
एमईए	न्यूनतम अनिवार्य सुविधाएं
एमजीएस	मुगलसराय
एमएलएआर	मालनपुर
एमओईएफ	पर्यावरण एवं वन मंत्रालय
एमओआर	रेल मंत्रालय
एमओआरटीएच	सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय
एमओयू	सहमति ज्ञापन
एमटीएमआई	मोटुमरी
उमरे	उत्तर मध्य रेलवे
एनडीकेडी	नादिकुडी
उपूरे	पूर्वोत्तर रेलवे
पूसीरे	पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे
एनजीटी	राष्ट्रीय हरित अधिकरण
एनएच	राष्ट्रीय राजमार्ग
एनएचएआई	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण
एनएचएस	सामान्य ऊँचाई वाला उपमार्ग
एनएलपीडी	नल्लापाडु
एनपीओएच	पीओएच के लिए बकाया नहीं
उरे	उत्तर रेलवे
उपरे	उत्तर पश्चिम रेलवे

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
एनज़ेडएम	निज़ामुद्दीन
ओएफसी	ऑप्टिक फाईबर केबल
पीएसी	लोक लेखा समिति
पीसीसी	अनुज्ञेय वहन क्षमता
पीसीसीएम	प्रधान मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक
पीसीई	प्रधान मुख्य अभियंता
पीसीएमई	प्रधान मुख्य अभियांत्रिकी अभियंता
पीसीओएम	प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक
पीएफ	प्लेटफार्म
पीएफए	प्रधान वित्तीय सलाहकार
पीजीटी	पालघाट
पीओएच	आवधिक पूर्ण मरम्मत
पीपीई एक्ट	सार्वजनिक परिसर (अनधिकृत अधिभोगियों की बेदखली) अधिनियम, 1971
पीएसआरएस	पारसा में प्राइवेट साइडिंग
पीवीसी	मूल्य भिन्नता खंड
आरबी	रेलवे बोर्ड
आरबीएस	दर शाखा प्रणाली
आरसीसी	रीइनफोर्सड सीमेंट कंकरीट
आरडीएम	रामगुंडम
आरडीएसओ	अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन
आरआईटीईएस	रेल इंडिया तकनीकी और आर्थिक सेवा
आरओबी	रोड ओवर ब्रिज
आरओएच	नेमी पूर्ण मरम्मत
आरपीएफ	रेलवे सुरक्षा बल
आरपीएसएफ	रेलवे सुरक्षा विशेष बल
आरआरआई	रूट रिले इंटरलॉकिंग
आरयूबी	रोड अंडर ब्रिज
आरवाईपीएस	रयानपाडु
एसएंडटी	संकेत एवं दूरसंचार
दमरे	दक्षिण मध्य रेलवे
एसडीएच	सियालदह
दपूमरे	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
दपूरे	दक्षिण पूर्व रेलवे

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
एसआईपी	सिग्नल इंटरलॉकिंग योजना
एसजेक्यू	सूरजपुर सड़क स्टेशन
एसएलआर	द्वितीय श्रेणी सामान एवं पार्सल वैन
एसओआर	दर अनुसूची
दरे	दक्षिण रेलवे
वरिष्ठ डीईएन	वरिष्ठ मंडल अभियंता
वरिष्ठ डीएफएम	वरिष्ठ मंडल वित्त प्रबंधक
वरिष्ठ डीसीएम	वरिष्ठ मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक
वरिष्ठ डीएमई	वरिष्ठ मंडल अभियांत्रिकी अभियंता
वरिष्ठ डीओएम	वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक
एसएसई	वरिष्ठ खंड अभियंता
दपरे	दक्षिण पश्चिम रेलवे
एसडब्ल्यूआर	स्टेशन संचालन नियम
टीसी	निविदा समिति
टीएम	कर्षण मोटर
यूएमएलसी	मानव रहित लेवल क्रॉसिंग
यूवीएसएस	अंडर व्हिकल सर्विलेंस सिस्टम
वीएचएफ	अत्यधिक उच्च आवृत्ति
वीएनयूपी	विष्णुपुरम
वीपीएच	उच्च क्षमता पार्सल वैन
वीपी	पार्सल वैन
वीपीयू	संवातित पार्सल इकाई
पमरे	पश्चिम मध्य रेलवे
डब्ल्यूपीआई	थोक मूल्य सूचकांक
परे	पश्चिम रेलवे
डब्ल्यूडब्ल्यूएफ	विश्व वन्यजीव निधि

विहंगावलोकन

इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में रेल मंत्रालय और इसकी विभिन्न क्षेत्रीय इकाईयों के संबंध में अनुपालन मुद्दों से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष दिए गए हैं। लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में तीन विषयक लेखापरीक्षा और 23 अलग-अलग पैराग्राफ शामिल हैं। महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा परिणामों और निष्कर्षों का संक्षिप्त विहंगावलोकन नीचे दिया गया है:

पैरा 2.1 भारतीय रेल में हाथियों के आवागमन मार्गों का प्रावधान

जंगली हाथियों के साथ ट्रेनों की टक्कर को रोकने के लिए रेल मंत्रालय तथा पर्यावरण एवं वन मंत्रालय (एमओईएफ) ने संयुक्त रूप से सामान्य परामर्शी निर्देश जारी किए थे (मार्च 2010)। रेलवे पर संसदीय स्थायी समिति ने ट्रेन की टक्करों के कारण हुई हाथियों की मृत्यु के मामलों को कम करने हेतु कार्य योजना विकसित करने के लिए रेल मंत्रालय और एमओईएफ (भारत सरकार, पश्चिम बंगाल सरकार और ओडिशा सरकार) के वरिष्ठ अधिकारियों की समिति का गठन किया (जनवरी 2013)। समिति ने अपनी रिपोर्ट में ट्रेन - हाथियों की टक्करों को रोकने के लिए अल्पकालिक और दीर्घकालिक उपायों की सिफारिश की थी। रेल मंत्रालय ने छः जोनल रेलवे (पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण, दक्षिण पूर्व, पूर्व तटीय, उत्तर और पूर्व मध्य रेलवे) को रेलवे ट्रैक पर हाथियों की मृत्यु को रोकने के लिए विश्व वन्य प्राणी निधि-भारत (डब्ल्यूडब्ल्यूएफ) की सिफारिशों को भी परिपत्रित किया था (जून 2015)। डब्ल्यूडब्ल्यूएफ ने हाथियों के आवागमन मार्ग के खंडों में गति सीमा लगाने, खंडों की बाड़बंदी, नियमित समन्वय बैठकों और संयुक्त पेट्रोलिंग आदि की सिफारिश की थी। आठ जोनल रेलवे में हाथियों के 194 अधिसूचित आवागमन मार्गों में से हाथियों के 77 आवागमन मार्गों को संयुक्त निरीक्षण हेतु चयनित किया गया था।

हालांकि, दोनों रेलवे तथा वन विभाग द्वारा उपाय किए गए थे, फिर भी ट्रैक पर हाथियों की मृत्यु जारी रही। लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

- क) लेखापरीक्षा में शामिल किए गए आठ जोनल रेलवे में, ट्रेनों के साथ टक्कर के कारण हाथियों की मृत्यु की कुल संख्या वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के दौरान क्रमशः 23, 20 और 18 थी।
- ख) उन स्थानों पर हाथियों की मृत्यु की सूचना अधिक प्राप्त हुई जिन्हें हाथियों के आवागमन मार्ग के रूप में निर्धारित किया गया था।
- ग) केवल दो जोनल रेलवे (पूर्व मध्य और पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे) के संबंध में ही हाथियों के सुरक्षित आवागमन हेतु उपमार्गों/ऊपरी पारमार्गों का निर्माण किया गया था। उन उपमार्गों/ऊपरी पारमार्गों के पूरा होने के बाद किसी हाथी की मृत्यु की सूचना प्राप्त नहीं हुई।
- घ) हाथियों के निर्धारित आवागमन मार्गों में 50 कि.मी. प्र.घं. की गति सीमा लागू करने हेतु रेल मंत्रालय के परामर्शी निर्देशों का जोनल रेलवे द्वारा निष्ठापूर्वक पालन नहीं किया जा रहा था। गति सीमाओं के आंशिक कार्यान्वयन के कारण हाथियों की मृत्यु हो रही थी।
- ङ) रेलवे और वन कर्मचारियों द्वारा संयुक्त रूप से वनस्पति की सफाई की आवधिक समीक्षा नहीं की जा रही थी।
- च) रेलवे द्वारा हाथियों के संदर्भ में चेतावनी संकेतक बोर्ड को मानकीकृत न करने के कारण हाथियों के आवागमन मार्ग के संयुक्त निरीक्षण के दौरान विभिन्न विषयवस्तु के विभिन्न परिमाण और रंगों के चेतावनी संकेतक बोर्ड देखे गए जिससे ट्रेन चालक दल के मध्य भ्रम की स्थिति पैदा हो सकती है।
- छ) कई जोनल रेलवे में लगातार प्रशिक्षण और जागरूकता अभियान नहीं चलाए जा रहे थे जहां हाथियों के आवागमन मार्ग के असुरक्षित खंड थे।
- ज) हाथियों के आवागमन मार्ग में वन विभागों द्वारा हाथी ट्रैकर के परिनियोजन और रेलवे प्राधिकारियों के साथ उनके सप्रेषण प्रभावपूर्ण नहीं पाए गए। ट्रेनों की टक्कर से जंगली हाथियों की सुरक्षा हेतु रेलवे ट्रेकों के साथ-साथ बेरिकेडिंग/बाड़बंदी के कार्यों को जोनल रेलवे में पर्याप्त रूप से कार्यान्वित नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा सिफारिशें

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

पैरा 2.2 “एकीकृत सुरक्षा प्रणाली” के संस्थापन में अत्याधिक देरी के कारण सुरक्षा जोखिम

यात्रियों की बेहतर सुरक्षा के लिए और रेलवे की संस्थापनाओं की सुरक्षा हेतु रेल मंत्रालय ने सभी जोनल रेलवे को एकीकृत सुरक्षा प्रणाली (आईएसएस) को क्रियान्वित करने हेतु निर्देश जारी किए थे। पूर्व तटीय रेलवे में सभी आईएसएस उपकरण तुरंत संस्थापित नहीं किए गए थे और संविदा में परिकल्पनानुसार नियंत्रण कक्ष के साथ प्रणाली एकीकरण प्राप्त नहीं हुआ था। रेल प्रशासन ने न तो चूककर्ता फर्म के विरुद्ध कोई कार्रवाई की और न ही रेल मंत्रालय को आईएसएस उपकरण के संस्थापन में प्रगति/कमियों की सूचना दी। इसके परिणामस्वरूप पूर्व तटीय रेलवे में सुरक्षा जोखिम हुए।

पैरा 2.3 अलाभकारी/प्रयोगात्मक ठहराव के प्रत्याहार न करने के कारण परिहार्य व्यय

रेल मंत्रालय ने समय-समय पर प्रयोगात्मक आधार पर मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के ठहराव के प्रावधान और प्रत्याहार के लिए दिशानिर्देश जारी किए। पूर्वोत्तर रेलवे में 31 मार्च 2019 को 171 प्रयोगात्मक ठहराव थे। लेखापरीक्षा में सभी 171 प्रयोगात्मक ठहरावों के संबंध में ट्रेनों के व्यौरों, प्रयोगात्मक ठहरावों, यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या, आय और अन्य प्रासंगिक सूचना से संबंधित डेटा का विश्लेषण किया गया था। यह पाया गया कि 141 मामलों में ठहरावों की लागत की अपेक्षा आय काफी कम थी। इसके परिणामस्वरूप पूर्वोत्तर रेलवे की सिफारिशों/अनुरोधों के बावजूद अलाभकारी/प्रयोगात्मक ठहरावों के प्रत्याहार की समीक्षा हेतु रेल मंत्रालय द्वारा कार्रवाई शुरू न करने के कारण ₹ 201.40 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

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

रेल मंत्रालय ने इस विषय पर जारी किए गए सभी पिछले अनुदेशों को निरस्त करते हुए सहायक गार्ड के केबिन (एजीसी) ब्रेक वैन (एसएलआर) और पार्सल वैन (वीपीएच/वीपी/वीपीयू) के पार्सल स्थान को पट्टे पर देने के लिए “व्यापक पार्सल पट्टा नीति” पर आशोधित नीति दिशानिर्देश जारी किए थे (अप्रैल 2014)। उपलब्ध प्रवृत्ति के अनुसार आरक्षित मूल्य निर्धारित करने में पूर्व रेलवे प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप संविदा प्रदान करने में विलम्ब हुआ और अपेक्षित राजस्व अर्जित करने के अवसर की हानि हुई। इसके परिणामस्वरूप अगस्त 2018 से जून 2019 की अवधि के दौरान ₹ 8.84 करोड़ तक राजस्व अर्जन के अवसर की हानि हुई। यदि रेल प्रशासन ने उसी ट्रेन के लिए मार्च 2018 में उत्तर पश्चिम रेलवे में प्रदत्त मौजूदा संविदा के आधार पर आरक्षित मूल्य निर्धारित की होती तो ₹ 9.80 करोड़ की हानि हुई होती।

पैरा 2.9 विक्रेता संविदाकारों से खाली स्थानों के किराए पर सेवा कर का अनुद्ग्रहण

रेल प्रशासन रेलवे स्टेशनों पर विक्रेता स्टाल संस्थापित करने हेतु लाइसेंस धारकों से सेवा कर एकत्र करने और इसे सरकार के राजकोष में प्रेषित करने के लिए उत्तरदायी था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि चार जोनल रेलवे (उत्तर, दक्षिण पूर्व, पूर्वोत्तर और पूर्व मध्य) में रेलवे प्रशासन सेवा कर पर रेल मंत्रालय के अनुदेशों के साथ-साथ वित्त अधिनियम के प्रावधानों का अनुपालन करने में विफल रहा। इसके परिणामस्वरूप विक्रेताओं से सेवा कर के अनुद्ग्रहण और वसूली न होने के कारण सरकारी राजकोष को ₹ 7.88 करोड़ की हानि हुई।

पैरा 3.1 भारतीय रेल में निर्माण कार्य संविदाओं में मूल्य भिन्नता

श्रमबल, सामग्री, ईंधन और अन्य घटकों की कीमतों में परिवर्तन के प्रति सुरक्षा हेतु संविदा की सामान्य शर्तों (जीसीसी) में मूल्य भिन्नता खंड (पीवीसी) को शामिल किया गया था। रेल मंत्रालय ने इस संदर्भ में समय-समय पर विभिन्न अनुदेश जारी किए थे। मूल्य भिन्नता पर रेल मंत्रालय के आवधिक अनुदेशों के उल्लंघन में जोनल रेलवे में आधार माह और तिमाही का गलत स्वीकरण, मूल्य भिन्नता फार्मुला में घटकों की प्रतिशता के गलत प्रयोग आदि जैसी अनियमितताएं पाई गई थी। रेलवे की तरफ से विस्तारण नियमित रूप से दिए गए थे। खाली स्थान की उपलब्धता, अनुमोदित आरेखण और अभिकल्प आदि जैसी पूर्वापेक्षाओं को पूरा न करने के कारण रेलवे ने संविदा की विस्तारित अवधि के दौरान मूल्य भिन्नता के प्रति महत्वपूर्ण राशि का भुगतान किया।

रेल मंत्रालय द्वारा मूल्य भिन्नता खंड (पीवीसी) के लागू करने पर सामान्य वित्तीय नियम (जीएफआर) के कुछ प्रावधानों को संविदा की सामान्य शर्तों (जीसीसी) में स्वीकार/शामिल नहीं किया गया था। पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे में संविदाकारों को मूल्य भिन्नता के कपटपूर्ण भुगतान के मामले देखे गए थे। कार्यकारी और लेखा विभाग द्वारा मूल्य भिन्नता बिलों की जांच के लिए निगरानी तंत्र कमजोर था। इसके परिणामस्वरूप लेखापरीक्षा में नमूना जांच किए गए

निर्माण कार्य संविदाओं में संविदाकारों को मूल्य भिन्नता के प्रति ₹ 1172.04 करोड़ का परिहार्य/अधिक भुगतान और ₹ 8.76 करोड़ का कम भुगतान हुआ।

लेखापरीक्षा सिफारिशें

- रेल मंत्रालय को निर्माण कार्य संविदाओं के संबंध में जीसीसी पर पुनः ध्यान देने और दीर्घावधि संविदाओं (18 माह से अधिक) में पीवीसी की प्रयोज्यता और संविदाकारों को देय पीवीसी राशि की अधिकतम सीमा के संबंध में जीएफआर के प्रावधानों को शामिल करने की आवश्यकता है।
- रेल मंत्रालय को संविदा मामलों जैसे बातचीत के माह में और 'निविदाकरण की दो पैकेट प्रणाली' में आधार माह को अपनाना, मशीन क्रस्ड बैलस्ट के लिए गणना की जाने वाली श्रमबल का प्रतिशतता आदि के संबंध में स्पष्ट अनुदेश जारी करने चाहिए।
- रेल मंत्रालय द्वारा अनुबंधित संविदा करार मूल्य से कम की संविदाओं में पीवीसी के गलत रूप से समावेशन से बचने के लिए सभी निर्माण कार्य संविदाओं (पीवीसी के साथ और पीवीसी के बिना) के कम्प्यूटरीकृत डेटाबेस के रख-रखाव हेतु जोनल रेलवे को निर्देश दिए जाएँ।

पैरा 3.2 सीमित ऊंचाई वाले उपमार्गों के निर्माण पर अनुत्पादक व्यय

लेवल क्रॉसिंग (एलसी) विनियमित तरीके से यातायात के सुगम परिचालन को सुविधा प्रदान करते हैं। उत्तर रेलवे के दिल्ली डिविजन के रोहतक-पानीपत खंड पर मानवरहित लेवल क्रॉसिंग (यूएमएलसी) के बदले निर्मित किया गया। सीमित ऊंचाई वाला उपमार्ग (एलएचएस) पानी में डूब गए थे और अनुपयोगी पड़े रहे जिससे ₹ 16.19 करोड़ का पूर्ण व्यय निष्फल हो गया। लेवल क्रॉसिंग को समाप्त करने का मुख्य उद्देश्य, अर्थात् बेहतर यातायात आवागमन के अतिरिक्त जनजीवन की हानि और सड़क दुर्घटनाओं को रोकना, अनुपयोगी रहे एलएचएस के कारण प्राप्त नहीं किया जा सका।

पैरा 3.3 भूमि अधिग्रहण के मामले में रेल प्रशासन के अनिर्णय के कारण हानि

रेल मंत्रालय ने ₹ 324.66 करोड़ के संक्षिप्त अनुमान के साथ 2003-04 में हाजीपुर-सजौली न्यू लाइन के कार्य को संस्वीकृति दी। अक्टूबर 2007 में रेल मंत्रालय ने ₹ 528.65 करोड़ के विस्तृत अनुमान को संस्वीकृति दी। विस्तृत अनुमान में 2,043.96 एकड़ भूमि के अधिग्रहण हेतु ₹ 115.16 करोड़ का प्रावधान शामिल था। इसी बीच, बिहार भूमि अधिग्रहण, स्थानपरिवर्तन और पुनर्वास अधिनियम, 2007 अधिनियमित किया गया था और तदुसार राज्य प्राधिकरण/चंपारण ने 49 गांवों के लिए भूमि की लागत को ₹ 98.72 करोड़ (962.59 एकड़) पर संशोधित कर दिया (मार्च 2007)। रेलवे प्रशासन ने 28 गांवों की भूमि के अधिग्रहण के लिए ₹ 17 करोड़ जमा किए थे (31 मार्च 2007)। जिला मजिस्ट्रेट/पूर्वी चंपारण ने 49 गांवों के लिए ₹ 350.84 करोड़ के संशोधित अनुमान पुनः प्रस्तुत किए थे (जनवरी 2012)। ₹ 333.84 करोड़ की मांग (₹ 350.84 करोड़ - ₹ 17 करोड़) की गई थी जिसमें 28 गांवों के लिए ₹ 3.20 करोड़ की शेष राशि शामिल थी। संशोधित अनुमान में, 28 गांवों की अनुमानित लागत अभी भी ₹ 20.20 करोड़ थी। इस भूमि का कब्जा पहले ही भूमि अधिग्रहण अधिनियम, 1894 की धारा 17 की उप-धारा 3(क) के अनुसार रेलवे को दिया जा चुका था। तथापि, रेल प्रशासन द्वारा पहले से अधिग्रहित 28 गांवों हेतु ₹ 3.20 करोड़ के लिए जिला मजिस्ट्रेट/पूर्वी चंपारण की मांग के बावजूद कोई भुगतान नहीं किया गया था।

जनवरी 2016 में जिला मजिस्ट्रेट/पूर्वी चंपारण ने 1 जनवरी 2014 से समस्त 49 गांवों की लागत को संशोधित कर दिया। इसके परिणामस्वरूप, सभी 49 गांवों की अनुमानित लागत ₹ 796.28 करोड़ तक बढ़ गई (28 गांवों के लिए ₹ 154.41 करोड़ जिसके लिए भूमि अधिग्रहण पहले ही किया जा चुका था और शेष 21 गांवों के लिए ₹ 641.87 करोड़)। रेलवे प्रशासन ने ₹ 796.28 करोड़ की समस्त राशि (28 गांवों की भूमि हेतु ₹ 134.21 करोड़ सहित) का भुगतान कर दिया था। अतः रेल प्रशासन को ₹ 134.21 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय करना पड़ा।

पैरा 3.5 तटबंध निर्माण कार्य में दोषपूर्ण योजना के कारण परिहार्य अतिरिक्त व्यय

दक्षिण पूर्व रेलवे ने उचित योजना के बिना अंदुल-बाल्टीकुरी खंड में दोहरीकरण के भाग के रूप में तटबंध का निर्माण कार्य किया तथा अनुसंधान, अभिकल्प और मानक संगठन (आरडीएसओ) के दिशानिर्देशों के साथ-साथ संहितीय प्रावधानों का पालन नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप, पुनर्वास कार्य पर ₹ 14.08 करोड़ के परिणामी अतिरिक्त व्यय के साथ विभिन्न स्थानों पर उभार/फिसलन के साथ-साथ तटबंध में खराबी आई।

पैरा 3.8 एक पुल के डिजाइन और स्थान में परिवर्तन के परिणामस्वरूप इसका परित्याग और परिणामी निष्फल व्यय

रेल मंत्रालय ने अनुदेश दिया कि सभी योजनाएं, आरेखण और अनुमान सक्षम प्राधिकारी द्वारा यथावत अनुमोदित/संस्वीकृत होने चाहिए। संविदा देने से पूर्व समस्त पूर्वापेक्षाएं समय पर पूरी करनी चाहिए।

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में आईबी और ब्रजराज नगर स्टेशन के बीच पुल सं.182 के स्थान के साथ-साथ वैल नींव से पाइल नींव तक अभिकल्प में परिवर्तन के परिणामस्वरूप पहली संविदा के समापन के बाद ₹ 6.73 करोड़ तक निष्फल व्यय हुआ। इसके परिणामस्वरूप वैल नींव के साथ निर्मित अपूर्ण पुल सं. 182 का भी परित्याग करना पड़ा।

पैरा 3.9 रेल मंत्रालय के निर्देशों को लागू न करने के परिणामस्वरूप संविदाकारों से शास्ति का अनुदग्रहण

रेल मंत्रालय ने कार्यशील संकेतक और दूरसंचार केबलों के आस-पास कार्यों के निष्पादन हेतु दिसम्बर 2004 में संयुक्त प्रक्रिया आदेश (जेपीओ) जारी किया। संकेतक और दूरसंचार तथा विद्युतीय केबलों के समीप खुदाई कार्य करते समय केबल कटाव को न्यूनतम और नियंत्रित करने के लिए रेल मंत्रालय ने संशोधित जेपीओ जारी किए थे (जून 2013)। अप्रैल 2013 से 2019 की अवधि हेतु दक्षिण मध्य रेलवे और पूर्व तटीय रेलवे के एसएंडटी विभाग के अभिलेखों की समीक्षा से रेल मंत्रालय के निर्देशों को कार्यान्वित न करने का पता चला। इसके

परिणामस्वरूप दक्षिण मध्य और पूर्व तटीय रेलवे में विभिन्न विभागों/एजेंसियों से शास्तियों की वसूली नहीं हुई। 1,084 मामलों में ₹ 12.59 करोड़ की राशि अभी तक बकाया थी।

पैरा 4.1 भारतीय रेल में चयनित स्टेशनों की लेखापरीक्षा

सात चयनित जोनल रेलवे (उत्तर, उत्तर मध्य, पूर्वोत्तर, पूर्व मध्य, पूर्व, पश्चिम और मध्य रेलवे) में आठ चयनित स्टेशनों की लेखापरीक्षा में रेलवे स्टेशनों पर सफाई, स्वच्छता, पर्यावरण प्रबंधन, संरक्षा, सुरक्षा और अतिरिक्त के पहलुओं को शामिल किया गया था।

यह देखा गया कि आठ चयनित स्टेशनों में 77 प्लेटफार्म (पीएफ) उपलब्ध थे, परंतु 26 प्लेटफार्मों पर सीमेंट कंक्रीट (सीसी) धोनेयोग्य एप्रेन नहीं थे। संविदा में सभी चयनित स्टेशनों पर यंत्रीकृत सफाई की सुविधा होने के बावजूद सात स्टेशनों में इन 26 प्लेटफार्मों पर धोनेयोग्य एप्रेन की अनुपलब्धता के कारण इस सुविधा का कम उपयोग किया जा सका था। सीसी एप्रेन की अनुपलब्धता के परिणामस्वरूप ट्रैक पर बलास्ट के कारण नालियों में अवरोधन हुआ जिसके परिणामस्वरूप आस-पास अस्वच्छता फैल गई। भारतीय रेल जल नीति, 2017 यह निर्धारित करती है कि गैर-पीने योग्य प्रयोजनों के लिए पुनर्नवीनीकृत पानी का उपयोग किया जाना था। तथापि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि जोनल रेलवे प्रशासन को इन स्टेशनों में अभी भी पानी के पुनर्चक्रण संयंत्र को संस्थापित करना था और सभी प्रयोजनों के लिए भूजल का प्रयोग किया जा रहा है।

निर्धारित मानकों के अनुसार आठ स्टेशनों पर पानी के नल (1316) उपलब्ध कराए जाने थे, तथापि, पानी के नलों की उपलब्धता केवल 1022 थी। इसी प्रकार, निर्धारित प्रतिमान (न्यूनतम अनिवार्य सुविधाएं-एमईए) के अनुसार 154 वाटर कूलरों की आवश्यकता के प्रति केवल 63 वाटर कूलर उपलब्ध थे।

पांच स्टेशनों की सफाई संविदाओं में अपशिष्ट को जैव-उपघट्य और गैर-जैव-उपघट्य के रूप में अलग करने के लिए कोई खंड नहीं था। इसके परिणामस्वरूप मिश्रित अपशिष्ट को लैंडफिल में ले जाया और डंप किया जा रहा था। किसी भी चयनित स्टेशन पर ध्वनि प्रदूषण (विनियमन और नियंत्रण) नियमावली 2000

के नियम 3(1) और 4(1) के अंतर्गत यथा अपेक्षित ध्वनि स्तर की निगरानी हेतु प्रणाली मौजूद नहीं थी। चयनित स्टेशनों में से किसी पर भी ट्रेनों के गुजरने/आवागमन के समय ध्वनि के माप करने की प्रणाली मौजूद नहीं थी। पांच स्टेशनों पर क्लोज्ड सर्किट टेलिविजन (सीसीटीवी) फुटेज को कमांड सेंटर में एकीकृत नहीं किया गया था और पांच स्टेशनों पर बम संसूचन और निपटान प्रणाली उपलब्ध नहीं थी। पांच स्टेशनों पर परिचालित क्षेत्र में चारदीवारी का प्रावधान नहीं किया गया था। स्टेशन परिसरों को अतिक्रमण मुक्त रखने के लिए सुरक्षा व्यवस्था भी अप्रभावी थी। छः स्टेशन परिसरों के आस-पास कुल 532 अतिक्रमण थे। लेखापरीक्षा में पाया गया कि फुट ओवर ब्रिज (एफओबी) में फुटफाल के लिए कोई मानक निर्धारित नहीं किए गए थे।

लेखापरीक्षा सिफारिशें

- रेल मंत्रालय को स्टेशनों पर अपशिष्ट प्रबंधन की कमियों को दूर करने के लिए एक पृथक अपशिष्ट प्रबंधन नीति तैयार करने और बोर्ड/एनजीटी के निर्देशों का पालन करने की आवश्यकता है।
- रेल मंत्रालय को जल प्रबंधन की योजना तथा कार्यान्वयन के लिए पर्याप्त उपाय करने की आवश्यकता है जिसमें पर्याप्त जल की उपलब्धता, जल उपचार संयंत्र, जल पुनः चक्रण संयंत्र आदि की उपलब्धता शामिल है।
- रेल मंत्रालय को अतिक्रमणों को हटाने के लिए उचित उपाय करने की आवश्यकता है।
- रेल मंत्रालय को उच्च स्तरीय समिति की सिफारिशों के अनुसार पर्याप्त एकीकृत सुरक्षा प्रणाली उपलब्ध कराने की आवश्यकता है।

पैरा 4.5 गोलाकार रोलर बीयरिंग के समयपूर्व परित्याग और प्रतिस्थापन तथा इस पर वारंटी खंड को लागू न करने के कारण हानि

गोलाकार रोलर बीयरिंग एक महत्वपूर्ण घर्षण रोधी तत्व है जो उत्पादित ताप को कम करके चल स्टाक के सेवा काल को बेहतर बनाता है। आरडीएसओ विनिर्देशों के अनुसार संविदाकार सेवा शुरू होने की तिथि से 36 माह की अवधि या 4,00,000 कि.मी. में, जो भी बाद में हों, रोलर बीयरिंग की खराबी या इसके

असंतोषजनक साबित होने पर इसे बदलेगा। वारंटी की अवधि को उस अवधि तक बढ़ा दिया जाएगा जिस तक रोलर बीयरिंग इस खंड के अंतर्गत अक्रियशील रहे। आरडीएसओ द्वारा यथा निर्धारित बीयरिंग का संहितीय कार्यकाल 20 वर्ष है।

पूतरे के मंचेश्वर (सीआरडब्ल्यू/एमसीएस) में स्थित कैरिज मरम्मत कार्यशाला की व्हील शॉप ने कोचों की मरम्मत के दौरान खराब रोलर बीयरिंग बदले गए। लेखापरीक्षा में देखा गया कि एमसीएस में कोचों की मरम्मत के दौरान, 71 प्रतिशत (6,332 में से 4,481) बीयरिंग संहितीय कार्यकाल के आधे समय में ही स्क्रेप में डाल दिए गए थे। उन बीयरिंग के प्रति वारंटी दावा किया जाना था जो इनके सेवा में आने की तिथि से 36 माह के अंदर खराब हो गए थे। बीयरिंग की अधिप्राप्ति की तिथि और इनका उपयोग शुरू करने की तिथि पर अभिलेखों के रख-रखाव न करने के कारण रेलवे को उचित वारंटी दावे का अधिकार छोड़ना पड़ा। इस प्रकार, गोलाकार रोलर बीयरिंग के समयपूर्व निराकरण और प्रतिस्थापन और इस पर वारंटी खंड को लागू नहीं करने को कारण रेलवे को ₹ 5.30 करोड़ की हानि हुई।

पैरा 4.6 उच्चतर दरों पर कर्षण मोटर के पूर्ण रोटर और स्टेटर की खरीद के परिणामस्वरूप परिहार्य अतिरिक्त भुगतान

सीवीसी दिशानिर्देशों (2002) में अनुबद्ध है कि प्रचलित बाजार दरों, पिछली क्रय कीमतों, कच्ची सामग्री के लिए आर्थिक अक्षांकों आदि को ध्यान में रखने के बाद संविदा के लिए अनुमान तैयार किए जाने चाहिए।

चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू) ने 2018-19 के दौरान ट्रेड से कर्षण मोटर को जोड़ने के लिए 769 रोटर्स तथा 450 स्टेटरों की अधिप्राप्ति की थी।

मूल्यांकन के समय, निविदा समितियों (टीसी) ने पाया कि 2013-14 से 2016-17 तक रोटर्स और स्टेटरों की मूल मूल्य में गिरावट आ रही थी। तथापि, कीमतों में गिरावट की प्रवृत्ति के बावजूद टीसी ने उच्चतर दरों पर रोटर्स की अधिप्राप्ति को अंतिम रूप दिया।

सीवीसी दिशानिर्देशों के उल्लंघन में अधिप्राप्ति की गयी जिसके परिणामस्वरूप ₹ 15.88 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त भुगतान किया गया।

अध्याय 1 - प्रस्तावना

1.1 लेखापरीक्षित संस्थान प्रोफाइल

भारतीय रेल एक मल्टी-गेज, मल्टी-कर्षण प्रणाली है जिसकी कुल रूट लंबाई 67,415 कि.मी. है (31 मार्च 2019 को)। भारतीय रेल में रूट/ट्रैक की लंबाई से संबंधित कुछ महत्वपूर्ण सांख्यिकी¹ निम्नानुसार है:

तालिका 1.1				
विवरण	ब्रॉड गेज (1,676 मि.मी.)	मीटर गेज (1,000 मि.मी.)	नेरो गेज (762/610 मि.मी.)	कुल
रूट किलोमीटर ²	62,891	2,839	1,685	67,415
ट्रैक किलोमीटर ³	1,18,857	2,863	1,822	1,23,542
विद्युतीकृत रूट किलोमीटर	34,319	-	-	34,319

भारतीय रेल प्रतिदिन⁴ 13,523 यात्री ट्रेनों और 9,146 मालगाड़ियों का परिचालन करती है। 2018-19 के दौरान इसने प्रतिदिन 23.12 मिलियन यात्रियों और 3.36 मिलियन टन माल का वहन किया। 31 मार्च 2019 को भारतीय रेल में 12.27 लाख कार्यबल था और निम्नलिखित अवसंरचनात्मक परिसंपत्तियों और चल स्टॉक का रख-रखाव किया:

तालिका 1.2	
अवसंरचनात्मक परिसंपत्तियां/चल स्टॉक	संख्या
लोकोमोटिव	12,147
कोचिंग वाहन	74,003
माल ढुलाई वैगन	2,89,185
स्टेशन	7,321

¹ स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक पुस्तिका 2018-19

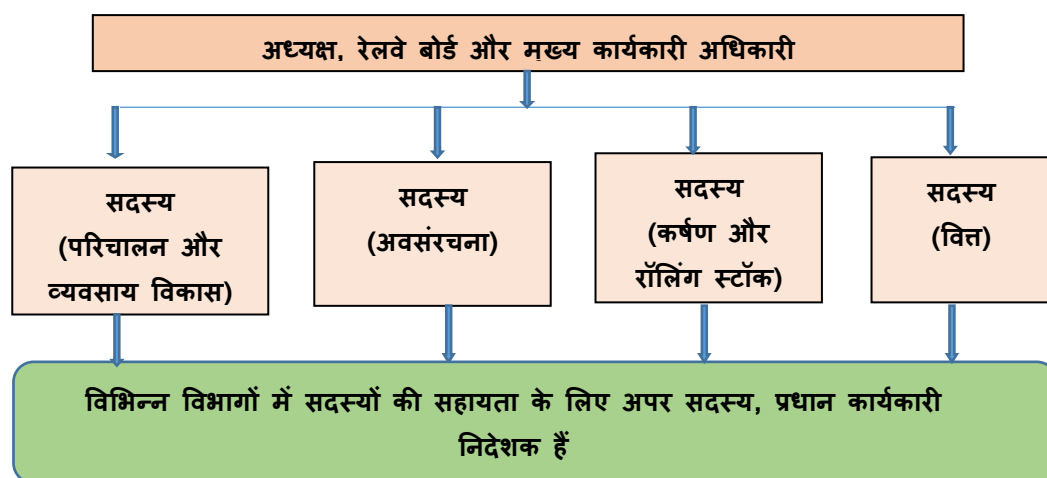
² रेलवे के दो बिंदुओं के बीच दूरी, उनसे जुड़ने वाली लाइनों, सिंगल लाइन, दोहरी लाइन आदि की संख्या पर ध्यान न देते हुए।

³ सभी चालू ट्रैक और साइडिंगों, यार्डों आदि के ट्रैक

⁴ स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक पुस्तिका 2018-19

रेल मंत्रालय (एमओआर) की अध्यक्षता एक केंद्रीय रेल मंत्री (केबिनेट मंत्री) और एक रेल राज्य मंत्री द्वारा की जाती है। रेलवे बोर्ड, जो भारतीय रेल का एक शीर्ष निकाय है, रेल मंत्री को रिपोर्ट करता है। अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड और मुख्य कार्यकारी अधिकारी (सीआरबी-सीईओ) द्वारा बोर्ड की अध्यक्षता की जाती है और इसमें चार सदस्य अर्थात् सदस्य (संचालन और व्यवसाय विकास), सदस्य (अवसंरचना), सदस्य (कर्षण और चल स्टॉक) तथा सदस्य (वित्त)⁵ हैं। बोर्ड ट्रेन सेवाओं के परिचालन और रख-रखाव, परिसंपत्तियों के अधिग्रहण, निर्माण और रख-रखाव पर नीतियां बनाता है। यह जोनल रेलवे में नीतियों और निर्देशों के कार्यान्वयन की निगरानी करता है। रेलवे बोर्ड यात्री किराए और माल-भाड़े दोनों के कीमत निर्धारण को भी विनियमित करता है। प्रत्येक सदस्य के अधीन कार्यात्मक निदेशालय रेलवे परिचालनों के निर्णय लेने और निगरानी में सहायता करता है।

रेलवे बोर्ड की संगठनात्मक संरचना⁶ निम्नानुसार है:



सदस्य (परिचालन और व्यवसाय विकास) यातायात परिवहन, कोचिंग, पर्यटन एवं खान-पान, वाणिज्यिक, गैर-किराया राजस्व, विपणन और व्यवसाय विकास तथा सूचना प्रौद्योगिकी की देख-रेख करता है।

⁵ रेल मंत्रालय के 2020 के कार्यालय आदेश संख्या 64 दिनांक 8 सितम्बर 2020 के द्वारा जारी रेलवे बोर्ड की संशोधित संगठनात्मक संरचना

⁶ रेल मंत्रालय का 2020 का कार्यालय आदेश सं. 64, दिनांक 8 सितम्बर 2020

सदस्य (अवसंरचना) निर्माण कार्यों, सिविल इंजीनियरिंग, पुलों, संकेतन और दूरसंचार, भूमि एवं सुविधाओं, स्टेशन विकास तथा रेलवे विद्युतीकरण की देख-रेख करता है।

सदस्य (कर्षण एवं चल स्टॉक) उत्पादन इकाईयों, अभियांत्रिकी कार्यशालाओं, कोचों, लोकोमोटिव, ट्रेन सेटों, पर्यावरण और हाउस कीपिंग, कोचिंग स्टॉक के विद्युतीय रख-रखाव, कर्षण वितरण, विद्युत आपूर्ति, नवीकरणीय ऊर्जा और सामग्री प्रबंधन की देख-रेख करता है।

सदस्य (वित्त) लेखाओं, वित्त, बजट, राजस्व और सांख्यिकी एवं अर्थनीति के लिए उत्तरदायी है।

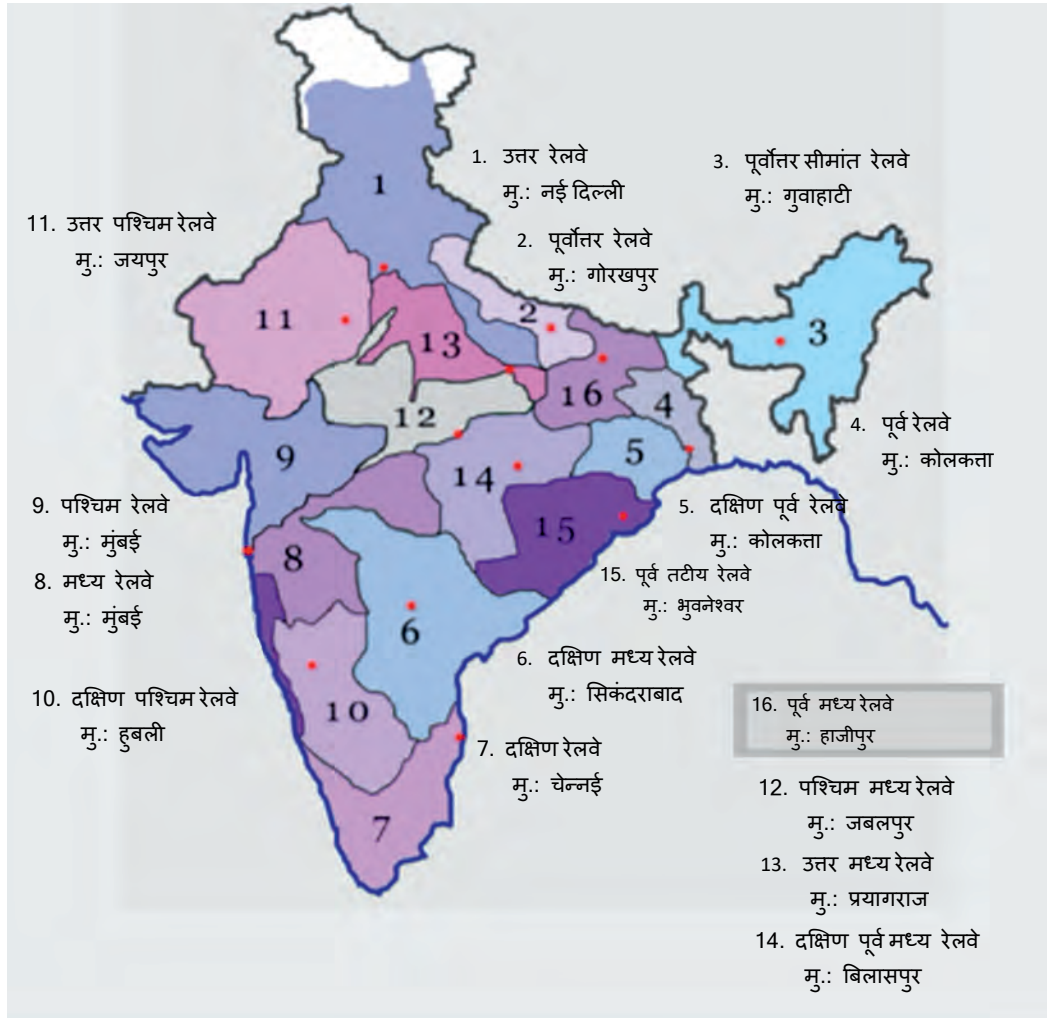
इसके अलावा, मानव संसाधन, संरक्षा, सुरक्षा, स्वास्थ्य, योजना, अवसंरचना, सतर्कता, दक्षता एवं अनुसंधान, सार्वजनिक संबंध, धरोहर, रूपांतरण कक्ष, निगमित समन्वय वह निदेशालय है जो सीधे अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी को रिपोर्ट करते हैं। इन निदेशालयों की अध्यक्षता अपर सदस्य एवं प्रधान कार्यकारी निदेशक करते हैं।

क्षेत्रीय स्तर पर मेट्रो रेलवे/कोलकाता सहित 17 जोनल रेलवे हैं। इसके अतिरिक्त इसमें विशेषज्ञता प्राप्त संगठन है अर्थात्

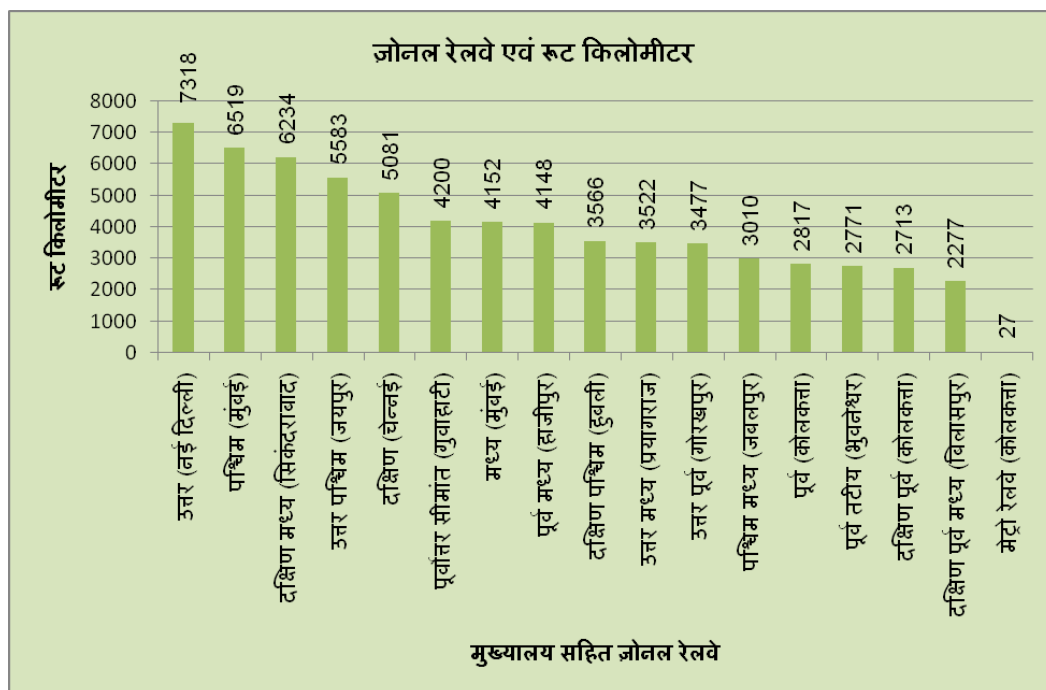
- अनुसंधान तथा मानकीकरण हेतु अनुसंधान, अभिकल्प और मानक संगठन (आरडीएसओ) लखनऊ:
- विशेष मशीनरी की अधिप्राप्ति हेतु कारखाना आधुनिकीकरण का केन्द्रीय संगठन (सीओएफएमओडब्ल्यू):
- लोकोमोटिव विनिर्माण इकाईयां, वाराणसी में बनारस लोकोमोटिव वर्क्स⁷, चितरंजन में चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स और पटियाला में डीजल लोको आधुनिकीकरण वर्क्स:
- कपूरथला, रायबरेली और पैरांबूर में कोच फैक्टरियां, येलहंका में रेल व्हील फ्रैक्चरी और बेला में रेल व्हील संयंत्र।

⁷ डीजल लोकोमोटिव वर्क्स, वाराणसी का गजट अधिसूचना सं.2020/विद्युत (टीआरएस)/225/2 दिनांक 27 अक्टूबर 2020 के माध्यम से नाम बदलकर बनारस लोकोमोटिव वर्क्स किया गया

31 मार्च 2019 तक जोनल रेलवे और उसके मुख्यालय का विवरण नीचे चित्र में दिया गया है:



31 मार्च 2019 को जोनल रेलवे वार रूट किलोमीटर (आरकेएम) निम्नानुसार थे:



प्रत्येक जोनल रेलवे का अध्यक्ष महाप्रबंधक होता है जिसकी सहायता प्रधान विभागाध्यक्षों द्वारा की जाती है। इसमें परिचालन, वाणिज्यिक, इंजीनियरिंग, इलैक्ट्रिकल, मैकेनिकल, भण्डार, लेखा, संकेतन और दूरसंचार, कार्मिक, सुरक्षा, चिकित्सा विभाग आदि सम्मिलित हैं। उपरोक्त के अलावा, रेल मंत्रालय के नियंत्रण के अधीन 40 सार्वजनिक क्षेत्र की इकाईयां तथा दो स्वायत्त निकाय (रेल भूमि विकास प्राधिकरण तथा रेल सूचना प्रणाली केन्द्र) हैं।

रेलवे बोर्ड में सदस्य (वित्त) की अध्यक्षता में एक पूर्णतया एकीकृत वित्तीय सलाह एवं नियंत्रण प्रणाली मौजूद है। जोनल स्तर पर वित्तीय कार्यों को प्रधान वित्तीय सलाहकार (पीएफए) की अध्यक्षता में किया जाता है। उसकी सहायता वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी (एफएएंडसीएओ) द्वारा की जाती है। वे सलाह देने और राजकोष से व्यय से संबंधित सभी प्रस्तावों की समीक्षा करने के लिये उत्तरदायी हैं।

1.2 लेखापरीक्षा हेतु प्राधिकार

हमारी लेखापरीक्षा का प्राधिकार भारत के संविधान के अनुच्छेद 149 तथा 151 तथा नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के (कर्तव्य, शक्तियाँ तथा सेवा की

शर्तें) (डीपीसी) अधिनियम, 1971 से लिया गया है। रेल मंत्रालय तथा इसके स्वायत्त निकायों के व्यय तथा प्राप्तियों की लेखापरीक्षा सीएजी के (डीपीसी) अधिनियम की क्रमशः धारा 13, धारा 16 तथा धारा 20(1) के तहत की जाती है।

1.3 लेखापरीक्षा योजना

रेलवे की लेखापरीक्षा हेतु इकाईयों का चयन जोखिम निर्धारण के आधार पर नियोजित किया जाता है। इस जोखिम का निर्धारण योजनागत बजट के स्तर, आबंटित और परिनियोजित संसाधनों, आंतरिक नियंत्रण के अनुपालन की सीमा, शक्तियों के प्रत्यायोजन की गुंजाइश, कार्य/गतिविधि की संवेदनशीलता और गंभीरता, बाहरी परिस्थिति कारक आदि के संबंध में किया जाता है। पूर्व लेखापरीक्षा परिणाम, लोक लेखा समिति (पीएसी) की सिफारिशें, और रेल मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई, मीडिया रिपोर्ट, जहां सुसंगत हो, को भी ध्यान में रखा जाता है। ऐसे जोखिम निर्धारण के आधार पर, 2018-19 के दौरान रेलवे के 6,119 सत्त्वों/इकाईयों की नमूना लेखापरीक्षा की गई थी।

लेखापरीक्षा योजना ने नीति और उसके क्रियान्वयन के संबंध में महत्वपूर्ण स्वरूप के मामलों को चयनित करने पर ध्यान केन्द्रित किया। इसमें मालभाड़ा यातायात, आय, अवसंरचना विकास, यात्री सुविधाओं, परिसंपत्ति प्रबंधन, सामग्री प्रबंधन और सुरक्षा कार्य सम्मिलित थे। प्रत्येक अध्ययन में मुख्य लेखापरीक्षा परिणाम और निष्कर्षों को दर्शाया गया है और उसके बाद लेखापरीक्षा सिफारिशों को दर्शाया गया है, जो रेलवे में प्रणालियों में सुधार करने और आंतरिक नियंत्रण तंत्र मजबूत करने में सहायता कर सकता है।

1.4 रिपोर्टिंग

जोनल रेलवे में चयनित विषयों की लेखापरीक्षा की गई थी। रेलवे बोर्ड के साथ-साथ क्षेत्रीय इकाईयों के संबंधित रिकॉर्ड और दस्तावेजों की समीक्षा की गई थी। पापुलेशन में से उचित नमूनों का चयन किया गया था ताकि अध्ययन के अंतर्गत मामलों को पर्याप्त रूप से कवर किया जा सके। संबंधित जोनल प्रबंधन को उसके उत्तर के लिये लेखापरीक्षा परिणाम जारी किए गये थे। लेखापरीक्षा परिणाम का या तो निपटान कर दिया गया था या की गई कार्रवाई के आधार

पर अनुपालन हेतु आगे की कार्रवाई करने की सलाह दी गई थी। अनुपालन न की गई महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों पर जोनल रेलवे के महाप्रबंधकों को संबोधित करते हुये ड्राफ्ट पैराग्राफों के माध्यम से आगे की कार्यवाही की गई थी। निर्धारित अवधि के अन्दर उत्तर प्राप्त करने हेतु प्रधान वित्तीय सलाहकार तथा विभागाध्यक्षों को ड्राफ्ट पैराग्राफों की प्रतियां भेजी गई थी। चयनित मुद्दों को अनन्तिम पैराग्राफों के रूप में लिया गया था तथा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में उन्हें शामिल करने से पूर्व उनका उत्तर प्रस्तुत करने के लिये रेल मंत्रालय को जारी किया गया था।

1.5 प्रतिवेदन की संरचना

इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में रेल मंत्रालय के नियंत्रण के अधीन इकाईयों के व्यय, प्राप्तियों, परिसम्पत्तियों तथा देयताओं से संबंधित संव्यवहारों की संवीक्षा के परिणाम सम्मिलित हैं। इसमें लोक व्यय पर नियंत्रण तंत्र को अनुरक्षित करने तथा सुनिश्चित करने के लिए सुसंगत नियमों की पर्याप्तता, वैधता, पारदर्शिता तथा प्रभावकारिता की जांच शामिल है। दुरुपयोग, बर्बादी तथा हानि के प्रति सुरक्षा के लिए नियमों की प्रभावकारिता की भी जांच की गई थी।

रिपोर्ट में चार अध्याय हैं। अध्याय 1 प्रस्तावना स्वरूप का है और इसमें क्रॉस-कटिंग स्वरूप के मुद्दे शामिल किए गए हैं। अन्य तीन अध्याय रेलवे बोर्ड के तीन सदस्यों के मुख्य कार्य क्षेत्रों (परिचालन एवं व्यवसाय विकास, अवसंरचना, कर्षण एवं चल स्टॉक) से संबंधित हैं। यह प्रतिवेदन पर्याप्त महत्ता के लेखापरीक्षा निष्कर्षों को प्रस्तुत करता है जो बेहतर निष्पादन और वित्तीय प्रबंधन हेतु सुधारात्मक कार्रवाई करने में कार्यकारी की सहायता करने हेतु अभिप्रेत हैं। इस प्रतिवेदन में निम्नलिखित विषयों पर जोनल रेलवे से संबंधित विस्तृत निष्कर्ष प्रस्तुत किए गए हैं:

- (i) भारतीय रेल में हाथियों के आवागमन मार्ग का प्रावधान
- (ii) भारतीय रेल में निर्माण कार्य संविदाओं में मूल्य भिन्नता
- (iii) भारतीय रेल में चयनित स्टेशनों की लेखापरीक्षा

इसके अतिरिक्त, संबंधित जोनल रेलवे के लेखापरीक्षा निष्कर्षों को कवर करने वाले 23 अलग-अलग पैराग्राफों को इस प्रतिवेदन के अध्याय 2 से 4 में प्रस्तुत किया गया है।

1.6 अनंतिम पैराग्राफों पर मंत्रालय/विभाग की प्रतिक्रिया

कुल 40 अनन्तिम पैराग्राफ 11 नवम्बर 2019 तथा 12 अक्टूबर 2020 के बीच रेल मंत्रालय⁸ को जारी किए गए थे और उसका प्रत्युत्तर देने के लिए छः सप्ताह का समय दिया गया था। फरवरी 2021 के अंत तक रेल मंत्रालय का उत्तर 13 अनंतिम पैराग्राफों के संदर्भ में प्राप्त किया गया था। प्राप्त उत्तरों पर यथावत विचार किया गया तथा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में उचित प्रकार से सम्मिलित किया गया था। रेल मंत्रालय से अन्य अनंतिम पैराग्राफों (सं.27) से संबंधित उत्तर प्रतीक्षित थे। इस प्रतिवेदन में 26 अनंतिम पैराग्राफ शामिल किए गए हैं।

1.7 लेखापरीक्षा द्वारा बताए गए मामलों में वसूलियां

लेखापरीक्षा ने वर्ष 2018-19 के दौरान विभिन्न जोनल रेलवे में ₹ 132.51 करोड़ के कम प्रभार/अधिक भुगतान के मामले दर्शाए थे। इसमें मालभाड़ा एवं अन्य आय की उगाही में कम प्रभार, स्टाफ एवं अन्य एजेंसियों को अधिक भुगतान, रेलवे के देयों की वसूली न होना आदि सम्मिलित था। पिछले छः वर्षों के दौरान, लेखापरीक्षा के कहने पर रेलवे द्वारा ₹ 777.78 करोड़ की वसूली की गई थी जैसाकि नीचे तालिका 1.3 में विवरण दिया गया है।

तालिका 1.3 - 2013-14 से 2018-19 तक के दौरान लेखापरीक्षा के कहने पर वसूल की गई राशि	
वर्ष	वसूली की गई/वसूली के लिए स्वीकृत राशि (₹ करोड़ में)
2013-14	107.70
2014-15	101.26
2015-16	80.27
2016-17	162.91
2017-18	193.13
2018-19	132.51
कुल	777.78

⁸ सीआरबी एंड सीईओ, संबंधित सदस्य और सदस्य (वित्त)

2018-19 के दौरान, विभिन्न जोनल रेलवे तथा अन्य क्षेत्रीय इकाईयों द्वारा वसूली हेतु ₹ 132.51 करोड़ की राशि स्वीकृत की गई थी। इसमें से ₹ 104.07 करोड़ की वसूली की गई थी तथा जोनल रेलवे द्वारा ₹ 28.44 करोड़ की वसूली की स्वीकृति दी गई थी। चार जोनल रेलवे में प्रत्येक⁹ में ₹ 10 करोड़ से अधिक की वसूली की गणना की गई थी। ₹ 132.51 करोड़ में से संव्यवहारों से संबंधित ₹ 66.71 करोड़ की जांच पहले ही रेलवे के लेखा विभाग द्वारा की गई थी और ₹ 65.68 करोड़ उन संव्यवहारों से संबंधित थे जो लेखा विभाग द्वारा जांच किए गए संव्यवहारों के अलावा थे। लेखा विभाग द्वारा की गई आगे समीक्षा के परिणामस्वरूप, जोनल रेलवे द्वारा अन्य ₹ 0.12 करोड़ की वसूली की गई थी/वसूली करने की सहमति दी गई थी।

1.8 लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में सम्मिलित लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर सुधारात्मक कार्रवाई

लोक लेखा समिति (पीएसी) की सिफारिशों¹⁰ के अनुसार, भारत सरकार के मंत्रालय/विभागों को संसद में प्रतिवेदनों प्रस्तुत करने के चार महीने के भीतर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में सम्मिलित किए गए सभी पैराग्राफों पर सुधारात्मक/उपचारात्मक की गई कार्रवाई टिप्पणी (एटीएन) प्रस्तुत करनी चाहिए।

पीएसी द्वारा चयनित लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर, पीएसी द्वारा परिचर्चा/मौखिक साक्ष्य लिया जाता है। मौखिक साक्ष्य के बाद, पीएसी अपनी अभ्युक्तियों/सिफारिशों वाली रिपोर्ट जारी करता है, जिस पर मंत्रालय को कार्रवाई करनी होती है। पीएसी रिपोर्टों पर की गई कार्रवाई की रिपोर्टें (एटीआर) मंत्रालय द्वारा लेखापरीक्षा पुनरीक्षण के बाद पीएसी को प्रेषित की जाती हैं।

30 सितम्बर 2020 को लंबित एटीएन और एटीआर की प्रास्थिति **अनुलग्नक 1.1** में दी गयी है।

⁹ उपरे (₹ 10.72 करोड़), उरे (₹ 20.93 करोड़), पूसीरे (₹ 24.34 करोड़) और पूमरे (₹ 24.67 करोड़)।

¹⁰ 22 अप्रैल 1997 को संसद को प्रस्तुत की गई नौवीं रिपोर्ट (ग्यारहवीं लोकसभा)।

कुछ महत्वपूर्ण मामले, जहां रेल मंत्रालय ने उचित बदलाव किए और 2018-19 के दौरान उनकी आंतरिक प्रक्रिया को सुव्यवस्थित करने के लिए निर्देश जारी किए थे, वे नीचे तालिका 1.4 में दिये गए हैं:

तालिका 1.4		
पैरा संख्या/प्रतिवेदन संख्या	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
2015 का प्रतिवेदन सं.48 - चालू परियोजनाओं की प्रास्थिति पर निष्पादन लेखापरीक्षा का अध्याय 2 - भारतीय रेल में निर्माण कार्य संविदा का प्रबंधन	<p>रेलवे को निर्माण कार्य संविदाओं से संबंधित पूर्ण ई-निविदाकरण को कार्यान्वित करने हेतु तत्काल उपाय करने चाहिए।</p> <p>संविदा की सामान्य शर्तों (जीसीसी) (खंड 8 - भाग-1) में अपेक्षा है कि संविदाकार द्वारा स्वीकृति पत्र (एलओए) की प्राप्ति के सात दिनों के अंदर संविदा करार निष्पादित किया जाना चाहिए। जीसीसी के खंड 16(4) के अनुसार सफल बोलीदाता से एलओए जारी होने की तिथि से 30 दिनों के अंदर और 30 दिनों से अधिक एवं 60 दिनों तक के शास्ति ब्याज के भुगतान पर निष्पादन गारंटी (पीजी) प्रस्तुत करना अपेक्षित है।</p>	<p>निर्माण कार्य निविदाओं के ई-निविदाकरण की प्रणाली को भारतीय रेल में 1 अप्रैल 2016 से लागू किया गया था।</p> <p>जीसीसी के पैरा के प्रावधानों को निष्पादन गारंटी के संबंधित जीसीसी के खंड 16(4) के अनुसार आशोधित किया गया था।</p>

तालिका 1.4

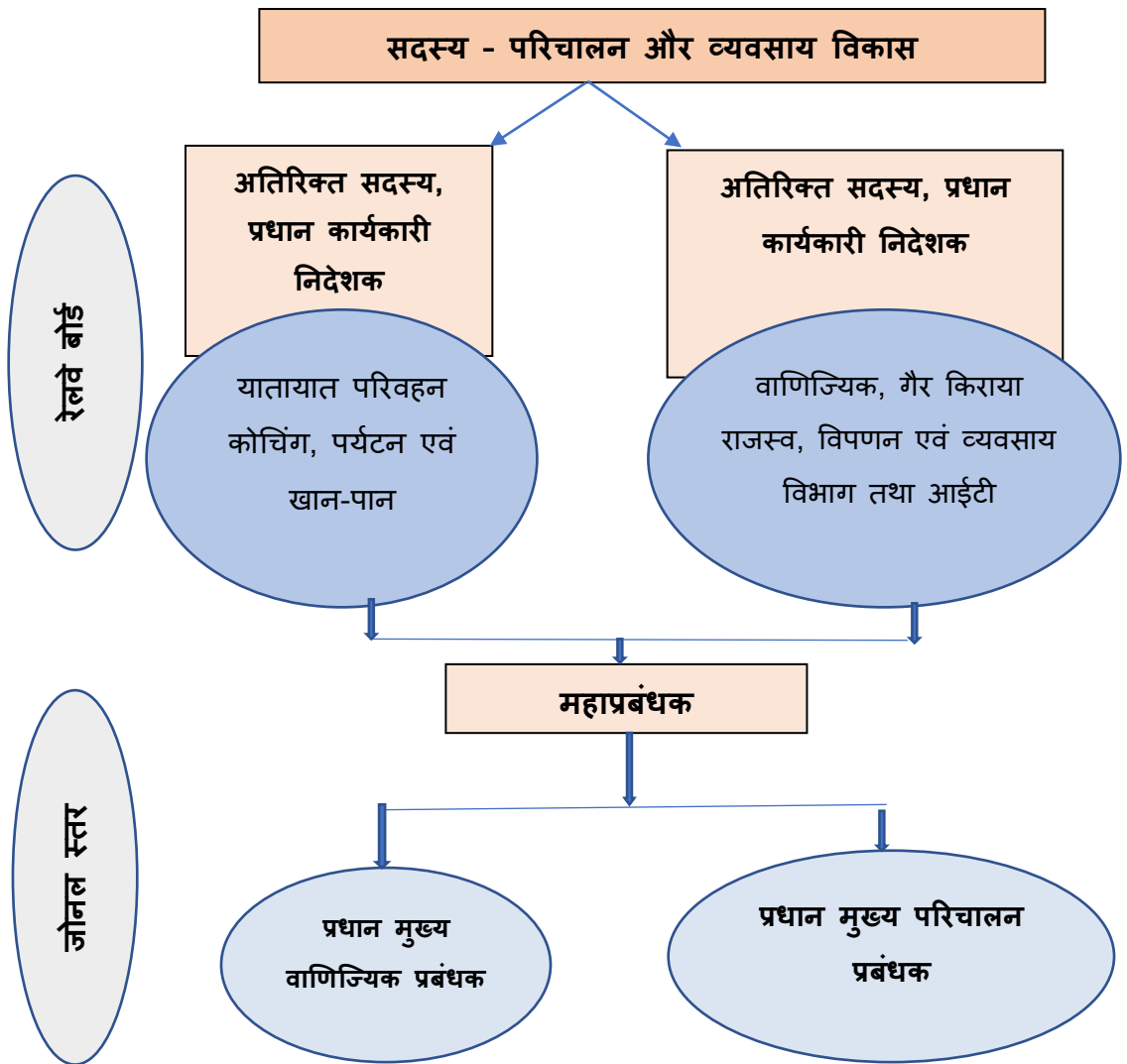
पैरा संख्या/प्रतिवेदन संख्या	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
	<p>संविदा करार पर निविदाकार द्वारा पीजी जमा करने के बाद ही हस्ताक्षर किए जाने चाहिए। इस प्रकार नीति के अनुदेशों में विरोधाभास है।</p> <p>कई संविदाओं को काफी व्यय करने के बाद समाप्त कर दिया गया था। पुनः निविदाकरण हेतु लिया गया औसत समय काफी अधिक था और पुनः निविदाकरण में स्वीकृत उच्च दरों के कारण अधिक व्यय हुआ जिसके परिणामस्वरूप निर्माण कार्यों की लागत में वृद्धि हुई।</p>	<p>सभी जोनल रेलवे और उत्पादन ईकाईयों को अनुदेश जारी किए गए थे (19 जून 2015) ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि संविदाकारों के कारण समाप्त संविदाओं की शीघ्र यथासंभव तारीख को पुनः निविदा देनी चाहिए।</p>
2016 की प्रतिवेदन सं.13 का पैरा 5.9 - पूसीरे में रक्षा साइडिंग की लागत का पुनः मूल्यांकन न करने के कारण रख-रखाव प्रभागों की कम वसूली	<p>प्रत्येक पांच वर्ष के बाद रेलवे द्वारा रक्षा साइडिंग के अपने हिस्से की लागत का पुनः मूल्यांकन न करने के परिणामस्वरूप रख-रखाव प्रभागों में संशोधन नहीं हुआ और रक्षा साइडिंग से ₹ 7.56 करोड़ की परिणामी कम वसूली हुई।</p>	<p>पूसीरे प्रशासन ने रक्षा प्राधिकारियों से ₹ 7.91 करोड़ की वसूली के लिए एक बिल प्रस्तुत किया (सितम्बर 2016)</p>

तालिका 1.4		
पैरा संख्या/प्रतिवेदन संख्या	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ/ सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
2016 की प्रतिवेदन सं.13 का पैरा 5.12 - भरूच दहेज कंपनी लिमिटेड (बीडीआरसीएल) को पट्टे पर दी गई लाइन पर रोड ओवर ब्रिज (आरओबी) पर ₹ 6.55 करोड़ का अनियमित व्यय	रेल मंत्रालय ने स्पष्ट किया (जुलाई 2012) कि विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) से संबंधित लाइन पर समस्त अवसंरचना संवर्धन लागत को एसपीवी द्वारा वहन किया जाना है। पश्चिम रेल प्रशासन ने लेवल क्रॉसिंग के बदले आरओबी के निर्माण के प्रति अपनी सुरक्षा निधि में ₹ 6.55 करोड़ बुक किए थे। यह बीडीआरसीएल के साथ हस्ताक्षरित पट्टा करार के खंडों के उल्लंघन में था।	रेल मंत्रालय ने निर्णय लिया (सितम्बर 2017) कि एसपीवी लाइनों पर मानव रहित लेवल क्रॉसिंग को कम करने की लागत रेलवे द्वारा वहन की जाएगी। तदनुसार, रेल मंत्रालय के पत्र दिनांक 2 नवम्बर 2015 का अधिक्रमण करते हुए पत्र सं. 2015/इंफ्रा/18/6 दिनांक 23 नवम्बर 2017 के माध्यम से अनुदेश जारी किए गए थे।
2017 की प्रतिवेदन सं.14 का पैरा 2.10 - निजी साइडिंगों के ब्याज और रख-रखाव प्रभारों में संशोधन न करना	उमरे प्रशासन के विभिन्न स्तर (मंडल और जोनल मुख्यालय) पर छः निजी साइडिंगों से संबंधित ब्याज और रख-रखाव प्रभारों के संशोधन हेतु प्रस्ताव की प्रक्रिया में विलम्ब के परिणामस्वरूप संशोधित दरों पर प्रभारों की बिलिंग नहीं	जोनल रेलवे ने ₹ 7.82 करोड़ के बिल प्रस्तुत किये। इसमें से ₹ 0.74 करोड़ की वसूली हो गई थी। मंडलीय प्राधिकारियों की नियमित अनुवर्ती कार्रवाई के माध्यम से साइडिंग मालिकों से शेष राशि की वसूली हेतु प्रयास

तालिका 1.4		
पैरा संख्या/प्रतिवेदन संख्या	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ/ सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
	हुई और ₹ 7.82 करोड़ के ब्याज और रख-रखाव प्रभारों की परिणामी कम वसूली हुई।	किए जा रहे थे।
2018 की प्रतिवेदन सं.5 का पैरा 2.13 - साइडिंग के मालिक से इंजन किराया प्रभारों की वसूली न होने के कारण हानि	टर्मिनल इन्सैंटिव सह इंजन ऑन लोड स्कीम (टीआईईएलएस) के तहत अनुज्ञेय अवधि से अधिक समय तक साइडिंग पर रेलवे इंजन के अवरोधन और इस आधार पर इंजन किराया प्रभारों की वसूली पर रेल मंत्रालय के स्पष्ट अनुदेशों के बावजूद दपूमरे प्रशासन ने साइडिंग के मालिक से ₹ 28.23 करोड़ के इंजन किराया प्रभार की वसूली नहीं की।	रेल मंत्रालय ने निशुल्क समय से अधिक समय हेतु इंजन किराया प्रभारों के उद्ग्रहण हेतु लेखापरीक्षा के तर्क पर सहमति दी। ₹ 28.23 करोड़ में से ₹ 20.96 करोड़ की वसूली हो गई/समायोजित कर दिया गया तथा शेष राशि की वसूली हेतु प्रयास किए जा रहे थे।

अध्याय 2 - परिचालन और व्यवसाय विकास

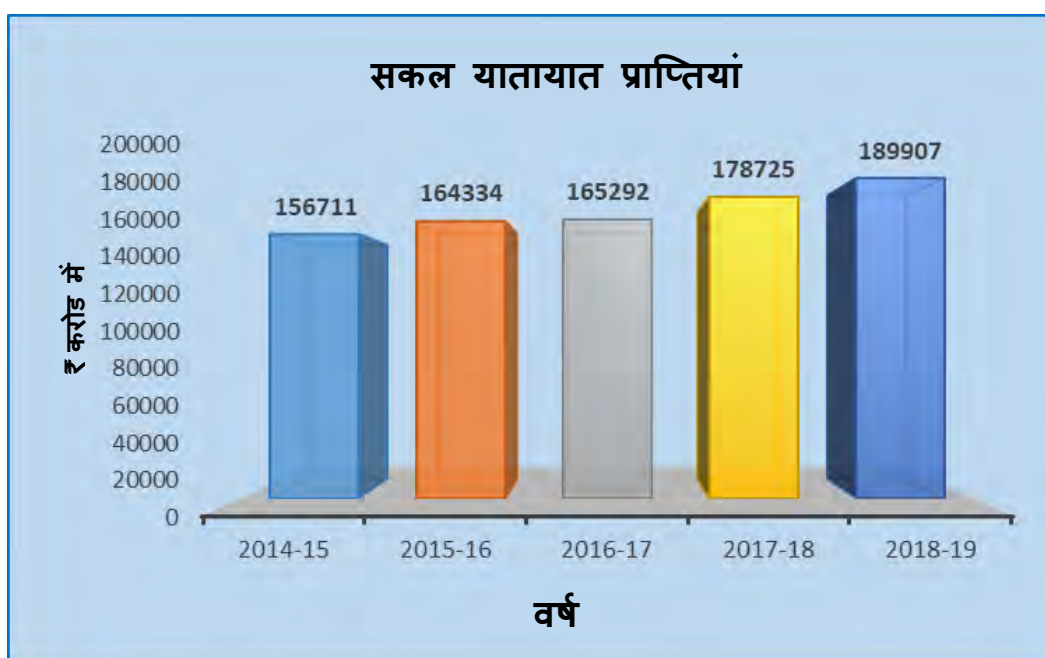
रेलवे बोर्ड का सदस्य (परिचालन और व्यवसाय विकास) यातायात परिवहन, कोचिंग, पर्यटन एवं खान-पान, वाणिज्यिक, गैर-किराया राजस्व, विपणन एवं व्यवसाय विकास तथा सूचना प्रौद्योगिकी के लिए उत्तरदायी है। उसके उत्तरदायित्वों को पूरा करने में अतिरिक्त सदस्य/प्रधान कार्यकारी निदेशक उसकी सहायता करते हैं।



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

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

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



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

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

वर्ष 2018-19 के दौरान उद्भूत यात्रियों की वार्षिक वृद्धि दर में पिछले वर्ष की तुलना में 1.85 प्रतिशत¹³ का सुधार हुआ। 2018-19 में यात्री आय में 4.98 प्रतिशत¹⁴ की वृद्धि हुई। 2018-19 में माल के लदान में 5.34 प्रतिशत¹⁵ की वृद्धि हुई। मालभाड़ा आय में पिछले वर्ष की तुलना में 8.87 प्रतिशत की वृद्धि हुई। 2018-19 में विविध आय में पिछले वर्ष की तुलना में ₹ 8,688.18 करोड़ से ₹ 6,996.23 करोड़ घटकर 19.47 प्रतिशत की कमी आई।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.1.1 प्रस्तावना

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

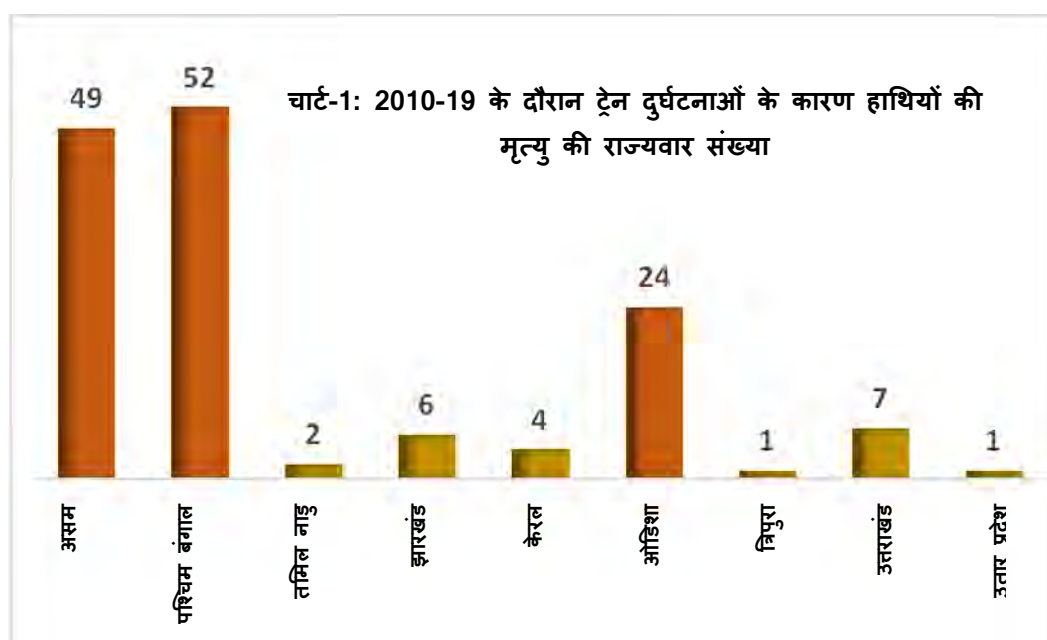
भारत में, हाथियों को चार जनसंख्या ईकाईयों अर्थात् उत्तर पश्चिम (उत्तराखंड और उत्तर प्रदेश); उत्तर बंगाल और उत्तर पूर्व; पूर्व मध्य (झारखंड और ओडिशा)

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

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

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

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



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

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

चार्ट-2: 2010 से मार्च 2019 के दौरान ट्रेन दुर्घटना में हाथियों की मृत्यु की जोनवार संख्या



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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



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



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



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



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



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



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



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



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

फोटो स्रोत: दुर्घटना से संबंधित समाचार पत्रों की रिपोर्ट

2.1.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य

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

2.1.3 लेखापरीक्षा मानदंड

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

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

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

2.1.4 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली

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

2.1.5 नमूना आकार

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

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

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

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

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

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

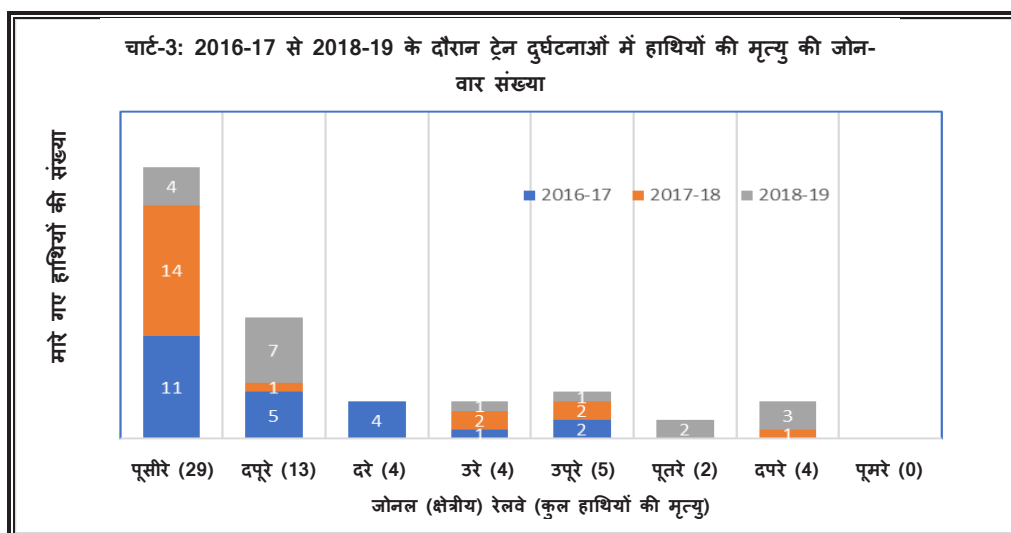
2.1.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

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

(i) रेलवे में हाथियों के आवागमन मार्गों की पहचान

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

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



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

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

²⁵ 2016-17 से 2018-19

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

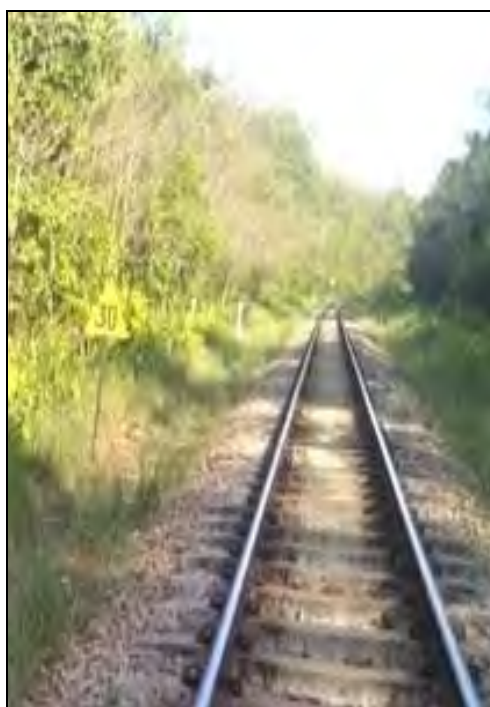
रेल मंत्रालय ने एमओईएफ के परामर्श से हाथियों की मृत्यु रोकने के लिए कुछ पॉलिसी विकसित की थी और उन्हें कार्यान्वयन हेतु जोनल रेलवे को परिपत्रित किया था। विशिष्ट सिफारिशों/परामर्शी निर्देशों के कार्यान्वयन नीचे उल्लिखित हैं:

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

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

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

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



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



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

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

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

²⁸ पूतरे-3, उरे-8, दरे-7

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

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

ख) ट्रैक के किनारों पर वनस्पति की सफाई

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

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

²⁹ दपरे-9 और दपरे-4

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



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



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

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

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

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

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

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

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

		
<p>चित्र 2.15: पूतरे: केंदुझर गढ़-बसंतपुर खंड पर रेट्रो रिफ्लेक्टिव संकेतक बोर्ड</p>	<p>चित्र 2.16: पूतरे: सालागाँव-झारबाटिया खंड (डाउन लाइन)</p>	<p>चित्र 2.17: पूतरे: रजतगढ़-घांतिकल निधिपुर खंड</p>

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

		
<p>चित्र 2.18: पूसीरे: 94/2 किमी. पर हाथी आवागमन मार्ग में संकेतक बोर्ड</p>	<p>चित्र 2.19: पूसीरे: आरएनवाई-आरपीएन खंड पर हाथी आवागमन मार्ग में संकेतक बोर्ड</p>	<p>चित्र 2.20: पूसीरे: 152/7 किमी. पर हाथी आवागमन मार्ग पर संकेतक बोर्ड</p>

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

(ii) लेखापरीक्षा द्वारा यह भी पाया गया कि:

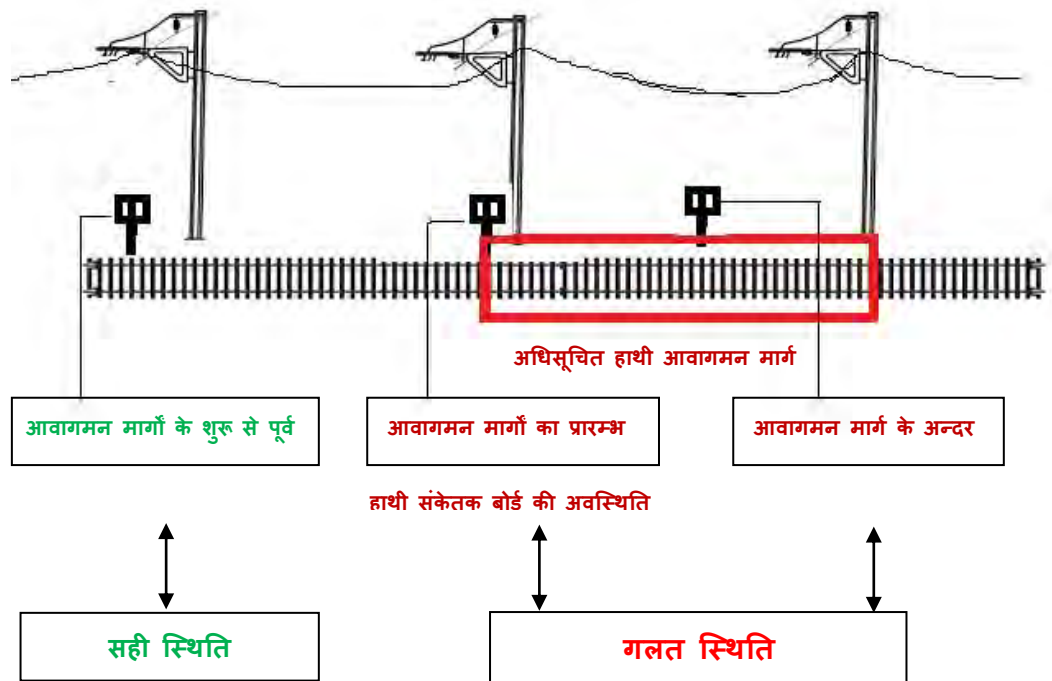
- क) 77 चयनित आवागमन मार्गों में से, पांच जोनल रेलवे के 23 आवागमन मार्गों³¹ में संकेतक बोर्ड प्रदान नहीं किए गए थे।
- ख) पांच जोनल रेलवे के 30 आवागमन मार्गों³² में रेट्रो रिफ्लेक्टिव संकेतक बोर्ड फिट किए गए थे तथा पांच जोनल रेलवे में 24 आवागमन मार्गों³³ में हाथ से विभिन्न रंगों में पेंट किए गए संकेतक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

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

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

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

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



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

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

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

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

³⁶ पूतरे-6, पूमरे-2 और पूसीरे-7

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

अन्य

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

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

छ) मधुमक्खी की आवाज वाले उपकरण की स्थापना

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

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

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



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



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

³⁸ पूसीरे-43, दपूर-3, उर-3, पूरु-1 और दूर-1



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

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

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

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

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

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

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

ज) रेलवे ट्रैक के साथ बैरीकेडिंग/सोलर फेन्सिंग लाइटिंग

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

2.1.7 रेलवे तथा वन विभाग कर्मचारियों के बीच समन्वय

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

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

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

2.1.8 निष्कर्ष

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

2.1.9 सिफारिशें

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁵⁵ तीन ट्रेनों के ग्यारह कोच क्षतिग्रस्त थे।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁶¹ दिसम्बर 2018 में पीएसआरएस साइडिंग में परिचालन के

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁶⁷ सीसी+8

⁶⁸ सीसी+6

क्षमता के साथ मार्ग (19 जुलाई 2017 से पहले)

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

क्षमता के साथ रूट (19 जुलाई 2017 से बाद)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁷² मैसर्स इंडिया सीमेंट लिमिटेड साइडिंग

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

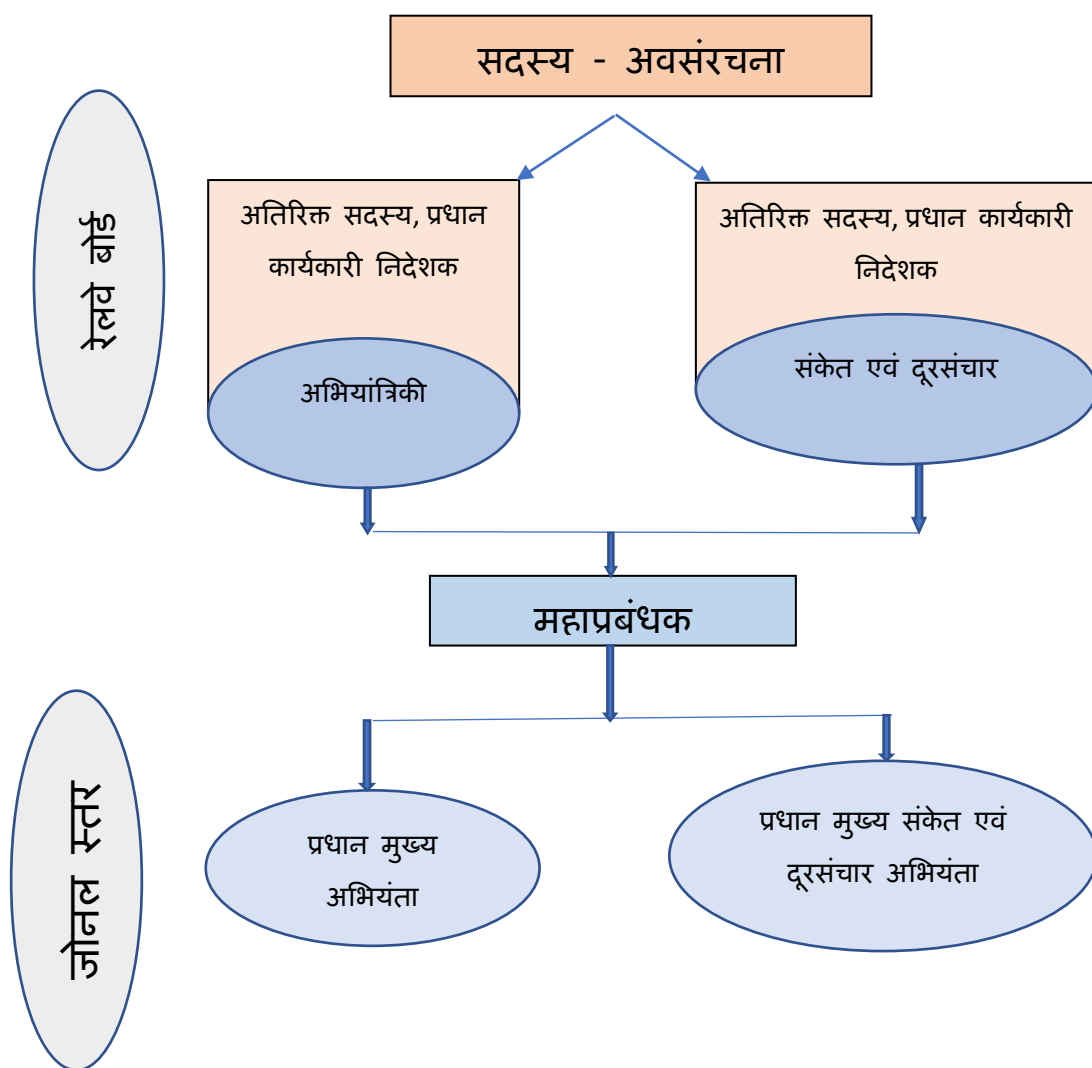
इससे रेलवे में वेंडरों से सेवा कर के गैर-उदग्रहण और गैर-वसूली के कारण ₹ 7.88 करोड़ रुपये का अनुचित व्यय होगा।

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

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

अध्याय 3 - अवसंरचना

रेलवे बोर्ड सदस्य (अवसंरचना) भारतीय रेलवे की सभी स्थायी परिसंपत्तियों जैसे पटरियों, पुलों, इमारतों, सड़कों के रखरखाव के लिए उत्तरदायी है। इसके अलावा वह नई परिसंपत्तियों जैसे नई लाइनें, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण और अन्य विस्तार तथा विकास कार्यों के लिए उत्तरदायी है। उन्हें अतिरिक्त सदस्यों और प्रधान कार्यकारी निदेशकों द्वारा सहायता प्रदान की जाती है।



जोनल स्तर पर, जोन की अध्यक्षता करने वाले महाप्रबंधक के साथ, अभियांत्रिकी विभाग की अध्यक्षता प्रधान मुख्य अभियंता (प्र.मु.अ.) करते हैं। पटरियों, पुलों, इमारतों, सड़कों आदि के रखरखाव के लिए विभिन्न मुख्य अभियंताओं द्वारा उनकी सहायता की जाती है। प्रत्येक जोनल रेलवे में एक निर्माण संगठन भी होता है जिसकी अध्यक्षता एक मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण) द्वारा की जाती है जो जोनल रेलवे के प्रमुख निर्माण कार्यों के लिए उत्तरदायी है। उन्हें विभिन्न मुख्य अभियंताओं (निर्माण) द्वारा सहायता प्रदान की जाती है।

रेलवे बोर्ड सदस्य (अवसंरचना) भारतीय रेलवे के संकेत और दूरसंचार विभागों के लिए भी उत्तरदायी है। रेलवे बोर्ड में संकेत और दूरसंचार निदेशालय भारतीय रेलवे के संकेत और दूरसंचार परिसंपत्तियों की अधिप्राप्ति, रखरखाव से संबंधित सभी मामलों के लिए उत्तरदायी है। रेलवे बोर्ड में, सदस्य (अवसंरचना) को अतिरिक्त सदस्य (संकेत) और अतिरिक्त सदस्य (दूरसंचार) द्वारा सहायता प्रदान की जाती है।

जोनल स्तर पर, प्रधान मुख्य संकेत एवं दूरसंचार अभियंता (प्र.मु.सं.दू.अ.) संकेत एवं दूरसंचार परिसंपत्तियों के समग्र पर्यवेक्षण और रखरखाव के लिए उत्तरदायी है।

ट्रेन संचालन में दक्षता और सुरक्षा बढ़ाने के लिए आधुनिक संकेतन बहुत महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। संकेतन विभाग, संकेतन प्रणाली के प्रारम्भ करने और रखरखाव को संभालता है। दूरसंचार विभाग रेलवे में दूरसंचार सेवाओं के लिए उत्तरदायी है।

2018-19 में, भारतीय रेलवे में अभियांत्रिकी विभागों द्वारा परिसंपत्तियों⁸⁷ की मरम्मत और रखरखाव पर कुल व्यय ₹22,931.84 करोड़⁸⁸ था। भारतीय रेलवे

⁸⁷ संयंत्र और उपकरण सहित स्थायी मार्ग और निर्माण कार्य, पुल, सुरंग, सड़क, स्वच्छता और पानी की आपूर्ति आदि

⁸⁸ उप शीर्ष 3002-3003 (02) - स्थायी मार्ग और निर्माण कार्यों की मरम्मत और रखरखाव और उप शीर्ष 3002-3003 (05) - संयंत्र और उपकरणों की मरम्मत और रखरखाव - 2018-19 के लिए विनियोजन लेखें

ने नई परिसंपत्तियों⁸⁹ के सृजन पर ₹25,680.39 करोड़⁹⁰ का व्यय किया। वर्ष के दौरान, वाउचर और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा निर्माण संगठन सहित अभियांत्रिकी विभाग के 1,876 कार्यालयों की लेखापरीक्षा की गयी थी।

वर्ष 2018-19 के दौरान सं. एवं दू. विभाग के संयंत्र और उपकरणों की मरम्मत और रखरखाव पर ₹3,106.02 करोड़⁹¹ का व्यय किया गया था। सं. एवं दू. परिसंपत्तियों के सृजन पर ₹1,537.78 करोड़ का पूंजीगत व्यय किया गया था। वर्ष के दौरान वाउचर और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा सं. एवं दू. विभाग के 389 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया था।

इस अध्याय में भारतीय रेलवे में 'निर्माण कार्य संविदा में मूल्य भिन्नता' पर एक विषयगत पैरा शामिल है। इसके अलावा, इस अध्याय में नौ अलग-अलग पैराग्राफ शामिल हैं। इन पैराग्राफों में अनुपालन मामलों पर प्रकाश डाला गया है जो सीमित ऊंचाई सबवे के निर्माण और उपयोग, भूमि अधिग्रहण, रोड ओवर ब्रिज के निर्माण में देरी, तटबंध कार्य में दोषपूर्ण योजना, अभियांत्रिकी स्केल योजना और सिग्नल इंटरलॉकिंग योजना आदि को अंतिम रूप दिए बिना सिग्नलिंग संविदाओं को दिए जाने के कारण व्यर्थ के व्यय आदि से संबंधित हैं।

3.1 भारतीय रेल में निर्माण कार्य संविदाओं में मूल्य भिन्नता: सभी जोनल रेलवे

लेखापरीक्षा में की गई नमूना जांच में निर्माण कार्य संविदा में संविदाकारों को मूल्य भिन्नता के लिए ₹1,172.04 करोड़ का परिहार्य/अधिक भुगतान और ₹8.76 करोड़ का कम भुगतान किया गया था। यह जोनल रेलवे द्वारा मूल्य

⁸⁹नई लाइन, दोहरीकरण, गेज परिवर्तन, यातायात सुविधा निर्माण कार्य, ट्रैक नवीकरण निर्माण कार्य, पुल निर्माण कार्य, लेवल क्रॉसिंग और यात्री सुविधाएं निर्माण कार्य

⁹⁰उप शीर्ष 5002-5003 – परिसंपत्ति - अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन - 2018-19 के लिए विनियोजन लेखे

⁹¹लघु शीर्ष 500, 600 और 700 उप शीर्ष 3002 और 3003 (5) - संयंत्र और उपकरणों की मरम्मत और रखरखाव - भारतीय रेलवे विनियोजन लेखे - 2018-19

भिन्नता पर रेल मंत्रालय (रे.मं.) के आवधिक निर्देशों के उल्लंघन तथा रेल मंत्रालय द्वारा निर्माण कार्य संविदा के लिए संविदा की सामान्य शर्तों में सामान्य वित्तीय नियमावली के कुछ प्रावधानों को न अपनाने/शामिल न किए जाने के कारण था। जोनल रेलवे में आधार माह और क्वार्टर को गलत तरीके से अपनाने, मूल्य भिन्नता फार्मूले में घटकों के प्रतिशत के गलत लागू करने आदि जैसी अनियमितताएं पाई गईं।

रेलवे की ओर से विस्तार नियमित तरीके से दिए गए थे। पूर्वापेक्षाओं जैसे स्पष्ट स्थलों की उपलब्धता, अनुमोदित चित्र और डिजाइन आदि के पूरा न होने के कारण, रेलवे ने संविदा की विस्तारित अवधि के दौरान मूल्य भिन्नता के प्रति महत्वपूर्ण राशि का भुगतान किया।

पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे में संविदाकारों को मूल्य भिन्नता के धोखाधड़ी से भुगतान के मामले देखे गये।

कार्यकारी और लेखा विभाग द्वारा मूल्य भिन्नता वाले बिलों की जांच के लिए निगरानी तंत्र कमजोर था।

3.1.1 प्रस्तावना

मूल्य भिन्नता खंड (पीवीसी) सामान्य मुद्रास्फीति के प्रति सुरक्षा के लिए संविदा शर्तों का एक महत्वपूर्ण भाग का गठन करता है, जो श्रमबल, सामग्री और ईंधन के लिए निर्दिष्ट मूल्य सूचकांकों से जुड़ा हुआ है। रेल मंत्रालय (रे.मं.) ने निर्णय लिया (अप्रैल 1980) कि पीवीसी को भविष्य में ₹25 लाख और उससे अधिक⁹² के संविदाओं में प्रदान किया जाना चाहिए। रेल मंत्रालय ने यह भी निर्देश जारी किए कि निविदाएं आमंत्रित करते समय पीवीसी को निविदाओं की विशेष शर्तों में शामिल किया जाना चाहिए ताकि निविदाकारों को पीवीसी के निहितार्थों की पूरी जानकारी हो और अपनी दरों को उद्धृत करने से पहले इसके घटक हो। मूल्य

⁹²रेल मंत्रालय की पत्र संख्या 80/डब्ल्यू1/सीटी/10 दिनांक 25 अप्रैल 1980। पीवीसी की प्रयोज्यता के लिए मौद्रिक सीमा को दिसंबर 2012 में संशोधित कर ₹50 लाख और उससे अधिक और फरवरी 2018 में ₹5 करोड़ और उससे अधिक कर दिया गया था।

भिन्नता को निकालने के लिए विभिन्न मदों जैसे सामग्री, श्रमबल, ईंधन आदि का प्रतिशतता घटक विभिन्न प्रकार के निर्माण कार्यों के लिए अलग-अलग होगा। कार्य के प्रकार के आधार पर, प्रतिशत को संविदा दस्तावेजों में शामिल करने से पहले पीवीसी में शामिल किया जाना चाहिए ताकि उनकी दरों को उद्धृत करते हुए निविदाकारों द्वारा इन्हें विधिवत ध्यान में रखा जा सके।

रेल मंत्रालय ⁹³ द्वारा निर्धारित मूल्य भिन्नता की गणना का फार्मूला इस प्रकार है:

$$\text{श्रमबल (एल)} = \frac{\text{आर} \times (\text{एल} - \text{एलओ})}{\text{एलओ}} \times \frac{\text{पी}}{100}$$

$$\text{सामग्री (एम)} = \frac{\text{आर} \times (\text{डब्ल्यू} - \text{डब्ल्यूओ})}{\text{डब्ल्यूओ}} \times \frac{\text{क्यू}}{100}$$

$$\text{ईंधन (यू)} = \frac{\text{आर} \times (\text{एफ} - \text{एफओ})}{\text{एफओ}} \times \frac{\text{जेड}}{100}$$

जहाँ

पी - श्रमबल घटक का प्रतिशत, क्यू - सामग्री घटक का प्रतिशत, जेड - ईंधन घटक का प्रतिशत

आर- रेलवे द्वारा निर्धारित मूल्य पर आपूर्ति की जाने वाली सामग्रियों की लागत को छोड़कर ऑन-अकाउंट बिल(ओं) के अनुसार संविदाकार द्वारा किए गए कार्य का सकल मूल्य

एलओ- औद्योगिक कामगारों के लिए उपभोक्ता मूल्य सूचकांक संख्या - अखिल भारतीय: आधार अवधि के लिए आर.बी.आई बुलेटिन में प्रकाशित

एल - औद्योगिक कामगारों के लिए उपभोक्ता मूल्य सूचकांक संख्या- अखिल भारतीय: विचाराधीन तिमाही के तीन महीनों के औसत मूल्य सूचकांक के लिए भारतीय रिजर्व बैंक (आर.बी.आई) बुलेटिन में प्रकाशित

डब्ल्यूओ - थोक कीमतों की सूचकांक संख्या- सभी वस्तुएं - जैसा कि आधार अवधि के लिए आर.बी.आई बुलेटिन में प्रकाशित किया गया है

⁹³ रेल मंत्रालय के पत्र संख्या 2007/सीई-आई/सीटी/18 पार्ट.19 दिनांक 14 दिसंबर 2012

डब्ल्यू - थोक मूल्यों की सूचकांक संख्या-सभी वस्तुएं-जैसाकि विचाराधीन तिमाही के तीन महीनों के औसत मूल्य सूचकांक के लिए आर.बी.आई बुलेटिन में प्रकाशित किया गया है

एफओ - थोक मूल्यों की सूचकांक संख्या - ईंधन - जैसा कि आधार अवधि के लिए आर.बी.आई बुलेटिन में प्रकाशित किया गया है

एफ- थोक मूल्य की सूचकांक संख्या - ईंधन - जैसा कि विचाराधीन तिमाही के तीन महीनों के औसत मूल्य सूचकांक के लिए आर.बी.आई बुलेटिन में प्रकाशित किया गया है

संविदाकारों को दिए गए विस्तार सहित कार्य पूर्ण होने की निर्धारित तिथि तक मूल्य भिन्नता या तो अर्धवर्गीय या अद्योगामी लागू होगी। प्रशासनिक विफलता के कारण खंड 17-ए के तहत तथा संविदाकारों की विफलता के कारण खंड 17 -बी के तहत विस्तार प्रदान किए जाते हैं।

दिसंबर 2012 में, रेल मंत्रालय ने पीवीसी पर पिछले सभी निर्देशों के लिए अधिक्रमण में, आगामी प्रभाव से लागू संविदा की सामान्य शर्तों (जीसीसी) में समावेश के लिए मूल्य भिन्नता पर एक व्यापक खंड (खंड 46 ए) जारी किया। हालांकि, इस खंड को जुलाई 2014 में जीसीसी में शामिल किया गया था। नवंबर 2018 में, रेल मंत्रालय ने संशोधित भारतीय रेलवे मानक जीसीसी जारी किया⁹⁴।

3.1.2 लेखापरीक्षा का क्षेत्र और उद्देश्य

इस समीक्षा में 2016-17 से 2018-19 तक की तीन वर्ष की अवधि को शामिल किया गया। समीक्षा का उद्देश्य यह निर्धारण करना था कि क्या रेल प्रशासन ने:

- i. पीवीसी के संबंध में जीसीसी के प्रावधानों और निर्माण कार्य संविदा में रेल मंत्रालय द्वारा जारी विभिन्न अन्य निर्देशों का अनुपालन किया;
- ii. निविदाओं को आमंत्रित करने से पहले स्पष्ट स्थल, धन की उपलब्धता, अनुमोदित आरेखण और अभिकल्प, निष्पादित की जाने वाली विभिन्न मदों का प्राक्कलन आदि जैसी आवश्यक पूर्वापेक्षाएं सुनिश्चित की;
- iii. निर्धारित नियमों और विनियमों के अनुसार पीवीसी के लिए भुगतान किया; तथा

⁹⁴रेल मंत्रालय की पत्र संख्या 2017/सीई-आई/सीटी/8/जीसीसी/कमेटी दिनांक 5 नवंबर 2018

- iv. जीसीसी में पीवीसी से संबंधित सामान्य वित्तीय नियमावली (जीएफआर) के सभी प्रासंगिक प्रावधानों का समावेश सुनिश्चित किया और इसका अनुपालन भी सुनिश्चित किया

3.1.3 लेखापरीक्षा मापदंड

अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के प्रावधान; भारतीय रेलवे मानक जीसीसी और निर्माण कार्य संविदा में संविदा की विशेष शर्तें; समय-समय पर जारी किए गए रेल मंत्रालय के निर्देश; और जीएफआर लेखापरीक्षा मापदंड थे।

3.1.4 लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली और नमूना

2016-17 से 2018-19 के दौरान प्रत्येक जोनल रेलवे से 50 निर्माण कार्य संविदा (पूर्ण तथा चालू दोनों) का लेखापरीक्षा द्वारा चयन यादृच्छिकता से किया गया। पूर्ण और चालू निर्माण कार्य संविदा का चयन निम्नलिखित आधार पर किया गया था:

- (i) 2016-17 से 2018-19 की अवधि के दौरान पूर्ण निर्माण कार्य संविदा जिसमें रेलवे द्वारा मूल्य भिन्नता का भुगतान किया गया था।
- (ii) चालू निर्माण कार्य संविदा जिनमें 50 प्रतिशत या उससे अधिक का व्यय किया गया था और रेलवे द्वारा मूल्य भिन्नता का भुगतान किया गया था।

इस प्रकार, भारतीय रेलवे में निर्माण संगठन और मंडलों में 886 निर्माण कार्य संविदा⁹⁵ (569 पूर्ण और 317 चालू संविदा) को समीक्षा के लिए चुना गया था।

निर्माण कार्य संविदा में पीवीसी को शामिल करने पर जोनल रेलवे द्वारा रेल मंत्रालय के निर्देशों के अनुपालन का सत्यापन करने के लिए, ₹50 लाख⁹⁶ से

⁹⁵मरे-58, दरे-52, पूतरे-50, पूमरे-50, पूरे-50, उमरे-50, उपूरे-50, पूसीरे-50, उरे-50, उपरे-50, दमरे-50, दपूमरे-50, दपूरे-50, दपरे-50, पमरे-50, परे-50, मेट्रो रेलवे-36, सीएलडब्ल्यू-16, डीएलडब्ल्यू-24। ₹13,200.12 करोड़ मूल्य के 886 निर्माण कार्य संविदा में से जोनल रेलवे ने 858 संविदा में ₹1,023.24 करोड़ की मूल्य भिन्नता का भुगतान किया। 28 निर्माण कार्य संविदा (मार्च 2019 तक) में कोई मूल्य भिन्नता का भुगतान नहीं किया गया था।

कम मूल्य वाले अन्य 198 निर्माण कार्य संविदा और ₹पांच करोड़⁹⁷ से कम मूल्य के 123 निर्माण कार्य संविदा को जोनल रेलवे में यादृच्छिकता से चुना गया।

जीएफआर, 2017 के प्रावधानों को जीसीसी में शामिल करने की प्रास्थिति का पता लगाने के लिए, अन्य 164 निर्माण कार्य संविदा (जहां फरवरी, 2017 के बाद निविदाएं आमंत्रित की गई थीं) को जोनल रेलवे में यादृच्छिकता से चुना गया था।

इस प्रकार, कुल मिलाकर 1,371 निर्माण कार्य संविदा को समीक्षा के लिए चुना गया था। जोनल रेलवे में चयनित मामलों का विवरण अनुलग्नक 3.1 में दिया गया है।

3.1.5 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर अगामी पैराग्राफ में चर्चा की गयी है:

3.1.5.1 मूल्य भिन्नता के भुगतान के लिए 'आधार माह' को अपनाना और निविदा में बातचीत करने की स्थिति में 'आधार माह'

रेल मंत्रालय ने दिसंबर 2012⁹⁸ में जीसीसी को एक व्यापक पीवीसी, खंड 46ए-पीवीसी जारी किया था। खंड 46ए.2 के अनुसार, पीवीसी के लिए आधार माह निविदा खोलने का महीना होगा, जब तक कि अन्यथा कहीं और नहीं कहा गया हो। इससे पहले मार्च 1988 में, रेल मंत्रालय ने स्पष्ट किया था कि "यदि बातचीत से तय निविदा में उद्धृत दरों को स्वीकार कर लिया जाता है, तो यह तर्कसंगत है कि पीवीसी के लिए आधार माह वह माह है जिसमें बातचीत की जाती है। रेल मंत्रालय ने यह भी बताया था कि संविदा शर्तों में या बातचीत के दौरान इसे स्पष्ट किया जाना चाहिए।

⁹⁶ दिसंबर 2012 के रेल मंत्रालय के निर्देशों के अनुसार, पीवीसी केवल 50 लाख रुपये और उससे अधिक मूल्य के निविदाओं के लिए संविदा पूर्ण होने की अवधि को छोड़ते हुए लागू होगा, अर्थात् पीवीसी ₹50 लाख से कम मूल्य वाली निविदाओं (संविदा करार मूल्य) के लिए लागू नहीं होगा।

⁹⁷ फरवरी 2018 में, रेल मंत्रालय ने ₹पांच करोड़ से कम मूल्य वाले सभी निर्माणकार्य संविदा निविदा में पीवीसी की प्रयोज्यता को हटा दिया।

⁹⁸ रेल मंत्रालय की पत्र संख्या 2007/सीई-आई/सीटी/18 पार्ट 19 दिनांक 14 दिसंबर 2012

लेखापरीक्षा में पाया गया कि मार्च 1988 के स्पष्टीकरण को न तो दिसंबर 2012 के व्यापक खंड 46 ए में शामिल किया गया था और न ही जुलाई 2014 और नवंबर 2018 के जीसीसी में शामिल किया गया। जोनल रेलवे में निर्माण कार्य संविदा की समीक्षा के दौरान लेखापरीक्षा ने पाया कि

- 886 संविदाओं में से 351 संविदाओं में निविदा में बातचीत हुई। हालांकि, 136 संविदाओं (351 संविदाओं में से) में, निविदा के खुलने के माह को बातचीत के माह के बजाय मूल्य भिन्नता को निकालने के लिए 'आधार माह' के रूप में अपनाया गया था। इस प्रकार, इन संविदाओं में 'आधार माह' को अपनाने के संबंध में मार्च 1988 के रेल मंत्रालय के निर्देशों का पालन नहीं किया गया। परिणामस्वरूप, 15 जोनल रेलवे में 93 संविदाओं में ₹20.26 करोड़ का अतिरिक्त भुगतान और 11 जोनल रेलवे में 35 मामलों में ₹4.31 करोड़ का कम भुगतान हुआ। आठ संविदाओं में मूल्य भिन्नता के प्रति कोई भुगतान नहीं किया गया।
- 212 संविदाओं में, बातचीत के माह को सही ढंग से 'आधार माह' के रूप में अपनाया गया था।
- तीन संविदाओं में, मूल्य भिन्नता के भुगतान का विवरण उपलब्ध नहीं था।

इस प्रकार, जोनल रेलवे में बातचीत के मामलों में आधार माह को अपनाने में एकरूपता नहीं थी। इसके अलावा, उन सभी 351 संविदाओं में जहां बातचीत हुई थी, 'आधार माह' को अपनाने पर स्पष्टीकरण न तो निविदा दस्तावेजों में और न ही बातचीत के दौरान किया गया था।

एग्जिट कांफ्रेंस में उप मुख्य अभियंता (जी)/पूतरे ने कहा (नवंबर 2019) कि संविदाओं, जहां निविदा खोलने के माह को बातचीत के माह के बजाय पीवीसी के लिए आधार माह के रूप में लिया गया था, आवश्यक कार्रवाई करने के लिए जांच की जाएगी।

3.1.5.2 निर्माण कार्य संविदा में अतिरिक्त मदों के लिए पीवीसी हेतु 'आधार माह'

स्वीकृत दरों की अनुसूची (एसओआर) में शामिल नहीं की गयी मदों को अतिरिक्त मद यानी गैर-अनुसूचित मदों के रूप में कहा जाता है। जीसीसी के खंड 39 के अनुसार, अभियंता के निर्देशों पर संविदाकार द्वारा किए गए कार्य की कोई भी मद, जिसे स्वीकृत एसओआर में शामिल नहीं किया गया है, “रेलवे की दरों की अनुसूची” में उल्लिखित दरों पर निष्पादित किया जाएगा। कार्यों की किसी भी अतिरिक्त मद के लिए भुगतान की जाने वाली दरों के अवधारण की क्रियाविधि पूर्वोक्त खंड में निर्धारित की गई थी। हालांकि, रेल मंत्रालय ने निर्माण कार्य संविदाओं में अतिरिक्त मदों पर मूल्य भिन्नता के भुगतान के लिए कोई विशिष्ट निर्देश/आदेश जारी नहीं किए।

दिसंबर 2013 में, मरे प्रशासन ने स्पष्ट किया⁹⁹ कि अतिरिक्त मदों के लिए मूल्य भिन्नता के उद्देश्य के लिए आधार माह वह माह और वर्ष होगा जिसमें सक्षम प्राधिकारी द्वारा अतिरिक्त मदों के संचालन के लिए प्रशासनिक अनुमोदन दिया गया था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि नौ जोनल रेलवे में 49 संविदाओं¹⁰⁰ में अतिरिक्त मदों का संचालन किया गया। हालाँकि, माह जिसमें सक्षम प्राधिकारी द्वारा प्रशासनिक स्वीकृति प्रदान की गई थी, के बजाय निविदा खुलने के माह को आधार माह के रूप में अपनाते हुए संविदाकारों को मूल्य भिन्नता का भुगतान कर दिया गया था। इसके परिणामस्वरूप 45 संविदाओं में ₹0.49 करोड़ का अधिक भुगतान हुआ और चार संविदाओं (मरे-01, उमरे-02 और पमरे-01) में ₹0.01 करोड़ का कम भुगतान हुआ।

⁹⁹उप मुख्य अभियंता (सी) निर्माण पत्र सं. ईडब्ल्यू/187/आर/465/पीवीसी दिनांक 30 दिसंबर 2013

¹⁰⁰मरे-10, पमरे-04, पूरे-17, उमरे-02, उपरे-05, उपरे-02, दपरे-01, पमरे-05, परे-03

3.1.5.3 'विचाराधीन तिमाही' को अपनाना

जीसीसी¹⁰¹ के खंड 46-ए. 2 के अनुसार, पीवीसी की प्रयोज्यता के लिए 'तिमाही'¹⁰² निविदा खोलने के माह वाले बाद के माह से शुरू होगी। मूल्य भिन्नता 'विचाराधीन तिमाही' के औसत मूल्य सूचकांक पर आधारित होगी।

'विचाराधीन तिमाही' के लिए सूचकांक किए गए कार्य, की गई आपूर्ति, निर्माण कार्यों की माप को दर्ज करने और मूल्य भिन्नता की राशि की गणना के लिए पूर्ण हुए कार्यों के लिए समापन की तिथि की तिमाही होनी चाहिए।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 886 संविदाओं में से 66 संविदाओं में जोनल रेलवे ने मूल्य भिन्नता की गणना करते समय 'तिमाही' को गलत तरीके से माना। विचाराधीन तिमाही की गणना निविदा खोलने के माह के बाद वाले माह से नहीं की गयी थी। मूल्य भिन्नता के भुगतान के लिए गलत 'तिमाही' को अपनाने के परिणामस्वरूप 33 संविदाओं¹⁰³ में ₹0.91 करोड़ का अतिरिक्त भुगतान हुआ और 33 संविदाओं¹⁰⁴ में ₹0.84 करोड़ का कम भुगतान हुआ।

3.1.5.4 निर्माण कार्य संविदाओं में गलत तरीके से पीवीसी का समावेश और संचालन

अप्रैल 1980¹⁰⁵ में, रेल मंत्रालय ने निदेशक और मुख्य अभियंताओं (निर्माण) की समिति की सिफारिशों पर ₹25 लाख और उससे अधिक मूल्य वाली संविदाओं में पीवीसी का प्रावधान करने के निर्देश जारी किए। जनवरी, 1987¹⁰⁶ में यह निर्णय लिया गया कि पीवीसी केवल उन संविदाओं में लागू होगा जहां अनुबद्ध

¹⁰¹रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 2007/सीई-1/सीटी/18 पीटी 19 दिनांक 14 दिसंबर 2012

¹⁰²तीन महीने की अवधि जो आधार महीने के ठीक बाद हो (निविदा के खुलने का माह/बातचीत के माह, जब बातचीत हुई), तिमाही के रूप में गिनी जाती है। विचाराधीन तिमाही तीन महीने की अवधि है न कि कैलेंडर तिमाही। मूल्य भिन्नता की गणना के लिए विचाराधीन तिमाही में पड़ने वाले तीन माह के सूचकांकों के औसत को ध्यान में रखा जाता है।

¹⁰³मरे-05, पूरे-05, उपरे-01, उपरे-04, दमरे-18

¹⁰⁴मरे -04, उपरे -01, उपरे -02, दमरे-25, परे-01

¹⁰⁵रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 80/डब्ल्यूआई/सीटी/10 दिनांक 25 अप्रैल 1980

¹⁰⁶रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 85/डब्ल्यूआई/ सीटी /7 दिनांक 20 जनवरी 1987

की समापन अवधि एक वर्ष से अधिक है। सितंबर, 2007¹⁰⁷ में, कार्यकारी निदेशक समिति की सिफारिशों के अनुसरण में, रेल मंत्रालय ने निर्णय लिया कि संविदा को पूर्ण करने की अवधि के बजाय पीवीसी, ₹ एक करोड़ से कम निविदा मूल्य के लिए लागू नहीं होगा। दिसंबर 2008¹⁰⁸ में पीवीसी लागू करने के लिए एक करोड़ रुपये की मौजूदा निविदा मूल्य सीमा को घटाकर ₹50 लाख कर दिया गया था। दिसंबर 2012¹⁰⁹ में रेल मंत्रालय ने अपने निर्देशों को दोहराया कि समापन अवधि के बजाय केवल ₹50 लाख और अधिक मूल्य के निविदाओं के लिए पीवीसी लागू होगी। अक्टूबर 2014¹¹⁰ में, रेल मंत्रालय ने स्पष्ट¹¹¹ किया कि संविदा समापन अवधि की बजाय केवल ₹ 50 लाख और उससे अधिक मूल्य (संविदा करार मूल्य) की संविदाओं के लिए पीवीसी लागू होगी। फरवरी 2018¹¹² में, रेल मंत्रालय ने निर्माण कार्यों की गति को सरल करने तथा बढ़ाने के लिए, ₹पांच करोड़ से कम मूल्य वाले सभी निर्माण कार्यों की संविदाओं की निविदा में पीवीसी की प्रयोज्यता को हटाने का निर्णय लिया। इस प्रकार, निर्माण कार्य संविदाओं में पीवीसी की प्रयोज्यता के लिए मौद्रिक सीमाओं पर समय-समय पर रेल मंत्रालय द्वारा पुनः विचार तथा संशोधन किया गया था।

लेखापरीक्षा ने ₹50 लाख से कम मूल्य वाली 198 संविदाओं की समीक्षा की (जहां जनवरी 2013 और फरवरी 2018 के बीच निर्माण कार्य संविदाओं की

¹⁰⁷रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 2007/सीई 1/18 दिनांक 28 सितंबर 2007

¹⁰⁸रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 2008/सीई 1/सीटी/कॉन/7 (पीसीई/जीएम) दिनांक 15 दिसंबर 2008

¹⁰⁹रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 2007/सीई 1/सीटी/18 पीटी 19 दिनांक 14 दिसंबर 2012

¹¹⁰रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 2007/सीई 1/सीटी/18/पीटी 19 (एफटीएस-8798) दिनांक 15 अक्टूबर 2014

¹¹¹रेल मंत्रालय ने यह भी स्पष्ट किया कि 50 लाख रुपये से कम या उससे अधिक मूल्य वाले संविदा करार के साथ निर्माण कार्य संविदा में पीवीसी लागू करने का निर्णय निविदा स्वीकार करने के लिए सक्षम प्राधिकारी द्वारा अथवा कार्यकारी विभाग वरिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड अधिकारी जो भी उच्च हो, द्वारा लिया जाएगा। यह निर्णय सम्बद्ध वित्त की सहमति से लिया जाएगा तथा कारणों को लिखित रूप में दर्ज किया जाएगा और जिसे निविदा आमंत्रित करने वाले नोटिस (एनआईटी) जारी करने से पहले लिया जाएगा। इसे संविदा की विशेष शर्तों (निविदा दस्तावेज और संविदा करार में) में शामिल किया जाना चाहिए।

¹¹²रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 2017/ट्रांस/01/पॉलिसी दिनांक 8 फरवरी 2018

निविदाएं आमंत्रित की गई थीं) ताकि जोनल रेलवे द्वारा रेल मंत्रालय के निर्देशों के अनुपालन का सत्यापन किया जा सके। लेखापरीक्षा ने पाया कि;

- नमूना जांच की गई 198 संविदाओं¹¹³ में से छह जोनल रेलवे के 31 संविदाओं¹¹⁴ में पीवीसी को रेल मंत्रालय के निर्देशों का उल्लंघन कर शामिल किया गया था।
- 31 संविदाओं में से दो संविदाओं (मरे-01 और दपूरे-01) में संविदाकारों को मूल्य भिन्नता के प्रति ₹0.04 करोड़ का भुगतान किया गया। मार्च 2019 तक 27 संविदाओं में संविदाकारों को मूल्य भिन्नता का कोई भुगतान नहीं किया गया। दो निर्माण कार्य संविदाओं में संविदाकारों को मूल्य भिन्नता के भुगतान का विवरण उपलब्ध नहीं था।

31 निर्माण कार्य संविदाओं में पीवीसी को शामिल करने के कारण, रेलवे, संविदाकारों को मूल्य भिन्नता के भुगतान के लिए उत्तरदायी है।

लेखापरीक्षा ने 15 जोनल रेलवे तथा एक उत्पादन इकाई में 123 अन्य संविदाओं की समीक्षा की, जहां फरवरी 2018 के बाद निविदाएं आमंत्रित की गई थीं तथा संविदा अनुबंध का मूल्य ₹5 करोड़ से कम था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि 123 संविदाओं¹¹⁵ में से सात जोनल रेलवे में 23 संविदाओं¹¹⁶ में फरवरी 2018 के रेल मंत्रालय के निर्देशों की अवहेलना करते हुए पीवीसी को शामिल किया गया। इन संविदाओं में संविदाकारों को मूल्य भिन्नता का कोई भुगतान नहीं किया गया। हालांकि, रेल मंत्रालय के आदेश का उल्लंघन करते हुए पीवीसी को

¹¹³ 157 संविदाओं में, पीवीसी को संविदा करार में शामिल नहीं किया गया था। 10 संविदाओं (उरे-03, दरे-01, परे-06) में पीवीसी को शामिल किया गया था लेकिन इस शर्त के साथ कि ₹50 लाख से कम संविदा करार मूल्य के लिए किसी मूल्य भिन्नता का भुगतान नहीं किया जाएगा।

¹¹⁴ मरे-02, पूतरे-02, पूमरे-10, उरे-07, दपूरे-03, दपरे-07

¹¹⁵ 78 संविदा में, पीवीसी को संविदा करार में शामिल नहीं किया गया। 22 संविदा (उरे-05, दपरे-07, परे-10) में पीवीसी को इस शर्त के साथ शामिल किया गया था कि ₹5 करोड़ से कम संविदा करार मूल्य के लिए किसी मूल्य भिन्नता का भुगतान नहीं किया जाएगा।

¹¹⁶ मरे -01, पूतरे -01, पूमरे-10, पूरे-03, मेट्रो रेलवे-03, उपूरे-01, उरे-04

शामिल करने के कारण, रेलवे इन संविदाओं में मूल्य भिन्नता के भुगतान के लिए उत्तरदायी है।

3.1.5.5 संविदा की विस्तारित अवधि के दौरान मूल्य भिन्नता का भुगतान

भारतीय रेलवे मानक जीसीसी के खंड 17-ए के तहत प्रशासनिक विफलता के कारण इस तरह के विस्तार दिए जाने पर कार्य पूरा होने की विस्तारित अवधि सहित कार्य पूरा होने की निर्धारित तिथि तक मूल्य भिन्नता या तो ऊर्ध्वगामी या अधोगामी लागू होगी।

यदि जीसीसी के खंड 17-बी के तहत संविदाकार की विफलता के कारण विस्तार दिया जाता है, तो निम्नलिखित क्रियाविधि अपनाई जाती हैं:

- (i) यदि सूचकांक मूल पूर्णता अवधि के अंतिम माह में लागू सूचकांकों से अधिक हो जाता है, तो मूल पूर्णता अवधि के अंतिम माह में लागू सूचकांकों के अनुसार देय राशि तक मूल्य समायोजन सीमित होगा, या
- (ii) जीसीसी के खंड 17-ए के तहत दी गई विस्तारित अवधि तक।

यदि सूचकांक जीसीसी के खंड 17-ए के तहत दी गई पूर्णता की मूल या विस्तारित अवधि के अंतिम माह में लागू सूचकांकों से कम हो जाता है, तो जीसीसी¹¹⁷ के खंड 17-बी के तहत विस्तार की अवधि के लिए मूल्य समायोजन के लिए निम्न वाले सूचकांक अपनाए जाएंगे।

रेल मंत्रालय ने निर्देश जारी किए थे कि जोनल रेलवे को निविदाएं केवल तभी आमंत्रित करनी चाहिए जब वे संविदाकारों को साइट सौंपने और योजनाओं की आपूर्ति करने के लिए पूरी तरह से तैयार हों। निर्माण कार्य संविदाएं तब तक नहीं दी जानी चाहिए जब तक कि मृदा परीक्षण, स्थल जांच आदि पूरी नहीं हो जाती, सक्षम प्राधिकारी द्वारा सभी योजनाओं, आरेखों और प्राक्कलनों को विधिवत

¹¹⁷भारतीय रेलवे मानक जीसीसी का खंड 46-ए.10

अनुमोदित/स्वीकृत नहीं किया जाता और संविदाकार को साइट सौंपने में कोई अड़चन नहीं आती।

886 संविदाओं की समीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने पाया कि

- 684 संविदाओं में विस्तार केवल रेलवे की ओर (खंड 17-ए के तहत) से प्रदान किए गए थे।
- 21 संविदाओं में विस्तार केवल संविदाकार की ओर (खंड 17-बी के तहत) से दिए गए थे।
- 104 संविदाओं में विस्तार रेलवे और संविदाकार दोनों की ओर (खंड 17-ए और 17-बी के तहत) से दिए गए थे।
- शेष 77 संविदाओं में कोई विस्तार नहीं दिया गया।

886 संविदाओं की समीक्षा के दौरान लेखापरीक्षा में पाया गया कि 684 संविदाओं में विस्तारों को जीसीसी के खंड 17-ए के तहत रेलवे की ओर से संविदा पूरा करने के लिए प्रदान किया गया था जिसके कारणों के लिए विशेष रूप से रेल प्रशासन उत्तरदायी था। संविदाकारों को विस्तार प्रदान करने के कारणों जैसे भूमि/साफ स्थल उपलब्ध कराने में विफलता, आरेखण और अभिकल्प उपलब्ध कराने में विलम्ब, कार्य के क्षेत्र में परिवर्तन आदि से बचा जा सकता था। रेल प्रशासन ने खंड 17-ए के तहत नियमित तरीके से संविदा की अवधि बढ़ा दी। इसके अलावा, कई कारणों से एकल संविदाओं में कई बार विस्तार दिए गए थे। जोनल रेलवे के नियंत्रण से बाहर होने के कारण बिजली बंद होना, मानसून/बारिश/जलभराव आदि को माना गया। ऐसे कारणों में वन अनुमोदन में देरी, बाजार में रेत/ईंट की अनुपलब्धता, स्थानीय आंदोलन, सुरक्षा प्रतिबंध आदि शामिल थे।

ऊपर बताए गए कारणों, जिनका ज्यादातर अनुमान लगाया जा सकता है, पर नियमित रूप से विस्तार देना निर्माण कार्य संविदाओं के निष्पादन में रेलवे की ओर से तैयारी की शिथिलता/कमी को दर्शाता है।

रेलवे की ओर से दिए गए विस्तार के कारण, 634 कार्यों¹¹⁸ में देरी हुई जैसा कि नीचे दिखाया गया है:

कार्य पूरा होने में विलंब	निर्माण कार्य संविदाओं की संख्या
6 माह तक	91
6 माह से 1 साल	131
1 वर्ष से 2 वर्ष	215
2 साल से 3 साल	97
3 साल से 5 साल	71
5 साल से अधिक	29

विस्तार देने के कारण, रेल प्रशासन को खंड 17-ए के तहत 514 संविदाओं में मूल्य भिन्नता के प्रति संविदाकारों को ₹187.51 करोड़ का परिहार्य भुगतान करना पड़ा। 67 संविदाओं में, रेल प्रशासन द्वारा मूल्य भिन्नता के प्रति ₹2.19 करोड़ का कम भुगतान किया गया था। लेखापरीक्षा में पूर्णता की मूल तिथि (माह) पर सूचकांकों को रोक कर वित्तीय निहितार्थ निकाले गए। विस्तारित अवधि के दौरान 103 संविदाओं में मूल्य भिन्नता का भुगतान अभी किया जाना था। यह रेल प्रशासन की निर्वहन न की गयी देयताएं थीं।

लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि 684 निर्माण कार्य संविदाओं में से, जहां रेलवे की ओर से संविदाकारों को विस्तार प्रदान किया गया था, 16 जोनल रेलवे और एक उत्पादन इकाई में 95 निर्माण कार्य संविदाओं¹¹⁹ में ₹18.13 करोड़ की मूल्य भिन्नता का अधिक भुगतान किया गया था। यह संविदाकारों को मूल्य भिन्नता का भुगतान करते समय आधार माह, सूचकांक, घटक प्रतिशतता आदि को गलत तरीके से अपनाने के कारण था। इस मुद्दे पर पैराग्राफों में अलग से टिप्पणी भी की गई है।

¹¹⁸50 संविदाओं में, विवरण उपलब्ध नहीं थे।

¹¹⁹मरे-3, पूतरे-3, पूमरे-5, पूरे-3, उमरे-9, उपूरे-11, उरे-8, उपरे-7, दपूमरे-2, दपूरे-7, दरे-8, दपरे-5, पमरे-1, परे-7, दमरे-12, पूसीरे-2, सीएलडब्ल्यू-2

इस प्रकार, रेलवे की ओर से विस्तार प्रदान करने के कारण कार्यों को पूरा करने में देरी हुई। साथ ही, मूल्य भिन्नता के अधिक भुगतान के रूप में संविदाकारों को अनुचित वित्तीय लाभ प्रदान किए गए।

21 संविदाओं में एकमात्र रूप से खंड 17-बी के तहत संविदाकार की ओर से विस्तार प्रदान किए गए थे। रेल प्रशासन को सात संविदाओं में मूल्य भिन्नता के प्रति ₹0.85 करोड़ का परिहार्य भुगतान करना पड़ा। 10 संविदाओं में ₹0.15 करोड़ का कम भुगतान हुआ। मूल्य भिन्नता का भुगतान चार संविदाओं में नहीं किया गया था।

104 संविदाओं में, खंड 17-ए और खंड 17-बी दोनों के तहत विस्तार प्रदान किए गए थे। रेल प्रशासन ने विस्तारित अवधि के दौरान मूल्य भिन्नता के प्रति ₹18.52 करोड़ का परिहार्य भुगतान किया।

इस प्रकार, रेलवे, संविदाकारों और रेलवे तथा संविदाकारों दोनों की ओर से किए जाने वाले विलंब के कारण संविदा की विस्तारित अवधि के दौरान मूल्य भिन्नता के प्रति रेलवे द्वारा ₹206.88 करोड़ का कुल परिहार्य व्यय किया गया।

संविदा देने से पहले विभिन्न पूर्वापेक्षाओं को पूरा न करने के कारण संविदा की विस्तारित अवधि के दौरान मूल्य भिन्नता के भुगतान का उल्लेख 2015 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट संख्या 48 (रेलवे) में अध्याय-2 “भारतीय रेलवे में निर्माण कार्य संविदाओं का प्रबंधन” में किया गया था। एक उपचारात्मक कार्रवाई के रूप में, रेल मंत्रालय ने जोर दिया (जनवरी 2018) कि कार्यों के लिए कोई भी संविदा को शर्त पूरा किए बिना पूर्वापेक्षाओं जैसे साइट क्लीयरेंस, मृदा जांच और सभी आरेखणों/अभिकल्पों/योजनाओं आदि को तैयार करना नहीं दी जानी चाहिये या यदि कार्य को शीघ्र पूरा करने के लिए ऐसी कार्रवाई की आवश्यकता थी, तो अपेक्षित कार्य समय पर पूरा किया जाना चाहिए ताकि संविदाकार को कार्य तत्काल सौंपा जा सके जिससे कार्य की प्रगति बाधित न हो। रेल मंत्रालय ने यह भी कहा कि संविदाओं को पूरा करने के लिए समय का विस्तार नियमित तरीके से नहीं दिया जाना चाहिए।

हालांकि, जोनल रेलवे इन मुद्दों का समाधान करने और संविदाओं को समय पर पूरा करने के लिए इन निर्देशों का अनुपालन सुनिश्चित करने में विफल रहा।

3.1.5.6 मूल्य सूचकांकों की बढ़ोतरी न होने के कारण संविदाकारों से वसूली

मूल्य भिन्नता खंड मूल्य सूचकांकों से जुड़ी मुद्रास्फीति/अपस्फीति से सुरक्षा प्राप्त करने का एक उपकरण है। यह बाजार में कच्चे माल की कीमतों में उतार-चढ़ाव का ध्यान रखने और रेलवे और संविदाकारों दोनों को दरों में उतार-चढ़ाव से क्षतिपूर्ति प्रदान करने के लिए संविदाओं में शामिल है। निर्माण कार्य संविदाओं की समीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने पाया कि कुछ मामलों में जोनल रेलवे ने सूचकांकों में गिरावट की प्रवृत्ति पर ध्यान नहीं दिया।

कुल 886 संविदाओं में से 10 जोनल रेलवे और दो उत्पादन इकाइयों में 196 संविदाओं¹²⁰ में मूल्य सूचकांकों में वृद्धि न होने की बात ध्यान में आई थी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि तीन जोनल रेलवे में पांच संविदाओं¹²¹ को छोड़कर सभी संविदाओं में कम सूचकांकों/दरों के प्रभावों को समायोजित किया गया था। इसके परिणामस्वरूप संविदाकारों से ₹0.38 करोड़ की वसूली नहीं हुई।

मूल्य सूचकांकों में वृद्धि न होने के कारण संविदाकारों से राशि वसूलने में विफलता ने कार्यकारी और लेखा विभागों द्वारा निगरानी की कमी को दर्शाता है।

3.1.5.7 निर्माण कार्य संविदाओं में मूल्य भिन्नता फार्मूला का प्रयोग

जीसीसी के खंड 46-ए में, निर्माण कार्य संविदाओं के लिए उपयोग किए जाने वाले फार्मूला निर्धारित किए गए हैं। मूल्य भिन्नता की गणना के लिए किए जाने वाले कार्यों के प्रकार के अनुसार श्रम, सामग्री, ईंधन आदि के लिए अलग प्रतिशतता निर्धारित की जाती हैं। निश्चित घटकों, सलाहकारों को किए गए विशिष्ट भुगतान, निर्धारित दर पर रेलवे द्वारा आपूर्ति की गई सामग्री आदि को मूल्य

¹²⁰मरे-22, सीएलडब्ल्यू-08, डीएलडब्ल्यू-13, पूमरे-21, पूरे-43, मेट्रो रेलवे-13, उरे-21, उपरे-03, दपूमरे-07, दपूरे-01, दरे-04, दपरे-40

¹²¹मरे-01, उपरे-03, दपूरे-01,

भिन्नता के भुगतान के उद्देश्य से कार्य के सकल मूल्य में शामिल नहीं किया जाना है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 12 जोनल रेलवे और एक उत्पादन इकाई में 68 संविदाओं¹²² में मूल्य भिन्नता फार्मूला/घटक प्रतिशतता/सूचकांक गलत तरीके से लागू किए गए थे। यह देखा गया कि एक ही संविदा में सामग्री घटकों की दो भिन्न प्रतिशतताएं अपनाई गई थीं। सामग्री के परिवहन के लिए संविदाओं में 'सामग्री' घटक पर मूल्य भिन्नता का भुगतान किया गया था। गिट्टी पर मूल्य भिन्नता की गणना के लिए 'स्टोन चिप्स' के बजाय 'सभी वस्तुओं' का सूचकांक लागू किया गया था। ईंधन घटक को 15 प्रतिशत के बजाय 40 प्रतिशत पर लागू किया गया। एक ही संविदा में विभिन्न तिमाहियों में सामग्री घटक 40 प्रतिशत और 25 प्रतिशत के रूप में लिया गया था।

इस प्रकार मूल्य भिन्नता फार्मूला के गलत लागू करने के परिणामस्वरूप 43 संविदाओं¹²³ में ₹11.10 करोड़ का अधिक भुगतान हुआ और 25 संविदाओं¹²⁴ में ₹0.90 करोड़ का कम भुगतान हुआ। कुछ मामलों पर नीचे चर्चा की गई है:

- पूसीरे में, मशीन क्रशड ट्रेक गिट्टी के निर्माण और आपूर्ति के लिए दो परियोजनाओं अर्थात् क्रमशः लमडिंग - सिलचर (एलएमजी-एससीएल) और कुमारघाट - अगरतला (के-ए) परियोजनाओं के संबंध में दो संविदाएं दी गयी थीं (फरवरी 2013 और मार्च 2015)। मशीन क्रशड स्टोन गिट्टी को श्रमबल लगाए बिना संविदाकार की क्रशिंग यूनिट में यंत्रवत् विनिर्मित किया गया था। जीसीसी में, गिट्टी और खदान उत्पादों की संविदाओं के लिए श्रमबल घटक को 55 प्रतिशत के रूप में उपलब्ध कराया गया था। मशीन से क्रश की गयी और हाथ से क्रश की गयी गिट्टी के लिए अलग-अलग प्रतिशतताएं अनुमत करने के लिए जीसीसी में कोई प्रावधान नहीं

¹²²मरे-09, सीएलडब्ल्यू-02, पूतरे-03, उमरे-01, उपूरे-01, पूसीरे-04, उपरे-12, दपूमरे-05, दपूरे-03, दरे-01, दपरे-02, परे-01, उरे-24

¹²³मरे-07, सीएलडब्ल्यू -02, पूतरे -03, उमरे-01, उपूरे-01, पूसीरे-04, उपरे-06, दपूमरे-05, दपूरे-03, दरे-01, दपरे-01, परे-01, उरे-08

¹²⁴उपरे-06, दपरे-01, मरे-02, उरे-16

था। 'अन्य निर्माण कार्य संविदाओं' के लिए, 30 प्रतिशत श्रमबल घटक उपलब्ध कराया गया था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि मूल्य भिन्नता की गणना में 55 प्रतिशत के श्रमबल घटक को लागू किया गया था। चूंकि निर्माण कार्य संविदा श्रमबल प्रधान नहीं थी, इसलिए श्रमबल घटक को "अन्य निर्माण कार्य संविदाओं" के लिए निर्धारित 30 प्रतिशत के रूप में अपनाया जाना चाहिए था। इस प्रकार, श्रमबल घटक के गलत लागू करने के परिणामस्वरूप दो संविदाओं में मूल्य भिन्नता का ₹3.52 करोड़ का परिहार्य भुगतान हुआ।

- दफ्तर में, एक संविदा, जो पूर्णतया रेलवे सामग्रियों के एक स्थान से दूसरे स्थान पर, परिवहन/लदान/उतराई के लिए थी, उस 'सामग्री' घटक को पीवीसी फार्मूले में गलत तरीके से शामिल किया गया था। इसके परिणामस्वरूप संविदाकार को मूल्य भिन्नता के लिए ₹0.08 करोड़ का अधिक भुगतान किया गया।
- दफ्तर में, गिट्टी की आपूर्ति के लिए चार संविदाओं में, मूल्य भिन्नता का भुगतान 'स्टोन चिप्स' के सूचकांक के बजाय 'सामग्री' के सूचकांक के आधार पर किया गया था। इसके परिणामस्वरूप संविदाकार को मूल्य भिन्नता के लिए ₹0.30 करोड़ का अधिक भुगतान किया गया।
- ऊपर में, विभिन्न प्रकार की गतिविधियों वाली अर्थात् मिट्टी, गिट्टी आदि वाली 12 संयोजित निर्माण कार्य संविदाएं थीं। इन संविदाओं में, मूल्य भिन्नता की गणना अलग-अलग गतिविधियों अर्थात् मिट्टी, गिट्टी आदि के लिए घटकों के लिए निर्धारित प्रतिशतता के आधार पर की गई थी। 'अन्य निर्माण कार्य संविदाओं' में लागू प्रतिशतताओं को अपनाना सही क्रियाविधि था। छह संविदाओं में ₹0.30 करोड़ का अधिक भुगतान और छह संविदाओं में ₹0.15 करोड़ का अल्प भुगतान हुआ था।
- मरे में "गिट्टी आपूर्ति और स्टैकिंग" की आठ संविदाओं में 'स्टोन चिप/स्लेब' सूचकांक के बजाय मूल्य भिन्नता की गणना के लिए 'सभी वस्तुओं' के सूचकांक को अपनाया गया था। इसके परिणामस्वरूप छह

संविदाओं में ₹0.10 करोड़ का अधिक भुगतान हुआ और दो संविदाओं में ₹0.01 करोड़ का कम भुगतान हुआ।

- मेट्रो रेलवे/कोलकाता में अखिल भारतीय श्रमबल सूचकांक की बजाय कोलकाता का श्रमबल सूचकांक लागू किया गया। लेखापरीक्षा की अभ्युक्तियों के उत्तर में रेल प्रशासन ने कहा कि इस पर गलती से विचार किया गया। हालांकि, रेलवे को कोई नुकसान नहीं हुआ क्योंकि यह अखिल भारतीय श्रमबल सूचकांक की तुलना में कम था। अखिल भारतीय श्रमबल सूचकांक के स्थान पर कोलकाता सूचकांक लागू करना संविदा करार और जीसीसी की भी शर्तों का उल्लंघन था।
- पूसीरे में, एक संविदा में, मूल्य भिन्नता का भुगतान करते समय 'सामग्री' के लिए सूचकांक को 182 के बजाय 132 के रूप में लिया गया था। सूचकांक को गलत अपनाने के कारण रेल प्रशासन ने संविदाकार को ₹6.24 करोड़ का अधिक भुगतान किया।

उपर्युक्त उदाहरण संविदाकारों के पीवीसी बिलों को पारित करते समय कार्यकारी और लेखा विभागों द्वारा निगरानी में कमी के संकेतक थे। मशीन से क्रश की गयी और हाथ से क्रश की गयी गिट्टी के लिए अलग-अलग प्रतिशतता अनुमत करने के लिए जीसीसी में कोई प्रावधान नहीं था।

3.1.5.8 जीएफआर के प्रावधानों के अनुसार पीवीसी के लिए निर्देशों में संशोधन

जीएफआर, 2005 के प्रावधान केन्द्र सरकार के सभी मंत्रालयों/विभागों पर लागू होते हैं। जीएफआर, 2005 के अध्याय 8 नियम 204 (viii) के अनुसार, मूल्य भिन्नता केवल दीर्घकालिक संविदाओं में देय थी जहां सुपुर्दगी अवधि 18 माह से अधिक है। जीएफआर, 2005 को फरवरी, 2017 में संशोधित किया गया था जिसमें जीएफआर, 2005 के उपरोक्त प्रावधानों को जीएफआर, 2017 में बनाए रखा गया था/जारी रखा गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि दीर्घकालिक संविदाओं में पीवीसी की प्रयोज्यता के लिए जीएफआर के नियमों/प्रावधानों को रेल मंत्रालय द्वारा निर्माण कार्य संविदाओं के लिए जीसीसी में शामिल नहीं किया

गया था। यह देखा गया कि सेवाओं के लिए जीसीसी (फरवरी/मार्च 2018 में रेल मंत्रालय द्वारा जारी) में, दीर्घकालिक संविदाओं में पीवीसी की प्रयोज्यता की शर्त को शामिल किया गया था जहां सुपुर्दगी अवधि को 18 माह से अधिक बढ़ाया गया।

लेखापरीक्षा ने पीवीसी पर रेल मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशों की समीक्षा की और पाया कि इससे पहले जनवरी 1987¹²⁵ में पीवीसी केवल उन संविदाओं में लागू किया गया था जहां पूर्णता की निर्धारित अवधि एक वर्ष से अधिक थी। तथापि, सितंबर 2007¹²⁶ में कार्यकारी निदेशक समिति की सिफारिशों पर पीवीसी की प्रयोज्यता के लिए एक वर्ष की न्यूनतम निर्धारित सीमा की शर्त हटा दी गई थी। इस प्रकार, सितंबर 2007 से, पीवीसी को निर्माण कार्य संविदाओं की पूर्णता अवधि से अलग कर दिया गया था।

जोनल रेलवे में चयनित 886 निर्माण कार्य संविदाओं की समीक्षा से पता चला कि 775 संविदाओं¹²⁷ में, पीवीसी को जीएफआर के प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए शामिल किया गया था, हालांकि पूर्णता अवधि 18 माह या उससे कम थी। 775 संविदाओं में से, 733 संविदाओं¹²⁸ में, संविदाकारों को ₹893.09 करोड़ की मूल्य भिन्नता का भुगतान किया गया। जीसीसी में जीएफआर के नियमों/प्रावधानों को शामिल करके रेलवे संविदाकारों को मूल्य भिन्नता के प्रति भारी राशि के भुगतान से बच सकता था।

लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि नवंबर 2018 में निर्माण कार्य संविदाओं के लिए संशोधित जीसीसी जारी करते समय रेल मंत्रालय ने जीएफआर, 2017 के

¹²⁵रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 85/ डब्ल्यू।/ सीटी /7 दिनांक 20 जनवरी 1987

¹²⁶रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 2007/सीई 1/18 दिनांक 28 सितंबर 2007

¹²⁷105 संविदाओं में संविदाओं की पूरी अवधि 18 महीने से अधिक थी। छह संविदाओं में कार्य शुरू करने की तिथि और कार्य के लिए निर्धारित पूर्णता का ब्यौरा उपलब्ध नहीं था।

¹²⁸17 निर्माण कार्य संविदाओं में संविदाकारों से वृद्धि न होने के कारण ₹2.05 करोड़ की मूल्य भिन्नता की वसूली की गई। 25 निर्माण कार्य संविदाओं में, मूल्य भिन्नता का भुगतान अभी किया जाना था।

नियम 225 के विभिन्न प्रावधानों, जैसे दीर्घकालिक संविदाओं में पीवीसी की प्रयोज्यता, मूल्य भिन्नता की सीमा आदि पर भी विचार नहीं किया था।

लेखापरीक्षा ने जोनल रेलवे में अन्य 164 संविदाओं का यादृच्छिकता आधार पर चयन किया जहां फरवरी, 2017 के बाद निविदाएं आमंत्रित की गई थीं। 164 संविदाओं में से, जीएफआर, 2017 के प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए, 137 संविदाओं¹²⁹ में पीवीसी को शामिल किया गया था। 27 मामलों में, पीवीसी शामिल नहीं किया गया था। जीएफआर, 2017 के प्रावधानों का पालन न करने के कारण रेल प्रशासन को 78 संविदाओं¹³⁰ में संविदाकारों को ₹19.94 करोड़ के मूल्य भिन्नता का परिहार्य भुगतान करना पड़ा। 59 संविदाओं में, मार्च 2019 तक संविदाकारों को कोई मूल्य भिन्नता का भुगतान नहीं किया गया। हालांकि, जोनल रेलवे संविदाओं में पीवीसी को शामिल करने के कारण इन निर्माण कार्य संविदाओं में मूल्य भिन्नता की भावी देयता को वहन करने के लिए संविदात्मक बाध्यता से बंधे हुए हैं।

2005 और 2017 के जीएफआर के नियम¹³¹ में यह प्रावधान है कि 'आपूर्तिकर्ता की ओर से चूक के लिए मूल अनुसूचित सुपुर्दगी तिथि के बाद कोई मूल्य भिन्नता स्वीकार्य नहीं होगी'। हालांकि, जीसीसी, 2014 में संविदाकार की ओर से चूक के लिए खंड 17-बी के तहत मूल्य भिन्नता के भुगतान (अर्थात् संविदाकार की ओर से विस्तार) का प्रावधान है। इस प्रकार, जीएफआर के नियमों/प्रावधानों को रेल मंत्रालय द्वारा जीसीसी में शामिल नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 886 संविदाओं में से, जोनल रेलवे ने संविदाकार की ओर से देरी के लिए खंड 17-बी के तहत विस्तार प्रदान किया जो जीएफआर के प्रावधानों का उल्लंघन था। फलस्वरूप, 56 निर्माण कार्य संविदाओं में संविदाकारों को ₹6.91 करोड़ की मूल्य भिन्नता का भुगतान किया गया। जीसीसी

¹²⁹ जिनमें से 36 संविदाएं पूर्ण हो चुकी थी।

¹³⁰ मरे-05, डीएलडब्ल्यू-04, पूतरे-02, पूमरे-01, पूरे-07, उमरे-01, उपूरे-06, पूसीरे-01, उरे-12, उपरे-11, दमरे-07, दपूमरे-02, दपूरे-02, दरे-06, पमरे-05, परे-06

¹³¹ जीएफआर, 2005 के नियम 204 (viii) (एच) और जीएफआर, 2017 के नियम 225 (viii) (एच)

में जीएफआर के नियमों/प्रावधानों को शामिल करके रेलवे, संविदाओं की निर्धारित पूर्णता अवधि के बाद अपनी ओर से देरी के लिए संविदाकारों को मूल्य भिन्नता के प्रति भुगतान से बच सकता था।

3.1.5.9 मूल्य भिन्नता की अधिकतम सीमा

जीएफआर, 2017 के प्रावधानों के अनुसार, पीवीसी में मूल्य भिन्नताओं की अधिकतम सीमा का प्रावधान होना चाहिए विशेष रूप से जहां वृद्धि शामिल है। यह प्रति वर्ष प्रतिशतता या समग्र अधिकतम सीमा या दोनों हो सकते हैं।

लेखापरीक्षा ने पीवीसी में अधिकतम सीमा पर रेल मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशों (अप्रैल 1980) की समीक्षा की और पाया कि संविदाकार को देय राशि का पांच प्रतिशत तक कीमतों में भिन्नता के कारण कोई प्रतिपूर्ति/वसूली नहीं की जानी थी। मूल्य भिन्नता संविदाकार को देय राशि के पांच प्रतिशत से अधिक की जानी थी और यह 15 प्रतिशत तक सीमित थी। रेल मंत्रालय ने मूल्य भिन्नता की अधिकतम सीमा को हटा दिया (जनवरी 1987¹³²)। अप्रैल 1996¹³³ में, रेल मंत्रालय ने निर्णय लिया कि एक वर्ष तक की समापन अवधि वाली संविदाओं के लिए, किसी पीवीसी का प्रावधान नहीं किया जाएगा; एक वर्ष से दो वर्ष की अवधि के दौरान, संविदाओं के लिए मूल्य भिन्नता, संविदाकार को अंतिम रूप से देय राशि के 10 प्रतिशत (15 प्रतिशत - पांच प्रतिशत फ्लोर मूल्य) तक ही सीमित होगी। दो साल से अधिक की अवधि की संविदाओं के लिए, मूल्य भिन्नता संविदाकार को अंतिम रूप से देय राशि के 20 प्रतिशत (25 प्रतिशत - पांच प्रतिशत फ्लोर मूल्य) तक सीमित होगी। पीवीसी की ऊपरी सीमा को सितंबर 2007 में हटा दिया गया था और पांच प्रतिशत की पीवीसी की न्यूनतम सीमा भी मार्च 2008 में हटा दी गई थी। इस प्रकार मार्च 2008 से निर्माण कार्य संविदाओं में पीवीसी पर कोई सीमा नहीं थी जोकि जीएफआर का उल्लंघन था।

¹³² रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 85/ डब्ल्यूआई/ सीटी /7 दिनांक 20 जनवरी 1987

¹³³ रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 85/ डब्ल्यूआई/ सीटी /7 -खंड I दिनांक 4 अप्रैल 1996

लेखापरीक्षा में पाया गया कि चूंकि जीएफआर के प्रावधानों को रेल मंत्रालय द्वारा जीसीसी में शामिल नहीं किया गया था; इसलिए संविदाकारों को बिना किसी अधिकतम सीमा के मूल्य भिन्नता का भुगतान किया जा रहा था। संविदाकारों को किए गए कुल भुगतान के प्रति मूल्य भिन्नता की प्रतिशतता (लेखापरीक्षा में जांच किए गए 886 मामलों में) निम्नानुसार थी:

संविदाकारों को किए गए कुल भुगतान के प्रति मूल्य भिन्नता की प्रतिशतता	संविदाओं की संख्या
1 प्रतिशत से कम	140
1 प्रतिशत से 5 प्रतिशत	481
5 प्रतिशत से 10 प्रतिशत	173
10 प्रतिशत से 20 प्रतिशत	65
20 प्रतिशत से अधिक	27

3.1.6 पूसीरे में मूल्य भिन्नता के भुगतान में देखी गई अनियमितताएं

लेखापरीक्षा ने पूसीरे में संविदाकारों को मूल्य भिन्नता के भुगतान में अनियमितताओं के कुछ महत्वपूर्ण मामले पाए। इन पर आगामी पैराग्राफ में चर्चा की गई है:

3.1.6.1 आधार माह और विचाराधीन तिमाही के सूचकांकों को गलत अपनाने के कारण मूल्य भिन्नता का अधिक भुगतान

पूसीरे में, लेखापरीक्षा में पाया गया कि मूल्य भिन्नता की गणना करते समय, आधार माह के लिए विभिन्न घटकों के मूल्य सूचकांक और तिमाहियों के लिए औसत सूचकांक को गलत तरीके से लिया गया था। विभिन्न घटकों के गलत सूचकांकों को अपनाने के कारण, पूसीरे प्रशासन ने एक संविदा में संविदाकार को ₹1.94 करोड़ का अधिक भुगतान किया।

3.1.6.2 निर्माण कार्य संविदाओं में 'निविदा की दो पैकेट प्रणाली' में मूल्य भिन्नता के भुगतान के लिए आधार माह

रेल मंत्रालय ने निर्माण कार्य निविदाओं के लिए 'निविदा की दो पैकेट प्रणाली' शुरू की थी (1986)। अगस्त 2012 के रेल मंत्रालय के परिपत्र में अन्य बातों के

साथ-साथ यह अनुबद्ध था कि निविदाकार अपने संविदा दर/प्रस्ताव को दो सीलबंद लिफाफों में प्रस्तुत करेंगे जिसमें एक लिफाफे में तकनीकी और वाणिज्यिक प्रस्ताव तथा दूसरे लिफाफे में वित्तीय बोलिया होंगी। पहला पैकेट निविदाकार की क्षमता, उपयुक्त मशीनरी और उपकरणों के कब्जे, वित्तीय क्षमता, अनुभव आदि के लिए होगा। निविदा समिति द्वारा मूल्यांकन के बाद, यदि सक्षम प्राधिकारी द्वारा प्रस्ताव स्वीकार्य पाए गए, तो पात्र बोलीदाताओं की वित्तीय बोलियों वाले दूसरे पैकेट को खोला जाएगा और निविदाओं को सामान्य तरीके से अंतिम रूप देने के लिए कार्रवाई की जाएगी।

पूरीरे में भैरबी-सायरंग न्यू लाईन परियोजना के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि रेल प्रशासन ने 'निविदा को दो पैकेट प्रणाली' के माध्यम से परियोजना के कई संविदा करार निष्पादित किये थे। हालांकि, मूल्य भिन्नता की गणना के लिए आधार अवधि (माह) का निर्धारण करते समय, कोई मानक प्रथाओं का पालन नहीं किया गया था। विभिन्न संविदाओं के लिए, विभिन्न महीनों को मनमाने ढंग से आधार अवधि के रूप में गिना गया था। कुछ संविदाओं में, तकनीकी बोली खोलने की तिथि को आधार माह के रूप में लिया गया था जबकि कुछ अन्य मामलों में, मूल्य बोली खोलने की तिथि को आधार माह के रूप में भी लिया गया था, जबकि बातचीत भी हुई थी। कुछ मामलों में, संविदाकारों के साथ बातचीत की तिथि को विचार किया गया था।

'निविदा की दो पैकेट प्रणाली' में आधार माह को अपनाने के लिए रेल मंत्रालय से स्पष्ट दिशा-निर्देशों के अभाव में पूरीरे प्रशासन ने आधार माह की गणना के लिए विभिन्न पद्धतियां अपनाई थीं। रेल मंत्रालय को निर्माण कार्य संविदाओं में 'निविदा की दो पैकेट प्रणाली' में मूल्य भिन्नता के भुगतान के लिए आधार माह को अपनाने के लिए विशिष्ट निर्देश/दिशानिर्देश जारी करने की आवश्यकता है।

3.1.6.3 किए गए कार्य के बड़े हुए मूल्य पर मूल्य भिन्नता का गलत भुगतान

पूरीरे में भैरबी-सायरंग न्यू लाईन परियोजना के लिए जुलाई 2013 से नवंबर 2016 की अवधि के दौरान पांच संविदाओं का निष्पादन किया गया। लेखापरीक्षा

में पाया गया कि मूल्य भिन्नता बिलों में किए गए कार्य का मूल्य सभी पांच संविदाओं में कपटपूर्वक बढ़ा दिया गया था। उदाहरण के लिए, ₹7.24 करोड़ के सीसी बिल संख्या XVIII में किए गए कार्य का सकल मूल्य बढ़ाकर ₹17.24 करोड़ कर दिया गया था। मूल्य भिन्नता की गणना के लिए बढ़े हुए आंकड़ों को लिया गया था। इसके परिणामस्वरूप पांच संविदाओं के आठ बिलों में ₹9.54 करोड़ की मूल्य भिन्नता के लिए अधिक भुगतान किया गया जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:

क्र.सं.	सीए सं. और तिथि	सीसी बिल सं.	किए गए कार्य का सकल मूल्य-वास्तविक (₹)	किए गए कार्य का बढ़ा हुआ सकल मूल्य (₹)	अंतर (₹)	अधिक मूल्य भिन्नता भुगतान (₹)
1.	सीओएन/बी-एस/1727 दिनांक 09.07.2013	XVIII	72429751.15	172429751.15	100000000	38119146.98
		XXVII	65464822.42	165464822.42	100000000	
2.	सीओएन/बी-एस /1736 दिनांक 25.07.2013	V	36971040.60	136971040.60	100000000	21558892.13
3.	सीओएन/बी-एस /2063 दिनांक 05.11.2015	III	32463396.94	132463396.94	100000000	13615575.67
		VIII	20712144.58	120712144.58	100000000	
4.	सीओएन/बी-एस /2280 दिनांक.22.11.2016	III	29277457.06	129277457.06	100000000	15578084.16
		VIII	15623659.86	115623659.86	100000000	
5.	सीओएन/बी-एस /2278 दिनांक.22.11.2016	III	18032728.11	118032728.11	100000000	6618533.09
कुल						9,54,90,232.03

संविदाकार द्वारा बढ़ा कर पीवीसी बिलों का प्रस्तुत करना और विभिन्न चरणों में पुनरीक्षण के दौरान ऐसे मामलों का पता लगाने में पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (पूरीरे) प्रशासन की विफलता अप्रभावी निगरानी और कमजोर आंतरिक नियंत्रण का सूचक था।

प्रधान कार्यकारी निदेशक (लेखा)/रेल मंत्रालय ने टिप्पणी की (सितंबर 2019¹³⁴) कि पूसीरे में एक संविदाकार के पीवीसी बिलों में संबंधित कार्यकारी विभाग द्वारा कई परियोजनाओं/संविदाओं में संविदाकार को अधिक भुगतान करने के लिए हेरफेर किया गया था। आंतरिक जांच के दौरान इस हेराफेरी का पता नहीं चला। पीवीसी बिलों की आंतरिक जांच में विफलता को देखते हुए प्रधान कार्यकारी निदेशक (लेखा)/रेल मंत्रालय ने सभी जोनल रेलवे के प्रधान वित्तीय सलाहकारों को अपनी-सम्बन्धित प्रणाली की समीक्षा करने और यह सुनिश्चित करने के निर्देश जारी किए कि आंतरिक जांच की ऐसी विफलता की पुनरावृत्ति न हो।

तथापि, तथ्य यह है कि कार्यकारी और लेखा विभागों ने संविदाकारों द्वारा प्रस्तुत किए गए पीवीसी बिलों के प्रसंस्करण में उचित जांच नहीं की। इसके अलावा, प्रधान कार्यकारी निदेशक (लेखा)/रेल मंत्रालय का यह अभिकथन कि रेलवे का कार्यकारी विभाग संविदाकार को अधिक भुगतान करने के लिए पीवीसी बिलों के आंकड़ों में हेरफेर करने में शामिल था, संविदाकार के साथ रेलवे कर्मचारियों की मिलीभगत का सूचक था।

3.1.7 अन्य मामले - थोक मूल्य सूचकांक आधार में परिवर्तन

वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय ने 2004-05 से 2011-12 तक अखिल भारतीय थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के आधार वर्ष में अप्रैल 2017 से प्रभावी संशोधन किया था। आधार वर्ष 2004-05 के साथ सूचकांकों के जारी न रहने से आधार सूचकांक 2004-05 के साथ मौजूदा मूल्य भिन्नता गणना को अव्यवहार्य हो गया था। संशोधित डब्ल्यूपीआई 2011-12 के अनुसार मूल्य भिन्नता निकालने के लिए, रेल मंत्रालय ने अगस्त 2018¹³⁵ में निर्देश जारी किए। इस निर्देश के अनुसार, आधार वर्ष 2004-05 वाले सूचकांकों का उपयोग जनवरी 2017 तक मूल्य भिन्नता गणना के लिए किया जाना था। फरवरी 2017 के बाद से, निम्नलिखित विधि का उपयोग किया जाना था:

¹³⁴रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 2019/एसीII/25/5 दिनांक 23 सितंबर 2019

¹³⁵रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 2007/सीई-1/सीटी/18/पीटी.19 दिनांक 28 अगस्त 2018

- 2004-05 श्रृंखला के मूल्य सूचकांकों के साथ संविदा मूल्य जनवरी 2017 तक अद्यतन किया जाएगा। 2011-12 श्रृंखला के लिए जनवरी 2017 के सूचकांकों पर मूल्य भिन्नता लागू करने के लिए अद्यतन मूल्य को आधार मूल्य के रूप में लिया जाएगा।
- जनवरी 2017 की आधार मूल्य, जैसे कि उपर गणना की गयी है, को 2011-12 श्रृंखला के सूचकांकों के अनुसार मूल्य भिन्नता फार्मूले का उपयोग करके जनवरी 2017 के बाद अद्यतन किया जाएगा।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि संविदाकारों को देय मूल्य भिन्नता की राशि की गणना करते समय नौ जोनल रेलवे¹³⁶ और एक उत्पादन इकाई में रेल मंत्रालय के उपरोक्त निर्देशों का सही ढंग से पालन किया गया। हालांकि, आठ जोनल रेलवे और एक उत्पादन इकाई¹³⁷ में रेल मंत्रालय के निर्देशों का पालन नहीं किया जा रहा था। लेखापरीक्षा में निम्नलिखित पाया गया:

- उपरे में, पीवीसी बिलों का भुगतान रेल मंत्रालय के निर्देशों के अनुसार संविदा मूल्य और आधार मूल्य को अद्यतन किए बिना किया जा रहा था।
- उमरे में, रेल प्रशासन आधार वर्ष 2011-12 के अनुसार सूचकांकों का उपयोग कर रहा था जबकि इन संविदाओं के लिए आधार माह जनवरी 2017 से पहले था। यह अगस्त 2018 के रेल मंत्रालय के निर्देशों का स्पष्ट उल्लंघन था। सात संविदाओं में ₹0.15 करोड़ का अधिक भुगतान और ₹0.20 करोड़ का कम भुगतान हुआ।
- मरे में, डब्ल्यूपीआई 2011-12 श्रृंखला को जनवरी 2017 तक संविदा दरों को अद्यतन करने के बजाय मूल्य भिन्नता की गणना के लिए सीधे अपनाया गया था जैसा कि रेल मंत्रालय के निर्देशों में प्रावधान किया गया था। इसके परिणामस्वरूप दो संविदाओं में ₹0.07 करोड़ का अधिक भुगतान हुआ और पांच संविदाओं में ₹0.01 करोड़ का कम भुगतान हुआ। लेखापरीक्षा में पाया गया कि मरे प्रशासन ने अगस्त 2018 की नीति की

¹³⁶पूतरे, पूसीरे, उरे, उपरे,दमरे, दपूमरे, दरे, पमरे, परे, डीएलडब्ल्यू

¹³⁷मरे, पूरे, पूमरे, उमरे, उपरे, दपूरे, दपरे, सीएलडब्ल्यू, मेट्रो रेलवे।

समीक्षा करने के अनुरोध के साथ मई 2019 में इस मामले को रेल मंत्रालय को भेजा था। तथापि, मरे के उपरोक्त संदर्भ पर रेल मंत्रालय से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ।

- पूरे में, लेखापरीक्षा ने सामग्री, ईंधन और सीमेंट के सूचकांकों के गलत अद्यतन करने के कारण 10 संविदाओं (आठ पूर्ण हुई और दो चालू संविदाएं) में ₹0.37 करोड़ का अधिक भुगतान पाया। अन्य 10 संविदाओं (आठ पूर्ण हुई और दो चालू संविदाएं) में ₹ 0.15 करोड़ का कम भुगतान हुआ।

3.1.8 निष्कर्ष

श्रमबल, सामग्री, ईंधन और अन्य घटकों के मूल्यों में परिवर्तन से सुरक्षा के लिए सामान्य संविदा शर्तों (जीसीसी) में मूल्य भिन्नता खंड (पीवीसी) को शामिल किया गया था। रेल मंत्रालय ने इस संबंध में समय-समय पर विभिन्न निर्देश जारी किए थे। सामान्य वित्तीय नियम (जीएफआर) में, पीवीसी को दीर्घकालिक संविदाओं विशेष रूप से 18 माह से अधिक के संविदाओं के संबंध में शामिल किया गया था। जीएफआर में, मूल्य भिन्नता के भुगतान की अधिकतम सीमा का या तो एक निश्चित प्रतिशतता या निश्चित राशि के रूप में प्रावधान किया गया था। हालांकि, जीएफआर के उपरोक्त प्रावधानों को जीसीसी, 2014 और संशोधित जीसीसी, 2018 में रेल मंत्रालय द्वारा शामिल नहीं किया गया था जिसके परिणामस्वरूप कार्य संविदाओं में संविदाकारों को मूल्य भिन्नता के प्रति परिहार्य भुगतान किया गया था।

जोनल रेलवे में आधार माह/तिमाही को गलत अपनाने, घटकों की गलत प्रतिशतता, श्रमबल सूचकांक को गलत अपनाने आदि जैसी अनियमितताएं पाई गईं। अधिकांश निर्माण कार्य संविदाओं में रेलवे की ओर से विस्तार प्रदान किए गए थे। इसके परिणामस्वरूप न केवल निर्माण कार्यों को पूरा करने में विलंब हुआ बल्कि संविदाकारों को मूल्य भिन्नता के प्रति बड़ी राशि का भुगतान भी किया गया।

मूल्य भिन्नता बिलों की जांच के लिए निगरानी तंत्र त्रुटिपूर्ण था। मूल्य भिन्नता की गणना में अशुद्धियों से यह परिलक्षित होता था कि कार्यकारी और लेखा विभाग द्वारा उचित सतर्कता नहीं बरती गई थी। लेखापरीक्षा ने मूल्य भिन्नता बिलों की आंतरिक जांच में विफलता के कारण पूसीरे में संविदाकारों को मूल्य भिन्नता के भुगतान के मामलों में धोखाधड़ी पाई गई।

जोनल रेलवे में निर्माण कार्य संविदाओं (पीवीसी के साथ और पीवीसी के बिना) का कंप्यूटरीकृत डेटाबेस का रखरखाव नहीं पाया गया था। डेटाबेस का रखरखाव करने से संबंधित प्राधिकारियों को निर्माण कार्य संविदाओं में पीवीसी के लागू करने पर रेल मंत्रालय के निर्देशों का अनुपालन सुनिश्चित करने में सक्षम बनाया जा सकता था।

लेखापरीक्षा नमूना में जांच किए गए निर्माण कार्य संविदाओं में संविदाकारों को मूल्य भिन्नता के प्रति ₹1,172.04 करोड़ का परिहार्य/अधिक भुगतान और ₹8.76 करोड़ का कम भुगतान किया गया था।

3.1.9 सिफारिशें

- रेल मंत्रालय को निर्माण कार्य संविदाओं के संबंध में जीसीसी पर पुनः ध्यान देने और दीर्घावधि संविदाओं (18 माह से अधिक) में पीवीसी की प्रयोज्यता और संविदाकारों को देय पीवीसी राशि की अधिकतम सीमा के संबंध में जीएफआर के प्रावधानों को शामिल करने की आवश्यकता है।
- रेल मंत्रालय को संविदा मामलों जैसे बातचीत के माह में और 'निविदाकरण की दो पैकेट प्रणाली' में आधार माह को अपनाना, मशीन क्रस्ड बैलस्ट के लिए गणना की जाने वाली श्रमबल का प्रतिशतता आदि के संबंध में स्पष्ट अनुदेश जारी करने चाहिए।
- रेल मंत्रालय द्वारा अनुबंधित संविदा करार मूल्य से कम की संविदाओं में पीवीसी के गलत रूप से समावेशन से बचने के लिए सभी निर्माण कार्य संविदाओं (पीवीसी के साथ और पीवीसी के बिना) के कंप्यूटरीकृत डेटाबेस के रख-रखाव हेतु जोनल रेलवे को निर्देश दिए जाएँ।

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

3.2 सीमित ऊंचाई वाले उपमार्गों के निर्माण पर अनुत्पादक व्यय: उत्तर रेलवे

दिल्ली मंडल के रोहतक-पानीपत खंड पर मानव रहित क्रॉसिंग (यूएमएलसी) के स्थान पर निर्मित सीमित ऊंचाई वाले उपमार्ग (एलएचएस) जलमग्न हो गए और उनका उपयोग नहीं किया गया जिसके कारण ₹16.19 करोड़ का पूरा व्यय अनुत्पादक रहा। मानव रहित क्रॉसिंग को समाप्त करने का मुख्य उद्देश्य अर्थात् बेहतर यातायात संचालन के अलावा मानव जीवन की हानि और सड़क दुर्घटनाओं को रोकने के लिए एलएचएस के अनुपयोगी रहने के कारण प्राप्त नहीं किया जा सके।

लेवल क्रॉसिंग (एलसी) विनियमित तरीके से यातायात को सुचारु रूप से चलाने में सुलभ बनाता है। तथापि, वे ट्रेनों के सुरक्षित संचालन में बड़ी चुनौती पेश करते हैं। रेलवे में सबसे अधिक मौते मानवरहित एलसी (यूएमएलसी) में दुर्घटनाओं के कारण होती हैं। भारतीय रेलवे विजन, 2020 के अनुसार, रेल दुर्घटनाओं में लगभग 70 प्रतिशत मौतें यूएमएलसी पर होती हैं। इस प्रकार, एलसी दुर्घटनाओं के लिए अतिसंवेदनशील बिंदु हैं। रेलवे ने रोड ओवर ब्रिज (आरओबी), रोड अंडर ब्रिज (आरयूबी), सीमित/सामान्य ऊंचाई वाले उपमार्ग (एलएचएस/एनएचएस) आदि का निर्माण कर यूएमएलसी को हटाया है।

एलएचएस प्रदान करके एलसी के उन्मूलन के कार्य की विशेष शर्तों का पैरा 2 यह निर्धारित करता है कि कार्य मुख्य रूप से एलसी के लिए दिए गए स्थान पर निष्पादित किया जाएगा। यद्यपि, यदि आवश्यकता होती है तो कार्य के स्थान को वरिष्ठ मंडल अभियंता/मंडल अभियंता के अधिकार क्षेत्र के अंदर बदला जा सकता है। इस संबंध में भुगतान के किसी अतिरिक्त दावे पर विचार नहीं किया जाएगा। रेलवे ऐसे स्थानों को बदलने का अधिकार सुरक्षित रखता है। इसके अलावा, संविदा की सामान्य शर्तों के पैरा 41 के अनुसार, संविदा दस्तावेजों पर हस्ताक्षर किए जाने के बाद संविदा के किसी भी प्रावधान में संशोधन किए जाने की स्थिति में लिखित रूप में संशोधन किया जाएगा और उस पर रेलवे द्वारा

हस्ताक्षर किए जाएंगे। इस प्रकार, सक्षम प्राधिकारी लिखित आदेशों के माध्यम से निविदा और संविदा देने के बाद एलएचएस के निर्माण के लिए एलसी के स्थान को बदल सकता है।

लेखापरीक्षा ने उत्तर रेलवे के दिल्ली मंडल पर रोहतक-पानीपत खंड¹³⁸ पर एलसी के बदले एलएचएस के निर्माण के लिए संविदाओं की समीक्षा की तथा निम्नलिखित अनियमितताएं पाई:

(क) रोहतक-पानीपत खंड पर एलसी संख्या सी-13 और सी-23 पर एलएचएस के निर्माण के लिए संविदा

रोहतक - पानीपत खंड पर यूएमएलसी सं. सी-13¹³⁹ और सी-23 के स्थान पर एलएचएस के निर्माण के लिए संविदा¹⁴⁰ को फरवरी 2013 में दिया गया था जो जून 2013 तक पूरा करने की तिथि के साथ थी। एलसी सं. सी-23 के संबंध में, लेखापरीक्षा में देखा गया कि स्थानीय जनता¹⁴¹ ने एलसी सं. सी-23 पर उच्च जलस्तर के बारे में रेल प्रशासन को सूचित किया और एलसी सं. सी-23 पर एलएचएस के निर्माण के बजाय एलसी सं. सी-24 के पास सड़क के निर्माण के लिए अनुरोध किया (मई 2017)। तथापि, रेल प्रशासन ने स्थानीय जनता द्वारा उठाए गए मुद्दों पर कोई संज्ञान नहीं लिया और एलसी सं. सी-23 पर काम रोकने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की। संविदाकार ने ₹1.06 करोड़ की लागत से काम पूरा किया था¹⁴²।

¹³⁸ सहायक मंडल अभियंता/रोहतक, दिल्ली मंडल, उत्तर रेलवे के अधीन

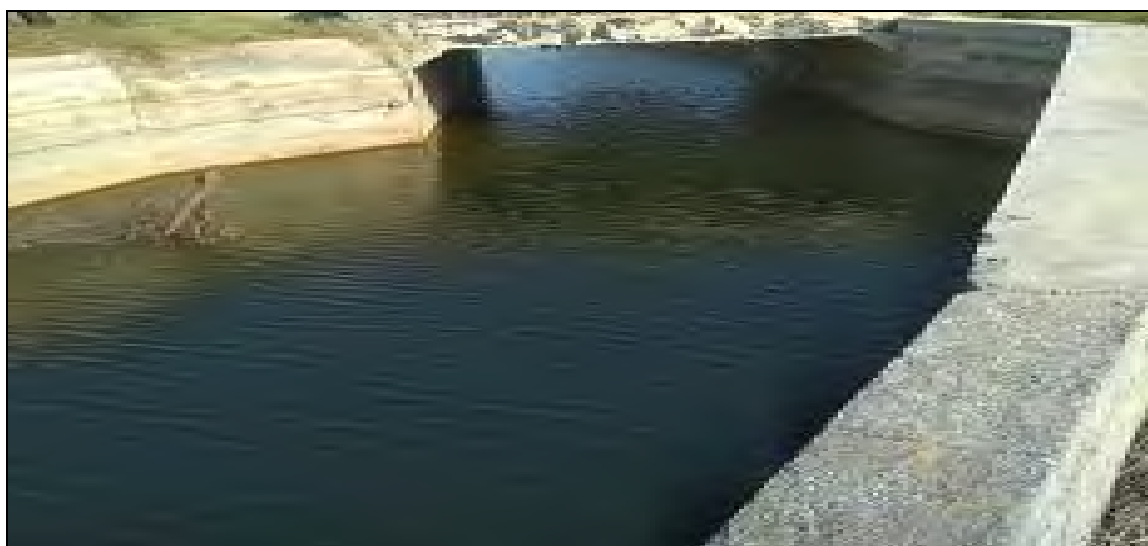
¹³⁹ रोहतक-पानीपत खंड पर कट एंड कवर विधि (इस विधि में, छह घंटे के यातायात अवरोधन की आवश्यकता है और पूरा ट्रैक विघटित किया जाता है, वांछित स्तर तक तटबंध की खुदाई की जाती है और प्रीकास्ट आरसीसी खंडों को समाविष्ट किया जाता है) से यूएमएलसी सं.सी-13 पर किमी 12/5-6 और सी-23 पर किमी 22/4-5 के बदले एलएचएस के निर्माण को मेसर्स बीएस सांगवान/सोनीपत (हरियाणा) को दिया गया।

¹⁴⁰ जलस्तर अधिक होने के कारण सी-13 की साइट पर कार्य का निष्पादन व्यावहारिक नहीं था और स्थान बदलकर सी-27 कर दिया गया था।

¹⁴¹ गांव के सरपंच

¹⁴² ₹2.12 करोड़ की लागत से (प्रत्येक एलएचएस पर ₹1.06 करोड़)

लेखापरीक्षा ने साइट सी-23 पर 6 मार्च 2019 को रेलवे कर्मचारियों के साथ संयुक्त निरीक्षण किया। संयुक्त निरीक्षण में एलएचएस को जलमग्न पाया गया तथा जो उपयोग में नहीं था जैसाकि चित्र 3.1 में दिखाया गया है।



चित्र 3.1: एलसी सं. सी-23 पर एलएचएस (6 मार्च 2019 को ली गई तस्वीर)

(ख) रोहतक-पानीपत खंड पर एलसी नं. सी-17, सी-18 और सी-19 पर एलएचएस के निर्माण के लिए संविदा

रोहतक-पानीपत खंड पर यूएमएलसी सं. सी-17, सी-18 और सी-19 के बदले एलएचएस के निर्माण की संविदा¹⁴³ फरवरी 2014 में ₹4.33 करोड़ की लागत पर फरवरी 2015 तक पूरा होने की तिथि के साथ दी गई थी। संविदाकार ने मई 2014 में काम शुरू कर दिया था। हालांकि, काम पूरा करने की तिथि (सात अवसरों पर) जनवरी 2019 तक बढ़ा दी गई थी। उच्च जल स्तर और पानी की निकासी में कठिनाई के कारणों से विस्तार प्रदान किए गए थे। जबकि काम चल रहा था, संविदाकार ने रेल प्रशासन को सूचित किया (जनवरी 2016, जून 2017 और दिसंबर 2017) कि एलसी सं. सी-18 और सी-19 पर भूजल स्तर जमीनी स्तर के बहुत करीब था और इस तरह एलएचएस का निर्माण काफी मुश्किल था।

¹⁴³रोहतक-पानीपत खंड पर कट एंड कवर विधि द्वारा यूएमएलसी सं. सी-17 में किमी 18/7-8, सी-18 पर किमी 19/7-8 और सी-19 पर किमी 20/4-5 के बदले एलएचएस के निर्माण को मेसर्स पुष्पराज इंटरप्राइजेज/बिहार को दिया गया।

रेल प्रशासन ने एलसी सं. सी-18 और सी-19 के स्थान को एलसी सं. सी-10¹⁴⁴ में परिवर्तित कर दिया था। ये एलएचएस (एलसी नं. सी-17 और सी-10 पर) भी पानी से भर गए लेकिन कार्य को रोका नहीं गया। लेखापरीक्षा में देखा गया कि स्थल के परिवर्तन के लिए संविदा के लिए कोई शुद्धिपत्र जारी नहीं किया गया था। यह कार्य ₹6.49 करोड़ की लागत से पूरा हुआ।

लेखापरीक्षा ने 18 सितंबर 2018 (सी-17) और 6 मार्च 2019 (सी-10) को रेलवे अधिकारियों के साथ एलएचएस का संयुक्त निरीक्षण किया। संयुक्त निरीक्षण में दोनों एलएचएस पानी से डूबे पाए गए और उपयोग में नहीं थे जैसा कि चित्र 3.2 और 3.3 में दिखाया गया है:



चित्र 3.2: एलसी सं. सी-10 पर एलएचएस (6 मार्च 2019 को ली गई तस्वीर)

चित्र 3.3: एलसी सं. सी-17 पर एलएचएस (18 सितंबर 2018 को ली गई तस्वीर)

(ग) रोहतक-पानीपत खंड पर एलसी सं. सी-12, सी-15 और सी-38 पर एलएचएस के निर्माण के लिए संविदा

रोहतक - पानीपत खंड पर यूएमएलसी सं. सी-12, सी-15 और सी-38 के बदले में एलएचएस के निर्माण के लिए संविदा¹⁴⁵ फरवरी 2014 में ₹4.27 करोड़ की

¹⁴⁴मकरोली स्टेशन के पास

¹⁴⁵रोहतक-पानीपत खंड पर कट एंड कवर विधि द्वारा यूएमएलसी सं. सी-12 पर किमी 12/3-4, सी-15 पर किमी 16/4-5 और सी-38 पर किमी 41/2-3 के बदले में एलएचएस का निर्माण मेसर्स केएससी कंस्ट्रक्शन कंपनी/भिवानी (हरियाणा) को दिया गया।)

लागत पर फरवरी 2015 तक पूरा होने की तिथि के साथ दिया गया था। बाद में काम पूरा होने की तिथि फरवरी 2019 तक बढ़ा दी गई थी क्योंकि काम का क्षेत्र बढ़ाया गया था।

कार्य निष्पादन के दौरान संविदाकार ने रेल प्रशासन को सूचित किया कि एलएचएस सं. सी-15 पर उच्च जलस्तर होने के कारण निर्माण कार्य समय पर पूरा नहीं हो सका। जलस्तर अधिक होने और ग्रामीणों के आंदोलन के कारण दो यूएमएलसी सं. सी-12 और सी-38 का स्थान बदलकर सी-22 और सी-82 कर दिया गया और ₹6.36 करोड़ की लागत से कार्य पूर्ण किया गया।

लेखापरीक्षा ने 6 मार्च 2019 को रेलवे कर्मचारियों के साथ एलएचएस में सी-15 का संयुक्त निरीक्षण किया। संयुक्त निरीक्षण में एलएचएस को जलमग्न पाया गया और जो उपयोग में नहीं था जिसे चित्र 3.4 में दिखाया गया है:



चित्र 3.4 : एलसी सं. सी-15 पर एलएचएस (6 मार्च 2019 को ली गई तस्वीर)

सी-15 पर एलएचएस के लिए संविदाकार को ₹2.12 करोड़ (लगभग) का भुगतान किया गया था।

(घ) रोहतक-पानीपत खंड पर एलसी सं. सी-32, सी-33 और सी-36 पर एलएचएस के निर्माण के लिए संविदा

दिल्ली मंडल के रोहतक-पानीपत खंड पर यूएमएलसी सं. सी-32, सी-33 और सी-36 के स्थान पर तीन एलएचएस के निर्माण की संविदा¹⁴⁶ मई 2014 में ₹4.37 करोड़ की लागत से दिया गया था, जो मई 2015 तक पूरा होने की तारीख तक था। जून 2014 में सहायक मंडल अभियंता ने कुछ अपरिहार्य परिस्थितियों का हवाला देते हुए एलसी सं. सी-32, सी-33 और सी-36 के स्थान को बदलकर एलसी सं. सी-83 और सी-84 दिल्ली-बटिंडा खण्ड पर कर दिया। अभिलेखों से यह पता नहीं लगाया जा सका कि एलएचएस के निर्माण के लिए स्थलों में फेरबदल के लिए सक्षम प्राधिकारी¹⁴⁷ की कोई औपचारिक मंजूरी ली गई थी। संविदाकार को बदले गए स्थलों पर एलएचएस निर्माण के लिए निर्देश दिए गए। स्थल बदलने के लिए संविदा के लिए कोई शुद्धिपत्र जारी नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि मापन पुस्तिकाओं¹⁴⁸ में रोहतक-पानीपत खंड पर एलसी सं.सी-32, सी-33 और सी-36 पर एलएचएस के निर्माण के रूप में कार्य के नाम का उल्लेख किया गया था और कार्य का स्थान एलसी सं. सी-83 और 84 दर्शाया गया था जो त्रुटिपूर्ण था। साथ ही, कार्य के लिए पूर्णता प्रमाण पत्र को वास्तविक निर्मित स्थलों के बजाय मूल स्थलों अर्थात् एलसी सं.सी-32, सी-33 और सी-36 के लिए गलत तरीके से जारी किया गया था। बदले गए स्थलों

¹⁴⁶रोहतक-पानीपत खंड पर 'कट एंड कवर विधि' द्वारा यूएमएलसी सं. सी-32, पर किलोमीटर 34/0-1 सी-33 पर किमी 35/2 और सी-36 पर किमी 40/6-7 की बजाय एलएचएस का निर्माण मैसर्स हरि ओम कंस्ट्रक्शन कंपनी/पानीपत (हरियाणा) को दिया गया। कट एंड कवर विधि में, लगभग छह घंटे के यातायात अवरोधन की आवश्यकता होती है जिसमें पूरा ट्रैक विघटित किया जाता है, वांछित स्तर तक तटबंध की खुदाई की जाती है और सटीक प्रबलित कंक्रीट सीमेंट (आरसीसी) खंडों का समावेशन किया जाता है। उसके बाद, अंतराल को भरने और ट्रैक को जोड़ने का काम किया जाता है।

¹⁴⁷दिल्ली में वरिष्ठ मंडल अभियंता-IV/उत्तर रेलवे/नई दिल्ली-बीटीआई खंड

¹⁴⁸मापन पुस्तिका रेल प्रशासन द्वारा सौंपे गए अनुबंध के प्रति संविदाकार द्वारा किए गए कार्यों के माप का एक सतत अभिलेख है।

(अर्थात् सी-83 और सी-84) पर ₹6.52 करोड़ की लागत से निर्माण कार्य पूरा किया गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि परिवर्तित स्थलों पर निर्मित एलएचएस को उपयोग में नहीं लाया जा सका क्योंकि दोनों एलएचएस जलमग्न हो गए थे और स्थानीय जनता इन एलएचएस का उपयोग करने में असमर्थ थी। हालांकि संविदाकार ने सहायक मंडल अभियंता/रोहतक को सूचित किया था (अगस्त 2014) कि एलसी सं. सी-83 और सी-84 पर जल स्तर भूमि स्तर के काफी पास था, रेल प्रशासन ने कार्य रोकने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की।

लेखापरीक्षा ने 18 सितंबर 2018 (सी-84) और 6 मार्च 2019 (सी-83) को स्थलों का रेलवे कर्मचारियों के साथ संयुक्त निरीक्षण किया। संयुक्त निरीक्षण में, इन एलएचएस को जलमग्न पाया और इस प्रकार ये उपयोग में नहीं थे जैसाकि चित्र 3.5 तथा 3.6 में दिखाया गया है:



एलएचएस के कार्य नहीं करने के कारण रेल प्रशासन ने यूएमएलसी (सं. सी-84) पर अक्टूबर 2017 से दो गेटमैन तैनात किए जिनके वेतन और भत्तों पर अतिरिक्त व्यय करना पड़ा। इन गेटमैन के वेतन और भत्तों पर ₹0.31 करोड़ (अगस्त 2020 तक) की राशि व्यय की गई थी।

उपर्युक्त से यह स्पष्ट था कि सभी मामलों में (एलसी संख्या 15, 17 और 23 को छोड़कर) जहां एलएचएस के स्थान/स्थलों को बदला गया था, सक्षम प्राधिकारी की कोई औपचारिक स्वीकृति प्राप्त नहीं की गई थी। निर्माण कार्यों के स्थान में परिवर्तन के लिए संविदा के लिए कोई शुद्धिपत्र जारी नहीं किया गया था। सहायक मंडल अभियंता/रोहतक ने बताया (अगस्त 2019) कि जलस्तर अधिक होने और ग्रामीणों के आंदोलन के कारण सक्षम प्राधिकारी द्वारा स्थानों को मौखिक रूप से बदल दिया गया। हालांकि स्थलों के बदलने के बाद भी एलसी नंबर 10, 83 व 84 पर एलएचएस व मूल स्थलों एलसी संख्या 15, 17 व 23 पर एलएचएस जलमग्न रहे। रेल प्रशासन के अभिलेखों में स्थल सर्वेक्षण या मृदा परीक्षण से संबंधित कोई प्रतिवेदन उपलब्ध नहीं थी। यह महत्वपूर्ण सार्वजनिक सुविधाओं के सृजन में उचित कर्मठता के अभाव को इंगित करता है।

एलएचएस (यूएमएलसी के बदले) के निर्माण का मुख्य उद्देश्य सुचारु यातायात की आवाजाही प्रदान करने के अलावा दुर्घटनाओं के कारण होने वाली मानव जीवन और वाहनों की हानि को रोकना था। तथापि, इन एलएचएसों के जलमग्न होने के नाते इनका उपयोग स्थानीय जनता/सड़क प्रयोक्ताओं द्वारा नहीं किया जा सका। इस प्रकार, एलएचएस के निर्माण का उद्देश्य प्राप्त नहीं हो सका और इन एलएचएस के निर्माण पर किया गया ₹16.19 करोड़ रुपये का पूरा व्यय अनुत्पादक रहा।

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

3.3 भूमि अधिग्रहण के मामले में रेल प्रशासन के अनिर्णय के कारण हानि: पूर्व मध्य रेलवे

राज्य प्राधिकारियों से भूमि अधिग्रहण के लिए ₹3.20 करोड़ के भुगतान में देरी के परिणामस्वरूप भूमि अधिग्रहण अधिनियम में संशोधन के कारण ₹134.21 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ।

रेल मंत्रालय ने ₹ 324.66 करोड़ के सार अनुमान के साथ 2003-04 में हाजीपुर-सगौली नई लाइन के कार्य को मंजूरी दी। अक्टूबर 2007 में, रेल मंत्रालय ने ₹528.65 करोड़ का विस्तृत अनुमान स्वीकृत किया। जनवरी 2019 में, परियोजना के लिए ₹2,066.78 करोड़ की राशि के संशोधित अनुमान-सह-सामग्री संशोधन को मंजूरी दी गई थी। यह एक नई लाइन परियोजना थी, भूमि अधिग्रहण लागत का एक महत्वपूर्ण तत्व था।

विस्तृत अनुमान (अक्टूबर 2007) में 2,043.96 एकड़ भूमि अधिग्रहण के लिए ₹115.16 करोड़ का प्रावधान था। हालांकि, संशोधित अनुमान-सह-सामग्री संशोधन (जनवरी 2019) में, भूमि की आवश्यकता ₹999.24 करोड़ की लागत पर 2,043.96 एकड़ से घटकर 1,812.84 एकड़ की गई थी।

लेखापरीक्षा ने पूर्वी चंपारण¹⁴⁹ में भूमि अधिग्रहण की प्रगति की समीक्षा की। रेल प्रशासन ने जुलाई 2005 में कलेक्टर/पूर्वी चंपारण से हाजीपुर-सगौली नई लाइन के निर्माण के लिए 962.59 एकड़ (49 गांवों को शामिल करते हुए) के भूमि अधिग्रहण में तेजी लाने का अनुरोध किया था। इसके उत्तर में कलेक्टर /पूर्वी चंपारण ने ₹58.76 करोड़ का अनुमान प्रस्तुत किया (फरवरी 2006)। इसके बाद राज्य प्राधिकारियों द्वारा रेल प्रशासन को ₹58.76 करोड़ (अप्रैल, मई, जुलाई और अक्टूबर 2006 में) तत्काल जमा करने के लिए कई बार अनुरोध किए गए ताकि भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया न रुक सके। हालांकि, रेल प्रशासन ने इसे जमा नहीं किया और 962.59 एकड़ भूमि के अधिग्रहण के लिए ₹58.76 करोड़ की मांग को बहुत अधिक माना।

बिहार भूमि अधिग्रहण, पुनःस्थापन और पुनर्वास अधिनियम, 2007 के अधिनियमन पर राज्य प्राधिकारी/चंपारण ने भूमि की लागत ₹98.72 करोड़ (962.59 एकड़) तक संशोधित (मार्च 2007) कर दी। रेल प्रशासन ने ₹17 करोड़ (31 मार्च 2007) जमा किए। मई 2007 में रेल प्रशासन ने राज्य

¹⁴⁹ जिला पूर्वी चंपारण (38.4 किमी से 149.83 किमी भूमि का अधिग्रहण), अनुमानित भूमि की आवश्यकता: 802.050 एकड़, दर प्रति एकड़: ₹99.28 लाख, अनुमानित राशि: ₹796.28 करोड़, वास्तव में अधिग्रहीत भूमि: 227.18 एकड़, राशि भुगतान: ₹797.44 करोड़।

प्राधिकारी/चंपारण से अनुरोध किया कि जब तक लागत का मामला हल नहीं हो जाता, तब तक भूमि गंवाने वालों को भुगतान और अवार्ड की घोषणा पर रोक लगाई जाए। हालांकि, सात माह के बाद, रेल प्रशासन ने कलेक्टर/पूर्वी चंपारण से अनुरोध किया (दिसंबर 2007) कि वे भूमि गंवाने वाले लोगों को भुगतान करें लेकिन 31 जनवरी 2012 तक राज्य प्राधिकारी को इसके द्वारा कोई और भुगतान नहीं किया गया।

जिला मजिस्ट्रेट/पूर्वी चंपारण ने 49 गांवों के लिए ₹350.84 करोड़ का पुनः एक संशोधित अनुमान प्रस्तुत किया। ₹333.84 करोड़ (₹350.84 करोड़ - ₹17 करोड़) की मांग की गई, जिसमें 28 गांवों के लिए ₹3.20 करोड़ की शेष राशि शामिल थी। संशोधित अनुमान में 28 गांवों की अनुमानित लागत अभी भी ₹20.20 करोड़ थी। इन भूमि पर कब्जा भूमि अधिग्रहण अधिनियम, 1894 की धारा 17 की उप धारा 3 (ए) के अनुसार रेलवे को पहले ही दिया जा चुका था।

रेल प्रशासन ने जिला मजिस्ट्रेट/पूर्वी चंपारण से पुनः अनुरोध किया (फरवरी 2012) कि वे उन 21 गांवों की मांग की राशि पर पुनः विचार करें, जहां भूमि अधिग्रहण अभी किया जाना था। ₹3.20 करोड़ का भुगतान करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई। तथापि, उप मुख्य अभियंता/सीओएन/II/एचजेपी ने जिला प्राधिकारियों को ₹3.20 करोड़ (अर्थात् 28 गांवों की शेष राशि) का भुगतान करने के लिए मुख्य अभियंता/ सीओएन /उत्तर/एमएचएक्स को एक प्रस्ताव भेजा था (मार्च 2012)। इस पत्र में, इस बात का स्पष्ट उल्लेख किया गया था कि पिंक बुक की मद संख्या 12 के तहत चालू वित्तीय वर्ष (2011-12) के दौरान निधि उपलब्ध थी और इन 28 गांवों के लिए दरों की उचितता को भी स्वीकार किया गया था। पुनः फरवरी 2013 में जिला मजिस्ट्रेट/पूर्वी चंपारण ने रेल प्रशासन द्वारा पहले से अधिग्रहीत किए गए 28 गांवों के लिए ₹3.20 करोड़ की मांग की। तथापि, कोई भुगतान नहीं किया गया था।

जनवरी 2016 में, जिला मजिस्ट्रेट/पूर्वी चंपारण ने केंद्र सरकार संशोधित भूमि अधिग्रहण अधिनियम, 2013 जो 1 जनवरी 2014 से प्रभावी था, के अनुसार

संपूर्ण 49 गांवों की लागत में संशोधन किया। इस अधिनियम की धारा 109 के तहत, बिहार सरकार ने भी 27 अक्टूबर 2014 से पहले के अधिनियम में संशोधन किया। परिणामस्वरूप, सभी 49 गांवों की अनुमानित लागत बढ़ कर ₹796.28 करोड़ हो गयी (28 गावों के लिए ₹154.41 करोड़ जिसके लिए भूमि अधिग्रहण पहले ही किया जा चुका था और शेष 21 गांवों के लिए ₹641.87 करोड़) अर्थात् वर्ष 2007 में अनुमानित राशि का लगभग आठ गुना (अर्थात् ₹98.72 करोड़)।

रेल प्रशासन ने राज्य के प्राधिकारियों द्वारा मांगे गए ₹796.28 करोड़ (31 मार्च 2007 को ₹17 करोड़, 18 अगस्त 2016 को ₹365 करोड़ और 18 अक्टूबर 2017 को ₹414.28 करोड़) की पूरी राशि का भुगतान किया। रेल प्रशासन ने पहले से कब्जा की गई भूमि (28 गांवों की भूमि) के लिए सही बयाने में भुगतान के मुद्दे को संबोधित नहीं किया। रेल प्रशासन ने प्राथमिकता के आधार पर ₹3.20 करोड़ का भुगतान नहीं किया {₹20.20 करोड़ - ₹17 करोड़ (जिसका पहले ही 28 गांवों के लिए भुगतान किया गया था)} जिसके परिणामस्वरूप 28 गांवों (227.55 एकड़) के लिए भूमि अधिग्रहण के लिए लागत में वृद्धि हुई, जो ₹20.20 करोड़ के पुराने मूल्यांकन से ₹154.41 करोड़ तक थी।

रेल प्रशासन को ₹134.21 करोड़ का अतिरिक्त व्यय उठाना पड़ा, जिससे बचा जा सकता था, यदि रेल प्रशासन ने ₹3.20 करोड़ की शेष राशि का भुगतान समय पर किया होता।

मामले को जून 2019 में जोनल रेल प्रशासन के समक्ष उठाया गया था। अपने उत्तर में, रेल प्रशासन ने बताया (नवंबर 2019) कि 28 गांवों के शेष 20 प्रतिशत के रूप में ₹3.20 करोड़ का निधियों/आवंटन की कमी के कारण मांग का उचित समय पर भुगतान नहीं किया गया। इसके अलावा, पूर्वी चंपारण जिले के प्राधिकारियों द्वारा 80 प्रतिशत अर्थात् ₹17 करोड़ के भुगतान के बाद भी 28 गांवों को निर्णय (पंचाट) घोषित नहीं किया गया था।

रेल प्रशासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि निधि पिंग बुक की मद संख्या 12 के तहत वित्तीय वर्ष के दौरान उपलब्ध थी। इसके अलावा 19 फरवरी 2013 के पत्र के माध्यम से पूर्वी चंपारण के जिला कलेक्टर ने स्पष्ट रूप से कहा कि 28 गांवों की शेष राशि जमा न होने के कारण अधिनिर्णय नहीं दिया जा सका। 2014 में भूमि अधिग्रहण नीति में बदलाव किया गया था और रेल प्रशासन के पास ₹3.20 करोड़ की शेष राशि का भुगतान करने के लिए लगभग सात साल का पर्याप्त समय था।

इस प्रकार, रेल प्रशासन की ओर से विवेकपूर्ण निर्णय न लेने से 28 गांवों की भूमि के अधिग्रहण पर ₹134.21 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

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

3.4 ओडिशा सरकार के राष्ट्रीय राजमार्ग मंडल के साथ परिहार्य अतिरिक्त व्यय और पूंजी का अवरोधन: पूर्व तटीय रेलवे

रेल मंत्रालय (एमओआर) और सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच) के बीच समझौता ज्ञापन के अनुसार, रोड़ ओवर ब्रिज (आरओबी) के निर्माण के संबंध में पर्यवेक्षण प्रभार, विभागीय प्रभार, रखरखाव प्रभार आदि का कोई उदग्रहण नहीं होगा, जहां रेलवे ट्रैक राष्ट्रीय राजमार्ग को पार करता है। इसका उल्लंघन करते हुए पूर्व तटीय रेल प्रशासन ने इन प्रभारों का भुगतान किया जिसके लिए ओडिशा सरकार के एनएच मंडल द्वारा खुर्दा रोड़-बोलांगीर नई लाइन पर आरओबी सं.-70 के निर्माण की मांग उठाई गई थी। इसके परिणामस्वरूप ₹ 6.92 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

रेल मंत्रालय (एमओआर) और सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने निधि की उपलब्धता के अधीन आगामी पांच वर्षों में रोड़ ओवर ब्रिज (आरओबी)/रोड़ अंडर ब्रिज (आरयूबी) द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग (एनएच) कॉरिडोरों पर सभी लेवल क्रॉसिंग को बदलने के लिए नवंबर 2014 में एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए। आरओबी के निर्माण के लिए जहां नई रेल लाइन/गेज रूपांतरण लाइन, एनएच को पार करती हैं, वहां एमओयू का

खंड ए(4) यह निर्धारित करता है कि एमओआरटीएच/एनएचएआई पर्यवेक्षण प्रभार, विभागीय प्रभार, रखरखाव प्रभार और भूमि पट्टा प्रभार उदग्रहित नहीं करेगा। हालांकि, समझौता ज्ञापन नई लाइनों/गेज रूपांतरण और भविष्य के राजस्व बंटवारे, यदि कोई हो, में निर्मित परिसंपत्ति के स्वामित्व पर मौन था।

खुर्दा रोड-बोलांगीर नई ब्रॉड गेज (बीजी) रेलवे लाइन जो एनएच-57 को पार करती है, जनवरी 2007 में आरओबी संख्या 70 का ₹1.03 करोड़ पर विस्तृत अनुमान में प्रावधान किया गया था। रेल मंत्रालय ने जनवरी 2011 में विस्तृत अनुमान स्वीकृत किया। तदनुसार, पूर्व तटीय रेलवे (पूतरे) ने एमओआरटीएच द्वारा अनुमोदन के लिए आरओबी सं. 70 के लिए अक्टूबर 2013 में एक सामान्य व्यवस्था ड्राईंग (जीएडी) तैयार किया। अप्रैल 2015 में जीएडी की स्वीकृति देते समय एमओआरटीएच ने यह उल्लेख किया था कि एमओआरटीएच और रेलवे के बीच हस्ताक्षरित नवंबर 2014 के एमओयू के अनुसार कार्य निष्पादित किया जाएगा। कार्य का निष्पादन राज्य लोक निर्माण विभाग द्वारा एनएच मानक/एमओ आरटीएच के दिशा निर्देशों के अनुसार जमा कार्य के रूप में किया जाएगा। कार्य को दो वर्षों (अर्थात् 2017 तक) के अंदर पूर्ण किया जाना था।

तत्पश्चात्, ओडिशा सरकार के एनएच प्रभाग ने आरओबी के निर्माण के लिए ₹ 48.72 करोड़¹⁵⁰ के विस्तृत अनुमान को तैयार किया और पूतरे को प्रतिहस्ताक्षर और निधि के नियोजन के लिए अग्रेषित किया (सितंबर 2015)। इस अनुमान में 'भूमि अधिग्रहण' - ₹ पांच करोड़ का एक मद शामिल था। ₹ 48.72 करोड़ के विस्तृत अनुमान का सत्यापन किए बिना, पूतरे के वित्त विभाग ने नवंबर 2015 में तीन चरणों¹⁵¹ में निधि जारी करने का प्रस्ताव रखा।

¹⁵⁰ सिविल इंजीनियरिंग कार्य के ₹ 33.46 करोड़, भूमि अधिग्रहण के लिए ₹ 5 करोड़, नौ प्रतिशत एजेंसी प्रभार के रूप में ₹ 3.09 करोड़ और शेष ₹ 7.18 करोड़ में शामिल एक प्रतिशत गुणवत्ता नियंत्रण प्रभार, आकस्मिकताओं का 2.8 प्रतिशत, कार्य-प्रभारित स्थापना के लिए 1.5 प्रतिशत और पांच प्रतिशत प्रतिवर्ष लागत में वृद्धि इत्यादि।

¹⁵¹ नवंबर 2015 में, वित्त विभाग ने ब्याज (लाभांश) घटक को देखते हुए ₹ 48.72 करोड़ की पूरी राशि जारी करने को उचित नहीं ठहराया था। इसके बजाय, उन्होंने 2015-16 और 2016-17 प्रत्येक में 30 प्रतिशत और मार्च 2018 तक आरओबी के पूर्ण होने पर विचार करते हुए 2017-18 में शेष 40 प्रतिशत के रूप में निधि के जारी करने का विचार किया।

हालांकि, दिसंबर 2015 में आरओबी कार्य के 2018 तक पूर्ण होने की संभावना में कार्यकारी अभियंता, एनएच प्रभाग के पास ₹ 48.73 करोड़ की पूरी राशि जमा कराई गई थी।

लेखापरीक्षा ने एनएच प्रभाग-भुवनेश्वर, ओडिशा सरकार से आरओबी कार्य की स्थिति प्राप्त की और निम्नलिखित का अवलोकन किया:-

- मई 2019 तक (अर्थात् 3.5 वर्ष बीतने के बाद) कुल जमा किए गए ₹ 48.73 करोड़ में से कुल व्यय केवल ₹ 7.57 करोड़¹⁵² था और कार्य की वित्तीय प्रगति केवल 16.8 प्रतिशत थी। पूतरे ने निधि के चरणवार निर्गमन के बजाय एकमुश्त जमा निधि को यह बतलाते हुए न्याय संगत¹⁵³ बताया कि यह 2018 तक आरओबी की पूर्णता को सुविधाजनक बनाएगा। पूतरे ने राष्ट्रीय राजमार्ग प्रभार के साथ पूरी राशि जमा करने के लिए सहमति प्रदान की, जैसा कि रेलवे द्वारा अन्य विभागों के जमा कार्यों के निष्पादन के लिए किया जा रहा था। इसके परिणामस्वरूप, ओडिशा सरकार के एनएच प्रभाग के साथ रेलवे की ₹ 41.16 करोड़ की पूंजी अवरुद्ध हुई। आगे यह भी देखा गया कि जमा कार्यों के संबंध में ओडिशा सरकार का एनएच प्रभाग, ओर विभिन्न प्रभारों के उदग्रहण के लिए स्थापना लागत की केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग (सीपीडब्ल्यूडी) नियमावली प्रक्रिया का पालन करता है। इसके द्वारा पूतरे 'विभागीय प्रभारों' और 'गुणवत्ता नियंत्रण प्रभार' को प्रभारित किया गया। हालांकि, एमओआर और एमओआरटीएच के बीच हस्ताक्षरित एमओयू के खंड ए (4) यह निर्धारित करता है कि रेलवे द्वारा विभागीय प्रभार और पर्यवेक्षण प्रयाग देय नहीं हैं। पूतरे ने इन प्रभारों का भुगतान किया जैसा एजेंसी प्रभार, गुणवत्ता नियंत्रण, कार्य प्रभार स्थापना लागत इत्यादि के रूप में ओडिशा सरकार ने मांग की थी।

¹⁵² ₹ 6.07 करोड़ का सिविल कार्य, ₹ 1.47 करोड़ का भूमि अधिग्रहण और ₹ 3.15 लाख की आक्समिकता।

¹⁵³ निधि के आंशिक जमा के संदर्भ में कार्य में विलंब हो सकता है क्योंकि निष्पादन विभाग, उपलब्ध निधि की अपर्याप्तता को दर्शाते हुए पूरे आरओबी की समग्र योजना बनाने की स्थिति में नहीं हो सकता है।

- ओडिशा सरकार के एनएच प्रभाग द्वारा ₹ 1.46 करोड़ की लागत पर 3.295 एकड़ भूमि की कुल आवश्यकता में से 2.032 एकड़ (62 प्रतिशत) का अधिग्रहण पहले ही उसके स्वयं के नाम पर किया जा चुका था। इस प्रकार, शेष 1.263 एकड़ भूमि (38 प्रतिशत) पर लगभग ₹ एक करोड़ की लागत आएगी। इसलिए भूमि अधिग्रहण के लिए ₹ पांच करोड़ का अनुमान अवास्तविक था और भूमि के कारण लगभग ₹ 2.5 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ। इसके अतिरिक्त, रेलवे खरीदी गई भूमि का स्वामी नहीं था और पूतरे अपनी निधि से बनाई गई परिसंपत्ति पर अपने अधिकार का दावा करने में विफल रहा। ओएमयू में स्वामित्व के मुद्दे को स्पष्ट रूप से नहीं बताया गया था।
- एनएच प्रभाग, ओडिशा द्वारा तैयार किए गए रिकार्ड के अनुसार अनुमान को ₹ 0.47 करोड़ की नीचे की ओर परिवर्तन के साथ संशोधित किया गया था। संशोधित अनुमानित राशि ₹ 48.73 करोड़ से ₹ 48.26 करोड़ तक कम किया गया था। पूतरे को एनएच प्रभाग द्वारा ₹ 0.47 करोड़ की अतिरिक्त राशि को वापस नहीं किया गया था।

मामले को नवंबर 2019 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (दिसंबर 2020) कि एनएच प्रभाग द्वारा एजेंसी प्रभारों के लिए मांग की गई थी न कि विभागीय प्रभारों और पर्यवेक्षण प्रभारों के लिए। यह भी कहा गया कि गुणवत्ता नियंत्रण और स्थापना के लिए प्रभारों के भुगतान को एमओयू में स्पष्ट रूप से नहीं दर्शाया गया था। हालांकि, एनएच प्रभाग को उनके पास जमा किए गए ₹ 6.92 करोड़ के वापसी का अनुरोध किया गया (18 नवंबर 2019)।

रेल मंत्रालय का उत्तर संतोषजनक नहीं है। सीपीडब्ल्यूडी नियमावली के अनुसार, एजेंसी प्रभार और विभागीय प्रभार एक और समान हैं। एक प्रक्रिया के रूप में गुणवत्ता नियंत्रण निष्पादन में अंतः स्थापित है। गुणवत्ता नियंत्रण/एजेंसी प्रभारों इत्यादि के लिए अनुमान में कोई प्रावधान नहीं था। पूतरे, एनएच प्रभाग द्वारा प्रस्तुत अनुमान की जांच करने में विफल रहा और इसे स्वीकार कर लिया गया। इसके परिणामस्वरूप ₹ 6.92 करोड़ (भूमि अधिग्रहण लागत सहित) का परिहार्य भुगतान हुआ। यद्यपि पूतरे ने नवंबर 2019 में एनएच प्रभाग के साथ मामले को

उठाया था, एनएच प्रभाग ने पूतरे की मांग के अनुसार प्रभारों की वापसी/स्वीकृति प्रदान नहीं की।

3.5 तटबंध निर्माण कार्य में दोषपूर्ण योजना के कारण परिहार्य अतिरिक्त व्यय: दक्षिण पूर्व रेलवे

दक्षिण पूर्व रेलवे ने अनुसंधान, डिजाइन और मानक संगठन (आरएसडीओ) के दिशा-निर्देशों और संहिता प्रावधानों का पालन किए बिना अंडुल-बालटिकुरी खंड में दोहरीकरण के भाग के रूप में तटबंधन का कार्य शुरू किया। इसके परिणामस्वरूप विभिन्न स्थानों पर तटबंधन विफल रहे और अभरण/फिसलन हुई जिसके परिणामस्वरूप पुर्नवास कार्य पर ₹ 14.08 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

प्रस्तावित मार्गों/मार्ग पर मृदा वर्गीकरण और विशेषताओं का स्पष्ट विचार¹⁵⁴ प्राप्त करने के लिए प्रारंभिक सर्वेक्षण के दौरान क्षेत्रीयकार्य को उपयुक्त अंतरालों पर नमूना लेकर मृदा सर्वेक्षण को पूर्ण करना चाहिए। इसके अतिरिक्त, अंतिम सर्वेक्षण के दौरान विस्तृत उपमृदा अन्वेषण¹⁵⁵, विफलता के विरुद्ध संरचना की स्थिरता की जांच करने और प्रत्याशित निपटान¹⁵⁶ का अनुमान लगाने के लिए आवश्यक है।

“रेलवे परियोजनाओं में मिट्टी कार्यों के लिए दिशानिर्देश” (जुलाई 2003) के अनुबंध-III के पैरा 2.1 के अनुसार, तटबंधन निर्माण के लिए सुरक्षा का आवश्यक न्यूनतम कारक 1.40 से अधिक होना चाहिए। इसके अतिरिक्त जुलाई 2003 के अनुसंधान, डिजाइन और मानक संगठन (आरडीएसओ) दिशानिर्देश सं. जीई: जी-

¹⁵⁴ भारतीय रेलवे संहिता अभियांत्रिकी विभाग का पैरा 409 और 425

¹⁵⁵ रेलवे परियोजना में मिट्टी कार्यों के लिए अनुसंधान, डिजाइन और मानक संगठन (आरडीएसओ) के दिशा निर्देशों के पैरा 3.4.3, 4.4.3 और 5.1.1

¹⁵⁶ निपटान का अर्थ है ऊर्ध्वाधर दिशा में मृदा संचलन आमतौर पर दबाव परिवर्तनों/तटबंधन की गहराई बढ़ाई जाती है।

I के पैरा 5.1.1 के अनुसार तटबंधन के ऊपरी तीन मीटर में उच्च कार्यांतरण क्षमता¹⁵⁷ वाली मृदा प्रतिबंधित है।

दक्षिण पूर्व रेलवे द्वारा (दपूरे) द्वारा जून 2015 में अंदुल-बाल्टीकुरी दोहरीकरण कार्य लंबाई सीएच 2750 और सीएच 4190 के बीच 1.4 कि.मी. के संबंध में ₹ 24.35 करोड़ की लागत पर मिट्टी कार्य¹⁵⁸ और अन्य विविध कार्यों के निष्पादन के लिए संविदा प्रदान की गई थी। प्रस्तावित कार्य की पूरी लंबाई स्थिर/धीमी गति से बहने वाले जल भंडार (तालाब) के समीप थी। कार्य पूर्ण करने की लक्ष्य तिथि दिसंबर 2016 थी। कार्य, मार्च 2018 में पूर्ण हुआ और दिसंबर 2018 में ₹ 29.60 करोड़ कुल अनुबंधित भुगतान सहित ₹ 0.66 करोड़ की राशि के लिए कार्य के लिए अंतिम बिल पारित किया गया था।

प्रतिधारित दीवार के निर्माण के लिए ड्राइंग को नवंबर 2015 में (जून 2015 में संविदा प्रदान किए जाने के बाद) मुख्य अभियंता/निर्माण द्वारा स्वीकृत किया गया था। संहिता प्रावधानों के विपरीत संविदा प्रदान किए जाने से पूर्व कोई मृदा परीक्षण और ढलान स्थिरता विश्लेषण नहीं किया गया था। अनुमोदित ड्राइंग में यह विशेष रूप से उल्लेख किया गया था कि “कोई मृदा रिपोर्ट उपलब्ध नहीं है”।

लेखापरीक्षा ने तटबंधन में उत्पन्न हुई निम्नलिखित असफलताओं को देखा:

- (1) 14 अक्टूबर 2017 को, तटबंधन का पूरा विस्तार प्रतिधारित दीवार के साथ निर्मित किया गया था लेकिन पाहल के बिना (सीएच:3910 और सीएच:4190 के बीच 280 मीटर लंबाई) विफल फाउंडेशन रहा।

¹⁵⁷ सीएच प्रकार की अर्काबनिक मिट्टी।

¹⁵⁸ ब्लैंकेटिंग, शीर्ष ब्रिज, लघु ब्रिज, प्रतिधारित दीवार, एस एंड टी रिले रूम, एंड गुम्टीस (गुमटी अवसर छोटे ढके हुए आश्रय के लिए प्रयोग किया जाता है। एक छोटा कैबिन, जैसा कि एक लेवल क्रासिंग पर गार्ड के लिए या लीवर फ्रेम या अन्य निश्चित उपकरणों को ढकने वाली कोई छोटा कमरा भी है।

- (2) इसके बाद, तटबंधन (सितंबर 2018) के दो स्थानों पर (सीएच: 2890 और सीएच: 3340) तथा सीएच: 2750 और सीएच: 2890 के बीच नवनिर्मित गुमटी¹⁵⁹ की विफलता की घटनाएं हुई थी (अगस्त 2018)। दोनों घटनाएं उस खंड में हुईं; जहां तटबंधन को प्रतिधारित दीवार के बिना बनाया गया था। विफलता का प्राथमिक कारण संरचनाओं का समर्थन करने वाली नींव की अलग-अलग सैटलमेंट थी।

आरडीएसओं से विफलता के कारणों की जांच करने और उपचारात्मक उपायों का सुझाव देने का अनुरोध किया गया था (नवंबर 2017)। आरडीएसओ ने अपनी रिपोर्ट (दिसंबर 2017) में निम्नलिखित खामियों की पहचान की जिससे तटबंधन विफल हो गया:

- (i) उपमृदा (नींव मिट्टी), प्रकृति में अत्यधिक संपीडन और कम शक्ति विशेषताओं वाली थी। तटबंधन का कार्य शुरू करने से पहले जमीनी सुधारों का कार्य नहीं किया गया।
- (ii) उच्च प्लास्टिसिटी वाली सीएच प्रकार की मिट्टी का उपयोग विफल हुए खंड में किया गया था जिसे आरडीएसओ दिशानिर्देशों के अनुसार अनुमति नहीं दी गई थी।
- (iii) रेलवे ने तटबंधन निर्माण से पूर्व कोई ढलान स्थिरता का विश्लेषण नहीं किया था। आरडीएसओ के दिशा-निर्देशों का उल्लंघन करते हुए सुरक्षा का कारण 0.428 था, जो निर्धारित न्यूनतम कारक 1.40 से काफी कम था। हालांकि, विफल हुए खंड बिना पाईल फ़ाउंडेशन का एक कारक केवल 0.428 था।

आरडीएसओ ने विफल तटबंधन के लिए कई उपचारात्मक उपायों करने का सुझाव दिया जिसमें पाईल फ़ाउंडेशन के साथ 2.7 मीटर ऊंची प्रतिधारित दीवार

¹⁵⁹ गुमटी, अक्सर छोटे ढके हुए आश्रय के लिए प्रयोग किया जाता है। एक छोटा कैबिन, जैसा कि एक स्तर-क्रासिंग पर गार्ड के लिए या लीवर फ्रेम या अन्य निश्चित उपकरणों को ढकने वाली कोई छोटा कमरा भी है।

का निर्माण शामिल था और पूरे विफल खंड में 3.75:1 की साइड ढलान का प्रावधान था।

आरडीएसओ की सिफारिशों के आधार पर, दूपरे प्रशासन ने निम्नलिखित पुर्नवास कार्य शुरू किए:

- (i) सीएच: 3910 से सीएच: 4190 पर भरी गई पाइल फ़ाउंडेशन के साथ तटबंधन का पुर्ननिर्माण करना। कार्य को मार्च 2018 में दिया गया था और अगस्त 2019 में पूर्ण किया गया, मार्च 2020 तक संविदाकार को ₹ 7.29 करोड़ की राशि का भुगतान किया गया।
- (ii) विफल गुमटी और सीएच: 2890 और सीएच: 3340 के बीच तटबंधन के दो स्थानों का पुर्ननिर्माण करना। भरी गई नींव का इस्तेमाल दोनों विफल स्थानों पर किया गया था। कार्य को ₹ 10.86 करोड़ की लागत पर मई 2019 में दिया गया था।

रेल प्रशासन को आरडीएसओ के दिशा-निर्देशों में निर्धारित अनुचित मृदा सर्वेक्षण और ढलान स्थिरता विश्लेषण के अभाव के कारण उपरोक्त दो पुर्नवास कार्य शुरू करना पड़ा था। इसके परिणामस्वरूप ₹ 14.08 करोड़¹⁶⁰ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ। इसमें पहले विफल स्थान के पुर्नवास पर ₹ 4.55 करोड़ का अतिरिक्त व्यय और तटबंधन के पुर्नवास और विफल गुमटी के निर्माण पर ₹ 9.53 करोड़ का अतिरिक्त व्यय शामिल था।

अगस्त 2019 में इस मामले को रेल प्रशासन के समक्ष उठाया गया। उत्तर में, रेल प्रशासन ने कहा (जनवरी 2020) कि कार्य के निष्पादन में किसी भी प्रकार की देरी से बचने के लिए, ड्राइंग/डिजाइन को अंतिम रूप देने के साथ-साथ निविदा प्रक्रिया शुरू की गई थी। जहां तटबंधन की ऊंचाई दो मीटर से अधिक थी

¹⁶⁰ (i) विफलता के प्रथम स्थान पर नींव उपलब्ध कराने की लागत का ₹ 2.74 करोड़ पर निर्धारण हुआ था। इस प्रकार, पुर्नवास कार्य के परिणामस्वरूप ₹4.55 करोड़ (₹ 7.29 करोड़ (-) ₹ 2.74 करोड़) का अतिरिक्त व्यय हुआ (ii) विफल गुमटी और तटबंधन के दो स्थानों के पुर्ननिर्माण कार्य के लिए अनुबंध को ₹ 10.86 करोड़ पर दिया गया (₹ 1.33 करोड़ के लिए भराव कार्य शामिल है जो एक आवश्यक घटक है)। इसके परिणामस्वरूप ₹ 9.53 करोड़ (₹ 10.86 करोड़ - ₹ 1.33 करोड़) का अतिरिक्त व्यय हुआ।

वहां भरी गई नींव पर प्रतिधारित दीवार की व्यवस्था की गई थी। उन स्थानों पर जहां तटबंधन की ऊंचाई दो मीटर से कम थी वहां प्रतिधारित दीवार बिना नींव के निर्मित की गई थी।

रेलवे का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि उन्होंने प्रतिधारित दीवार के लिए ड्राइंग को अंतिम रूप देते समय मिट्टी रिपोर्ट पर विचार नहीं किया था। रेलवे ने सीएच: 3910 और सीएच:4190 के बीच नींव भराई के बिना प्रतिधारित दीवार प्रदान करके तटबंधन कार्य करने का निर्णय गलत था क्योंकि प्रारंभिक तटबंधन विफलता केवल इस विशेष खंड में हुई थी। यह इस तथ्य से और अधिक प्रमाणित हुआ कि आरसीसी नींव भराई के साथ तट की लंबाई वाली प्रतिधारित दीवार प्रभावित नहीं हुई थी। आरडीएसओ की विफलता रिपोर्ट में यह भी दर्शाया गया है कि सीएच प्रकार की मिट्टी का उपयोग किया गया था जो आरडीएसओ के दिशा निर्देशों के अनुसार अनुमत नहीं थी। सुरक्षा के न्यूनतम कारक को प्राप्त करने के लिए कोई ढलान स्थिरता विश्लेषण नहीं किया गया था।

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

3.6 गुड्डर में रोड़ ओवर ब्रिज के निर्माण में असामान्य देरी जिससे लंबे समय तक जनता को असुविधा हुई: दक्षिण मध्य रेलवे

रोड़ ओवर ब्रिज (आरओबी), लैवल क्रासिंग (एलसी) को समाप्त करके जनता के सुरक्षित आवागमन को सुविधाजनक बनाने के लिए निर्मित किए जाते हैं। सामान्य व्यवस्था ड्राइंग (जीएडी) को अंतिम रूप देने के कारण एलसी के बजाय आरओबी के निर्माण में देरी हुई। जीएडी के संशोधन से लागत में वृद्धि हुई और साथ ही रेल प्रशासन पर ₹ 15.40 करोड़ की अतिरिक्त देयता हुई जिसे राज्य सरकार द्वारा वहन किया जाना चाहिए। आरओबी का निर्माण अभी पूरा नहीं हुआ था और एलसी अभी भी प्रचलन में थे। इस प्रकार, जनता को आरओबी का प्रावधान अभी तक प्रारंभिक स्वीकृति की तारीख से 20 वर्ष बाद भी फलीभूत नहीं हो पाया है।

लेवल क्रॉसिंग (एलसी) संभावित असुरक्षित स्थान है जो रेलवे के लिए परिचालन बाधाओं के अलावा सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए भीड़ वाले बिंदु भी हैं। इसे दूर करने के लिए रेलवे, लागत के बंटवारे या जमा शर्तों पर राज्य सरकारों की भागीदारी से रोड ओवर ब्रिज (आरओबी)/रोड अंडर ब्रिज (आरयूबी) का निर्माण करता है। अभियांत्रिकी संहिता के पैरा 1816 के अनुसार, निर्माण की लागत को रेल मंत्रालय (एमओआर) और राज्य सरकारों के बीच 50:50 की दर से साझा किया जाना था।

गुड्डर जंक्शन, उच्च घनत्व नेटवर्क पर विजयवाड़ा-चेन्नई और विजयवाड़ा-रेनिगुंटा को जोड़ने वाला एक व्यस्त जंक्शन स्टेशन है। चेन्नई की तरफ से लाइन दो शाखाओं में है। इन दो लाइनों पर दो एलसी हैं जो गुड्डर शहर के पूर्वी और पश्चिमी भागों के साथ-साथ इन दो लाइनों के बीच स्थित औद्योगिक क्षेत्र को भी जोड़ते हैं।

आंध्रप्रदेश सरकार ने जनता के लाभ के लिए पटरियों के पार एक आरओबी का अनुरोध किया। इसलिए, रेल मंत्रालय ने ₹ 7.36 करोड़ (रेलवे का हिस्सा ₹ 3.27 करोड़ और राज्य सरकार का हिस्सा ₹ 4.09 करोड़) की एक अनुमानित लागत साझा आधार पर आरओबी के निर्माण को स्वीकृति दी (2001)। संयुक्त सर्वेक्षण के दौरान, रेल प्रशासन ने कहा (अगस्त 2000) कि चेन्नई और रेनिगुंटा लाइनों के बीच औद्योगिक क्षेत्र को कोई संयोजन प्रदान नहीं किया गया था। तदनुसार, राज्य सरकार को इस संबंध में उपयुक्त समझे जाने वाले आवश्यक कदम उठाने पड़ सकते हैं।

एक सामान्य व्यवस्था ड्राइंग (जीएडी)¹⁶¹ आमतौर पर शुरू में तैयार किया जाता है जिसे संबंधित सभी पक्षों द्वारा अनुमोदित किया जाना चाहिए। जीएडी को स्वीकृति देने में राज्य सरकार की तरफ से देरी हुई थी। जीएडी को अंततः चेन्नई और

¹⁶¹ जीएडी निर्माण की जाने वाली संरचना की समग्र तस्वीर प्रस्तुत करता है।

रेनिगुंटा लाइनों (तृतीय शाखा¹⁶²) के बीच औद्योगिक क्षेत्र के बीच जुड़ाव के बिना अनुमोदित कर दिया गया था (अगस्त 2006)।

एक संयुक्त निरीक्षण (नवंबर 2007) के दौरान यह कहा गया था कि रेलवे द्वारा तृतीय शाखा प्रदान करने की व्यवहार्यता का अध्ययन करने के लिए एक विस्तृत सर्वेक्षण किया जाना है। यह सर्वेक्षण आवश्यक था क्योंकि मूल प्रस्ताव में तृतीय शाखा को शामिल नहीं किया गया था। इस संयुक्त निरीक्षण में राज्य सरकार के अधिकारियों ने रेलवे से तृतीय शाखा की व्यवस्था करने का अनुरोध किया। संशोधित प्रस्ताव के आधार पर तृतीय शाखा के प्रावधान के साथ एक संशोधित जीएडी तैयार किया गया था जिसे राज्य सरकार ने जुलाई 2010 में अनुमोदित किया था। इसके अतिरिक्त, दमरे प्रशासन ने एक विस्तृत अनुमान तैयार किया (2012) और स्वीकृति के लिए रेल मंत्रालय को प्रस्तुत किया। रेल मंत्रालय ने ₹ 43.09 करोड़ की लागत पर एक संयुक्त विस्तृत अनुमान की स्वीकृति दी (2012) जिसमें तृतीय शाखा की लागत शामिल थी और रेलवे का अंश ₹ 18.67 करोड़ था।

अभियांत्रिकी संहिता के पैरा 1815 में यह निर्धारित कि यदि रेलवे अधिनियम के तहत रेलवे की देयता के अनुपालन में एक ब्रिज का निर्माण आवश्यक पाया जाता है तो इसकी लागत को रेलवे द्वारा वहन किया जाएगा यदि इसकी आवश्यकता रेलवे की जरूरतों से उत्पन्न हुई है। यदि सड़क यातायात के विकास या सड़क प्राधिकरण की अन्य जरूरतों से आवश्यकता उत्पन्न होती है तो अतिरिक्त सुविधाओं की लागत सड़क प्राधिकरण द्वारा वहन की जाएगी।

ब्रिज के हिस्से और तृतीय शाखा के हिस्से पर रेलवे (जनवरी 2013) द्वारा कार्य शुरू किया गया था और मार्च 2015 तक पूरा कर लिया गया था। पूर्व की ओर उपगमन भाग, आंध्रप्रदेश सरकार द्वारा शुरू और पूरा किया गया था लेकिन ब्रिज से उचित रूप में जोड़ा नहीं गया। पश्चिम की ओर से कार्य अभी शुरू किया जाना था (मार्च 2019)।

¹⁶²यह ब्रिज का एक हिस्सा है जिसे दो लाइनों यानी विजयवाड़ा-रेनिगुंटा और विजयवाड़ा चेन्नई लाइनों के बीच स्थित औद्योगिक क्षेत्र में निर्मित किया जाना आवश्यक है।



चित्र 3.7: पूर्व की ओर (उपगमन पूर्ण हो गया था लेकिन ब्रिज से उचित रूप से जुड़ा नहीं था- मई 2020)



चित्र 3.8: पश्चिम की ओर (उपगमन कार्य अभी किया जाना शेष था- मई 2020)

रेल मंत्रालय ने आरओबी/आरयूबी में होने वाली देरी को समाप्त करने के लिए निर्देश देते हुए यह भी कहा था (सितंबर 2011) कि प्रायोजक प्राधिकरण, जीएडी के अनुमोदन में बाद के बदलावों के कारण लागत में किसी भी वृद्धि के मामले में एक वचन देगा कि अतिरिक्त लागत को परिवर्तन की शुरुआत करने वाली पार्टी द्वारा वहन किया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने यह देखा कि आंध्रप्रदेश सरकार द्वारा संरेखण को ठीक करने और तृतीय शाखा को शामिल करने के प्रस्ताव के बाद के संशोधन में अनुचित देरी के



चित्र 3.9: पश्चिम की ओर (मई 2020 तक) तृतीय शाखा

कारण कार्य के प्रारंभ करने में एक दशक की देरी हुई। कार्य की लागत ₹ 7.36 करोड़ (2001) से बढ़कर ₹ 43.09 करोड़ (2011) हो गई। रेलवे का हिस्सा ₹ 3.27 करोड़ से ₹ 18.67 करोड़ यानि कि ₹ 15.40 करोड़ बढ़ गया। अब तक पूर्वी ओर का एक उपगमन और तृतीय शाखा का एक हिस्सा ही पूर्ण हुआ और शेष पश्चिम ओर के रास्ते के हिस्से को अभी मुकद्दमेबाजी मामलों के कारण आंध्रप्रदेश सरकार द्वारा पूर्ण किया जाना बाकी था। इसलिए, एलसी समाप्त नहीं हो सके और रेल मंत्रालय की लागत पर संचालित हैं।

इस प्रकार, संरेखण के निर्धारण में देरी और बाद में जीएडी में संशोधन के कारण जनता के लिए आरओबी के प्रावधान का आज तक निर्माण नहीं हो सका। इसके अलावा, तृतीय शाखा की अतिरिक्त देयता और साथ ही अनुमानों की लागत में ₹15.40 करोड़ की वृद्धि, रेल मंत्रालय की एक देयता है। यह अतिरिक्त दायित्व आंध्रप्रदेश सरकार द्वारा वहन किया जाना चाहिए था। उपरोक्त कारकों के कारण एलसी के संचालन और रखरखाव की लागत एक अतिरिक्त देयता थी जिसे आंध्रप्रदेश सरकार द्वारा वहन किया जाना चाहिए। इस प्रकार, आम जनता को सुरक्षित मार्ग प्रदान करने की एक महत्वपूर्ण सेवा का लाभ मिलना अभी तक

बाकी है। चेन्नई और रेनिगुंटा के बीच औद्योगिक क्षेत्र को सड़क से जोड़ने का राज्य सरकार का उद्देश्य अधूरा रह गया।

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

3.7 ट्रैक की क्षति: उत्तर पश्चिम रेलवे

रेल मंत्रालय द्वारा लोक लेखा समिति (पीएसी) को 2014 में यह आश्वासन दिया गया था कि ट्रैक की क्षति की समस्या को समाप्त करने के लिए उपयुक्त कार्रवाई की गई है। हालांकि, उत्तर पश्चिमी रेल प्रशासन, तीव्र ढलान वाली ग्रेडिएंट सेक्शन में उचित क्षमता के लोकोमोटिव और बैकर इंजन को उपलब्ध कराकर लोड किए गए रेक्स के आवागमन की उचित तरीके से योजना बनाने में लगातार विफल रहा। इसके कारण अजमेर मंडल में ट्रैक की क्षति हुई और रेलों के प्रतिस्थापन/मरम्मत पर ₹ 6.96 करोड़ का परिणामस्वरूप परिहार्य व्यय हुआ।

प्रत्येक रेलवे स्टेशन, उस विशेष स्टेशन के लिए स्टेशन संचालन नियमों (एसडब्ल्यूआर) द्वारा शासित होता है। एसडब्ल्यूआर परस्पर यार्ड और स्थानों के साथ आसन्न ब्लाक खंडों में ग्रेडिएंट्स और अन्य ग्रेडिएंट का उल्लेख करता है जो संचालन में विशेष सावधानी बरतने के लिए पर्याप्त हैं। सेक्शन नियंत्रक बेहतरीन संभावित रास्तों के माध्यम से माल गाड़ियों को चलाने और योजना बनाने के लिए उत्तरदायी है। भार के अनुरूप, लोको नियंत्रक द्वारा उसकी ढुलाई के लिए एक उचित लोको उपलब्ध कराया जाना होता है।

उपरे के अजमेर मंडल में ट्रैक की क्षति के कारण हानि के विषय में मामले को पहले 2010-11 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 34 (रेलवे) के पैरा 3.7 के माध्यम से रिपोर्ट किया गया था। यह बताया गया था कि अजमेर मंडल में खड़ी ढालों के कारण कुछ हिस्सों में ट्रैक क्षतिग्रस्त हो गया था जिसका कारण, इस तरह के ग्रेडिएंट्स पर संचालन करने के लिए लोकोमोटिव द्वारा लगाए गए अत्यधिक कर्षण द्वारा स्टॉलिंग/व्हील बर्न्स/स्क्रेबिंग था।

की गई कारवाई टिप्पणी में, रेल मंत्रालय (एमओआर) ने कहा (मार्च 2014) कि नवीनतम तकनीक से युक्त उच्च हासपावर (डब्ल्यूडीजी 4) के एकल लोकोमोटिव के उपयोग ने ट्रैक को क्षति की समस्या से व्यवहारिक रूप से मिटा दिया था। आगे यह कहा गया था कि दिसंबर 2009 में एकल लोकोमोटिव द्वारा भारी भार के कारण होने वाली समस्या के आधार पर एक संयुक्त प्रक्रिया आदेश (जेपीओ) जारी किया गया था ताकि स्टालिंग और उससे ट्रैक को क्षति को कम तथा समाप्त किया जा सके। यह भी कहा गया था कि लोकोमोटिव में तकनीकी उन्नयन के कारण, पहिया फिसलने और स्टालिंग के कारण ट्रैक की क्षति भी व्यवहारिक रूप से समाप्त हो गई थी।

रेल मंत्रालय द्वारा दिए गए आश्वासन पर प्रगति का मूल्यांकन करने के लिए अजमेर मंडल में ट्रैक की क्षति की स्थिति की नए सिरे से समीक्षा की गई (मार्च 2019) कि ट्रैक की क्षति एक कम समय वाली समस्या है और इसे समाप्त कर दिया गया था।

अजमेर मंडल की अभियांत्रिकी शाखा के अभिलेखों की समीक्षा से यह पता चला कि अगस्त 2014 से अगस्त 2018 के दौरान, मदार-मालनपुर खंड में स्प्रे-पाउडर तकनीक द्वारा व्हील बंट रेल की मरम्मत के कार्य के लिए ₹ 3.13 करोड़ की लागत पर चार संविदाएं दी गई थी जिसमें एक संविदा में अजमेर-चित्तौड़गढ़ खंड शामिल था। इन कार्यों को अत्यधिक व्हील बर्न/रेल की स्कैबिंग के कारण अचानक ब्रेक लगाने, खड़ी ढाल में पहिया फिसलने, बैंकिंग पावर की अनुपस्थिति इत्यादि के कारण उचित ठहराया गया था। इन व्हील बर्न, वेल्डेड जोड़ों और स्कैब्ड रेल के कारण 52 किलोग्राम रेल में लगातार ढीली पैकिंग की समस्या से ट्रैक के प्रतिपादन में फ्रेक्चर और फलस्वरूप ट्रैक पैरामीटर के रखरखाव में समस्याएं थी। रेल की मरम्मत पर इन चार संविदाओं के प्रति ₹ 3.77 करोड़ का व्यय किया गया था (जुलाई 2019 तक)।

समीक्षा से आगे यह पता चला कि व्हील बर्न/स्कैबिंग के कारण ट्रैक की क्षति के मामले अक्सर उत्पन्न होते थे। 2015 से 2019 के दौरान ₹ 3.19 करोड़ की राशि के व्हील बर्न/स्कैबिंग के कारण हुई रेलों की क्षति को विभागीय तौर पर

प्रतिस्थापित किया गया था। लोको पाइलेट के द्वारा ग्रेडिंट को सुलझाने के लिए अत्यधिक आकर्षक प्रयासों के कारण व्हील बर्न/स्कैबिंग के कारण ट्रैक को क्षति हुई। क्षतिग्रस्त रेलों पर न केवल लगातार ध्यान देना पड़ा/बार-बार प्रतिस्थापित किया गया बल्कि जहां ट्रैक क्षतिग्रस्त थे वहां उन खंडों में गति प्रतिबंध भी लगाये गये थे इसके कारण अतिरिक्त ईंधन की खपत हुई और अर्जन क्षमता की हानि हुई।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि अजमेर में मालगाड़ियां सही क्षमता पर संचालित नहीं हो रही थी। लेखापरीक्षा को उत्तर में, संचालन विभाग अजमेर ने सही क्षमता व्यवस्था के साथ मालगाड़ियों के न चलने की पुष्टि की (जून 2019) जिसका कारण उच्च क्षमता वाले लोकोमोटिव की अनुपलब्धता था।

अगस्त 2019 में ट्रैक को क्षति से हानि से संबंधित मामले को महाप्रबंधक/उपरे के साथ उठाया गया। उत्तर में, वरिष्ठ सहायक वित्तीय सलाहकार/उपरे, जयपुर ने यह कहा (अक्टूबर 2019) कि जेपीओ के अनुसार रेलों को उन्नत लोको उपलब्ध कराए जा रहे थे। उन्नत लोकोमोटिव्स के साथ ट्रैक की क्षति के मामले व्यावहारिक रूप से खत्म हो गए थे। दिसंबर 2009 में जेपीओ के जारी होने के बाद रोकने के मामले काफी हद तक कम हो गए थे। लोकोमोटिव में तकनीकी इनपुट्स के कारण पहियों की फिसलन और ट्रैक की क्षति भी व्यावहारिक रूप से समाप्त हो गई थी।

रेल प्रशासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है। विभागीय तौर पर रेलों के नवीकरण (अत्यधिक व्हील बर्न/रेलों की स्कैबिंग के आधार पर न्यायसंगत) के लिए ₹ 6.96 करोड़ की लागत पर (2014 से 2019 के दौरान) चार संविदाओं का कार्यान्वयन बहुत सीमा तक यह सिद्ध करता है कि ट्रैक को क्षति निरंतर आधार पर उत्पन्न हुई। पहियों की फिसलन और ट्रैक को क्षति व्यावहारिक तौर पर समाप्त नहीं हुई थी जैसा कि रेल प्रशासन द्वारा उनके एटीएन के साथ-साथ हाल ही के उत्तर में दावा किया गया था।

इस प्रकार, रेल प्रशासन आवश्यकता वाले अनुभाग में उपयुक्त क्षमता और बैंकर लोकोमोटिव के लोकोमोटिव प्रदान करके ढलान वाले ग्रेडिंट सेक्शन में लोड

किए गए रेक्स की आवाजाही की उचित योजना बनाने में विफल रहा। इसलिए, पहियों की फिसलन/बर्नस रेलों की स्टालिंग/रेलों की स्कैबिंग की समस्या, रेल मंत्रालय द्वारा यह आश्वासन दिए जाने कि कम समय वाली समस्या होने के कारण इसे व्यवहारिक रूप से समाप्त किया गया था, के बाद भी पिछले 12 वर्षों से यथावत बनी हुई है।

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

3.8 एक पुल के डिजाइन और स्थान में परिवर्तन के परिणामस्वरूप इसका परित्याग और परिणामी निष्फल व्यय: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

एक मुख्य पुल के निर्माण के लिए, संविदा की शर्तों ने यह निर्धारित किया कि साइट की मिट्टी की जांच संविदाकार द्वारा की जानी थी। हालांकि, रेल प्रशासन ने मिट्टी की जांच की और रिपोर्ट संविदाकार को सौंप दी। निष्पादन के दौरान, यह देखा गया कि मिट्टी की स्थिति वैसी नहीं थी जैसी रेलवे की मिट्टी जांच रिपोर्ट में बताई गई थी। प्रतिकूल मिट्टी की स्थिति ने संविदाकार को कार्य करने से रोक दिया। एक नई संविदा को आईबी और बृजराजनगर स्टेशनों के बीच पुल के डिजाइन और स्थान के परिवर्तन (पुल संख्या 182) के साथ दिया गया। इसके कारण अधूरे पुल पर ₹ 6.73 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ जिसे बाद में रेलवे ने छोड़ दिया।

रेल मंत्रालय (एमओआर) ने अगस्त 1980¹⁶³/अक्टूबर 2006¹⁶⁴ में निर्देशित किया कि कार्य के लिए संविदा को तब तक नहीं सौंपा जाना चाहिए जब तक मिट्टी जांच और निर्माण स्थान निरीक्षण पूर्ण न हो। सभी योजनाएं, ड्राइंग और अनुमान, सक्षम प्राधिकारी द्वारा विधिवत अनुमोदित/स्वीकृत होने चाहिए। संविदा के सौंपे जाने से पूर्व सभी आवश्यक शर्तों को समय पर पूरा किया जाना चाहिए।

¹⁶³ रेल मंत्रालय पत्रांक सं. 80/डब्ल्यू-2/3/33 दिनांक 29 अगस्त 1980

¹⁶⁴ रेल मंत्रालय पत्रांक सं. 2005/बीसी/एपी/3.3.12/2003-04 दिनांक 17 अक्टूबर 2006

आईबी और ब्रिजराजनगर स्टेशन¹⁶⁵ के बीच एक मुख्य पुल (पुल सं. 182) की नींव, उप-संरचना आदि¹⁶⁶ के निर्माण के लिए एक संविदा ₹ 12.30 करोड़ के लिए एक संविदाकार को दिया गया था (28 जुलाई 2010)। कार्य को एक अच्छे आधार के साथ किया जाना था और 27 अक्टूबर 2012 तक पूरा किया जाना था। संविदा की अनुसूची 'क' के अनुसार, निर्माण स्थान की भू-तकनीकी जांच (मिट्टी जांच) को संविदाकार द्वारा किया जाना था। हालांकि, रेल प्रशासन¹⁶⁷ ने निष्फल व्यय और समय की बचत की दलील पर संविदाकार को भू-तकनीकी जांच करने की अनुमति प्रदान नहीं की थी। रेल प्रशासन ने भू-तकनीकी जांच की और पुल के आधार के डिजाइन में इस्तेमाल के लिए संविदाकार को मिट्टी की जांच रिपोर्ट सौंप दी।

लेखापरीक्षा ने यह देखा कि रेलवे द्वारा की गई भू-तकनीकी जांच में बोर होल ए1 से पी5 तक की परतें सख्त और नरम काले कोयले के मिश्रण की पाई गई। इस तरह की स्थितियों में अच्छे आधार की अनुसंधान की गई थी। हालांकि कार्य के कार्यान्वयन के दौरान संविदाकार द्वारा यह देखा गया था कि निर्माण स्थल पर परतों की स्थिति सख्त चट्टान की थी।

संविदाकार कार्य को नियत समय पर पूरा नहीं कर सका, साथ ही सख्त चट्टान में धंसे होने से कार्य की प्रगति में गतिरोध उत्पन्न हो गया। दो विस्तारों की अनुमति देने के बाद इस अधूरे पुल पर ₹ 7.42 करोड़ का व्यय होने के पश्चात् 5 मार्च 2014 को संविदा को अंततः निरस्त कर दिया गया।

मार्च 2014 में संविदा के निरस्त होने के बाद दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (दपूमरे) प्रशासन ने पुल सं. 182 को डिजाइन करने और मिट्टी जांच कार्य के लिए एक सलाहकार की नियुक्ति की (जनवरी 2015)। नए संरेखण पर भरी गई नींव के लिए सलाहकार द्वारा दिए गए सुझाव को जुलाई 2015 में रेल प्रशासन द्वारा स्वीकार किया गया था।

¹⁶⁵ संबद्ध और विविध कार्यो समेत पहुंच

¹⁶⁶ चम्पा-झारसुगुडा के बीच तीसरी लाइन से संबंधित

¹⁶⁷ मुख्य अभियंता, निर्माण-I, बिलासपुर

तदुसार, भरी गई नींव के साथ नए स्थान पर पुल सं. 182 के निर्माण के लिए नवंबर 2015 में एक निविदा जारी की गई थी। ₹ 17.69 करोड़ की लागत पर मई 2019 में कार्य पूरा हुआ था।



चित्र 3.10: अच्छी नींव के साथ निर्मित छोड़ा गया पुल

भरी गई नींव के साथ निर्मित नया पुल

आईबी और बृजराजनगर स्टेशन के बीच पुल सं. 182 के डिजाइन के साथ-साथ स्थान में परिवर्तन के संबंध में मामला अगस्त 2019 में रेल प्रशासन के संज्ञान में लाया गया था। रेल प्रशासन ने अक्टूबर 2019 में यह कहा कि क्योंकि भू-तकनीकी जांच उपलब्ध थी और जीएडी का एक हिस्सा था, तो इसे दोबारा करने का कोई औचित्य नहीं था। निर्माण कार्य के दौरान अच्छी तरह से डूबने में हमेशा कठिनाइयों का सामना होता है जिसे ठीक करना पड़ता था और जिसके लिए अनुसूची में प्रावधान उपलब्ध थे। अच्छी नींव प्रदान करने का निर्णय भू-तकनीकी जांच रिपोर्ट का अध्ययन करके लिया गया था। सलाहकार के सुझाव के आधार पर अच्छी नींव के स्थान पर भरी गई नींव की ओर जाने का निर्णय

लिया गया। यह निर्माण स्थान/समय की कमी के आधार पर उपयुक्त विकल्प का चयन करने का एक तकनीकी निर्णय था।

रेल प्रशासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि रेलवे की स्वयं की मिट्टी जांच रिपोर्ट निर्णयात्मक नहीं थी (बोर होल ए1 से पी5 तक की परतें दोनों सख्त और नरम काले कोयले के मिश्रण वाली थी)। हालांकि, कार्य के निष्पादन के दौरान, संविदाकार द्वारा यह देखा गया था कि निर्माण स्थान पर परतों की स्थिति सख्त चट्टान की थी। सख्त कोयले की उपस्थिति के कारण निर्माण स्थान में अच्छी तय इसे डूब ना एक समस्या थी। इसके अतिरिक्त, रेल प्रशासन का उत्तर अधूरे पुल पर किए गए व्यय पर पूरी तरह मौन था।

तथ्य यह है कि पहले वाले संविदाकार द्वारा निष्पादित कार्य (₹ 7.42 करोड़) को छोड़ दिया गया था और भरी गई नींव के साथ नए/पास के स्थान पर दूसरे संविदाकार को पुल के निर्माण का कार्य सौंपा गया था। निर्णय लेने की प्रक्रिया में कमी थी और इसलिए जिम्मेदारी तय की जानी चाहिए।

इस प्रकार, अच्छी नींव से भरी हुई नींव के डिजाइन के साथ-साथ आईबी और बृजराजनगर स्टेशनों के बीच पुल सं. 182 की स्थिति में बदलाव के कारण अधूरे छोड़े गए पुल सं. 182 पर ₹ 6.73 करोड़¹⁶⁸ का व्यर्थ व्यय हुआ।

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

¹⁶⁸ प्रथम संविदा को 05 मार्च 2014 में समाप्त किया गया था। प्रथम संविदाकार द्वारा किए गए कार्य को ₹ 7.42 करोड़ खर्च होने के बाद छोड़ दिया गया। ₹ 7.42 करोड़ में से रेल प्रशासन ने 14 जनवरी 2020 को ₹ 61,53,350 (बैंक गारंटी) और ₹ 7,28,300 (सुरक्षा जमा) की वसूली की थी। कुल वसूली = ₹ 61,53,350 जमा ₹ 7,28,300 = ₹ 68,81,650 या ₹ 0.69 करोड़। इसलिए निष्फल व्यय = ₹ 7.42 करोड़ घटा ₹ 0.69 करोड़ = ₹ 6.73 करोड़।

3.9 रेल मंत्रालय के निर्देशों को लागू न करने के परिणामस्वरूप संविदाकारों से शास्ति का अनुदग्रहण: दक्षिण मध्य और पूर्व तटीय रेलवे

रेल मंत्रालय के निर्देशों को लागू करने के लिए रेल प्रशासन की विफलता के कारण विभिन्न एजेंसियों/विभागों के बीच तालमेल की कमी के परिणामस्वरूप जुर्माना नहीं वसूला गया।

गेज परिवर्तन/दोहरीकरण/तीसरी लाइन के संबंध में अभियांत्रिकी कार्यों को संकेत एवं और दूरसंचार (एस एंड टी) के साथ-साथ विद्युत केबल के निकट, रनिंग ट्रैक के पास व्यापक खुदाई कार्य की आवश्यकता होती है। इन कार्यों को करते समय, जोसेफ सिविल बेमफोर्ड (जेसीबी) मशीनों को ट्रैक के साथ चलाने और संविदाकार द्वारा सिविल अभियांत्रिकी कार्य करते समय किए गए खुदाई कार्य द्वारा तारों में कट उत्पन्न हो जाते हैं। ऐसे तार के दोष के परिणामस्वरूप आवश्यक संकेत और दूरसंचार सर्किट और विद्युत स्थापन विफल हो जाते हैं।

रेल मंत्रालय (एमओआर) ने दिसंबर 2004 में कार्यात्मक संकेत और दूरसंचार तारों के आस-पास कार्य के निष्पादन के लिए एक संयुक्त प्रक्रिया आदेश (जेपीओ) जारी किया।

मौजूदा एस एंड टी और विद्युत तारों के पास खुदाई के कार्यों को करने के दौरान तारों में कट लगने को कम करने और नियंत्रित करने के लिए रेल मंत्रालय ने एक संशोधित जेपीओ¹⁶⁹ जारी किया (जून 2013)। जेपीओ में निम्नलिखित को निर्धारित किया:

- एस एंड टी विभाग, रेलटेल और विद्युत विभागों को एक विस्तृत तार रूट योजना उपलब्ध करानी होगी। तार रूट योजना को लाइन के नीचे परिसंचरण के लिए अभियांत्रिकी विभाग के प्रभागीय अधिकारियों को उपलब्ध कराना होगा।

¹⁶⁹ दूरसंचार परिपत्र सं. 17/2013

- संबंधित अभियांत्रिकी विभाग को किसी भी खुदाई कार्य के लिए एस एंड टी/विद्युत विभाग से लिखित में अनुमति लेनी होगी। लिखित अनुमति और केबल योजना को कार्य करने के लिए अभियांत्रिकी अधिकारियों द्वारा संविदाकार को जारी किया जाना था।
- यदि, कार्य के निष्पादन के दौरान ऑप्टिकल फाइबर केबल (ओएफसी)/क्वाड केबल को कोई क्षति होती है तो संविदाकार तार की क्षति के लिए स्थान के अनुसार ₹ एक लाख से ₹ 1.5 लाख के जुर्माने (केबल के प्रकार पर निर्भर) के लिए उत्तरदायी था।
- अगर तार किसी ऐसी ऐजेंसी द्वारा काट दी जाती है जो किसी कार्य के निष्पादन के लिए अनुमत नहीं थी तो रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) के पास एक प्रथम सूचना रिपोर्ट (एफआईआर) दर्ज की जानी चाहिए।
- मौजूदा ट्रैक के पास कोई नई ओएफसी या क्वाड केबल नहीं बिछाई जाएगी। इसे रेलवे ट्रैक की एक तरफ रेलवे सीमा के पास जहां तक संभव हो बिछाना चाहिए और भविष्य के कार्यों में किसी भी छेड़छाड़ से बचना चाहिए।

अप्रैल 2013 से 2019 की अवधि के लिए दक्षिण मध्य रेलवे और पूर्व तटीय रेलवे के एस एंड टी विभाग के अभिलेखों की समीक्षा से निम्नलिखित ज्ञात हुआ:

दक्षिण मध्य रेलवे

अभियांत्रिकी विभाग द्वारा खुदाई कार्य में लगाए गए निजी संविदाकारों द्वारा 586 स्थानों पर केबल क्षतिग्रस्त पाई गई थी। एस एंड टी विभाग ने संबंधित विभाग को ₹ 6.63 करोड़ का हर्जाना लगाने के लिए सूचित किया था। विभागों के बीच समन्वय की कमी के कारण राशि की वसूली के लिए कोई अनुवर्ती कार्यवाही नहीं की गई थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि अभियांत्रिकी विभाग को एस एंड टी विभाग द्वारा केबल योजना उपलब्ध कराई गई थी लेकिन रिकार्ड क्षेत्रीय इकाइयों को इसके प्रसार का कोई विवरण का अभिलेख उपलब्ध नहीं था। यह भी देखा गया था कि

प्रभागीय अधिकारियों द्वारा प्रदान/मांगी गई अनुमति का कोई विवरण अभिलेख में उपलब्ध नहीं था और केबल योजना के साथ लिखित अनुमति को अभियांत्रिकी अधिकारियों द्वारा संविदाकार को नहीं सौंपा गया था। जांच रूम को अभियांत्रिकी नियंत्रण द्वारा खुदाई कार्य में संलग्न लोगों के संपर्क नंबर भी उपलब्ध नहीं कराए गए थे। बिना अनुमति के खुदाई कार्य का निष्पादन करने के संबंध में आरपीएफ के पास कोई एफआईआर दर्ज नहीं कराई गई थी।

इस प्रकार, रेल मंत्रालय के गैर-कार्यान्वयन के परिणामस्वरूप ₹ 6.63 करोड़ के जुर्माने की वसूली नहीं हुई।

पूर्व तटीय रेलवे

मई 2015 से दिसंबर 2019 की अवधि के दौरान पूर्व तटीय रेलवे में केबल कट के मामलों की संख्या 498 थी। यद्यपि रेल मंत्रालय ने केबल कट को कम करने को दोहराया निष्पादन विभाग और सं. एवं दू. विभाग के बीच समन्वय की कमी के कारण केबल कट को कम करने में कोई प्रशंसनीय सुधार नहीं था। मई 2015 से नवंबर 2017 के दौरान, सं. एवं दू. विभाग ने 206 मामलों के लिए अभियांत्रिकी विभाग और अन्य एजेंसियों के साथ ₹ 2.47 करोड़ के बिल प्रस्तुत किये। हालांकि, केवल ₹ 0.12 करोड़ ही जुर्माने के रूप में वसूले गए। इसके अलावा, दिसंबर 2017 से दिसंबर 2019 के दौरान 292 केबल कट सामने आए और संबंधित प्राधिकारी के विरुद्ध ₹ 3.61 करोड़ का जुर्माना लगाया गया। बिलों को प्रस्तुत करने के बावजूद भी जुर्माने की वसूली के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई थी। इस प्रकार, पूतरे में, रेल मंत्रालय के आदेशों में निर्धारित ₹ 5.96 करोड़ की जुर्माना राशि की वसूली नहीं की गई थी।

इस मामले को फरवरी 2020 में रेल प्रशासन के सामने उठाया गया था। रेल प्रशासन द्वारा टिप्पणियां अभी तक प्रस्तुत नहीं की गई थी।

इस प्रकार, रेल मंत्रालय के निर्देशों के गैर-कार्यान्वयन के परिणामस्वरूप दमरे और पूतरे में विभिन्न विभागों/एजेसियों से जुर्माने की वसूली नहीं हुई। 1,084 मामलों में ₹ 12.59 करोड़ की राशि अभी भी वसूली के लिए बकाया थी।

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

3.10 अभियांत्रिकी स्केल योजना और सिग्नल इंटरलॉकिंग योजना को अंतिम रूप दिए बिना संकेतन कार्यों के लिए संविदाओं के सौंपे जाने के कारण निष्फल व्यय: पश्चिम रेलवे

अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के प्रावधानों के उल्लंघन करते हुये में अभियांत्रिकी स्केल योजना (ईएसपी) और सिग्नल इंटरलॉकिंग योजना को अंतिम रूप दिए बिना दो संकेतन संविदाओं को सौंपे जाने में रेल प्रशासन के विवेकहिन निर्णय के कारण ₹ 4.78 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता का पैरा 604 यह कहता है कि यार्ड की री-मॉडलिंग और लाईन क्षमता कार्य आदि के मामले में अनुमान, अनुमोदित योजना पर आधारित होने चाहिए और संबंधित विभाग द्वारा हस्ताक्षरित होने चाहिए। रेल मंत्रालय के निर्देश¹⁷⁰ यह कहते हैं कि विस्तृत ड्राइंग और अनुमान, कार्यकारी के पास उपलब्ध होने चाहिए। निविदाएं मांगने से पूर्व इन ड्राइंग और योजनाओं को तैयार करने के लिए जहां तक संभव हो सही रूप से समय पर पर्याप्त क्षेत्रीय डेटा एकत्रित किया जाना चाहिए।

रेल मंत्रालय द्वारा ₹ 15 करोड़ की एकमुश्त लागत पर एक कार्य¹⁷¹ की संस्वीकृति प्रदान की गई थी (अगस्त 2006)। लागत बढ़ने और कार्य के दायरे में परिवर्तन के कारण ₹ 24.31 करोड़ के लिए संशोधित अनुमान की संस्वीकृति प्रदान की गई

¹⁷⁰ दिनांक 21 सितंबर 1972, 29 अगस्त 1980 और 22 फरवरी 1985 के रेल मंत्रालय के निर्देश

¹⁷¹ चरण-I ने प्लेटफार्म और लाइन सं. 7 उपलब्ध करना और चरण-II में लाइन सं. 2 का अप मुख्य लाइन और लाइन सं. 4 का डाउन मुख्य लाइन में परिवर्तन करना

थी (अक्टूबर 2009)। इस संशोधित अनुमान में संबंधित संकेतन कार्य की लागत शामिल थी जिसके लिए अनुमान में ₹ 7.51 करोड़ का प्रावधान किया गया था।

लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि उपरोक्त कार्य के संबंध में दो संकेतन संविदाओं¹⁷² को प्रदान किया गया था। चरण-I के कार्यों को फरवरी 2011 में सफलतापूर्वक चालू किया गया था। मै. सीमेन्स ने 7 जुलाई 2010 को सं. एवं दू. सामग्री की आपूर्ति शुरू की और 25 अक्टूबर 2013 तक 82 प्रतिशत मात्रा की आपूर्ति पूरी की। मै. डीएनएसबी रमन गुप्ता द्वारा अन्य संविदा के संबंध में, संविदा करार के अनुसार 20 सितंबर 2013 तक 78 प्रतिशत कार्य निष्पादित किया था।

अभियांत्रिकी स्केल योजना (ईएसपी) का उपयोग मुख्य रूप में सभी रनिंग लाइन, लूप लाइनें, अन्य यार्ड लाइनें, स्लाइडिंग आदि को दर्शाते हुए एक एकल लाइन के रूप में ट्रैक का प्रदर्शन करने वाली यार्ड योजनाओं के लिए किया जाता है। सिग्नल इंटरलाकिंग योजना (एसआईपी) का उपयोग उचित स्थानों पर सिग्नल उपकरण को ट्रैक पर रखने के लिए किया जाता है। ईएसपी के आधार पर एसआईपी को तैयार किया जाता है। योजनाओं को अंतिम रूप न दिए जाने के कारण चरण-II का कार्य शुरू नहीं हो सका। ईएसपी को अंतिम रूप न देने के कारण कार्य की अस्पष्टता और प्राप्त हुई केवल अंतरिम योजना का हवाला देते हुए दोनों संविदाकारों को बार-बार परिसमापन हर्जाने की लगाए बिना रेलवे खाते में अवधि में विस्तार दिया गया।

संविदाकारों ने ईएसपी और एसआईपी को अंतिम रूप दिए बिना क्रमशः 7 जुलाई 2010 और 3 मार्च 2010 से अपना कार्य आरंभ किया।

¹⁷² इनडोर संकेतन कार्यों के लिए एक संविदा को मै. सिमेंस लि. को ₹ 4.97 करोड़ की लागत पर प्रदान किया गया (नवंबर 2009)। आउटडोर संकेतन कार्य के लिए दूसरी संविदा मै. डीएनएसबी रमन गुप्ता को ₹ 1.96 करोड़ की लागत पर प्रदान किया गया (दिसंबर 2009)।

अंततः, 'ईएसपी और एसआईपी को अंतिम रूप नहीं दिया था।' के आधार पर 20 सितंबर 2013 को डिप्टी सीएसटीई/सी/बीआरसी द्वारा मेसर्स डीएनएसवी रमन गुप्ता को प्रदान किए गई संविदा के संक्षिप्त समापन का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया था 'योजनाओं को अंतिम रूप न दिया जाना और इनडोर संकेतन कार्य का अनुबंध बहुत पुराना था और यार्ड कार्य व्यवहारगत नहीं था', के कारण देखते हुये मै. सीमेंस लि. को प्रदान संविदा को 24 सितंबर 2016 को सीएओ/सी/सीसीजी द्वारा संक्षिप्त समापन का अनुमोदन किया गया था,

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि रेल प्रशासन ने मै. सीमेंस लि. द्वारा आपूर्ति¹⁷³ किए गए ₹ 2.01 करोड़ के सामान का हस्तांतरण किसी अन्य कार्य को कर दिया किया (मई 2017)। यह सामान एक रूट रिले इंटरलॉकिंग (आरआरआई) कार्य के लिए था जबकि इसे जिसमें हस्तांतरित किया गया था वह एक इलेक्ट्रानिक इंटरलॉकिंग (ईआई) कार्य था। इस प्रकार, हस्तांतरित किए गए सामान के उपयोग की कोई संभावना नहीं थी। इसके अतिरिक्त, कुल ₹ 2.24 करोड़ (रेल प्रशासन द्वारा आपूर्ति किए गए) के तार को यार्ड में बिछाया गया था लेकिन आरआरआई कार्य के शुरू न करने के कारण अप्रयुक्त रहा। आउटडोर कार्य के लिए संविदाकार को भुगतान की गई ₹ 0.52 करोड़ की राशि निष्फल रही क्योंकि निविदा के कम समय में बंद करने के कारण कार्य अधूरा रहा।

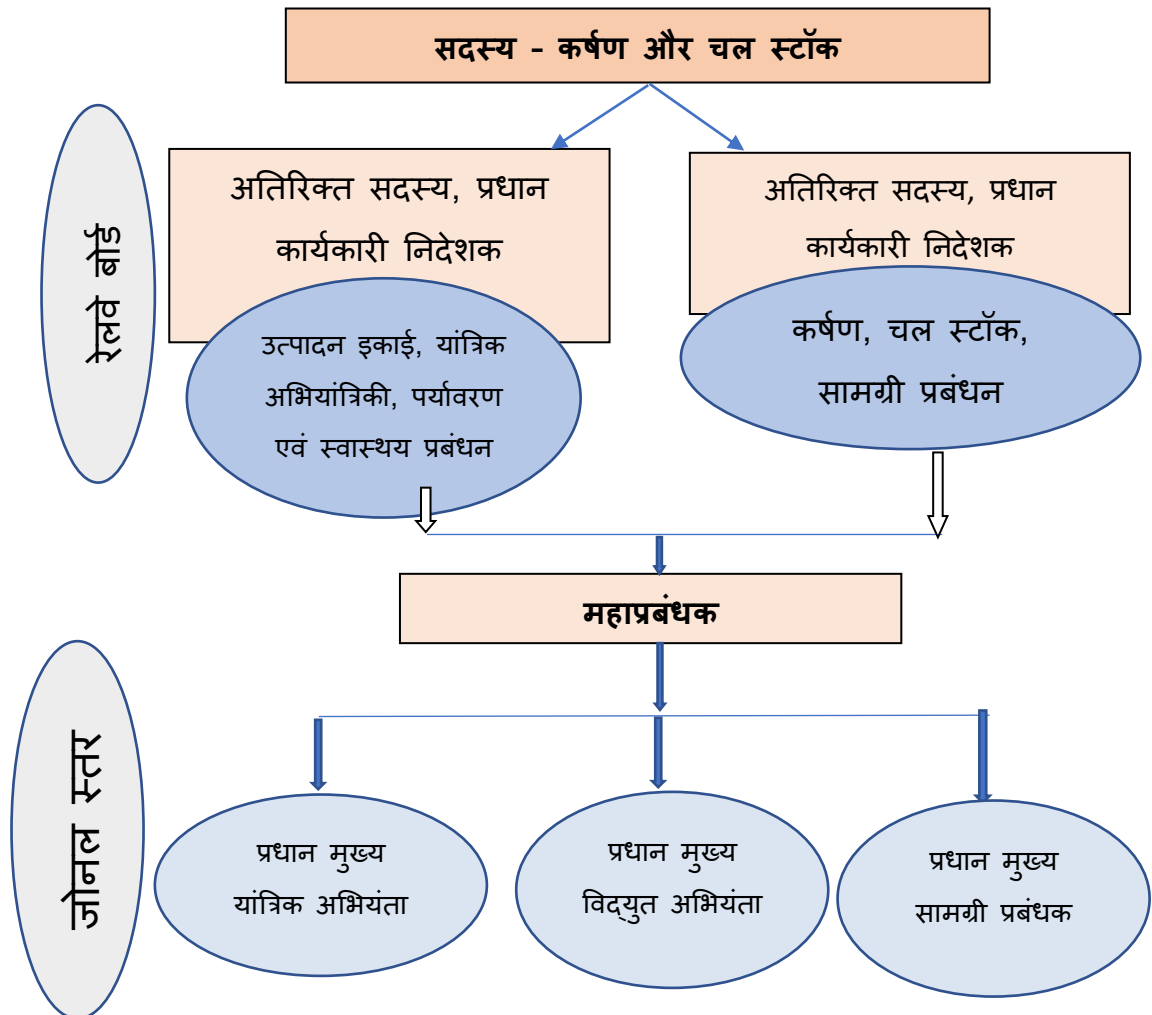
इस प्रकार, रेल मंत्रालय द्वारा समय-समय पर जारी निर्देशों और अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता पैरा 604 में शामिल प्रावधानों का उल्लंघन तथा अंतिम ईएसपी और एसआईपी की उपलब्धता सुनिश्चित किए बिना दो संकेतन संविदाओं को प्रदान करने के परिणामस्वरूप ₹ 4.78 करोड़ का अपव्यय हुआ।

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

¹⁷³ 7 जुलाई 2010 और 25 अक्टूबर 2013 के बीच प्राप्त सामान

अध्याय 4 – कर्षण और चल स्टॉक

रेलवे बोर्ड में सदस्य (कर्षण और चल स्टॉक) कार्यशालाओं और उत्पादन इकाइयों सहित यांत्रिकी विभाग के साथ-साथ सामग्री प्रबंधन विभाग समग्र प्रभारी होता है। इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट/मेनलाइन इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट (ईएमयू/एमईएमयू) और सभी कोचिंग स्टॉक के इलेक्ट्रिक रखरखाव से संबंधित कार्यों का उत्तरदायित्व भी सदस्य (कर्षण और चल स्टॉक) का है। पर्यावरण और स्वास्थ्य प्रबंधन (ईएनएचएम) के लिए भी सदस्य (कर्षण और चल स्टॉक) उत्तरदायी है।



जोनल स्तर पर, प्रधान मुख्य यांत्रिकी अभियंता (पीसीएमई), सभी कोच, वैगन आदि के समग्र पर्यवेक्षण और रखरखाव के लिए उत्तरदायी है। मुख्य कार्यशाला अभियंता (सीडब्ल्यूई), कार्यशालाओं के समग्र प्रभारी हैं जो चल स्टॉक और संबंधित वस्तुओं का रखरखाव करते हैं। प्रधान मुख्य विद्युत अभियंता, विद्युत चल, स्टॉक जिसमें विद्युत रेल इंजन, इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट आदि के विद्युत रखरखाव का समग्र प्रभारी है। वह विद्युत लोको शेड, विद्युत कार्यशालाओं, सामान्य सेवाओं और ओवरहेड कर्षण सेवाओं का भी प्रभारी है।

2018-19 के दौरान कार्यशाला में चल स्टॉक¹⁷⁴ की मरम्मत और रखरखाव पर कुल राजस्व व्यय ₹ 16,187.15 करोड़¹⁷⁵ था। 2018-19 के दौरान, चल स्टॉक और उपकरणों पर परिचालन खर्च ₹ 14,097.56 करोड़¹⁷⁶ था। इसके अतिरिक्त, 2018-19 के दौरान उत्पादन इकाइयों¹⁷⁷ पर पूंजीगत व्यय ₹ 25,691.28 करोड़ था। वर्ष के दौरान वाउचर और निविदाओं के नियमित लेखापरीक्षा के अतिरिक्त यांत्रिक विभाग के 1,009 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया था।

सामग्री प्रबंधन विभाग, ट्रेनों के परिचालन और रखरखाव के लिए विभिन्न प्रकारों के आवश्यक स्टोर की योजना, खरीददारी के लिए उत्तरदायी है। इनमें उत्पादन इकाइयों, रखरखाव और निर्माण कार्यशालाओं को स्पेयर पार्ट्स, कंपोनेंट्स, फिटिंग की आपूर्ति शामिल है। विभाग सभी स्टोरों के कुल इनवेंटरी प्रबंधन, उनकी खरीद और परेषिती को वितरण के लिए भी उत्तरदायी है। इसके अतिरिक्त, सामग्री प्रबंधन विभाग, सार्वजनिक नीलामी और निविदाओं (चयनित मदों के लिए) के माध्यम से स्ट्रैप मदों का निपटान भी करता है।

¹⁷⁴ कैरिज और वैगन, संयंत्र और उपकरण सहित

¹⁷⁵ उपशीर्ष 3002-3003(4)-कैरिज और वैगन की मरम्मत और रखरखाव और लघु शीर्ष 300 का उप-शीर्ष 3002-3003(5)-संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और रखरखाव-विनियोग लेखे-2018-19

¹⁷⁶ उप-शीर्ष 3002-3003(6)-परिचालन खर्च-रोलिंग स्टॉक और उपकरण-विनियोग लेखे-2018-19

¹⁷⁷ 2018-19 के लिए विनियोग लेखे-आईसीएफ/चेन्नई, आरसीएफ/कपूरथला, एमसीएफ/रायबरेली, आरडब्ल्यूपी/बेला, आरडब्ल्यूएफ/येलहांका, डीएमडब्ल्यू/पटियाला, डीएलडब्ल्यू/वाराणसी और सीएलडब्ल्यू/चित्तूरंजन

जोनल स्तर पर, प्रधान मुख्य सामग्री प्रबंधक, विभाग का प्रधान प्रमुख होता है जिसकी सहायता मुख्य सामग्री प्रबंधकों और उप मुख्य सामग्री प्रबंधकों द्वारा की जाती है। मंडल का प्रमुख, वरिष्ठ मंडल सामग्री प्रबंधक होता है जो मंडल रेलवे प्रबंधक को रिपोर्ट करता है। 2018-19 के दौरान स्टोर विभाग का कुल व्यय ₹ 1,143.26¹⁷⁸ करोड़ था। वर्ष के दौरान वाउचर और निविदाओं आदि के नियमित लेखापरीक्षा के अलावा स्टोर विभाग के 196 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया था।

इस अध्याय में, 'भारतीय रेलवे में चयनित स्टेशनों की लेखापरीक्षा' पर एक विषयक पैरा और छह व्यक्तिगत पैराग्राफ शामिल हैं। ये पैराग्राफ, चल स्टॉक और सामग्री प्रबंधन पर अनुपालन मामलों को कवर करते हैं।

4.1 भारतीय रेल में चयनित स्टेशनों की लेखापरीक्षा

सात जोनल रेलवे में आठ चयनित स्टेशनों की लेखापरीक्षा में रेलवे स्टेशन पर स्वच्छता, सफाई, पर्यावरण प्रबंधन, संरक्षा, सुरक्षा और अतिक्रमण के पहलुओं को शामिल किया गया।

आठ चयनित स्टेशनों में 77 प्लेटफार्म उपलब्ध थे। 26 प्लेटफार्मों पर सीमेंट कंक्रीट धोनेयोग्य एप्रेन की व्यवस्था नहीं की गई थी। सभी चयनित स्टेशनों पर संविदा में मशीनीकृत सफाई की सुविधाओं के उपलब्ध होने के बावजूद सात स्टेशनों के 26 प्लेटफार्मों पर धोनेयोग्य एप्रेन की अनुपलब्धता के कारण इसका कम उपयोग किया गया था।

भारतीय रेल जल नीति, 2017 यह निर्धारित करती है कि पुनः चक्रित जल का उपयोग गैर-पीने योग्य उद्देश्यों के लिए किया जाना है। हालांकि, लेखापरीक्षा ने यह देखा कि जोनल रेल प्रशासन को अभी तक पानी के पुनः चक्रण संयंत्र स्थापित करने थे और भू-जल का उपयोग सभी प्रयोजनों के लिए किया जा रहा था।

¹⁷⁸ लघु शीर्ष 400 के उप शीर्ष 3002(03)- सामान्य अधीक्षण एवं सेवाएं-भारतीय रेल विनियोग लेख-2018-19

लोक लेखा समिति ने पूरे देश में पीने वाले पानी के नलों की संख्या में वृद्धि करने की अनुशंसा की थी। निर्धारित मानदंडों के अनुसार 1,358 पानी के नलों की आवश्यकता के सापेक्ष, 1,062 पानी के नलों (78 प्रतिशत) की उपलब्धता थी। निर्धारित मानदंडों (न्यूनतम आवश्यक सुविधाएं-एमईए) के अनुसार 154 वाटर कूलर की आवश्यकता के प्रति 63 वाटर कूलर (41 प्रतिशत) की उपलब्धता थी।

कचरे को जैव-निम्नीकरणीय और गैर-जैव निम्नीकरणीय के रूप में अलग करने के संबंध में खंड, पांच स्टेशनों पर सफाई संविदाओं में मौजूद नहीं था।

पांच स्टेशनों पर परिसंचारी क्षेत्र में चारदीवारी की व्यवस्था नहीं की गई थी। अतिक्रमण मुक्त स्टेशन परिसर बनाए रखने के लिए सुरक्षा व्यवस्था भी बेअसर थी। लेखापरीक्षा ने यह देखा कि फुटओवर ब्रिज के फुटफाल्स को संभालने के लिए निर्धारित मानदंड उपलब्ध नहीं थे।

4.1.1 भूमिका

रेलवे स्टेशन वह क्षेत्र होता है जहां यात्री ट्रेनों से चढ़ते व उतरते हैं। यात्री स्टेशनों पर उपलब्ध कराई गई दृश्यमान और गुणात्मक सार्वजनिक उपयोगिताओं और सुविधाओं की उम्मीद करते हैं। यात्रियों की उम्मीदों को पूरा करने के उद्देश्य से भारतीय रेल (आईआर) ने स्टेशनों पर बेहतर सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए कदम उठाए थे।

भारतीय रेल 13,523 यात्री ट्रेनें चलाता है जो रोजाना 23.12 मिलियन यात्रियों का वहन करती है और 7,321 स्टेशन हैं। यात्री परिचालन की भारी मात्रा ने मौजूदा बुनियादी ढांचे पर भारी दबाव डाला और स्टेशनों पर सफाई और स्वच्छता के रखरखाव के लिए एक प्रभावी प्रणाली का आह्वान करती है। स्टेशनों पर पीने के पानी, मूत्रालयों, शौचालयों, कूड़ेदान आदि जैसी सुविधाएं उपलब्ध कराना, भारतीय रेल की विभिन्न स्वच्छता संबंधी गतिविधियों का एक अभिन्न हिस्सा है।

सुरक्षा व्यवस्था और अतिक्रमण मुक्त स्टेशन परिसर की व्यवस्था भारतीय रेल की जिम्मेदारी है। स्टेशनों के आसपास अतिक्रमण को हटाना, यात्रियों को परेशानी मुक्त प्रवेश/निकास प्रदान करने की अनिवार्य आवश्यकता है।

4.1.2 संगठनात्मक ढांचा

भारतीय रेल का यांत्रिक विभाग स्टेशनों पर स्वच्छता और पर्यावरण प्रबंधन के रखरखाव के लिए उत्तरदायी है। सदस्य (कर्षण और चल स्टॉक), पर्यावरण और गृह व्यवस्था का प्रभारी है। उसकी सहायता अतिरिक्त सदस्य (ईएनएचएम) द्वारा की जाती है।

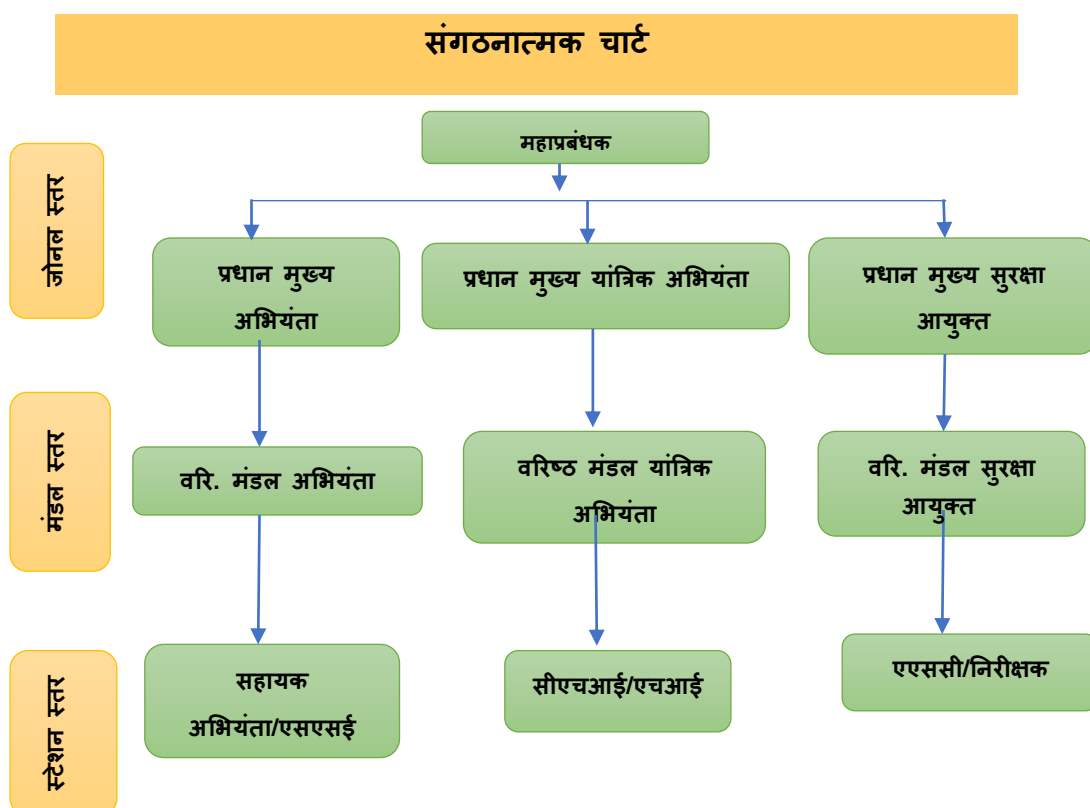
जोनल स्तर पर, प्रधान मुख्य यांत्रिक अभियंता (पीसीएमई,) यांत्रिक विभाग का प्रमुख होता है। मुख्यालय स्तर पर पीसीएमई की सहायता उप पीसीएमई/ईएनएचएम¹⁷⁹ द्वारा की जाती है जिसकी मंडल स्तर पर सहायता वरिष्ठ डीएमई/डीएमई/एएमई (ईएनएचएम) द्वारा की जाती है। कार्यान्वयन स्तर (स्टेशनों) पर वरिष्ठ खंड अभियंता (एसएसई) और स्वास्थ्य निरीक्षक (एचआई), स्टेशनों पर स्वच्छता के रखरखाव के लिए जिम्मेदार हैं।

अभियांत्रिकी और सुरक्षा (रेलवे सुरक्षा बल) विभाग, अतिक्रमण, संरक्षा और सुरक्षा व्यवस्था संभालते हैं।

प्रधान मुख्य अभियंता, अभियांत्रिकी विभाग का प्रमुख है और उन्हें मुख्यालय के मुख्य अभियंताओं और मंडल स्तर पर वरिष्ठ मंडल अभियंता (वरि. डीईएन) द्वारा सहायता प्राप्त है। सहायक अभियंता (एईएन)/वरिष्ठ खंड अभियंता (एसएसई) (भूमि) अतिक्रमण से संबंधित अभिलेखों के रखरखाव के लिए जिम्मेदार हैं।

रेलवे सुरक्षा बल का प्रमुख प्रधान मुख्य सुरक्षा आयुक्त होता है जिसे मंडल स्तर पर मंडल सुरक्षा आयुक्त और स्टेशनों पर सहायक सुरक्षा आयुक्त/निरीक्षकों द्वारा सहायता की जाती है।

¹⁷⁹ पर्यावरण और स्वास्थ्य प्रबंधन



4.1.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

यह लेखापरीक्षा, स्टेशन पर स्वच्छता, सफाई, पर्यावरण प्रबंधन, अतिक्रमण और रेल यात्रियों की सुरक्षा संबंधित मामलों को कवर करता है। लेखापरीक्षा का उद्देश्य उचित आश्वासन प्राप्त करने के लिए था:

- क्या स्टेशनों पर स्वच्छता, सफाई के रखरखाव, पर्यावरण प्रबंधन, सुरक्षा और सुरक्षा व्यवस्था और अतिक्रमण हटाने के लिए की गई कार्रवाई पर्याप्त, प्रभावी और निर्धारित दिशानिर्देशों/निर्देशों के अनुसार थी; और
- क्या विभिन्न स्तरों पर भारतीय रेल में निगरानी और आंतरिक नियंत्रण पर्याप्त और प्रभावी थे?

4.1.4 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली

समीक्षा में 2016-17 से 2018-19 तक तीन वर्षों की अवधि को कवर किया गया। समीक्षा के लिए, निम्नलिखित बिंदुओं की विस्तार में जांच की गई थी:

- जोनल रेलवे द्वारा (स्टेशनों पर) स्वच्छता और सफाई के रखरखाव, सुरक्षा व्यवस्था, पर्यावरण प्रबंधन और अतिक्रमण हटाने के लिए बनाई गई कार्रवाई योजना।
- रेल मंत्रालय/राष्ट्रीय हरित अधिकरण (एनजीटी)/प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (पीसीबी) द्वारा समय-समय पर जारी किए गए विभिन्न दिशानिर्देशों/आदेशों के कार्यान्वयन के लिए कार्रवाई की गई।
- पिछले लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में सामने आई कमियों की पुनरावृत्ति को दूर करने के लिए और की गई कार्रवाई टिप्पणियों (एटीएन) के माध्यम से लोक लेखा समिति (पीएसी) को दिए गए आश्वासनों पर भारतीय रेल द्वारा किए गए उपचारात्मक उपाय।

4.1.5 लेखापरीक्षा मापदंड

लेखापरीक्षा मापदंड के लिए स्रोत निम्नलिखित थे:

- I. रेल मंत्रालय द्वारा जारी किए गए दिशानिर्देश और निर्देश, एनजीटी के आदेश/दिवानिर्देश और पर्यावरण मामले के संबंध में सीपीसीबी के आदेश/दिवानिर्देश।
- II. लोक लेखा समिति द्वारा की गई अनुशंसाएं।

4.1.6 नमूना आकार

निम्नलिखित आठ स्टेशनों (दो उपनगरीय स्टेशनों सहित) का लेखापरीक्षा के लिए चयन किया गया था:

तालिका 1- चयनित स्टेशनों का नमूना

क्र.सं.	स्टेशन का नाम	स्टेशन कोड	ज़ोन
1	अमृतसर	एससआर	उरे
2	हजरत निजामुद्दीन	एनजेडएम	उरे
3	आगरा कैंट	एजीसी	उमरे
4	गोरखपुर	जीकेपी	उपूरे
5	गया	गया	पूमरे
6	सियालदह	एसडीएच	पूरे
7	दादर	डीआर	मरे
8	दादर	डीडीआर	परे

4.1.7 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

लेखापरीक्षा परिणाम आगामी पैराग्राफों में दिए गए हैं:

4.1.7.1 स्टेशनों पर मशीनीकृत सफाई की सुविधा और धोनेयोग्य एप्रेन की पर्याप्तता

मशीनीकृत सफाई के लिए सभी प्लेटफार्म ट्रैक पर पूर्व-अपेक्षित सीमेंट कंक्रीट एप्रेन¹⁸⁰ (सीसी एप्रेन) का निर्माण होता है। मशीनीकृत सफाई करना आसान हो जाता है यदि प्लेटफार्म ओर परिसंचारी क्षेत्र में सतहें मौजूद हों। मशीनों का संचालन चिकनी और समतल सतहों पर आसान हो जाता है। सीसी एप्रेन, प्लेटफार्म के बीच ट्रैक को मैला और कचरे से मुक्त रखने के लिए आवश्यक है।

रेल मंत्रालय (एमओआर) ने अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी (दिसम्बर-2008) में यह कहा कि धोनेयोग्य एप्रेन को चरणबद्ध तरीके से सभी प्रमुख स्टेशनों (ए और बी श्रेणी) पर उपलब्ध कराने की योजना है।

वाटर हाइड्रेंट/जेट प्रणाली के साथ धोनेयोग्य एप्रेन को सभी प्लेटफार्मों पर उपलब्ध¹⁸¹ कराया जाना चाहिए, जहाँ सुबह वाली ट्रेनें साफ-सफाई और बेहतर रखरखाव सुनिश्चित करने के लिए लंबी अवधि के लिए रुकती हैं।

धोनेयोग्य एप्रेन की उपलब्धता की स्थिति की जानकारी तालिका-2 में दर्शाई गई है:

¹⁸⁰ एप्रेन, रेलवे स्टेशनों पर ट्रैक की संपूर्ण लंबाई के साथ-साथ एक सीमेंट कंक्रीट बेड होता है। यह मशीनीकृत सफाई की सुविधा प्रदान करता है।

¹⁸¹ सितंबर 2012 में जारी की गई स्वच्छता पर व्यापक दिशा निर्देशों के आधार पर

तालिका-2 चयनित स्टेशनों पर धोनेयोग्य एप्रेन की उपलब्धता की स्थिति					
स्टेशन का नाम	जोन/मंडल का नाम	स्टेशन की श्रेणी	प्लेटफार्म की कुल सं.	धोनेयोग्य एप्रेन के साथ उपलब्ध कराए गए प्लेटफार्म की सं.	धोनेयोग्य एप्रेन के बिना प्लेटफार्म की सं. (कॉलम. 4-5)
1	2	3	4	5	6
गया	पूमरे/एमजीएस	एनएसजी 2	10	2	8
सियालदाह	पूरे/एसडीएच	एनएसजी 1	21	19	2
गोरखपुर	उपूरे/एलजेएन	एनएसजी 2	10	10	0
दादर	मरे/एमयूएम	एसजी 1	8	2	6
आगरा कैंट	उमरे/एजीसी	एनएसजी 2	6	5	1
अमृतसर	उरे/एफजेडआर	एनएसजी 3	8	6	2
हज़रत निजामुद्दीन	उरे/डीएलआई	एनएसजी 2	7	5	2
दादर	परे/बीसीटी	एसजी 1	7	2	5
कुल			77	51	26

(स्रोत : चयनित स्टेशनों पर मुख्य स्वास्थ्य निरीक्षक के कार्यालय के अभिलेख)

- आठ चयनित स्टेशनों पर उपलब्ध 77 प्लेटफार्मों (पीएफ) में से 26 प्लेटफार्मों पर सीमेंट कंक्रीट (सीसी) धोनेयोग्य एप्रेन उपलब्ध नहीं कराए गए थे। गया में प्लेटफार्मों का बीस प्रतिशत और दादर में प्लेटफार्मों का पच्चीस प्रतिशत ही केवल सीसी एप्रेन के साथ कवर किया गया था।
- सभी प्लेटफार्मों पर सीसी धोनेयोग्य एप्रेन वाला गोरखपुर ही एकमात्र स्टेशन था।

यांत्रिक विभाग के अधीन काम करने वाले वरिष्ठ खंड अभियंता (एसएसई) और स्वास्थ्य निरीक्षक (एचआई), स्टेशनों पर सफाई के रखरखाव के लिए जिम्मेदार थे।

मशीनीकृत सफाई, पुनः चक्रित पानी के उपयोग, स्कोर कार्ड के रखरखाव आदि के लिए चालू संविदाओं की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

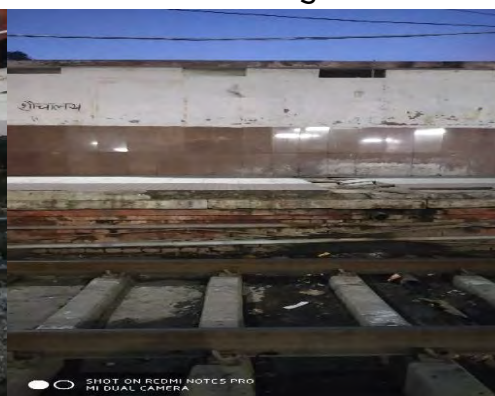
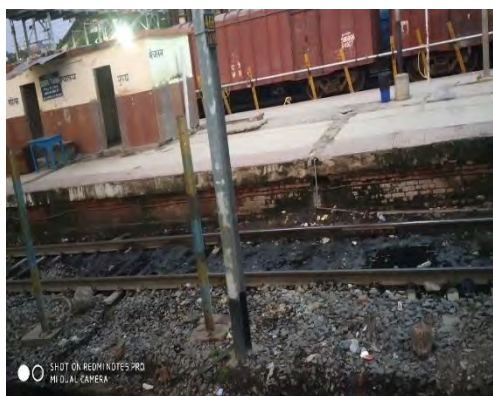
- सभी चयनित स्टेशनों पर संविदा में मशीनीकृत सफाई की सुविधा होने के बावजूद सात स्टेशनों के 26 प्लेटफार्मों पर धोनेयोग्य एप्रेन की अनुपलब्धता के कारण इस सुविधा का कम उपयोग किया गया।
- सीसी एप्रेन की अनुपलब्धता के परिणामस्वरूप ट्रैक पर गिट्टी से नालियों की रूकावट भी हुई जिसके परिणामस्वरूप अंततः अस्वास्थ्यकर परिवेश का निर्माण हुआ।



चित्र 4.1: गया (पूमरे) पर गिट्टी से रूकावट वाले प्लेटफार्म सं. 03/04 के गंदे नाले

चित्र 4.2: गया (पूमरे) पर गिट्टी से रूकावट वाले प्लेटफार्म सं. 5/6 के गंदे नाले

- गया स्टेशन पर शौचालय का कचरा और पानी सीधे ट्रैक पर छोड़ दिया गया जिससे पर्यावरण प्रदूषित हुआ, जिसके परिणामस्वरूप यात्रियों के स्वास्थ्य को खतरा उत्पन्न हो गया और ट्रैक को भी क्षति पहुंची।



चित्र 4.3: गया (पूमरे) पर प्लेटफार्म सं. 04/05 पर ट्रैक को क्षति पहुंचाते हुए सार्वजनिक शौचालय का कचरा/पानी

चित्र 4.4: गया (पूमरे) पर प्लेटफार्म सं. 02/03 पर ट्रैक को क्षति पहुंचाते हुए सार्वजनिक शौचालय का कचरा/पानी

- गया स्टेशन के लिए संविदा की शर्तों में यह निर्धारित किया गया है कि संचित कचरे को हटाने और निपटान पूरे दिन के दौरान निरंतर किया जाना था। अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से यह पता चला कि इस संचित कचरे को हटाने का कार्य पूरे दिन निरंतर आधार पर नहीं किया गया था।
- भारतीय रेल जल नीति, 2017 यह निर्धारित करती है कि पुनः चक्रित पानी का उपयोग गैर पीने योग्य उद्देश्य (वर्तमान में इस्तेमाल किए गए ताजा पानी को परिवर्तित कर) के लिए किया जाना है। अभियांत्रिकी विभाग पानी पुनर्चक्रण संयंत्रों के निर्माण और रखरखाव के लिए जिम्मेदार है। हालांकि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि जोनल रेल प्रशासन द्वारा अभी तक इन स्टेशनों पर पानी पुनर्चक्रण संयंत्र का स्थापित किया जाना बाकी था। भूजल का दोहन किया जा रहा है और जल नीति के विरुद्ध सभी प्रयोजनों के लिए उसका उपयोग किया जा रहा है।
- सफाई की संविदा के निष्पादन का मूल्यांकन करने के लिए, स्वच्छता की गुणवत्ता का निर्धारण करने के लिए एक दैनिक स्कोर कार्ड रखा जाना है। आगरा कैंट, हज़रत निजामुद्दीन और अमृतसर स्टेशनों पर सफाई की गुणवत्ता के मूल्यांकन के लिए दैनिक स्कोर कार्ड का रखरखाव नहीं किया गया था। शेष पांच चयनित स्टेशनों पर इसका रखरखाव किया गया था। सीसी एप्रेंस की उपलब्धता, सफाई प्रक्रिया और आठ चयनित स्टेशनों पर उपलब्ध संविदा का विवरण **अनुलग्नक 4.1 और 4.2** में दिया गया है।

इस प्रकार, अभियांत्रिकी और यांत्रिक विभाग चयनित स्टेशनों में प्रचलित अस्वास्थ्यकर स्थिति के लिए जिम्मेदार हैं।

4.1.7.2 स्टेशनों पर शौचालयों और मूत्रालयों की पर्याप्तता

‘भारतीय रेल की सफाई और स्वच्छता’ पर 2007 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं.6 (रेलवे) में आवश्यक संख्या में शौचालय/मूत्रालय की अनुपलब्धता और उनकी अनुपयोगी स्थिति पर प्रकाश डाला गया था। फरवरी 2007 में, रेल मंत्रालय ने विभिन्न श्रेणियों के स्टेशनों पर संशोधित मानदंडों और न्यूनतम आवश्यक सुविधाओं की मात्रा को निर्दिष्ट करते हुए व्यापक निर्देश जारी किए। 2012 में

अनुवर्ती लेखापरीक्षा में यह देखा गया था कि शौचालयों की संख्या में 66 प्रतिशत की कमी थी। शौचालयों की अनुपलब्धता 74 प्रतिशत होगी बशर्ते कि जितने शौचालय उपयोग में नहीं थे, वो भी ध्यान में रखे जायें।

इसके अतिरिक्त, सितंबर 2012 और अप्रैल 2018 में यात्री सुविधा से प्रावधान के लिए व्यापक दिशानिर्देश जारी किए गए थे। इन दिशानिर्देशों, शौचालयों और मूत्रालयों की व्यवस्था के लिए मानदंड निर्धारित किए गए थे। इसके अतिरिक्त, दिशानिर्देश यह निर्धारित करता है कि महिलाओं के लिए कम से कम एक तिहाई शौचालय और मूत्रालय आरक्षित होने चाहिए। चयनित स्टेशनों पर शौचालयों और मूत्रालयों की पर्याप्तता की समीक्षा से पता चला कि:

- सभी चयनित स्टेशनों पर मानदंडों के अनुसार शौचालय उपलब्ध कराए गए थे, हालांकि, सियालदह और दादर (डीआर) (उप-नगरीय स्टेशन भवन) को छोड़कर किसी भी चयनित स्टेशन पर महिलाओं के लिए मूत्रालयों की उपलब्धता नहीं थी।
- गोरखपुर और अमृतसर में प्रत्येक स्टेशन पर 12 पुरुष शौचालय और उपरोक्त स्टेशनों पर क्रमशः आठ और चार महिला शौचालय या तो उपयोग में नहीं थे या बंद थे।
- लेखापरीक्षा ने दादर (डीआर) स्टेशन के कल्याण छोर पर प्लेटफार्म सं. 4 के पास खुली सीवेज लाइन देखी जो दुर्गंध दे रही थी। लेखापरीक्षा ने ट्रैक के साथ-साथ एक खुले सीवेज को भी देखा।



चित्र 4.5: दादर स्टेशन पर प्लेटफार्म सं. 4 के अंतिम छोर पर खुला सीवेज

इन आठ स्टेशनों पर शौचालयों और मूत्रालयों की पर्याप्तता के विषय में विवरण अनुलग्नक 4.3 में दिया गया है। वाणिज्यिक और अभियांत्रिकी विभागों को इन स्टेशनों पर निर्धारित की गई यात्री सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए कार्रवाई शुरू करनी होगी।

4.1.7.3 स्टेशनों पर पेयजल की गुणवत्ता और पर्याप्तता

(i) स्टेशन पर पानी की पर्याप्तता

स्टेशनों पर पेयजल आपूर्ति की अपर्याप्तता 2007 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 6 (रेलवे) में सामने आई थी। पीएसी ने यह भी देखा था कि गंदगी और अस्वास्थ्यकर परिवेश से बनी हुई अपर्याप्त जल आपूर्ति ने इस सुविधा को उपयोग के लिए अयोग्य बना दिया। इसलिए, पीएसी की इच्छा थी कि देशभर के सभी स्टेशनों पर चरणबद्ध तरीके से नलों की संख्या तेजी से बढ़ाई जाये। तदनुसार, रेल मंत्रालय ने प्रत्येक प्लेटफार्म पर नलों और वाटर कूलर की न्यूनतम संख्या के लिए दिशानिर्देश जारी किए थे। रेल मंत्रालय के निर्धारित मानदंड-न्यूनतम आवश्यक सुविधाएं (एमईए) यह निर्धारित करती हैं की एनएसजी-1¹⁸² से एनएसजी-4 श्रेणी के स्टेशनों के प्रत्येक प्लेटफार्म पर पेयजल वाले 20 नल और दो वाटर कूलर की न्यूनतम उपलब्धता होनी चाहिए। एसजी-1¹⁸³ से एसजी-3 श्रेणी के स्टेशनों के संबंध में प्रत्येक प्लेटफार्म पर छह नल और दो वाटर कूलर उपलब्ध होने चाहिए।

अभिलेखों की समीक्षा से यह पता चला कि निर्धारित मानदंडों के अनुसार नल और वाटर कूलर की अनुपलब्धता थी जो कि तालिका 3 और 4 में नीचे दर्शाया गया है:

¹⁸² गैर उप-नगरीय

¹⁸³ उप-नगरीय

तालिका-3: मानदंडों के सामने चयनित स्टेशनों पर पानी के नलों की उपलब्धता							
स्टेशन का नाम	जोन/मंडल का नाम	स्टेशन की श्रेणी	पीएफ की कुल सं.	एमईए मानदंडों के अनुसार प्लेटफार्म पर पानी के नल की सं. होनी चाहिए	स्टेशन पर कुल पानी के नलों की सं. उपलब्ध होनी चाहिए (कॉलम 4x5)	कुल पानी के नलों की वास्तविक उपलब्धता	कमी (कॉलम 6-7)
1	2	3	4	5	6	7	8
गया	पूमरे/एमजीएस	एनएसजी 2	10	20	200	113	87
सियालदह	पूरे/एसडीएच	एनएसजी 1	21	20	420	281	139
गोरखपुर	उपूरे/एलजेएन	एनएसजी 2	10	20	200	190	10
दादर	मरे/एमयूएम	एसजी 1	6	6	36	13	23
		एनएसजी 1	2	20	40	20	20
आगरा कैंट	उमरे/एजीसी	एनएसजी 2	6	20	120	175	(+) 55
अमृतसर	उरे/एफजेडआर	एनएसजी 3	8	20	160	116	44
हज़रत निजामुद्दीन	उरे/डीएलआई	एनएसजी 2	7	20	140	127	13
दादर	परे/बीसीटी	एसजी -1	7	6	42	27	15
कुल			77	152	1358	1062	296
(स्रोत: चयनित स्टेशनों पर सीएचआई कार्यालय के अभिलेख)							

तालिका-4: मानदंडों के सामने चयनित स्टेशनों पर वाटर कूलर की उपलब्धता							
स्टेशन का नाम	जोन/मंडल का नाम	स्टेशन की श्रेणी ¹⁸⁴	पीएफ की कुल सं.	एमईए मानदंडों के अनुसार प्लेटफार्म पर वाटर कूलर की सं. होनी चाहिए	स्टेशन पर कुल वाटर कूलर की सं. उपलब्ध होनी चाहिए (कॉलम 4x5)	कुल वाटर कूलर की वास्तविक उपलब्धता	कमी (कॉलम 6-7)
1	2	3	4	5	6	7	8
गया	पूमरे/एम जीएस	एनएसजी 2	10	2	20	5	15
सिया लदह	पूरे/एसडीए एच	एनएसजी 1	21	2	42	0	42
गोरख पुर	उपूरे/एलजे एन	एनएसजी 2	10	2	20	14	6
दादर	मरे/एमयूएम	एसजी 1	6	2	12	4	8
		एनएसजी 1	2	2	4	3	1
आगरा कैंट	उमरे/एजी सी	एनएसजी 2	6	2	12	12	0
अमृत सर	उरे/एफजेड आर	एनएसजी 3	8	2	16	7	9
हज़रत निजा मुद्दीन	उरे/डीएल आई	एनएसजी 2	7	2	14	13	1
दादर	परे/बीसीटी	एसजी - 1	7	2	14	5	9
कुल			77	18	154	63	91
(स्रोत: चयनित स्टेशनों पर एसएसई/विद्युत कार्यालय के अभिलेख)							

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि:

- निर्धारित मानदंडों के अनुसार 1,358 पानी के नलों की आवश्यकता के प्रति पानी के नलों की उपलब्धता 1,062 (78 प्रतिशत) थी।

¹⁸⁴ एसजी-उपनगरीय एनएसजी-गैर उप-नगरीय

- यह आगरा कैंट स्टेशन को छोड़कर सभी स्टेशनों पर निर्धारित मानदंडों से कम थी।
- सियालदह के 21 प्लेटफार्मों पर उपलब्ध 281 नलों में से 82 नल सील किए गए थे। इस प्रकार, यात्रियों के लिए केवल 199 चालू नल उपलब्ध थे।



चित्र 4.6: सियालदह स्टेशन की प्लेटफार्म सं. 5 पर सील हुए पानी के नल

- निर्धारित मानक (एमईए) के अनुसार 154 की आवश्यकता के प्रति वाटर कूलर की उपलब्धता 63 (41 प्रतिशत) थी।
- सियालदह स्टेशन के किसी भी प्लेटफार्म पर वाटर कूलर की व्यवस्था नहीं की गई थी जबकि तथ्य यह है कि प्रतिदिन 1.3 लाख से अधिक यात्री इस स्टेशन पर आते हैं।
- इसी तरह, इसकी उपलब्धता गया स्टेशन पर आवश्यकता का 25 प्रतिशत और दादर (डीआर), अमृतसर और दादर (डीडीआर) स्टेशनों पर 50 प्रतिशत से कम थी।

(ii) पेयजल की गुणवत्ता

भारतीय रेल चिकित्सा नियमावली (आईआरएमएम) के पैरा 913 के अनुसार स्वास्थ्य निरीक्षकों (एचआई) को विभिन्न वितरण बिंदुओं पर प्रतिदिन अवशिष्ट क्लोरीन की उपस्थिति की जांच करनी चाहिए और इसका रिकार्ड रखा जाना चाहिए। आईआरएमएम के पैरा 914 के अनुसार स्वास्थ्य निरीक्षक को प्रत्येक बड़े/महत्वपूर्ण स्टेशन से महीने में कम से एक बार जीवाणु जांच के लिए पानी के

नमूने एकत्र करने चाहिए। स्वास्थ्य निरीक्षकों को छह महीने में एक बार रासायनिक जांच के लिए पानी के नमूने भी भेजने चाहिए। पेयजल की गुणवत्ता से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि:

- दादर (डीआर और डीडीआर) और आगरा कैंट स्टेशनों को छोड़कर सभी चयनित स्टेशनों पर अवशिष्ट क्लोरीन परीक्षण निर्धारित मानकों के अनुसार किया गया। वर्ष 2008 से गया स्टेशन पर क्लोरीन का वांछित स्तर (0.2 मिलीग्राम से 0.5 मिलीग्राम प्रति लीटर के बीच) नहीं रखा जा रहा था। क्लोरीनेशन के लिए कार्रवाई अभी भी की जानी थी।
- मुख्य स्वास्थ्य निरीक्षक (सीएचआई) द्वारा पिछले तीन वर्षों के दौरान तीन स्टेशनों¹⁸⁵ पर पानी का रासायनिक विश्लेषण नहीं किया गया। यह जांच वर्ष 2018-19 में दो स्टेशनों¹⁸⁶ पर केवल एक बार हुई, पाई गई थी।
- सभी चयनित स्टेशनों पर मानक के अनुसार पानी का जीवाणु विश्लेषण किया गया था। गया स्टेशन के मामले में रिपोर्ट लगातार "असंतोषजनक थी"। इसके बावजूद, रेल प्रशासन ने कोई उपचारात्मक कार्रवाई नहीं की। इन रिपोर्टों पर अपेक्षित आधिकारिक विवरण चिह्नित नहीं होने के कारण रिपोर्टों की प्रामाणिकता संदिग्ध थी।
- दूषित और रासायनिक रूप से न पीने योग्य जलापूर्ति की लगातार सूचना देने के बावजूद गया स्टेशन पर जल शोधन संयंत्र नहीं लगाया गया था।

आठ स्टेशनों पर पानी की पर्याप्तता, यात्रियों के लिए पेयजल की गुणवत्ता और पेयजल की गुणवत्ता की निगरानी के बारे में विवरण **अनुलग्नक 4.4 और 4.5** में दिया गया है।

वाणिज्यिक और इंजीनियरिंग विभागों को मानकों के अनुसार इन स्टेशनों पर गुणवत्तापूर्ण पेयजल उपलब्ध कराने के लिए कार्रवाई शुरू करनी होगी।

¹⁸⁵ डीआर, एजीसी और एनजेडएम

¹⁸⁶ गया और एसआर

4.1.7.4 स्टेशन पर अपशिष्ट प्रबंधन

रेलवे भारी मात्रा में गैर-बायोडिग्रेडेबल और बायोडिग्रेडेबल अपशिष्ट पैदा करता है। पीएसी ने सिफारिश की थी कि भारतीय रेल को अपशिष्ट प्रबंधन पर एक नीति बनानी चाहिए और एक तंत्र तैयार करना चाहिए जिससे स्टेशनों पर उत्पन्न कचरे की मात्रा का वास्तविक आकलन किया जा सके। इससे आवश्यक बुनियादी ढांचे के साथ-साथ पर्याप्त संग्रह, अलग करने और निपटान सुविधा स्थापित करने में मदद मिलेगी।

इसके अतिरिक्त ठोस अपशिष्ट प्रबंधन नियम, 2016¹⁸⁷ के अनुसार अपशिष्ट उत्पादक के कर्तव्य इस प्रकार हैं:

(1) हर अपशिष्ट उत्पादक यह करेगा:-

- क. उत्पन्न अपशिष्ट को तीन अलग-अलग भागों जैसे बायो डिग्रेडेबल, गैर-बायोडिग्रेडेबल और घरेलू खतरनाक अपशिष्ट में पृथक करें और उन्हें उपयुक्त डिब्बे में डालें। समय-समय पर स्थानीय प्राधिकारियों द्वारा निर्देश या अधिसूचना के अनुसार अधिकृत अपशिष्ट बीनने वालों या अपशिष्ट एकत्रकर्ताओं को अलग-अलग कचरे को सौंपना;
- ख. इन उत्पादों के निर्माताओं या ब्रांड मालिकों द्वारा प्रदान किए गए पाउच में या स्थानीय अधिकारियों द्वारा निर्देश के अनुसार डायपर, सैनिटरी पैड आदि जैसे उपयोग किए गए सैनिटरी अपशिष्ट को सुरक्षित रूप से लपेटें। उसे सूखे कचरे या गैर-बायोडिग्रेडेबल कचरे के लिए बने कूड़ेदान में डालेंगे;
- ग. अपने स्वयं के परिसर में उत्पन्न होने पर अलग-अलग निर्माण और विध्वंस अपशिष्ट का भंडारण करें और निर्माण और विध्वंस अपशिष्ट प्रबंधन नियम, 2016¹⁸⁸ के अनुसार निपटाएं; और

¹⁸⁷ 2016 में पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय ने नए ठोस अपशिष्ट प्रबंधन नियम बनाये।

¹⁸⁸ 2016 में पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय ने निर्माण और विध्वंस अपशिष्ट प्रबंधन 2016 नियम बनाया।

घ. अपने परिसर से उत्पन्न बागवानी अपशिष्ट और बगीचे के कचरे का अपने परिसर में अलग-अलग भंडारण करें और समय-समय पर स्थानीय निकाय के निर्देशानुसार निपटाएं।

- (2) कोई अपशिष्ट उत्पादक अपने परिसर के बाहर सड़कों पर, खुले सार्वजनिक स्थानों या नाली या जल निकायों में, इसके द्वारा उत्पन्न ठोस कचरे को न फेंकेगा, न जलायेगा, या न दबायेगा।
- (3) सभी अपशिष्ट उत्पादक ठोस अपशिष्ट प्रबंधन के लिए उस उपयोगकर्ता शुल्क का भुगतान करेंगे, जो कि स्थानीय निकायों के उपनियमों में निर्दिष्ट है।

रेल मंत्रालय ने अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में कहा (अप्रैल 2010) कि भारतीय रेल में कचरा निपटान प्रणाली पहले से ही मौजूद है। तथापि, 2012-13 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 21 (रेलवे) "भारतीय रेल-स्टेशनों, ट्रेनों और पटरियों में पर्यावरण प्रबंधन" में यह देखा गया कि यद्यपि कचरा निस्तारण प्रणाली लागू थी, लेकिन उचित निगरानी के अभाव में यह प्रभावी नहीं थी। प्रतिवेदन में इस बात पर प्रकाश डाला गया था कि कचरे के संग्रहण और निपटान में कमियों को दूर करने के लिए उपचारात्मक उपायों के आकलन और कार्यान्वयन के लिए रेल मंत्रालय की प्रतिबद्धता अधूरी रही। इसके अतिरिक्त, माननीय राष्ट्रीय हरित न्यायाधिकरण (एनजीटी) के 1 अक्टूबर 2018 के आदेश के अनुपालन में, भारतीय रेल को अपशिष्ट प्रबंधन के लिए एक कार्य योजना तैयार करनी थी।

चयनित स्टेशनों से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- पांच¹⁸⁹ स्टेशनों की सफाई संविदाओं में कचरे को बायोडिग्रेडेबल और गैर-बायोडिग्रेडेबल के रूप में अलग करने के संबंध में खंड मौजूद नहीं था। परिणामस्वरूप, मिश्रित कचरे को लैंडफिल पर फेंक दिया गया था।
- समीक्षा की अवधि के दौरान तीन¹⁹⁰ स्टेशनों पर बायोडिग्रेडेबल और गैर-बायोडिग्रेडेबल कचरे के लिए अलग से कूड़ेदान की व्यवस्था नहीं की गई थी।
- गया, दादर (डीआर और डीडीआर), अमृतसर और गोरखपुर स्टेशनों पर गीले और सूखे कचरे के लिए अलग-अलग कूड़ेदान की व्यवस्था की गई थी। हालांकि, स्टेशन से हटाने के समय पर इन सब अलग डिब्बों को आपस में मिला दिया गया था जिसके कारण अलग-अलग कूड़ेदान रखने का उद्देश्य समाप्त हो गया।
- तीन¹⁹¹ स्टेशनों पर केंद्रीकृत डंपिंग यार्ड की व्यवस्था नहीं की गई।
- निर्धारित स्थान पर कचरे के निस्तारण के लिए स्थानीय निकायों के साथ कोई प्रणाली/करार मौजूद नहीं था। हालांकि, दादर (डीडीआर) और अमृतसर में इसे नगर निगम द्वारा हटाया जा रहा था।
- विभिन्न प्लेटफार्मों से एकत्र किया गया कचरा गया और अमृतसर स्टेशनों पर अलग-अलग अनधिकृत स्थानों पर जमा किया गया। यह पाया गया कि कई अवसरों पर गया स्टेशन पर 5-6 दिनों तक भी इसे नहीं हटाया गया था।

¹⁸⁹ गया, जीकेपी, एजीसी, एसएसआर और एनजेडएम

¹⁹⁰ एसडीएच, एजीसी और एनजेडएम (पीएफ 1 को छोड़कर)

¹⁹¹ डीआर, एजीसी और एसएसआर

- अवस्थित अपशिष्ट सामग्रियों को मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे के बीच के क्षेत्र में फेंक दिया गया था, जिसके सफाई पर प्रतिकूल परिणाम होते हैं। इसमें कृतक आबादी में वृद्धि करने की क्षमता भी होती है।



चित्र 4.7: मध्य और पश्चिमी लाइनों (दादर) के बीच के क्षेत्र में फेंकी गई अपशिष्ट सामग्री

- डीआर में लेडीज वेटिंग रूम को छोड़कर किसी भी चयनित स्टेशन पर भस्मक यंत्र उपलब्ध नहीं था।

आठ स्टेशनों में उत्पन्न कचरे को संभालना और उनके निपटान तंत्र के बारे में विवरण अनुलग्नक 4.6, 4.7 और 4.8 में दिया गया है।

4.1.7.5 प्रदूषण नियंत्रण के लिए अपनाए गए उपाय

स्टेशन परिसरों/साइडिंग/शेड्स में वायु, जल और ध्वनि प्रदूषण के स्वतंत्र आकलन के लिए मार्च 2012 में केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (सीपीसीबी) ने 12 जनों में फैले 14 प्रमुख स्टेशनों पर लेखापरीक्षा में बताए जाने पर एक अध्ययन किया था। अध्ययन से पता चला कि भारतीय रेल प्रदूषण के रोकथाम और नियंत्रण के लिए वैधानिक दिशा-निर्देशों का पालन नहीं कर रहा था। सीपीसीबी ने पाया कि किसी भी स्टेशन ने वायु (प्रदूषण रोकथाम एवं नियंत्रण) अधिनियम, 1981 और

जल (प्रदूषण रोकथाम एवं नियंत्रण) उपकर अधिनियम, 1977 के अंतर्गत सहमति के लिए आवेदन नहीं किया था। खतरनाक अपशिष्ट (प्रबंधन और हैंडलिंग) नियमावली, 1989 के तहत खतरनाक अपशिष्ट से निपटने हेतु प्राधिकरण के लिए भी सहमति प्राप्त नहीं की गई थी। सीपीसीबी द्वारा परिवेशी वायु गुणवत्ता और शोर की निगरानी से यह भी पता चला है कि विभिन्न गैसीय प्रदूषक और शोर का स्तर इसके द्वारा निर्धारित सीमा से अधिक था। रिपोर्ट में उचित उपचार के बिना स्टेशनों से बहिस्त्रावों के निर्वहन पर भी टिप्पणी की गई थी।

लेखापरीक्षा जांच में निम्नलिखित कमियों का पता चला:

- ध्वनि प्रदूषण (विनियमन और नियंत्रण) नियम, 2000 के नियम 3(1) और 4(1) के तहत आवश्यक ध्वनि स्तर की निगरानी करने की प्रणाली चयनित स्टेशनों में से किसी पर मौजूद नहीं थी।
- रेलवे प्राधिकरण द्वारा किसी भी चयनित स्टेशनों पर शोर स्तर के लिए यात्रियों से सर्वेक्षण भी नहीं कराया जा रहा था।
- किसी भी चयनित स्टेशनों पर ट्रेनों के गुजरने/आवाजाही के समय शोर के माप के लिए प्रणाली मौजूद नहीं थी।
- किसी भी चयनित स्टेशनों पर उत्पन्न बहिस्त्रावों की गुणवत्ता और मात्रा की निगरानी और रिकॉर्डिंग के लिए प्रक्रिया नहीं अपनाई गई थी।

4.1.7.6 रेलवे स्टेशनों पर संरक्षा और सुरक्षा व्यवस्था

स्टेशनों पर खतरों, नुकसान, चोरी और आपराधिक गतिविधियों से सुरक्षा के लिए पर्याप्त और प्रभावी सुरक्षा जरूरी है। रेलवे स्टेशनों की सुरक्षा, जिसमें यात्रियों की सुरक्षा और रेलवे संपत्ति शामिल है, रेलवे की सबसे महत्वपूर्ण गतिविधियों में से एक है। अनधिकृत व्यक्तियों, अनधिकृत कुली, अनधिकृत विक्रेताओं और बड़ी संख्या में आगंतुकों के प्रवेश के कारण रेलवे प्लेटफार्मों पर अप्रबंधनीय भीड़ होती है। स्टेशनों पर मानवरहित बहुल प्रवेश और निकास बिंदु होने से सुरक्षा के खतरे और बढ़ जाते हैं। यात्रियों की अपेक्षा सुरक्षाकर्मियों का कम अनुपात के

कारण भी सभी को सुरक्षा मुहैया कराना मुश्किल हो जाता है। स्टेशनों पर सुरक्षा दो एजेंसियों की संयुक्त जिम्मेदारी है:

1. **रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) और रेलवे सुरक्षा विशेष बल (आरपीएसएफ-एक विशेष सशस्त्र विंग)** - ये दोनों बल रेलवे अधिकारियों के प्रशासनिक नियंत्रण में हैं। आरपीएफ और आरपीएसएफ मुख्य रूप से रेलवे संपत्ति की सुरक्षा करते हैं। वर्ष 2003 से, यात्रियों और यात्री क्षेत्रों की सुरक्षा की जिम्मेदारी भी आरपीएफ को सौंपी गई है।
2. **सरकारी रेलवे पुलिस (जीआरपी)** - जीआरपी संबंधित राज्य सरकारों के प्रशासनिक नियंत्रण में है। यह राज्य पुलिस का एक विंग है जो विशेष रूप से स्टेशन परिसरों/यात्री क्षेत्रों और ट्रेनों में अपराध रोकथाम और कानून व्यवस्था को बनाये रखने से संबंधित है।

इसके अतिरिक्त, एक उच्च स्तरीय समिति की सिफारिशों के आधार पर, इन स्टेशनों पर निगरानी तंत्र को मजबूत करने के लिए एक एकीकृत सुरक्षा प्रणाली (आईएसएस) की स्थापना के उद्देश्य से 202 रेलवे स्टेशनों (2008) को संवेदनशील के रूप में चिन्हित किया गया था। आईएसएस में क्लोज सर्किट टेलीविजन (सीसीटीवी) कैमरे, एक्सेस कंट्रोल, व्यक्ति और बैगेज स्क्रीनिंग सिस्टम और बम डिटेक्शन सिस्टम आदि का प्रयोग शामिल है। इन मुद्दों का समाधान रेल मंत्रालय द्वारा किया गया था और सभी जोनल रेलवे को सभी चिन्हित संवेदनशील स्टेशनों पर आईएसएस का त्वरित कार्यान्वयन सुनिश्चित करने के लिए परामर्श दिया गया था (सितंबर 2008 और जून 2009)।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि चिन्हित स्टेशनों पर एकीकृत सुरक्षा प्रणाली लगाने के लिए उच्च स्तरीय समिति के स्पष्ट दिशा-निर्देशों के बावजूद चयनित स्टेशनों पर ऐसा नहीं किया गया था।

यह देखा गया कि उच्च स्तरीय समिति (2008) ने संभावित शरारती तत्वों और तोड़फोड़ करने वालों से वास्तविक यात्रियों को छांटने के लिए रेलवे स्टेशनों के लिए एक्सेस कंट्रोल सिस्टम की सिफारिश की थी। समिति ने पर्याप्त संख्या में

यात्री क्षेत्र में यादृच्छिक जांच के लिए हैंड हेल्ड मेटल डिटेक्टर (एचएचएमडी), डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर (डीएफएमडी) और एक्स-रे बैगेज स्कैनर के विवेकपूर्ण उपयोग की सिफारिश की। स्टेशनों और अभिलेखों के निरीक्षण के दौरान लेखापरीक्षा की जांच से पता चला है कि:

- गया और दादर (डीडीआर) में डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर (डीएफएमडी) लगाने की योजना भी नहीं बनाई गई थी। आगरा कैंट (एजीसी) और हजरत निजामुद्दीन (एनजेडएम) स्टेशनों पर आवश्यक संख्या में डीएफएमडी के बारे में जानकारी उपलब्ध नहीं थी।
- सियालदह (एसडीएच) और दादर (डीआर) में क्रमशः 40 और 25 डीएफएमडी की योजना के प्रति सियालदह (एसडीएच) में कोई डीएफएमडी नहीं लगाई गई और डीआर में केवल दस डीएफएमडी लगाए गए, जिनमें से केवल तीन ही चालू थे।
- आठ में से चार¹⁹² स्टेशनों पर अनधिकृत आवाजाही थी। दोनों स्टेशन (गया और गोरखपुर) चारों तरफ से खुले थे जिससे अतिक्रमण करने वालों के प्रवेश की संभावना बढ़ गई थी।

स्टेशनों के निरीक्षण और बैगेज स्कैनर संस्थापन से सम्बंधित अभिलेखों की जांच के दौरान निम्नलिखित पाया गया:

- गया और दादर (डीडीआर) में बैगेज स्कैनर की योजना नहीं बनाई गई थी।
- प्राधिकृत प्रविष्टियों की वास्तविक संख्या के संदर्भ में अन्य पांच स्टेशनों¹⁹³ पर इसकी योजना नहीं बनाई गई थी। ग्यारह और छह अधिकृत प्रविष्टियों की वास्तविक संख्या के प्रति दादर (डीआर) और अमृतसर के लिए केवल एक बैगेज स्कैनर की योजना बनाई गई थी।

¹⁹² गया, जीकेपी, एजीसी और एनजेडएम

¹⁹³ एसडीएच, जीकेपी, डीआर, एजीसी और एसआर

- हजरत निजामुद्दीन स्टेशन पर सभी चार अधिकृत प्रवेशद्वारों पर चार बैगेज स्कैनर लगाए गए थे। हालांकि, तीन अनधिकृत प्रवेशद्वारों की उपलब्धता के कारण व्यवस्था अभी भी अपर्याप्त थी।

स्टेशनों पर सीसीटीवी कैमरे लगाने की स्थिति का अध्ययन किया गया। यह देखा गया था कि:

- योजना के अनुसार, केवल दो स्टेशनों¹⁹⁴ पर ही सीसीटीवी कैमरे लगाए गए थे।
- 250, 44 और 133 की संख्या में सीसीटीवी कैमरे की योजना/जरूरत के मुकाबले सियालदह, अमृतसर और हजरत निजामुद्दीन में क्रमशः 218, 17 और 85 सीसीटीवी कैमरे लगाए गए। इस तरह, इन स्टेशनों पर 32, 27 और 48 तक की संख्या में सीसीटीवी कैमरों की कमी थी।
- गोरखपुर स्टेशन पर 67 सीसीटीवी कैमरे लगाए गए थे। संयुक्त निरीक्षण के दौरान यह देखा गया कि अगस्त 2019 में 67 सीसीटीवी कैमरों में से 41 सीसीटीवी कैमरे खराब थे। इन कैमरों से आरपीएफ पोस्ट गोरखपुर के नियंत्रण रूम में लगाई गई छह एलईडी स्क्रीन से निगरानी की जा रही थी। इनमें से तीन एलईडी स्क्रीन अगस्त 2019 में खराब हालत में मिली थीं।
- दादर (डीआर) में सीसीटीवी अनुरक्षण रजिस्टर के लिए, हालांकि सीसीटीवी सिस्टम के खराब रहने की अवधि का उल्लेख रजिस्टर में किया गया था, लेकिन सिस्टम बहाल करने की तारीख और समय रजिस्टर में दर्ज नहीं पाया गया। बहाली विवरण के अभाव में कुल खराब रहने की अवधि का आकलन नहीं किया जा सका।
- पांच स्टेशनों¹⁹⁵ पर कमांड सेंटर के लिए सीसीटीवी फुटेज एकीकृत नहीं की गई थी।

¹⁹⁴ जीकेपी और डीआर

¹⁹⁵ गया, एसडीएच (25.03.2019 तक), एसआर, एनजेडएम और डीडीआर

- पांच¹⁹⁶ स्टेशनों पर बम डिटेक्शन एंड डिस्पोजल सिस्टम उपलब्ध नहीं था.
- गया और दादर (डीडीआर) स्टेशनों पर अधिकृत प्रवेश/निकास पर भी आरपीएफ जवानों की तैनाती नदारद थी।
- चार¹⁹⁷ स्टेशनों पर परिसंचारी क्षेत्र में चारदीवारी की व्यवस्था नहीं की गई थी।
- अतिक्रमण मुक्त स्टेशन परिसर बनाए रखने के लिए सुरक्षा व्यवस्था भी बेअसर रही। सात¹⁹⁸ स्टेशनों के परिसर के आसपास कुल 532 अतिक्रमण मौजूद थे।

आठ चयनित स्टेशनों के लिए सीसीटीवी, डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर, बैगेज स्कैनर, सुरक्षा पहलुओं आदि की उपलब्धता के बारे में विवरण **अनुलग्नक 4.9 और 4.10** में दिया गया है।

इस प्रकार, आठ चयनित स्टेशनों पर आईएसएस के सभी घटक या तो क्रियाशील नहीं थे या एक साथ उपलब्ध थे, जो नियंत्रण कक्ष को खतरे के बोध का समग्र आकलन प्राप्त करने से वंचित कर रहे थे। आईएसएस घटकों की गैर-कार्यात्मकता/उपलब्धता सुरक्षा जोखिमों की दृढ़ता को इंगित करती है।

4.1.7.7 स्टेशन पर भीड़ प्रबंधन

रेल मंत्रालय ने अपनी आपदा प्रबंधन योजना (2013) में निर्दिष्ट किया कि जोनल रेलवे आपदा प्रबंधन अधिनियम, 2005 के प्रावधानों के अनुसार मुख्यालय और मंडल स्तर पर आपदा प्रबंधन योजना तैयार करेगा। त्योहारों के दौरान रेलवे स्टेशनों पर प्रभावी भीड़ नियंत्रण और भीड़ प्रबंधन का कार्य सरकारी रेलवे पुलिस (जीआरपी)/रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) को सौंपा गया है। भीड़ नियंत्रण के क्षेत्राधिकार के विशिष्ट परिभाषित क्षेत्रों और कर्तव्यों को जीआरपी/आरपीएफ को

¹⁹⁶ गया, जीकेपी, डीडीआर, डीआर और एजीसी स्टेशन

¹⁹⁷ गया, एसडीएच, जीकेपी, एजीसी

¹⁹⁸ गया-53, एसडीएच-342, जीकेपी-02, डीआर-05, एसआर-89, डीडीआर-40, एजीसी-01

सौंपा गया है। वे परिसंचारी क्षेत्रों, बुकिंग खिड़कियों, स्टेशन प्लेटफार्मों और मुख्य रूप से फुट ओवर ब्रिज (एफओबी) पर लोगों और भीड़ की निगरानी करेंगे।

भीड़ प्रबंधन पर स्थिति की समीक्षा के दौरान, यह देखा गया कि:

- भीड़ प्रबंधन और व्यवस्थाओं के लिए मानकीकृत मंडलीय योजना अमृतसर और हजरत निजामुद्दीन स्टेशनों पर मौजूद नहीं थी।
- दादर (डीआर) में छह फुट ओवर ब्रिज (एफओबी) हैं और आईआईटी, मुंबई द्वारा पांच एफओबी की संरचनात्मक लेखापरीक्षा की गई थी। हालांकि, आईआईटी, मुंबई ने सिफारिश की थी कि सभी पांच एफओबी ठीक नहीं हैं और तुरंत मरम्मत की जानी चाहिए, लेकिन आज तक (मार्च 2019) दादर (डीआर) में किसी एफओबी की मरम्मत नहीं की गई।
- लेखापरीक्षा में पाया गया कि एफओबी में फुटफॉल्स के प्रबंध के लिए कोई मानक निर्धारित नहीं किए गए थे। भारतीय रेल नियमावली (आईआरडब्ल्यूएम) 2000 के पैरा 116 के अनुसार एफओबी पर वार्षिक निरीक्षण किए गए। हालांकि, भार का मूल्यांकन करने के लिए कोई मापदंड नहीं थे जिसे एफओबी द्वारा संभाला जा सकता है। रेल प्रशासन ने कहा कि एफओबी द्वारा धारित भार के मानदंडों का मूल्यांकन नहीं किया गया था और संरचना की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए एफओबी की मजबूती का मूल्यांकन करने के लिए कोई भार परीक्षण नहीं किया जा रहा था।

इस प्रकार, आईआईटी, मुंबई की सिफारिश की अवहेलना करते हुये एफओबी की मरम्मत न करने के साथ भार वहन परीक्षण न होने से उन 8.5 लाख यात्रियों के लिए सुरक्षा जोखिम पैदा हुआ जो हर दिन इन एफओबी से गुजरते हैं। आठ चयनित स्टेशनों पर उत्सव के अवसरों के दौरान भीड़ से निपटने के लिए की गई व्यवस्थाओं का विवरण **अनुलग्नक 4.11** में दिया गया है।

4.1.7.8 स्टेशनों और स्टेशन परिसरों पर अतिक्रमण

भूमि सीमा का उचित रखरखाव अतिक्रमण की रोकथाम की दिशा में पहला और प्रभावी कदम है। भारतीय रेल निर्माण नियमावली (आईआरडब्ल्यूएम) के पैरा

808 से 813 में भूमि की सीमाओं के सीमांकन, चारदीवारी पत्थरों का लगाना, चारदीवारी, बाड़ लगाना आदि के लिए दिशा-निर्देश स्पष्ट रूप से दिए गए हैं।

अतिक्रमण से निपटने के लिए अपनाई जाने वाली प्रक्रियाओं को अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता (सीमाओं का सीमांकन और आवधिक सत्यापन) के पैरा 1048 में बताया गया है। भारतीय रेल रेल पथ नियमावली (आईआरपीडब्ल्यूएम) के पैरा 813 से 814 के प्रावधानों में भी प्रभारी खंड अभियंता द्वारा किए जाने वाले आवधिक सत्यापन को दर्शाया गया है। इसके अतिरिक्त, रेल मंत्रालय द्वारा आवधिक निर्देश जारी किए जाते हैं और अतिक्रमण के मुद्दे पर जोनल रेलवे द्वारा संयुक्त प्रक्रिया के आदेश भी जारी किए जाते हैं।

चयनित स्टेशनों के लिए अभिलेखों की जांच से निम्नलिखित का पता चला:

- आगरा कैंट और निजामुद्दीन को छोड़कर सभी चयनित स्टेशनों पर स्टेशन परिसर के भीतर अतिक्रमण था। तीन¹⁹⁹ स्टेशनों पर व्यावसायिक अतिक्रमण²⁰⁰ थे। दादर (डीडीआर) पर 40 आवासीय अतिक्रमण थे। इन सभी मामलों में आज तक पीपीई एक्ट²⁰¹ के अंतर्गत बेदखली की कार्यवाही शुरू नहीं की गई।

तालिका 5 में सारणीबद्ध अतिक्रमण की स्थिति की समीक्षा (31 मार्च 2019 तक) से निम्नलिखित का पता चला:

¹⁹⁹ गया, एसडीएच और एसआर

²⁰⁰ दुकानें क्रमशः 53, 332 और 89

²⁰¹ सार्वजनिक परिसर (अनधिकृत कब्जाधारियों की बेदखली) अधिनियम, 1971

तालिका - 5: 31 मार्च 2019 को अतिक्रमण की स्थिति				
स्टेशन का नाम	जोन/मंडल का नाम	अतिक्रमण की सं.	अतिक्रमण का प्रकार	अतिक्रमित क्षेत्र
1	2	3	4	5
गया	पूमरे/एमजीएस	50	हल्का (व्यावसायिक)	एनएवी
		3	मजबूत (व्यावसायिक)	4300 वर्गफुट
सियालदह	पूरे/एसडीएच	332	सॉफ्ट (व्यावसायिक)	उपलब्ध नहीं है
		10	आवासीय	
गोरखपुर	उपूरे/एलजेएन	2	धार्मिक	76.5 वर्गमीटर
दादर	मरे/एमयूएम	5	धार्मिक	143.665 वर्गमीटर
आगरा कैंट	उमरे/एजीसी	1	धार्मिक	उपलब्ध नहीं है
अमृतसर	उरे/एफजेडआर	88	व्यावसायिक	982.34 वर्गमीटर
		1	व्यावसायिक	18.42 वर्गमीटर
हजरत निजामुद्दीन	उरे/डीएलआई	शून्य	लागू नहीं	लागू नहीं
दादर	परे/बीसीटी	40	आवासीय	4460 वर्ग फीट
कुल		532		

(स्रोत: चयनित स्टेशनों पर आईएन के कार्यालय के अभिलेख)

- गया रेलवे स्टेशन के आसपास कुल 53 अतिक्रमण किये गये थे। जिस वर्ष इस तरह के अतिक्रमण हुए और 50 हल्के अतिक्रमणों के दायरे में आने वाले क्षेत्र को जोनल रेल प्रशासन द्वारा अनुरक्षित नहीं किया गया। हालांकि, इन अतिक्रमणों को नवंबर 2016 और फरवरी 2017 में हटाया गया था, परंतु वे फिर से सामने आए।
- अमृतसर में, 1981 से 88 स्थानों पर 982.34 वर्गमीटर क्षेत्र को कवर करने वाले अतिक्रमण मौजूद थे और 1992 से 18.42 वर्गमीटर क्षेत्र को कवर करने वाला एक अतिक्रमण मौजूद था।
- सियालदह स्टेशन पर सभी 332 अतिक्रमण (दुकानें) 20 साल से अधिक समय से मौजूद थे। ये सभी अतिक्रमण हल्की प्रकृति के थे और

रेल प्रशासन द्वारा कवर किये गये क्षेत्र/अवधि वार ब्यौरों से संबंधित कोई अभिलेख नहीं रखा गया था।

- सियालदह स्टेशन के दक्षिण खंड में स्टेशन के 500 मीटर के भीतर पटरियों के साथ 10 आवासीय अतिक्रमण थे।
- 2 फरवरी 2018 को हुई उच्च स्तरीय समन्वय समिति की बैठक में महाप्रबंधक/पूरे ने कहा कि अतिक्रमण के मुद्दे से यात्रियों और ट्रेनों की सुरक्षा बाधित हुई। उन्होंने अधिकारियों से इस मुद्दे को सही रूप से उठाने का आग्रह किया। उच्च स्तर पर कुछ पत्राचार को छोड़कर कोई बेदखली कार्यक्रम रिकॉर्ड पर नहीं पाया गया।
- दादर (डीडीआर) में 15 साल से अधिक समय से 4,460 वर्ग फुट के क्षेत्र में फैले 40 पुराने मजबूत अतिक्रमण (आवासीय परिसर और मंदिर) थे। इस तथ्य के बावजूद किये अतिक्रमण सुरक्षा क्षेत्र अर्थात पीएफ सं. 5 में ट्रैक की सेंटर लाइन से 15 मीटर के दायरे की जमीन में थे, रेल प्रशासन को अभी तक इन अतिक्रमणों को हटाने के लिए कोई कार्रवाई शुरू करनी थी।



चित्र 4.8: दादर (डीडीआर) में सुरक्षा क्षेत्र के भीतर 40 पुराने मजबूत अतिक्रमण

चित्र 4.9: दादर (डीडीआर) में प्लेटफार्म सं. 1 (दक्षिणी छोर) से सटी चारदीवारी पर अतिक्रमण

- गया और सियालदह स्टेशनों पर अतिक्रमण निरीक्षण रजिस्टर नहीं रखा गया। हालांकि, गोरखपुर में अतिक्रमण रजिस्टर रखा जा रहा था, लेकिन एईएन को कभी नहीं दिखाया गया।
- गोरखपुर स्टेशन के प्लेटफार्मों पर 171 अधिकृत विक्रेता थे और किसी भी अनधिकृत विक्रेता को प्लेटफार्म तक नहीं पहुंचने दिया गया। रेलवे प्राधिकारियों द्वारा समय-समय पर औचक और नियमित सुरक्षा जांच की जा रही थी। आरपीएफ निरीक्षक द्वारा दी गई जानकारी के अनुसार 2016-17 से 2018-19 के दौरान प्लेटफार्मों से क्रमशः 315, 399 और 304 अनधिकृत विक्रेताओं को गिरफ्तार किया गया था।
- व्यावसायिक और आवासीय अतिक्रमण के अतिरिक्त धार्मिक अतिक्रमण {दादर (डीआर) में पांच मंदिर, आगरा कैंट में एक मस्जिद और गोरखपुर में एक मजार और एक मंदिर} थे। गोरखपुर में स्थित मजार और मंदिर क्रमशः 60 और 20 साल से ज्यादा पुराने थे। दादर (डीआर) के पांचों मंदिर 1995 से अस्तित्व में थे। आगरा कैंट में मस्जिद के अस्तित्व का कोई रिकॉर्ड नहीं था।
- उपरे प्रशासन ने "तहबाजारी" आधार पर दैनिक बाजार के लिए जगह की अनुमति दी थी जो गोरखपुर स्टेशन पर रेलवे ट्रैक के पास थी। यह ट्रेन संचालन की संरक्षा सीमा के भीतर है। किसी भी दुर्घटना की स्थिति में सामूहिक जनहानि की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता था। इसके अतिरिक्त, इस बाजार से निकलने वाले अपशिष्ट व कचरे का निस्तारण रेलवे कॉलोनी के आसपास के तालाब में किया जा रहा था। इससे तालाब में कचरे का अपघटन होने के कारण पर्यावरण प्रदूषित हो रहा है।



चित्र 4.10: जीकेपी में सुरक्षा सीमा के भीतर रेलवे ट्रैक के पास "तहबाजारी" आधार पर रेल प्रशासन द्वारा दी गई बाजार की अनुमति

- नवीनतम प्रस्ताव (अगस्त 2019) के अनुसार, गया स्टेशन पर 12,250 मीटर की लंबाई की चारदीवारी का निर्माण किया जाना था। 2016-17 से 2018-19 की अवधि के दौरान लगभग 1800 मीटर लंबाई की चारदीवारी निर्माण के लिए योजना तैयार की गई थी। हालांकि, पिछले तीन वर्षों के दौरान केवल 400 मीटर (22 प्रतिशत) का निर्माण किया गया था।
- अमृतसर (एसआर) में, अतिक्रमण रोकने के लिए निवारक उपाय के रूप में 2016-17 और 2017-18 में 2,000 मीटर की चारदीवारी की आवश्यकता थी। बाद में, इसे 2018-19 में बढ़ाकर 5,000 मीटर कर दिया गया। हालांकि, समीक्षाधीन अवधि के दौरान केवल 1,000 मीटर चारदीवारी (2017-18 में 400 मीटर और 2018-19 में 600 मीटर) का निर्माण किया गया। समीक्षाधीन अवधि के दौरान चारदीवारी के शेष हिस्से के निर्माण के लिए कार्य की योजना नहीं बनाई गई थी।
- दादर (डीआर) स्टेशन के पूर्व की ओर रेलवे और मुंबई नगर निगम के बीच भूमि का सीमांकन नहीं हुआ। इसके परिणामस्वरूप अवैध विक्रेताओं द्वारा रेलवे की जमीन को अवरुद्ध कर लिया गया जिससे

दादर के मुख्य द्वार और टर्मिनस स्टेशन में प्रवेश और निकास के दौरान यात्रियों को असुविधा हुई।

- 31 मार्च 2019 तक सियालदह (एसडीएच) स्टेशन पर न तो चारदीवारी का निर्माण किया गया और न ही निर्माण की योजना बनाई गई।
- उपरे प्रशासन को रेल मंत्रालय के निर्देशों के आधार पर गोरखपुर स्टेशन के लिए 4,000 मीटर की चारदीवारी का निर्माण करना था। वरिष्ठ खंड अभियंता (एसएसई-वर्क्स) द्वारा दिसंबर 2014, अक्टूबर 2017 और जुलाई 2019 के दौरान वरिष्ठ डीईएन को चारदीवारी के निर्माण के प्रस्तावों को भेजने के बावजूद लेखापरीक्षा की तारीख (मार्च 2019) तक इसे मंजूरी नहीं दी गई है।
- गया में प्रतिवर्ष 10,000 पौधे लगाने का लक्ष्य रखा गया था। हालांकि, 2016-17 से 2018-19 के दौरान हर साल 1,000 पौधे (10 प्रतिशत) लगाए गए। गोरखपुर में वर्ष 2016-17 से 2018-19 के दौरान क्रमशः 400, 200 और 3,000 पौधरोपण का लक्ष्य रखा गया था। अमृतसर में 2016-17 से 2018-19 की अवधि के दौरान क्रमशः 29,000, 15,000 और 15,000 के लक्ष्य के प्रति 29,000, 2,000, 5,425 पौधरोपण किए गए।
- सियालदह, दादर (डीआर), आगरा कैंट स्टेशनों पर स्टेशन के आसपास पौधारोपण की योजना और/या निष्पादन नहीं पाया गया। हजरत निजामुद्दीन और दादर (डीडीआर) में 2016-17 और 2017-18 के दौरान पौधारोपण के लिए कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं था।

आठ स्टेशनों पर अतिक्रमणों उनकी निगरानी और अतिक्रमण रोकने के लिए किए गए उपायों का विवरण **अनुलग्नक 4.12 से 4.16** में दिया गया है।

रेलवे की जमीन पर अतिक्रमण रोकने के लिए अपनाई जाने वाली प्रक्रियाओं के बारे में आईआरडब्ल्यूएम, आईआरपीडब्ल्यूएम और अभियांत्रिकी विभाग के लिए संहिता में बताया गया है। तथापि, तालिका-5 में दिखाए गए अतिक्रमण के

उदाहरणों और उपरोक्त व्याख्या से यह निष्कर्ष निकलता है कि प्रणाली प्रभावी नहीं है। रेल मंत्रालय को प्रणाली को मजबूत बनाने के लिए अतिक्रमण की रोकथाम पर अपनी नीति/प्रक्रियाओं को फिर से देखने की आवश्यकता है।

4.1.7.9 निष्कर्ष

पीएससी द्वारा की गई सिफारिशों के आधार पर रेल मंत्रालय ने स्टेशनों पर सफाई और स्वच्छता के स्तर में सुधार के लिए उपाय शुरू किए थे। हालांकि, इन उपायों ने स्टेशनों पर सफाई/स्वच्छता को बेहतर बनाने हेतु कोई परिवर्तन नहीं किया। स्टेशनों पर सीसी एप्रेन के अभाव के कारण पटरियों पर कचरा जमा हो गया। इस अभाव के कारण गिट्टी से नालियों में भी रुकावट आई जिसके कारण आसपास के वातावरण में गंदगी फैल गई। यात्रियों को पेयजल आपूर्ति की व्यवस्था और पानी की गुणवत्ता एमओआर द्वारा तय मानकों से मेल नहीं खाती। अपशिष्ट प्रबंधन नीति प्रभावी नहीं थी क्योंकि बायो-डिग्रेडेबल और गैर-बायोडिग्रेडेबल कचरे का कोई पृथक्करण नहीं था। जल नीति के प्रावधानों का पालन नहीं किया गया और यह सभी चयनित स्टेशनों में जल पुनर्चक्रण संयंत्रों के अभाव से स्पष्ट था। इसके अतिरिक्त, भूजल का दोहन किया जा रहा था जो मानकों के विरुद्ध था।

प्रदूषण नियंत्रण के लिए अपनाए गए उपाय प्रभावी नहीं थे क्योंकि किसी भी स्टेशन ने वायु और जल प्रदूषण नियंत्रण अधिनियमों के तहत संचालन के लिए सहमति प्राप्त नहीं की थी। किसी भी चयनित स्टेशन पर उत्पन्न बहिस्त्रावों की गुणवत्ता और मात्रा की निगरानी और रिकॉर्डिंग की प्रक्रिया नहीं अपनाई गई। भारतीय रेल ने ध्वनि प्रदूषण की निगरानी और नियंत्रण के उपाय नहीं किए थे।

आईएसएस घटकों के अभाव ने सुरक्षा जोखिमों के बढ़ने का संकेत दिया। अतिक्रमण रोकने के लिए भारतीय रेल की नीति/प्रक्रियाएं प्रभावी नहीं थीं।

4.1.7.10 सिफारिशें

- रेल मंत्रालय को स्टेशनों पर अपशिष्ट प्रबंधन की कमियों को दूर करने के लिए एक पृथक अपशिष्ट प्रबंधन नीति तैयार करने और बोर्ड/एनजीटी के निर्देशों का पालन करने की आवश्यकता है।
- रेल मंत्रालय को जल प्रबंधन की योजना तथा कार्यान्वयन के लिए पर्याप्त उपाय करने की आवश्यकता है जिसमें पर्याप्त जल की उपलब्धता, जल उपचार संयंत्र, जल पुनः चक्रण संयंत्र आदि की उपलब्धता शामिल है।
- रेल मंत्रालय को अतिक्रमणों को हटाने के लिए उचित उपाय करने की आवश्यकता है।
- रेल मंत्रालय को उच्च स्तरीय समिति की सिफारिशों के अनुसार पर्याप्त एकीकृत सुरक्षा प्रणाली उपलब्ध कराने की आवश्यकता है।

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

4.2 अकुशल योजना के कारण डीजल लोकोमोटिवों का परिहार्य ठहराव: उत्तर रेलवे

अकुशल सामग्री योजना बनाने और उनकी मरम्मत के लिए निर्णय लेने में देरी के कारण डीजल लोको शेड में पांच और सात वर्षों की अवधि के लिए दो डीजल लोकोमोटिव स्थिर²⁰² रहे। इससे ₹22.84 करोड़ रुपये की पूंजी अवरुद्ध होने के अलावा ₹97.27 करोड़ रुपये की आय क्षमता की हानि हुई।

भारतीय रेल, सेवा में अधिकतम संभव उपलब्धता और विश्वसनीयता प्राप्त करने के लिए, चल स्टॉक के निवारक रखरखाव²⁰³ की प्रणाली का पालन करता है। निवारक अनुरक्षण प्रणाली में घटकों के प्रतिस्थापन सहित नियमित निर्दिष्ट अंतरालों पर रखरखाव के लिए एक समय-सारणी की परिकल्पना की गई है। इसका उद्देश्य घटकों के लिए अधिकतम संभव जीवन प्राप्त करने का प्रयास

²⁰² शेड में लोकोमोटिव की स्टेबलिंग यानी मरम्मत और रखरखाव के लिए शेड में लोकोमोटिव की पार्किंग

²⁰³ डीजल इंजनों के लिए भारतीय रेल रखरखाव नियमावली (दिसंबर 2013)

करते हुये पुराने होने, घिसने के कारण वास्तविक रूप से खराब होने से पहले इन कलपुर्जों को बदलना है।

भारतीय रेल में डीजल लोकोमोटिव का निर्माण डीजल लोकोमोटिव वर्क्स (डीएलडब्ल्यू)/वाराणसी²⁰⁴ द्वारा किया जाता है। डीजल इंजनों का रखरखाव जोनल रेलवे के डीजल लोको शेड में किया जाता है। इसलिए, आवधिक रखरखाव शुरू करने के लिए, डीजल लोको शेड को कुशल तरीके से इन्वेंट्री बनाए रखने की आवश्यकता होती है।

उत्तर रेलवे के डीजल लोको शेड, आलमबाग (डीएसएल/एएमवी) में लेखापरीक्षा में नीचे बताए गए दो डीजल इंजनों की मरम्मत में लगभग पांच से सात साल की देरी देखी गई:

(i) डीजल लोकोमोटिव सं. 12292

इंटरफेस मॉड्यूल खराब होने के कारण डब्ल्यूडीजी-4²⁰⁵ डीजल लोकोमोटिव संख्या 12292²⁰⁶ (डीएसएल/एएमवी से जुड़ा) ऑनलाइन फेल हो गया (20 मार्च 2013)। यह गैर-स्टॉक मद डीएसएल/एएमवी में उपलब्ध नहीं थी। अप्रैल 2013 के इस मद के लिए मांगपत्र के प्रति, भंडार नियंत्रक/उत्तर रेलवे ने मार्च 2014 में लगभग एक वर्ष की देरी के बाद आदेश²⁰⁷ दिया। यह मद, आयात में देरी के कारण नवंबर 2015 में अर्थात् करीब 32 महीने के अंतराल के बाद प्राप्त हुआ था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि मद की प्राप्ति से पहले, इस लोकोमोटिव के दो महत्वपूर्ण एसेंबली (कंप्यूटर चेसिस असेंबली और ऑप्टिक फाइबर केबल) को अन्य लोकोमोटिव के रखरखाव में प्रयोग कर लिया गया था। इन एसेंबली के लिए क्रमशः फरवरी 2014 और जुलाई 2014 में मांगपत्र दिए गए थे, हालांकि, इन एसेंबली को प्राप्त नहीं किया गया था। ₹9.59 लाख²⁰⁸ की लागत वाली

²⁰⁴ बनारस लोकोमोटिव वर्क्स, वाराणसी नाम रखा गया

²⁰⁵ मालगाड़ी के लिए ब्रॉडगेज डीजल लोकोमोटिव

²⁰⁶ मई 2010 में कमीशन किया गया

²⁰⁷ भंडारों के नियंत्रक/डीजल लोकोमोटिव वर्क्स/वाराणसी

²⁰⁸ अनुमानित लागत - ₹ 9.59 लाख (कंप्यूटर चेसिस असेंबली - ₹ 3.30 लाख, ऑप्टिक फाइबर केबल - ₹ 6.29 लाख)

मांगपत्रित एसेंबली के प्राप्त न होने के कारण, इस इंजन के लिए ईएमडी मेक की एक पूर्ण एसी-एसी प्रणाली की व्यवस्था करने के लिए डीएसएल/एएमवी ने डीएलडब्ल्यू/वाराणसी से संपर्क किया (12 सितंबर 2017)। डीएसएल/एएमवी डीएसएल/एएमवी में अक्टूबर 2017 में ₹2.44 करोड़ की लागत का एसी-एसी सिस्टम प्राप्त हुआ था। अंत में, इंजन की मरम्मत की गई और 4 जनवरी 2018 को प्रयोग के लिए रखा गया।

इस प्रकार, उक्त लोकोमोटिव अकुशल सामग्री योजना के कारण लगभग पांच वर्ष (अर्थात् 58 महीने) की अवधि के लिए शेड में रखा रहा। इसके परिणामस्वरूप ₹11.42 करोड़ (लोकोमोटिव की लागत) की पूंजी अवरुद्ध होने के अतिरिक्त लोकोमोटिव की अर्जन क्षमता (₹37.71 करोड़²⁰⁹) की हानि हुई। चूंकि मांगपत्रित एसेंबली नहीं मिल सकी थी इसलिए एसी-एसी सिस्टम के पूरे सेट को बदलकर ₹2.34 करोड़ की अतिरिक्त लागत से लोकोमोटिव की मरम्मत की गई।

(ii) डीजल लोकोमोटिव सं. 12300

पूर्व मध्य रेलवे के समस्तीपुर मंडल में एक दुर्घटना में एक अन्य डब्ल्यूडीजी-4 लोकोमोटिव संख्या 12300²¹⁰ (डीएसएल/एएमवी से जुड़ा) क्षतिग्रस्त हो गया था (10 जनवरी 2012)। लोकोमोटिव को मरम्मत के लिए मार्च 2012 में क्षतिग्रस्त हालत में डीएसएल/एएमवी में वापस लाया गया था। लोकोमोटिव की मरम्मत नहीं की जा सकती थी क्योंकि इसका केबिन, कंप्यूटर नियंत्रण ब्रेक सिस्टम, अंडरफ्रेम आदि को पूर्ण प्रतिस्थापन की आवश्यकता थी। डीएसएल/एएमवी प्राधिकरण ने विशेष मरम्मत के लिए डीजल लोकोमोटिव वर्क्स/वाराणसी (डीएलडब्ल्यू/बीएसबी) को लोकोमोटिव भेजने के लिए उत्तर रेलवे मुख्यालय को प्रस्ताव भेजा (मार्च 2012)। डीएलडब्ल्यू/बीएसबी ने उक्त लोकोमोटिव की मरम्मत करने से इंकार कर दिया और इसे लोको वर्कशॉप/चारबाग/लखनऊ में ठीक कराने की सलाह दी। क्षतिग्रस्त चालक कैब को बदलने के लिए सितंबर 2012 में

²⁰⁹ इस डीजल लोको की मरम्मत के लिए आयात सामग्री के रूप में छह महीने की छूट देने के बाद नुकसान की गणना की गई।

²¹⁰ मई 2010 में कमीशन किया गया

लोको वर्कशॉप/चारबाग को लोकोमोटिव भेजा गया था। लोकोमोटिव को डीएसएल/एएमवी में नवंबर 2012 में वापस प्राप्त किया गया था। हालांकि, कर्षण मोटर, कंप्रेसर, अंडरगियर घटकों आदि में कुछ अन्य कमियों के कारण लोकोमोटिव का उपयोग नहीं किया जा सका। मार्च 2012 से सितंबर 2017 तक क्षतिग्रस्त हालत में डीएसएल/एएमवी में लोकोमोटिव रखा रहा। लोकोमोटिव को जून 2016²¹¹ के रेल मंत्रालय के निर्देशों के अनुपालन में पुनर्वास के लिए गोल्डन रॉक (जीओसी) कार्यशाला/त्रिची/दक्षिण रेलवे को (सितंबर 2017) भेजा गया था। तथापि, लोकोमोटिव को जीओसी कार्यशाला में भेजने में 15 महीने की देरी के कारण रिकार्ड में नहीं थे। लोकोमोटिव को 17 महीनों के बाद फरवरी 2019 में जीओसी कार्यशाला से वापस प्राप्त किया गया था। डीएसएल/एलकेओ द्वारा जीओसी कार्यशाला के साथ खराब लोकोमोटिव की मरम्मत में तेजी लाने से संबंधित अभिलेखों को लेखापरीक्षा के लिए प्रस्तुत नहीं किया गया। जनवरी 2012 से फरवरी 2019 के बीच सात साल (86 महीने) से अधिक समय तक इस लोकोमोटिव का उपयोग नहीं किया जा सका। 25 फरवरी 2019 को लोकोमोटिव को फिर से चालू किया गया। इस प्रकार उक्त लोकोमोटिव सात वर्ष की अवधि तक मरम्मत के अधीन रहा। इससे ₹11.42 करोड़ की पूंजी अवरुद्ध होने के अलावा लोकोमोटिव की अर्जन क्षमता (₹59.56 करोड़²¹²) की हानि हुई।

इस प्रकार, लोकोमोटिव की मरम्मत के लिए महत्वपूर्ण कलपुर्जों की व्यवस्था करने में अक्षम योजना और जीओसी कार्यशाला में पुनरुद्धार के लिए लोकोमोटिव भेजने का निर्णय लेने में देरी के कारण, दो नए लोकोमोटिव क्रमशः पांच और सात वर्षों तक निष्क्रिय रहे। इससे ₹22.84 करोड़ की पूंजी अवरुद्ध करने के अलावा लोकोमोटिव की ₹97.27 करोड़ की अर्जन क्षमता का नुकसान हुआ।

²¹¹ दुर्घटना में क्षतिग्रस्त उच्च हार्स पावर डीजल लोकोमोटिव की विशेष मरम्मत के लिए

²¹² क्षतिग्रस्त डीजल लोकोमोटिव की मरम्मत के लिए चार महीने की छूट देने के बाद नुकसान की गणना की गई है।

इस मामले को जून 2016 और जून 2017 में डीजल लोको शेड प्राधिकारियों के समक्ष उठाया गया था। उन्होंने कहा (जुलाई 2016) कि लोकोमोटिव संख्या 12292 के संबंध में, आयातित कलपुर्जों की खरीद में देरी के कारण रूकावट/स्थिरता थी क्योंकि शेड में यूनिट एक्सचेंज उपलब्ध नहीं था। उन्होंने आगे कहा कि इस लोकोमोटिव के प्रयुक्त हिस्सों का उपयोग आपात स्थिति में किया गया ताकि अन्य लोकोमोटिव को ग्राउंडिंग से रोका जा सके। हालांकि, लोकोमोटिव सं. 12,300 के संबंध में उत्तर प्रस्तुत नहीं किया गया था।

डीजल लोको शेड प्राधिकारियों का उत्तर लोकोमोटिव की मरम्मत के लिए महत्वपूर्ण कलपुर्जों की व्यवस्था करने में अपर्याप्त सामग्री प्रबंधन का संकेत था। इसके अतिरिक्त, पुनरूद्धार के लिए जीओसी कार्यशाला में लोकोमोटिव (सं. 12300) भेजने का निर्णय लेने में देरी हुई।

जून 2019 में उत्तर रेलवे प्रशासन के समक्ष मामला उठाया गया था। 30 दिसंबर 2019 के अंतरिम उत्तर में उन्होंने दोहराया कि लोकोमोटिव सं. 12292 मै. ईएमडी मेक (यूएसए) का था और खराब इंटरफेस मॉड्यूल को यूएसए से आयात किया जाना अपेक्षित था। सामग्री के आयात के लिए कई कानूनी और वित्तीय स्वीकृतियों/विदेशी मुद्रा की आवश्यकता होती है, जो समय लेने वाली प्रक्रिया थी। इन लोकोमोटिव की ग्राउंडिंग को रोकने के लिए आपात स्थिति में अन्य सब-एसेंबलियों (कंप्यूटर चेसिस और ओएफसी केबल) का उपयोग अन्य ईएमडी लोकोमोटिव सं. 12220 और 12722 में किया गया था। लोकोमोटिव सं. 12300 के लिए उन्होंने कहा कि लोकोमोटिव (दुर्घटना में शामिल) की मरम्मत नहीं की जा सकती थी। नियंत्रण केबल, लग्स और कनेक्टर आदि क्षतिग्रस्त हो गए और इसका प्रतिस्थापन आवश्यक था। यह लोकोमोटिव एस 1 प्रकार के एसी-एसी ट्रैक्शन सिस्टम से लैस था जो पूरी तरह से क्षतिग्रस्त हो गया और डीएलडब्ल्यू/वाराणसी द्वारा इस प्रणाली की खरीद बंद कर दी गई थी। 6 और 10 नवंबर 2016 को आरडीएसओ और डीएलडब्ल्यू के साथ संयुक्त निरीक्षण के बाद यह पाया गया कि लोकोमोटिव को इसकी असेंबली की बड़ी मरम्मत और प्रतिस्थापन के बाद वापस सेवा में रखा जा सकता है। अंत में, 25 जुलाई 2017

को जीओसी के साथ संयुक्त निरीक्षण के बाद, इस लोकोमोटिव को पुनरुद्धार के लिए जीओसी कार्यशाला में भेजा गया था (12 सितंबर 2017)।

उत्तर से यह स्पष्ट है कि शेड में लोकोमोटिव के आगमन तिथि से चार वर्ष बीत जाने के बाद ही दुर्घटनाग्रस्त लोकोमोटिव का संयुक्त निरीक्षण किया गया। दूसरे मामले में, रेल प्रशासन द्वारा उद्धृत स्पेयर पार्ट्स की आयात कठिनाइयां पांच वर्षों की अनुचित देरी को न्यायोचित नहीं ठहराती हैं।

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

4.3 वैगनों की अर्जन क्षमता की हानि और परिहार्य खाली ढुलाई: दक्षिण मध्य रेलवे

रेल मंत्रालय ने आवधिक पूर्ण मरम्मत (पीओएच) और नेमी पूर्ण मरम्मत (आरओएच) के दौरान वैगनों की मरम्मत कराने के लिए विस्तृत दिशानिर्देश जारी किए थे। डिपो और कार्यशालाओं में लंबे समय तक वैगनों को रखे जाना और अनुचित खाली ढुलाई देखी गई जिससे वैगनों की अर्जन क्षमता की हानि हुई। इन वैगनों की अर्जन क्षमता की हानि लेखापरीक्षा में ₹14.48 करोड़ और ₹0.24 करोड़ की परिहार्य खाली ढुलाई के रूप में आंका गया।

माल ढुलाई संचालनों की सुरक्षा वैगनों के उचित रखरखाव पर निर्भर है। वैगनों के इष्टतम उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए यह आवश्यक है कि निवारक रखरखाव समय पर किया जाए और खराबियों को ठीक किया जाए। जांच और मरम्मत के दौरान अवरोधन को न्यूनतम रखा जाना है ताकि वैगनों को इष्टतम उपयोग हेतु यातायात उपयोग के लिए उपलब्ध कराया जा सके।

रेल मंत्रालय ने निर्देश जारी किये (जुलाई 2016) कि अधिक क्षतिग्रस्त वैगनों को प्रमुख मरम्मत के लिए कार्यशाला में भेजने की अनुमति दी जाए बशर्ते कि अगले

तीन महीनों के भीतर आवधिक पूर्ण मरम्मत²¹³ (पीओएच) की तारीख देय हो। रेलवे को उन वैगनों, जो पीओएच हेतु देय नहीं हैं, को कार्यशालाओं (रेलवे की शब्दावली में एनपीओएच) में भेजने की बजाय ओपन लाइन में उचित तरीके से प्रबंधित करना आवश्यक था।

तदनुसार, मरम्मत के लिए वैगन डिपो में प्राप्त किए गए वैगनों की जांच की जानी थी ताकि मरम्मत की सीमा की पहचान की जा सके। यदि अगले तीन महीनों के भीतर पीओएच के लिए वैगन देय थे तो इन वैगनों को कार्यशालाओं में भेजा गया था और आवधिक ओवर हॉल के साथ मरम्मत की गई थी। अन्य मामलों में, जो मरम्मत मामूली प्रकृति की थी, वह मरम्मत वैगन डिपो में ही करनी पड़ी थी।

दक्षिण मध्य रेलवे (दमरे) में मरम्मत की सीमा की पहचान के लिए वैगन डिपो में प्राप्त वैगनों के अभिलेखों की जांच की गई। लेखा परीक्षा में पाया गया कि मरम्मत की पहचान के लिए वैगन डिपो²¹⁴ में अत्यधिक संरचनात्मक क्षति के साथ 120 वैगन (जुलाई 2016 से मार्च 2019 की अवधि के दौरान) प्राप्त हुए। मरम्मत की पहचान के बाद वैगनों को या तो डिपो में ही ठीक किया जाना था या फिर वैगन कार्यशाला²¹⁵ में भेजा जाना था।

वैगन डिपो (बीजेडए, आरडीएम और जीवाई) में वैगनों (58 वैगन) की जांच में देरी हुई जो मरम्मत की सीमा की पहचान हेतु की गई थी। आठ दिनों की अतिरिक्त अवधि की छूट देने के बाद 1 से 133 दिन की देरी हुई। 42 वैगन, जो वैगन कार्यशाला (आरवाईपीएस) भेजे गए थे, को कोई भी मरम्मत किये बिना यह कहते हुये वैगन डिपो में वापस भेज दिया गया था कि इन्हें गलत तरीके से प्राप्त किया गया था। वैगन कार्यशाला के अभिलेखों में 16 वैगनों का पता नहीं चल सका। इन

²¹³ पीओएच का अर्थ है आवधिक पूर्ण मरम्मत। वैगनों के लिए पीओएच की समयावधि छह साल है।

²¹⁴ वैगन डिपो विजयवाड़ा (बीजेडए), रामागुंडम (आरडीएम) में आरओएच डिपो और गूटी (जीवाई)

²¹⁵ रायनपाडु (आरवाईपीएस) में वैगन कार्यशाला अगर वैगन अगले तीन महीनों में पीओएच के लिए देय हैं

58 वैगनों की जांच में देरी से ₹ 2.46 करोड़ की अर्जन क्षमता का नुकसान हुआ (लेखापरीक्षा द्वारा किया गया मूल्यांकन)।

वैगन कार्यशाला और वैगन डिपो के रिकॉर्ड की आगे की जांच से पता चला कि:

- वैगन वर्कशॉप में 41 वैगनों के लिए मरम्मत (पीओएच) करने में देरी हुई। देरी 20 से लेकर 809 दिनों तक हुई जिसके परिणामस्वरूप ₹ 8.65 करोड़ की अर्जन क्षमता का नुकसान हुआ।
- वैगन डिपो में सात वैगनों की मरम्मत (आरओएच²¹⁶) करने में देरी हुई। देरी 3 से लेकर 874 दिन तक रही। इससे ₹ 3.37 करोड़ की अर्जन क्षमता का नुकसान हुआ।
- इसके अतिरिक्त, 40 वैगन की बिना जांच किये वैगन डिपो और वैगन वर्कशॉप के बीच शटलिंग की गई थी। इसके कारण परिहार्य ढुलाई प्रभार को लेखा परीक्षा में ₹ 0.24 करोड़ तक आंका गया था।

यह मुद्दा अप्रैल 2020 में रेल मंत्रालय के समक्ष उठाया गया था। जवाब में, रेल मंत्रालय ने कहा (जुलाई 2020) कि आवश्यक निर्देश जारी किए गए थे और कुछ छूट के अलावा जहां विशेष रूप से अनुमति दी गई थी, इसका पालन किया जा रहा था।

तथ्य यह है कि रेल मंत्रालय के दिशानिर्देशों का पालन न करने के कारण पीओएच के लिए अवांछित बुकिंग के मामले सामने आए जिससे वैगनों का अवरोधन और अनावश्यक हॉलेज हुआ। रेल मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशों के बावजूद नुकसान बार-बार हो रहा था और इन्हें प्रभावी ढंग से लागू नहीं किया जा रहा था।

इस प्रकार, रेल मंत्रालय के दिशा-निर्देशों का पालन न करने के कारण ₹14.48 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि और ₹ 0.24 करोड़ की परिहार्य खाली ढुलाई हुई।

²¹⁶ आरओएच का अर्थ है नेमी पूर्ण मरम्मत वैगन के प्रकार के आधार पर आरओएच के लिए समय अवधि 12 से 24 महीने है।

4.4 आंतरिक नियंत्रण की कमी के परिणामस्वरूप वैगन क्षति की लागत की वसूली न होना: पूर्वोत्तर रेलवे

उपरे प्रशासन संबंधित साइडिंग मालिकों को समय पर बिल देने और वैगन क्षतियों की लागत की वसूली के संबंध में रेल मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशों का पालन करने में विफल रहा। इसके परिणामस्वरूप निजी साइडिंग मालिकों से ₹ 6.89 करोड़ की वैगन क्षति की लागत की वसूली नहीं हुई।

रेल मंत्रालय ने "निजी साइडिंग के समझौते का मानक रूप" जारी किया (जुलाई 2005) जिसमें (पैरा 18) यह स्पष्ट रूप से उल्लेख किया गया था कि साइडिंग मालिक इंजनों को नुकसान, किसी भी कारण से चल स्टॉक (रेलवे वैगन) या रेल प्रशासन की अन्य संपत्ति को नुकसान और कमियों के लिए जिम्मेदार है और इस तरह के सभी नुकसान की मांग करने पर भरपाई करेंगे।

रेल मंत्रालय ने भारतीय रेल पर लोडिंग/अनलोडिंग परिचालन के दौरान "वैगन क्षति पर "संयुक्त प्रक्रिया आदेश (जेपीओ)" के रूप में वैगन क्षति की रोकथाम के बारे में विस्तृत निर्देश जारी किये हैं (सितंबर 2015)। जेपीओ में यह उल्लेख किया गया था कि जोनल रेलवे संबंधित साइडिंग मालिक से वैगन क्षति के लिए बिलों को समय पर देने और लागत की वसूली सुनिश्चित करें। इसी प्रकार, रेलवे गुड्स शेड में हैंडलिंग के दौरान क्षतिग्रस्त वैगनों के मामले में संबंधित ग्राहक/हैंडलिंग एजेंट से क्षति लागत की वसूली की जा सकती है। वसूली योग्य राशि मंडल के सीनियर डीएफएम द्वारा अनुरक्षित "वसूली योग्य बिल" रजिस्टर में प्रदर्शित होना चाहिए। इन निर्देशों को मई 2019 में रेल मंत्रालय द्वारा फिर से दोहराया गया।

पूर्व मध्य रेलवे (पूमेरे) ने सितंबर 2018 में प्रमुख वित्तीय सलाहकार (पीएफए)/उपरे, गोरखपुर को उपरे की विभिन्न साइडिंग में खाली किए गए

बॉक्सन/ई रेक के क्षतिग्रस्त वैगनों के आगमन के बारे में सूचित किया। वरिष्ठ मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक (वरिष्ठ डीसीएम)/उपूरे/लखनऊ के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला (जनवरी 2019) कि विभिन्न साइडिंग पर खराब प्रबंधन के कारण वैगन क्षतिग्रस्त हो गए थे जिसके कारण रखरखाव के समय अलग हो गये। इसके अतिरिक्त कहा गया कि लागत की आवश्यक कटौती को वसूल किया जाए। पूमरे द्वारा दी गई सूचना के आधार पर, महाप्रबंधक (वाणिज्यिक) कार्यालय, उपूरे ने पूमरे द्वारा दी गई रिपोर्ट के अनुसार क्षतिग्रस्त वैगनों के साथ बॉक्सन/ई रेक की स्थिति तीन मंडलों²¹⁷ के सभी वरिष्ठ मंडलीय वाणिज्यिक प्रबंधकों को सूचित किया (अक्टूबर 2018)। वरिष्ठ डीसीएम को वैगनों की क्षति के संबंध में मामले में देखने और इन क्षतिग्रस्त वैगनों को प्रतिनियुक्त कर्मचारियों द्वारा जांच कराने, मरम्मत लागत की वसूली करने और आगे की कार्रवाई के लिए विस्तार से रिपोर्ट प्रस्तुत करने के लिए कहा गया था।

हालांकि, लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि क्षतिग्रस्त वैगनों की लागत की वसूली के संबंध में जेपीओ में रेल मंत्रालय द्वारा जारी किये गये स्पष्ट निर्देशों के बावजूद संबंधित वरिष्ठ डीसीएम/उपूरे द्वारा क्षतिग्रस्त वैगनों की मरम्मत लागत की वसूली नहीं की गई थी। लेखापरीक्षा ने अक्टूबर 2015 से अक्टूबर 2019 की अवधि के लिए कुल राशि का आकलन ₹ 6.93 करोड़ किया, जिसकी वसूली नहीं की गई (**अनुलग्नक 4.17**)। इस प्रकार, उपूरे प्रशासन समय-समय पर पूमरे द्वारा किए गए लिखित अनुरोधों के बावजूद क्षतिग्रस्त वैगनों की मरम्मत लागत के लिए विभिन्न साइडिंग मालिकों से तय सीमा तक राशि की वसूली करने में विफल रहा।

इसके अतिरिक्त, अभिलेखों के रख-रखाव और क्षति प्रभारों आदि की वसूली के लिए उठाए गए कदमों के सत्यापन पर लेखापरीक्षा में पाया गया कि जेपीओ में यथा निर्धारित “वसूली योग्य बिल” रजिस्ट्रों का रखरखाव उपूरे में नहीं किया जा रहा था। यह भी देखा गया कि ऐसे क्षति प्रभारों की बकाया राशि की मंडल-

²¹⁷ वाराणसी, लखनऊ, इज्जतनगर

वार स्थिति न तो लेखा विभाग और न ही वाणिज्यिक विभाग द्वारा रखी जा रही थी।

लेखापरीक्षा द्वारा इस विषय में बताए जाने पर वरिष्ठ मंडल मैकेनिकल इंजीनियर (वरिष्ठ डीएमई)/सीएंडडब्ल्यू/वाराणसी ने कहा (अगस्त 2019) कि वाणिज्यिक विभाग को वसूली के लिए अनुरोध किया गया था (जुलाई 2014, सितंबर 2014, फरवरी 2018 और मार्च 2019) क्योंकि उनके द्वारा ही ऐसा किया जाना था। हालांकि, वाणिज्यिक विभाग (वाराणसी) ने कहा (अगस्त 2019) कि दो मामलों में, साइडिंग मालिकों से क्षति प्रभार जमा करने का अनुरोध किया गया था और शेष मामलों में उन्हें वसूली का विवरण नहीं मिला था।

इज्जतनगर मंडल के सहायक वाणिज्यिक प्रबंधक ने बताया (अगस्त 2019) कि साइडिंग मालिकों से ₹ 3.94 लाख की राशि की वसूली की गई थी और शेष राशि ₹ 4.44 लाख की वसूली के लिए कदम उठाए जा रहे थे।

इस प्रकार, जैसा कि जेपीओ में निर्दिष्ट किया गया है अभिलेखों के रखरखाव के लिए उपरे के मंडल और जोनल रेलवे के स्तर पर आंतरिक नियंत्रण की कमी और रेल मंत्रालय के निर्देशों का पालन न करने के परिणामस्वरूप निजी साइडिंग मालिकों से ₹ 6.89 करोड़ के वैगन क्षति की लागत की वसूली नहीं हुई।

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

4.5 गोलाकार रोलर बीयरिंग के समयपूर्व परित्याग और प्रतिस्थापन तथा इस पर वारंटी खंड को लागू न करने के कारण हानि: पूर्व तटीय रेलवे

पूर्व तटीय रेलवे (पूतरे) की कैरिज रिपेयर वर्कशॉप ने अप्रैल 2016 से मई 2019 की अवधि के दौरान 6,332 गोलाकार रोलर बीयरिंग को स्क्रेप में डाल दिया। इनमें से 71 प्रतिशत (4,481) ने कोडल अवधि का आधा भी पूरा नहीं किया था जिससे उनका समय से पहले प्रतिस्थापन हो गया था जिसमें अतिरिक्त व्यय करना पड़ा। इसके अतिरिक्त, पूतरे ने बीयरिंग के चालू होने की तारीख का रिकॉर्ड नहीं रखा और इसलिए बीयरिंग खराबी के मामले में

वारंटी को उनकी कमीशनिंग की तिथि की अपेक्षा निर्माण की तिथि से आरंभ माना गया था। गोलाकार रोलर बीयरिंग के समय से पहले प्रतिस्थापन और उस पर वारंटी खंड का लाभ लेने में विफलता के कारण ₹ 5.30 करोड़ की हानि हुई।

गोलाकार रोलर बीयरिंग एक महत्वपूर्ण विरोधी घर्षण तत्व है जो उत्पादित²¹⁸ ताप को कम करके चल स्टॉक की कार्य अवधि में सुधार करता है। विभिन्न प्रकार के गोलाकार रोलर बीयरिंग में से रेलवे की एकीकृत कोच फैक्ट्री (आईसीएफ) कोचों में बियरिंग सं. 22326-सी/सी3 प्रकार²¹⁹ का उपयोग किया जा रहा है। अनुसंधान, डिजाइन और मानक संगठन (आरडीएसओ) ने ब्रॉड गेज (बीजी) कोचों पर उपयोग किए जाने वाले गोलाकार रोलर बीयरिंग प्रकार 22326 (16.25 टी) के लिए 20 वर्ष की एक कोडल अवधि निर्धारित की थी। आरडीएसओ विनिर्देश सं. सी-8257 का पैरा 3.1 निर्धारित करता है कि सेवा में रोलर बीयरिंग के संतोषजनक और कुशल निष्पादन के लिए आपूर्तिकर्ता पूरी तरह से जिम्मेदार होगा। यह क्रेता/आरडीएसओ द्वारा किए गए डिजाइन सुविधाओं या परीक्षणों/निरीक्षण के लिए क्रेता/आरडीएसओ द्वारा दिए गए किसी भी अनुमोदन के बावजूद ऐसा होता है। इसके अतिरिक्त, विनिर्देश के पैरा 3.3 के अनुसार, रोलर बीयरिंग को सेवा में चालू करने की तिथि से 36 महीने की अवधि या 4,00,000 किमी की दूरी के भीतर जो भी बाद में हो, खराब होने या असंतोषजनक²²⁰ साबित होने पर ठेकेदार उसे प्रतिस्थापित करेगा। वारंटी की अवधि उस अवधि तक बढ़ाई जाएगी जिस तक रोलर बीयरिंग इस खंड के अनुसार निष्क्रिय रहे।

पूतरे के कैरिज रिपेयर वर्कशॉप/मंचेश्वर (सीआरडब्ल्यू/एमसीएस) की व्हील शॉप कोचों की ओवरहालिंग के दौरान खराब रोलर बीयरिंग की प्रतिस्थापना करता है।

²¹⁸ आईआरसीएमटीईसीएच/एम/12-13/बीयरिंग/1.0 के माध्यम से कैमटेक के गोलाकार रोलर बीयरिंग के रखरखाव पर भारतीय रेल हैंडबुक का पैरा 1.0

²¹⁹ आरडीएसओ विनिर्देश सं. सी-8257 के अनुरूप (संशोधन .01) संशोधन पर्ची सं 1 और 2 के साथ और 16.25 टन और 13 टन धुरों के लिए उपयुक्त

²²⁰ खराब/दोषपूर्ण डिजाइन, दोषपूर्ण सामग्री या खराब कारीगरी को जिम्मेदार ठहराया गया

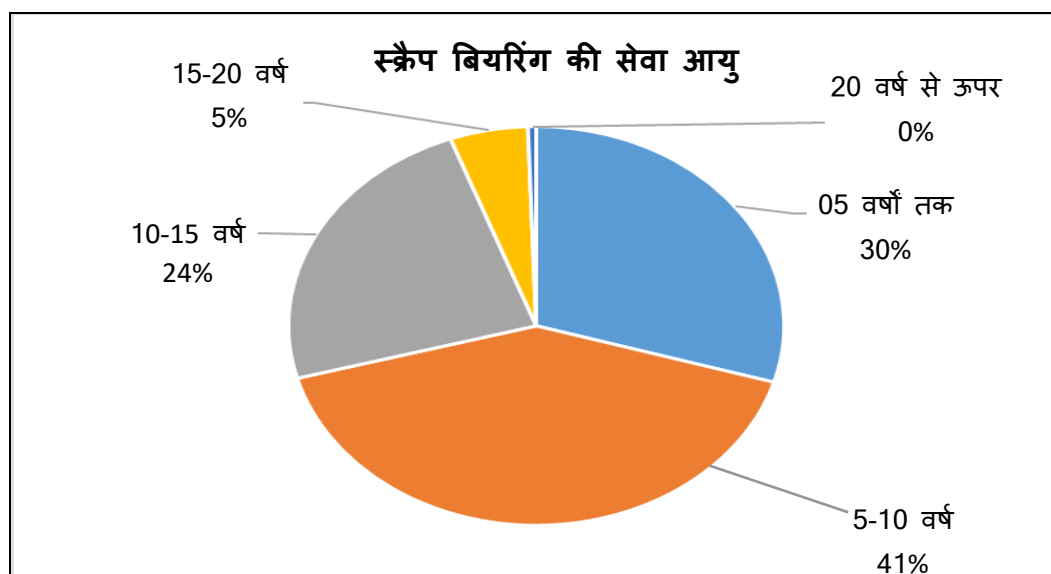
भारतीय रेल के आईसीएफ कोचों में उपयोग किए जाने वाले रोलर बीयरिंग को आईसीएफ के भंडार नियंत्रक के माध्यम से केंद्रीयकृत रूप से खरीदा जाता है। आपूर्तिकर्ता सीधे पूतरे के परेषिति अर्थात् वरिष्ठ सामग्री प्रबंधक/सीआरडब्ल्यू/एमसीएस को राइट्स निरीक्षण प्रमाण पत्र प्राप्त करने के बाद बीयरिंग आपूर्त करते हैं। दो फर्मों अर्थात् मै. एफएजी बीयरिंग इंडिया लिमिटेड (एफएजी) और मै. नेशनल इंजीनियरिंग इंडस्ट्रीज लिमिटेड (एनबीसी मेक) ने समय-समय पर बहुत से सीआरडब्ल्यू/एमसीएस को गोलाकार रोलर बीयरिंग टाइप 22326सी/सी3 की आपूर्ति की थी। आपूर्तिकर्ताओं ने खराब बीयरिंग²²¹ को बदलने के लिए कार्य परीक्षण और गारंटी प्रमाण पत्र भी प्रस्तुत किया था।

लेखापरीक्षा द्वारा यह देखा गया कि एमसीएस में कोचों की ओवरहालिंग के दौरान अप्रैल 2016 से मई 2019 की अवधि के दौरान कुल 6,332 बीयरिंग को प्रतिस्थापित किया गया था जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:

विनिर्माता फर्म	स्क्रेप बीयरिंग की सेवा आयु की अवधि (वर्षों में)					
	05 तक	5-10	10-15	15-20	20 से ऊपर	कुल
एफएजी	1,155	1,127	637	157	17	3,093
एनबीसी	717	1,482	858	165	17	3,239
कुल	1,872	2,609	1,495	322	34	6,332

व्हील शॉप एमसीएस के रिकॉर्ड में उपलब्ध खराब/स्क्रेप बीयरिंग का आयु विश्लेषण इस प्रकार था:

²²¹ सेवा में कमीशन की तारीख से 36 महीने या 4,00,000 किमी की अवधि के भीतर या रसीद की तारीख से 48 महीने, जो भी पहले हो



- उपर्युक्त आयु विश्लेषण से पता चलता है कि 4,481 बीयरिंग (71 प्रतिशत) को उनके आधे कोडल²²² जीवन के अंदर दोषपूर्ण होने के कारण स्क्रेप में डाल दिया गया था। उसमें से 1,872 बीयरिंग विनिर्माण की तिथि से पांच वर्ष (अर्थात् कोडल जीवन का एक चौथाई) पूरा होने से पहले ही खराब हो गए थे। इससे रेलवे को आपूर्ति की जाने वाली बीयरिंग की गुणवत्ता के बारे में संदेह पैदा होता है।
- बीयरिंग के प्रति वारंटी का दावा किया जाना था, जो सेवा में शामिल होने की तिथि से 36 महीने के अंदर खराब हो गये थे। रेलवे द्वारा ऐसा कोई रिकार्ड नहीं रखा गया था। इस प्रकार, वारंटी दावे के लिए विनिर्माण के महीने और वर्ष लगी मुहर आंकी गई थी।
- विनिर्माण के तीन वर्षों के अंदर खराब हुए 515 बीयरिंग के संबंध में, आपूर्तिकर्ताओं अर्थात् एफएजी और एनबीसी लिमिटेड के प्रति वारंटी दावे किये गए थे। उसमें से 280 बीयरिंग का संयुक्त रूप से आपूर्तिकर्ताओं द्वारा निरीक्षण किया गया था और वारंटी के तहत प्रतिस्थापन के लिए फर्मों द्वारा केवल 107 बीयरिंग स्वीकार किए गए थे। शेष 173 बीयरिंग के लिए फर्मों ने वारंटी के दावों का भुगतान करने से इंकार कर दिया।

²²² आरडीएसओ ने गोलाकार रोलर बीयरिंग प्रकार 22326 (16.25 टी) के लिए 20 साल का एक कोडल जीवन निर्धारित किया

फर्मों ने कहा कि कोई सामग्री दोष, खराब कारीगरी, दोषपूर्ण डिजाइन और गुणवत्ता चूक नहीं हुई थी क्योंकि बीयरिंग छह और 36 महीने के बीच की अवधि से सेवा में थे। आपूर्तिकर्ताओं ने यह भी कहा कि खराब बियरिंग के प्रतिस्थापन को संविदात्मक दायित्व के आधार पर नहीं बल्कि साख आधार और अच्छे व्यावसायिक संबंध के रूप में स्वीकार किया गया। फर्मों द्वारा दिए गए इस प्रकार की तर्कसंगतता का रेल प्रशासन द्वारा कभी विरोध नहीं किया गया जिससे फर्म अपने संविदात्मक दायित्व से बच निकली।

- मै. एफएजी लिमिटेड²²³ ने जून 2017 से मई 2019²²⁴ के दौरान खराब हुए 235 बीयरिंग के लिए वारंटी दावों पर प्रतिक्रिया नहीं दी। फर्मों ने बीयरिंग में कुछ खामियों²²⁵ के प्रति वारंटी दावों को स्वीकार किया लेकिन साथ ही वैसी ही खामी वाले कई अन्य बीयरिंग वारंटी के अंतर्गत प्रतिस्थापन के लिए स्वीकार नहीं किए गए। इसलिए, आपूर्तिकर्ताओं द्वारा दोषपूर्ण बीयरिंग के वारंटी दावे को स्वीकार करने या अस्वीकार करने के लिए कोई सुसंगत मानदंड नहीं अपनाया गया था। इस प्रकार, रेल प्रशासन ऐसे सभी खराब बीयरिंग को बदलने के लिए वारंटी खंड लागू नहीं करके रेलवे के हितों की रक्षा करने में विफल रहा।

यह मामला मई 2020 में रेल मंत्रालय (एमओआर) के संज्ञान में लाया गया था। एमओआर ने अपने उत्तर में निम्नलिखित कहा (दिसंबर 2020):

- (क) पहले, वारंटी का केवल कुछ बीयरिंग के लिए दावा किया गया था। दिसंबर 2013 के बाद से सेवा अवधि (36 महीने) के दौरान सभी खराब बीयरिंग के लिए वारंटी का दावा सीआरडब्ल्यू/एमसीएस में शुरू कर दिया है।
- (ख) प्रत्येक बीयरिंग के रनिंग किलोमीटर को बनाए रखना व्यावहारिक रूप से संभव नहीं था। पृथक बीयरिंग के रनिंग किलोमीटर की अनुपलब्धता और

²²³ चूंकि मेसर्स एनबीसी ने प्रतिस्थापन के लिए अगस्त 2019 तक 25 बीयरिंग स्वीकार कर लिए हैं, इसलिए यहां उनके हिस्से का जिक्र नहीं है।

²²⁴ मेसर्स एफएजी लिमिटेड द्वारा संयुक्त निरीक्षण जून 2017 से नहीं किया गया था।

²²⁵ जैसे आउटर रेस पिटिङ, प्लेक्ड, जंग लगा आदि

सेवा में अपनी पहली समावेशन तिथि की अनुपलब्धता के कारण सीआरडब्ल्यू/एमसीएस ने सेवा अवधि²²⁶ के दौरान खराब बीयरिंग के लिए वारंटी का दावा शुरू कर दिया है। फरवरी 2019 से सेवा में लगाए गए नए बीयरिंग के लिए रोलर बीयरिंग को चालू करने की तिथि के लिए रिकॉर्ड रखा जा रहा है।

- (ग) हालांकि, कोडल समय 20 साल हो सकता है, बीयरिंग का सटीक होना कई बाहरी कारकों²²⁷ पर निर्भर करता है जो बीयरिंग के सेवा आयु पर निर्णय लेते समय इस कारक का ध्यान में रखना संभव नहीं है।
- (घ) संबंधित ओईएम को सीआरडब्ल्यू/एमसीएस में संयुक्त निरीक्षण करने के लिए कहा गया था। संयुक्त निरीक्षण के दौरान, फर्म ने प्रतिस्थापन के लिए बीयरिंग की कुछ मात्रा में खराबी स्वीकार की। शेष के लिए, फर्म ने कहा कि यह खराबी रखरखाव कार्य प्रणाली में खामियों के कारण हुई और किसी भी विनिर्माण दोषों के कारण नहीं।

निम्नलिखित को ध्यान में रखते हुए रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं था:

- (क) लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों में अप्रैल 2016 से मई 2019 की अवधि के दौरान विफल बीयरिंग के वारंटी दावों में कमियों को शामिल किया गया है। यह देखा गया कि खरीद की तिथि और बीयरिंग चालू करने की तिथि के रिकॉर्ड का रखरखाव न करने के कारण, वारंटी का दावा करने लिए सेवा में शामिल होने की तिथि की बजाय रोलर बीयरिंग के निर्माण की तिथि को ध्यान में रखा गया था।
- (ख) यह भी देखा गया कि वारंटी अवधि के अंदर खराब होने वाले बीयरिंग की आयु विनिर्माण की तिथि दो महीने और तीन वर्ष के बीच थी। चूंकि, रेलवे व्यक्तिगत बीयरिंग लगाने के रिकॉर्ड को नहीं रख रहा है, इसलिए वारंटी दावे के लिए योग्य कई और बीयरिंग गैर-दावाकृत हो गए।

²²⁶ बीयरिंग के निर्माण की तारीख से 36 महीने

²²⁷ जैसे ट्रैक ज्यामिति, ट्रैक डिफेक्ट, ओवरलोडिंग, व्हील प्रोफाइल आदि।

(ग) फर्म (एफएजी) ने जुलाई 2017 के बाद से सीआरडब्ल्यू/एमसीएस कार्यशाला का दौरा नहीं किया और परिणामतः 345 खराब बीयरिंग संयुक्त निरीक्षण हेतु प्रतीक्षित थे (मई 2020 तक)।

इस प्रकार, खरीद के अभिलेखों का और बीयरिंग चालू करने की तिथि का रखरखाव न करने के कारण, रेलवे ने उचित वारंटी दावे का अधिकार खो दिया था। आरडीएसओ अनुमोदित और राइट्स द्वारा निरीक्षण किए गए बीयरिंग की बड़ी संख्या (71 प्रतिशत) में समय से पहले खराबी आना उनकी गुणवत्ता के बारे में चिंता को बढ़ाता है। इस प्रकार, रेलवे को गोलाकार रोलर बीयरिंग समय से पहले खराब होने और उनके प्रतिस्थापन और वारंटी खंड को लागू न करने के कारण अप्रैल 2016 से मई 2019 की अवधि के दौरान ₹ 5.30 करोड़²²⁸ का नुकसान हुआ।

4.6 उच्चतर दरों पर कर्षण मोटर के पूर्ण रोटार और स्टेटर की खरीद के परिणामस्वरूप परिहार्य अतिरिक्त भुगतान: चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स

चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू) ने 2018-19 के दौरान उच्चतर कीमतों पर व्यापार से कर्षण मोटर को असेंबल करने के लिए 769 रोटार और 450 स्टेटर खरीदे थे। इन मदों की कीमतों में पिछले पांच वर्षों से गिरावट देखी गई थी। इसके बावजूद सीएलडब्ल्यू ने दरों के औचित्य को सुनिश्चित नहीं किया और उच्चतर दरों पर वस्तुओं की खरीद की। इसके परिणामस्वरूप ₹ 15.88 करोड़ का अतिरिक्त भुगतान करना पड़ा।

संविदाओं में सुधार के लिए केंद्रीय सतर्कता आयोग (सीवीसी) के दिशानिर्देशों (नवंबर 2002) में यह निर्धारित किया गया है कि संविदाओं के लिए अनुमान तैयार करने पर विशेष जोर देने की आवश्यकता है। अनुमानित दर मूल्य को औचित्य दर्शाने में एक महत्वपूर्ण तत्व है। इस प्रकार, इसे वास्तविक और

²²⁸ 3,966 बीयरिंग, जो कोडल अवधि का आधा पूरा होने से पहले खराब हो गए, के समय से पहले बदलने के कारण ₹ 4.81 करोड़ (+) वारंटी के तहत प्रतिस्थापन हासिल करने में विफलता के कारण ₹ 0.49 करोड़

उद्देश्यात्मक ढंग से आकलित करना चाहिए। अनुमानित दर प्राप्त करने के लिए, प्रचलित बाजार दरों, पिछली खरीद कीमतों, कच्चे माल/श्रम के लिए आर्थिक सूचकांक, अन्य इनपुट लागत, इंडियन इलेक्ट्रिकल एंड इलेक्ट्रॉनिक्स मैनुफैक्चरर्स एसोसिएशन (आईईईएमए) फार्मूला, जहां भी लागू हो, पर विचार किया जाना चाहिए।

चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू) भारतीय रेल के लिए 3-फेज इंजनों का उत्पादन करता है। 3-फेज इंजनों (संस्करण डब्ल्यूएजी-9 या डब्ल्यूएपी-7), के उत्पादन के लिए कर्षण मोटर (टीएम) आवश्यक हैं। सीएलडब्ल्यू रोटर और स्टेटर का उपयोग करके इन्हें संस्थानिक रूप से असेंबल करके टीएम का विनिर्माण करती है। सीएलडब्ल्यू उन आवश्यकताओं के मामले में व्यापार से पूर्ण टीएम भी खरीदता है जो उनकी संस्थानिक उत्पादन क्षमता से बाहर है।

वर्ष 2018-19 के दौरान, सीएलडब्ल्यू ने दो अलग-अलग निविदाओं के माध्यम से 3-फेज कर्षण मोटर को असेंबल करने के लिए ₹ 5.97 लाख प्रति यूनिट की दर से 769 रोटरों और ₹ 8.15 लाख प्रति यूनिट (जीएसटी के बिना मूल दर) की दर से 450 स्टेटरों की खरीद की।

मूल्यांकन के समय निविदा समिति (टीसी) ने पाया कि 2013-14 से 2016-17 की अवधि के दौरान रोटरों और स्टेटरों की मूल खरीद कीमतों में गिरावट का रुझान था। रोटर के मामले में, 2012-13 में खरीद की मूल कीमतें ₹ 5.91 लाख प्रति यूनिट से घटकर 2016-17 में ₹ 4.36 लाख प्रति यूनिट हो गई थीं। इसी प्रकार, स्टेटर के मामले में, प्रति यूनिट मूल खरीद कीमत 2012-13 में ₹ 9.25 लाख से घटकर 2016-17 में ₹ 6.43 लाख हो गई थी। 2017-18 में प्रति यूनिट मूल खरीद कीमत मामूली रूप से बढ़कर ₹ 6.90 लाख हो गई थी।

हालांकि, कीमतों की घटती प्रवृत्ति के संबंध में उपरोक्त अभ्युक्तियों के बावजूद टीसी ने रोटर की खरीद हेतु ₹ 5.97 लाख प्रति यूनिट और स्टेटर की खरीद हेतु ₹ 8.15 लाख प्रति यूनिट की दर से अंतिम रूप दिया।

टीसी द्वारा उच्च दरों को स्वीकार करने के मुख्य स्पष्टीकरण इस प्रकार थे:

- i) डीएमडब्ल्यू ने जुलाई 2018 में ₹ 5.97 लाख और ₹ 8.15 लाख की दर से यही वस्तुएं खरीदी थीं;
- ii) अधिप्राप्ति की अत्यावश्यकता प्रकृति; और
- iii) 2016-18 के दौरान इन मदों की मांग में कमी के परिणामस्वरूप कीमतों में कमी आई। हालांकि, 2018-19 के दौरान, फर्मों ने मांग में वृद्धि का अनुमान लगाया और इसलिए कीमतों में वृद्धि कर दी।

टीसी में वित्त सदस्य दरों की संगतता के बारे में आश्वस्त नहीं था। वित्त सदस्य ने दर्ज किया था कि डीएमडब्ल्यू रोटर और स्टेटर की बहुत कम मात्रा का आदेश दिया था और फर्म ने मात्रा छूट प्रदान नहीं किया।

लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि डीएमडब्ल्यू के लिए मदों की प्रस्तावित दर सीएलडब्ल्यू द्वारा खरीद की गई 1,219 (769 रोटर और 450 स्टेटर) की तुलना में केवल 77 रोटर और स्टेटर के लिए थी। सीएलडब्ल्यू द्वारा की गई खरीद 2018-19 में डीएमडब्ल्यू की मात्रा से 16 गुना अधिक थी। इस प्रकार, टीसी ने सीएलडब्ल्यू द्वारा इन खरीद में 'इकॉनॉमी ऑफ स्केल' को ध्यान में नहीं रखा।

डीएमडब्ल्यू ने 2016 से ही 3-फेज के लोको का उत्पादन शुरू किया था और 2018-19 तक केवल 60 लोको का निर्माण किया था। इसकी तुलना में, सीएलडब्ल्यू ने इसी अवधि (2016-19) के दौरान 968 डब्ल्यूएपी-7 और डब्ल्यूएजी-9 लोको का निर्माण किया था। इसलिए, डीएमडब्ल्यू द्वारा अंतिम रूप दी गई दरों पर विश्वास करते हुए दरों को अंतिम रूप देना अनुचित था।

इसके अतिरिक्त, यह भी देखा गया कि सीवीसी के दिशानिर्देशों (2002) का उल्लंघन करते हुए टीसी ने विक्रेता द्वारा उद्धृत दरों की संगतता पर पहुंचने के लिए प्रचलित बाजार दरों, पिछली खरीद कीमतों, कच्चे माल/श्रम के लिए आर्थिक सूचकांकों आदि के आधार पर कोई स्वतंत्र दर विश्लेषण नहीं किया।

टीसी ने खरीद की 'अत्यावश्यक' प्रकृति के कारण उच्च दरों की स्वीकृति को उचित ठहराया। हालांकि, लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि तकनीकी सदस्यों द्वारा उद्धृत 'अत्यावश्यकता' के आधार सही नहीं थे क्योंकि अधिप्राप्त वस्तुओं की सुपुर्दगी टीसी द्वारा अंतिम रूप देने के पांच महीने बाद होनी थी।

इसके अतिरिक्त, सीएलडब्ल्यू में रोटर और स्टेटर के संस्थानिक उत्पादन की सुविधा के साथ-साथ उत्पादन के लिए किसी भी तत्काल आवश्यकता को पूरा

करने के लिए पूर्ण कर्षण मोटर की खरीद की भी सुविधा थी। सीएलडब्ल्यू के अभिलेखों से यह संकेत नहीं मिला कि उसने आपातकालीन स्थिति के लिए इन मदों की खरीद के लिए पहले से योजना बनाई थी या आपात आवश्यकता को पूरा करने के लिए आदेशित मात्रा को कम कर दिया गया था। इसके अतिरिक्त, अत्यावश्यकता की प्रकृति या इसके बारे में कोई विवरण टीसी के विवेचना अभिलेखों में उपलब्ध नहीं था।

टीसी का यह तर्क कि फर्मों द्वारा तदनुसार दरों में कमी की गई थी ताकि प्रतिस्पर्धी बन सके और रेलवे से अधिप्राप्ति आदेश सुरक्षित हो सके, भी सही नहीं था। पिछले पांच वर्षों के दौरान, रेलवे के पास रोटर्स, स्टेटर और कर्षण मोटरों की आपूर्ति के लिए केवल तीन अनुमोदित विक्रेता थे। इसलिए, यह प्रतिस्पर्धा केवल पांचों वर्षों के दौरान ही इन तीनों विक्रेताओं तक सीमित रही। इसके अतिरिक्त, रोटर्स और कर्षण मोटर्स के संबंध में पिछले पांच वर्षों में मांग में तेजी से वृद्धि हुई है क्योंकि इस तथ्य से स्पष्ट है कि रोटर्स की खरीद 2012-13 में 92 इकाइयों से 2016-17 में 826 इकाइयों तक लगातार बढ़ गई थी जबकि कर्षण मोटर की खरीद 2012-13 में 283 से बढ़कर 2017-18 में 540 हो गई थी। इस प्रकार, टीसी को स्पष्टीकरण सही नहीं था कि पिछले दो वर्षों के आसपास मांग कम हो गई थी।

इस प्रकार, सीएलडब्ल्यू ने रोटर्स और स्टेटर की खरीद अधिक दरों पर की थी जिसके परिणामस्वरूप सीएलडब्ल्यू द्वारा ₹15.88 करोड़²²⁹ का परिहार्य भुगतान किया गया था।

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

²²⁹ पिछली खरीद (क) 2016-17 में अधिप्राप्त रोटर्स की दरें ₹ 4.59 लाख प्रति यूनिट की दर से, 2017-18 में अधिप्राप्त स्टेटर्स ₹ 6.98 लाख प्रति यूनिट, 2018-19 के दौरान रोटर्स खरीद के लिए दर: ₹ 5.97 लाख प्रति यूनिट, स्टेटर्स का ₹ 8.15 लाख प्रति यूनिट, (ख) परिहार्य भुगतान वर्तमान दर और पिछली दर में अंतर है * रोटर्स/स्टेटर की सं. = ₹ 1.38 लाख * 769 + ₹ 1.17 लाख * 450 = ₹ 1,061.22 लाख + ₹ 526.50 लाख = ₹ 1,587.72 लाख

4.7 उच्च दर पर ड्राइवर डिस्प्ले यूनिट की खरीद: चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स

ड्राइवर डिस्प्ले यूनिट (डीडीयू) की खरीद के लिए एक प्रसिद्ध आपूर्तिकर्ता की कम कीमत की पेशकश पर विचार न करने के परिणामस्वरूप ₹10.92 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

भारतीय रेल (आईआर) ने 2009 में चितरंजन लोकोमोटिव²³⁰ वर्क्स (सीएलडब्ल्यू) में इंजनों पर फिटमेंट के लिए तीन-चरण का ड्राइव (इंसूलेटिड गेट बाइपोलर ट्रांजिस्टर) प्रणोदन शुरू किया था। इस प्रणोदन प्रणाली में ड्राइवर डिस्प्ले यूनिट (डीडीयू)²³¹ सहित नौ²³² प्रमुख उपकरण शामिल हैं। सीएलडब्ल्यू ने इन नौ उपकरणों को व्यापार से व्यक्तिगत रूप से खरीद किया था। हालांकि, मई 2012 के बाद, इसने समग्र रूप से प्रणोदन प्रणाली (सभी नौ उपकरणों सहित) की खरीद भी शुरू कर दी थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि सीएलडब्ल्यू ने अप्रैल 2013 से मार्च 2018 के दौरान मै. मेधा सर्वो ड्राइव प्राइवेट लिमिटेड (मेधा) से 83 पूर्ण प्रणोदन प्रणाली²³³ (प्रत्येक प्रणाली में दो डीडीयू के साथ) की खरीद की।

इसके अतिरिक्त, सीएलडब्ल्यू ने बाजार से डीडीयू (एक प्रणोदन प्रणाली का एकल घटक) की अधिप्राप्ति जारी रखी। लेखापरीक्षा ने पाया कि डीडीयू की अधिप्राप्ति जुलाई 2013 से एकल विक्रेता अर्थात् मै. एडवांस्ड रेल कंट्रोल्स प्राइवेट लिमिटेड (एआरसी) के माध्यम से की गई थी। 2015-16 से 2017-18 के दौरान

²³⁰ डब्ल्यूएजी-9, डब्ल्यूएजी-9एच और और डब्ल्यूएपी-7 लोकोमोटिव के वर्ग

²³¹ डीडीयू ड्राइवर से संबंधित महत्वपूर्ण जानकारी प्रदर्शित करता है, जैसे परिचालन पहलू, गलती की स्थिति/संदेश आदि।

²³² कर्षण कनवर्टर/इन्वर्टर, सहायक कनवर्टर/इन्वर्टर, कूलिंग सिस्टम, कंट्रोल कम्युनिकेशन एंड प्रोटेक्शन सिस्टम, ड्राइवर डिस्प्ले यूनिट, अन्य उपकरणों के साथ इंटरफेस, ऑपरेटिंग और मेंटेनेंस कर्मियों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए उपकरण, कर्षण मोटर स्पीड सेंसर और स्रोत कोड और सॉफ्टवेयर ऑफ कर्षण/सहायक कनवर्टर आदि का कंपाइलर।

²³³ कर्षण कनवर्टर्स, सहायक कनवर्टर्स, वाहन नियंत्रण इकाइयां (वीसीयू) और अन्य संबद्ध उप-प्रणालियाँ (कुल नौ उपकरण) विनिर्देश संख्या आरडीएसओ/2008/ईएल/स्पेक/0071

सीएलडब्ल्यू ने तीन निविदाओं²³⁴ से 1,706 डीडीयू की खरीद की थी। इन निविदाओं में मै. मेधा के ₹ 2.70 लाख प्रति यूनिट के प्रस्ताव को अस्वीकार कर दिया गया था जबकि एआरसी के ₹ 3.34 लाख प्रति यूनिट के उच्च प्रस्ताव को स्वीकार किया गया था।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि:

- मै. मेधा के निचले प्रस्ताव को अस्वीकार कर दिया गया था, यद्यपि उसने इसी अवधि के दौरान सीएलडब्ल्यू को प्रणोदन प्रणालियों की सफलतापूर्वक आपूर्ति²³⁵ की थी।
- मै. मेधा का कीमत प्रस्ताव इस आधार पर निरस्त कर दिया गया था कि यह भाग-II विक्रेता²³⁶ था। हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि सीएलडब्ल्यू ने पूर्व में मै. एआरसी को थोक आदेश प्रदान किया था जब यह एक भाग-II विक्रेता था।
- लेखापरीक्षा में मै. मेधा द्वारा उद्धृत कम दर से मेल खाने के लिए मै. एआरसी को समझाने के लिए सीएलडब्ल्यू द्वारा किए गए किसी भी प्रयास को रिकॉर्ड पर नहीं पाया जा सका। इससे उपरोक्त तीनों निविदाओं में 1,706 डीडीयू की खरीद में ₹ 0.64 लाख प्रति यूनिट (₹ 3.34 लाख प्रति यूनिट - ₹ 2.70 लाख प्रति यूनिट) की बचत होती।

²³⁴ संविदा सं. 71/15/5090, 71/16/5090 और 71/17/5090

²³⁵ आरडीएसओ पत्र दिनांक 1 जुलाई 2014 (संस्करण-I का एफ/820) के अनुसार लोकोमोटिव को यातायात हेतु 23 जनवरी 2014 से प्रस्तावित किया गया था। इसने बिना किसी समस्या के 64000 कि.मी पूरे किए थे और इसलिए इसका प्रदर्शन संतोषजनक माना गया था।

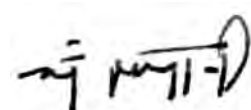
²³⁶ विक्रेताओं को भाग-I और भाग-II में वर्गीकृत किया गया है। भाग-I विक्रेता आरडीएसओ द्वारा अनुमोदित है। भाग-II विक्रेता है जो रेलवे को वस्तुओं की आपूर्ति करने में सक्षम है तथा इन्हें विकास आदेशों हेतु प्रोत्साहित किया जाता है जिससे विक्रेताओं को विकसित किया जा सके।

इस प्रकार, डीडीयू की आधिप्राप्ति की दरों को अंतिम रूप देते समय सीएलडब्ल्यू की ओर से मै. मेधा के निचले प्रस्ताव पर विचार न करने में चूक के परिणामस्वरूप ₹ 10.92 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

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

नई दिल्ली

दिनांक: 28 जून 2021



(रॉय मथरानी)

उप नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली

दिनांक: 30 जून 2021



(गिरीश चंद्र मुर्मू)

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

अनुलग्नक

अनुलग्नक 1.1 (संदर्भ पैरा 1.8)										
वर्ष वार की गई कार्रवाई टिप्पणियों (एटीएन) की लंबित स्थिति -(30 सितंबर 2020 तक)										
क्रम सं.	प्रतिवेदन वर्ष	प्रतिवेदन (ओं) में पैराओं की कुल संख्या	पैराग्राफों की संख्या जिस पर एटीएन को अंतिम रूप दिया	प्रतिवेदन/पैराओं की संख्या जिस पर पहली बार भी एटीएन प्रस्तुत नहीं किया गया है	प्रतिवेदन/पैराओं की संख्या जिस पर संशोधित एटीएन प्रतीक्षित हैं	एटीएन की संख्या जिसे लेखापरीक्षा द्वारा पुनरीक्षण किया गया लेकिन पीएसी को प्रस्तुत करने के लिए मंत्रालय के पास लंबित है	अतः पुनरीक्षण किया गया	पुनरीक्षण के लिए लेखापरीक्षा के पास लंबित एटीएन की संख्या	लंबित एटीएन की कुल संख्या	
1	2012-13	30	30	0	0	0		0	0	
2	2013-14	47	45	0	1	0		1	2	
3	2014-15	44	40	0	3	0		1	4	
4	2015-16	45	36	0	7	0		2	9	
5	2016-17	46	23	0	12	1		10	23	
6	2017-18	2	0	0	1	0		1	2	
कुल		214	174	0	24	1		15	40	
16 वीं और 17 वीं लोकसभा की लोक लेखा समिति की गई कार्रवाई प्रतिवेदन (एटीआर) की स्थिति (30 सितंबर 2020 तक)										
प्रतिवेदन संख्या	पैराग्राफ की कुल संख्या	पैराग्राफों की संख्या जिस पर एटीआर को अंतिम रूप दिया	पैराग्राफों की संख्या जिन पर एटीआर लंबित हैं							
			एटीआर जिनका लेखापरीक्षा द्वारा पुनरीक्षण किया गया और मंत्रालय के पास लंबित है	पुनरीक्षित एटीआर जो मंत्रालय को टिप्पणियों सहित भेजे गए	पुनरीक्षण के पास पुनरीक्षण टिप्पणियों के लिए लंबित एटीआर					
4वें	5	5	0	0	0	0	0	0	0	
84वें	2	2	0	0	0	0	0	0	0	
86वें	3	3	0	0	0	0	0	0	0	
88वें	7	7	0	0	0	0	0	0	0	
93वें	8	8	0	0	0	0	0	0	0	
99वें	3	3	0	0	0	0	0	0	0	
100वें	3	3	0	0	0	0	0	0	0	
108वें	3	3	0	0	0	0	0	0	0	
109वें	10	10	0	0	0	0	0	0	0	

2021 की प्रतिवेदन सं. 5 (रेलवे)

अनुलग्नक

अनुलग्नक 1.1 (संदर्भ पैरा 1.8)						
16 वीं और 17 वीं लोकसभा की लोक लेखा समिति की गई कार्यवाई प्रतिवेदन (एटीआर) की स्थिति (30 सितंबर 2020 तक)						
प्रतिवेदन संख्या	पैराग्राफ की कुल संख्या	पैराग्राफों की संख्या जिस पर एटीआर को अंतिम रूप दिया	पैराग्राफों की संख्या जिन पर एटीआर लंबित हैं	पुनरीक्षित एटीआर जो मंत्रालय को टिप्पणीयों सहित भेजे गए	लेखापरीक्षा के पास पुनरीक्षण टिप्पणियों के लिए लंबित एटीआर	
116वें	2	2	0	0	0	
117वें	1	1	0	0	0	
119वें	5	5	0	0	0	
कुल	52	52	0	0	0	

अनुलग्नक 2.1 भारतीय रेलवे में पहचान किए गए हाथी मार्गों का विवरण {पैरा 2.1.5 और 2.1.6 (i)}								
क्रम सं.	जोन	मंडल	सेक्शन	किमी से	किमी तक	मार्ग की लंबाई किमी में	शामिल राज्य	टिप्पणियां
1	पूतरे	खुर्दा रोड	केपीजेजी - एएनजीएल	150/4	150/6	0.06	ओडिशा	
2			टीएलएचआर-बीडीपीके	485/37	484/25	1.36	ओडिशा	
3			आरजेजीआर - जेआरजेड	427/29	427/23	0.18	ओडिशा	
4			आरजेजीआर - जेआरजेड	426/23	426/13	0.3	ओडिशा	
5			आरजेजीआर - जेआरजेड	429/01	437/0	7.94	ओडिशा	
6			आरजेजीआर - जीजेटीए	419/0	417/0	2	ओडिशा	
7			आरजेजीआर - जीजेटीए	417/1	417/03	0.06	ओडिशा	
8			आरजेजीआर - जीजेटीए	415/25	415/12	0.36	ओडिशा	
9			आरजेजीआर - जीएचएनएच	427/26	427/28	0.06	ओडिशा	
10			आरजेजीआर - जीएचएनएच	427/6	428/24	1.48	ओडिशा	
11			आरजेजीआर - जीएचएनएच	429/2	429/04	0.06	ओडिशा	
12			बीवाईवाई-एसडीजेआर	385/9	385/12	0.12	ओडिशा	
13			एसक्यूक्यू-सीबीटी	403/20	403/28	0.24	ओडिशा	
14			एसक्यूक्यू-सीबीटी	404/17	404/24	0.18	ओडिशा	
15			डीएनडीएल-एसएसपीआर	450/31	464/0	13	ओडिशा	
16			एसएसपीआर-एचएनडी	455/15	458/17	3.06	ओडिशा	
17			एसएसपीआर-एचएनडी	483/0	484/02	1.06	ओडिशा	
18			केडीजेआर-एनकेडब्ल्यू	16/0	23/11	5.3	ओडिशा	किमी में गलत अधिसूचना।

अनुलग्नक 2.1 भारतीय रेलवे में पहचान किए गए हाथी मार्गों का विवरण {पैरा 2.1.5 और 2.1.6 (i)}								
क्रम सं.	जोन	मंडल	सेक्शन	किमी से	किमी तक	मार्ग की लंबाई किमी में	शामिल राज्य	टिप्पणियां
19			आरबीए-एचएमए-जीएम	557/19	568/07	11	ओडिशा	
20		संबलपुर	एमएनई-एचएटीबी	17/01	17/02	0.1	ओडिशा	
21			एमएनई-एचएटीबी	19/01	19/02	0.1	ओडिशा	
22			एचएटीबी-जेयूजे	28/01	29/0	0.9	ओडिशा	
23			एचएटीबी-जेयूजे	31/01	31/9	0.8	ओडिशा	
24			एचएटीबी-जेयूजे	35/9	36/1	0.2	ओडिशा	
25			जेयूजे-सीएचएम	40/2	40/3	0.1	ओडिशा	
26			जेयूजे-सीएचएम	44/6	44/7	0.1	ओडिशा	
27			जेयूजे-सीएचएम-आरआईआर	47/0	64/0	17	ओडिशा	
28			आरआईआर-बीएमआर	81/0	83/0	2	ओडिशा	
29			बीओएम-जेआरपीडी	122/05	129/05	7	ओडिशा	
30			केपीजे-एमएल	149/04	151/05	2	ओडिशा	
31			एमजेआर-एमबी	252/12	262/04	9.5	ओडिशा	
32			एमबी-डीकेएल्यू	264/04	274/03	9.9	ओडिशा	
33		वाल्टेयर	आरयूएम-टीकेआरआई	94/13	94/01	0.12	ओडिशा	
34			बीजीयू-डीएमएमजे	32/0	25/0	7	ओडिशा	
1	पूरु	धनबाद	बीआरके-जीएचडी	245/33	245/37	0.113	झारखंड	
2			केक्यूआर-एचजेडबीएम	45/8	24/09	0.07	झारखंड	
1	उपूरु	इज्जतनगर	एचएलडीडी-एलकेयू	62/0	63/0	1	उत्तराखंड	

अनुलग्नक 2.1 भारतीय रेलवे में पहचान किए गए हाथी मार्गों का विवरण (पैरा 2.1.5 और 2.1.6 (i))							
क्रम सं.	जोन	मंडल	सेक्शन	किमी से	किमी तक	मार्ग की लंबाई किमी में	शामिल राज्य
2			पीबीडब्ल्यू-एलकेयू	60/2	61/4	1.2	उत्तराखंड
3		लखनऊ	एमआईएन-एमयूएच	121/0	123/0	2	उत्तर प्रदेश
4			एमआईएन-एमयूएच	128/0	132/0	4	उत्तर प्रदेश
5			एनएसए-एमजेपीबी	155/0	164/0	9	उत्तर प्रदेश
6			एमजेपीबी-टीक्यूएन	173/0	176/0	3	उत्तर प्रदेश
7			टीक्यूएन-बीएक्सएम	193/0	194/0	1	उत्तर प्रदेश
8			बीएक्सएम-डीडीडब्ल्यू	194/0	221/4	27.4	उत्तर प्रदेश
9			बीएक्सएम-डीडीडब्ल्यू	222/5	222/10	0.5	उत्तर प्रदेश
10			डीडीडब्ल्यू-पीएलके	228/5	228/7	0.2	
1	पूरी	रंगिया	पीएनवीटी-जीएलपीटी	44/9	46/4	1.5	असम
2			पीएनवीटी-जीएलपीटी	49/9	50/0	0.1	असम
3			डीडीएनआई-केआरएनआई	65/7	68/3	2.6	असम
4			एमजीए-आरजीजेआई	90/1	90/2	0.1	असम
5			आरजीजेआई-डीपीआरए	93/7	93/8	0.1	असम
6			एजेडए-केवाईक्यू	163/0	168/0	5	असम
7			आरएनवाई-एमजेडएस	101.4	103.6	2.2	असम
8				105.5	108	2.5	असम
9				113.5	116.3	2.8	असम
10				118.3	120.9	2.7	असम
11				124.2	128.5	4.3	असम
12				130.1	131.7	1.6	असम
13				142.6	146.9	4.3	असम

अनुलग्नक 2.1 भारतीय रेलवे में पहचान किए गए हाथी मार्गों का विवरण {पैरा 2.1.5 और 2.1.6 (i)}								
क्रम सं.	जोन	मंडल	सेक्शन	किमी से	किमी तक	मार्ग की लंबाई किमी में	शामिल राज्य	टिप्पणियां
14				148.7	151.2	2.5	असम	
15				164	164.3	0.3	असम	
16				179.2	184.9	5.7	असम	
17				196	202	6	असम	
18				321.8	332.4	10.6	असम	
19			आरपीएन-डीकेजीएन	5	9.3	4.3	असम	
20				10.4	12.3	1.9	असम	
21				13.9	14.2	0.2	असम	
22				5.7	5.9	0.2	असम	
23			बीवीयू-बीएचएनजी	7.7	9	1.3	असम	
24				15.8	15.9	0.1	असम	
25				6.4	7.9	1.5	असम	
26			एचएमवाई-जीएमटीओ	15/5	17/0	1.5	असम	
27	कटिहार		बीओआरए-एनएके	15/5	17/0	1.5	पश्चिम बंगाल	
28	लुम्डिंग		पीएचआई-टीकेसी	25/7	26/4	0.7	असम	
29			पीएनबी-डीजीयू	38/0	41/0	3	असम	
30			एचडब्ल्यूएक्स-एलकेजी	166/6	170/0	3.4	असम	
31			एचडब्ल्यूएक्स-एलकेजी	171/5	172/8	1.3	असम	
32			एचडब्ल्यूएक्स-एलकेजी	174/1	174/4	0.3	असम	
33			एलकेजी-पीकेबी	179/4	179/7	0.3	असम	
34			एलकेजी-पीकेबी	180/4	180/8	0.4	असम	

अनुलग्नक 2.1 भारतीय रेलवे में पहचान किए गए हाथी मार्गों का विवरण (पैरा 2.1.5 और 2.1.6 (i))							
क्रम सं.	जोन	मंडल	सेक्शन	किमी से	किमी तक	मार्ग की लंबाई किमी में	शामिल राज्य
35			एलकेजी-पीकेबी	188/2	188/4	0.2	असम
36			एलसीटी-एनएलएन	207/0	210/0	3	असम
37			डीपीयू-डीएलडीई	228/3	231/6	3.3	असम
38			डीएलडीई-डीएसआर	236/5	236/8	0.3	असम
39			डीएमवी-केएचकेटी	263/3	265/2	1.9	असम
40			केएचकेटी-बीएक्सजे	268/0	270/5	2.5	असम
41		तिनसुकिया	सीएमए-एमएक्सएन	80/7	82/0	1.3	असम
42			सीएमए-एमएक्सएन	82/6	83/3	0.7	असम
43			सीएमए-एमएक्सएन	373/6	371/6	2	असम
44			डीबीवाई-टीआईआई	14/0	20/0	6	असम
45			डीबीवाई-टीआईआई	20/0	21/0	1	असम
46		अलीपुरद्वार	एसवीक्यू-जीएलएमए	16/5	27/7	11.2	पश्चिम बंगाल
47			सीएलडी-एनकेबी	65/2	68/9	3.7	पश्चिम बंगाल
48			सीएलडी-एनकेबी	68/9	73/0	4.1	पश्चिम बंगाल
49			एनकेबी-सीआरएक्स	79/0	80/9	1.9	पश्चिम बंगाल
50			सीआरएक्स-बीएनक्यू	82/0	88/0	6	पश्चिम बंगाल
51			सीआरएक्स-बीएनक्यू	82/0	104/4	22.4	पश्चिम बंगाल
52			सीआरएक्स-बीएनक्यू	84/0	86/0	2	पश्चिम बंगाल
53			एमडीटी-एचएएस	128/1	130/8	2.7	पश्चिम बंगाल
54			एचएसए-केसीएफ	140/2	141/3	1.1	पश्चिम बंगाल
55			आरवीके-एपीडीजे	159/0	164/0	5	पश्चिम बंगाल

अनुलग्नक 2.1 भारतीय रेलवे में पहचान किए गए हाथी मार्गों का विवरण (पैरा 2.1.5 और 2.1.6 (i))								
क्रम सं.	जोन	मंडल	सेक्शन	किमी से	किमी तक	मार्ग की लंबाई किमी में	शामिल राज्य	टिप्पणियां
56			एसजीयूजे-बीआरक्यू	27/7	34/2	6.5	पश्चिम बंगाल	
57			सीआरएक्स-डीएलओ	81/6	100/6	19	पश्चिम बंगाल	
58			एमजेई-एपीडीजे	114/0	168/0	54	पश्चिम बंगाल	
59			एनकेबी-सीएलडी	65/2	73/0	7.8	पश्चिम बंगाल	
60			सीआरएक्स-डीएलओ	85/5	104/4	18.9	पश्चिम बंगाल	
61			एमडीटी-एचएएस	128/1	130/8	2.7	पश्चिम बंगाल	
62			एचएएस-केसीएफ	140/2	141/3	1.1	पश्चिम बंगाल	
63			केसीएफ-आरवीके	154/0	157/1	3.1	पश्चिम बंगाल	
64			जीएलएमए-बीआरक्यू	22/9	23/0	0.1	पश्चिम बंगाल	
65			एसवीक्यू-बीआरक्यू	30/8	33/8	3	पश्चिम बंगाल	
66			एनएमजेड-एनकेबी	59/4	64/9	5.5	पश्चिम बंगाल	
67			आरवीके-एपीडीजे	157/0	168/0	11	पश्चिम बंगाल	
68			एलटीजी-बीडीएस	18/08	22/03	3.5	पश्चिम बंगाल	
1	उरे	मुरादाबाद	एमओटीसी-आरडब्ल्यूएल	34/0	34/1	0.1	उत्तराखंड	
2			आरडब्ल्यूएल-क्यूएसआर	40/5	40/6	0.1	उत्तराखंड	
3			आरडब्ल्यूएल-क्यूएसआर	40/14	40/15	0.12	उत्तराखंड	
4			आरडब्ल्यूएल-क्यूएसआर	40/17	40/18	0.1	उत्तराखंड	
5			आरडब्ल्यूएल-क्यूएसआर	41/1	41/2	0.1	उत्तराखंड	
6			आरडब्ल्यूएल-क्यूएसआर	46/14	46/15	0.1	उत्तराखंड	
7			आरडब्ल्यूएल-क्यूएसआर	47/8	47/9	0.1	उत्तराखंड	
8			आरडब्ल्यूएल-क्यूएसआर	48/7	48/8	0.1	उत्तराखंड	
9			एनबीडी-केटीडब्ल्यू	14/05	14/06	0.1	उत्तर प्रदेश	

अनुलग्नक 2.1 भारतीय रेलवे में पहचान किए गए हाथी मार्गों का विवरण {पैरा 2.1.5 और 2.1.6 (i)}								
क्रम सं.	जोन	मंडल	सेक्शन	किमी से	किमी तक	मार्ग की लंबाई किमी में	शामिल राज्य	टिप्पणियां
10			एनबीडी-केटीडब्ल्यू	15/05	15/06	0.1	उत्तर प्रदेश	
11			एनबीडी-केटीडब्ल्यू	20/02	20/03	0.1	उत्तर प्रदेश	
1	दपूरे	चक्रधरपुर	एसडब्ल्यूआर-एमओयू	332/1	367/1	35	झारखंड	वन विभाग (3.3 किमी) और रेलवे के साथ 362/21-364/34 किमी पर लागत साझा करने के आधार पर बाडबंदी प्रदान किया गया।
2			एमओयू-जेआरए	377/25	378/11	0.672	झारखंड	
3			एमओयू-जेआरए	381/5	382/19	0.49	झारखंड	
4			जेआरए-बीयूएल	385/21	387/4	1.5	ओड़िशा	
5			बीएनडीएम-बीजेडआर	400/22	400/24	0.07	ओड़िशा	
6			एसएक्सएन-जेपीएच	450/32	460/32	10	ओड़िशा	
7			डीआईएच-डीटीवी	487/1	504/1	17	ओड़िशा	
8			टाटा-बीडीओ	285/1	286/7	1.6	झारखंड	
9			टाटा-बीडीओ	286/7	287/10	1.3	ओड़िशा	
10			केआईजे-बीएमपीआर	335/5	337/8	2.3	ओड़िशा	
11			ए'सीएबी-डीएमएफ	410/2	410/4	0.07	ओड़िशा	
12			डीएमएफ-एलटीके	414/1	416/1	2	ओड़िशा	
13			सीजेक्यू-पीएसजे	433/1	444/1	11	ओड़िशा	
14			पीएसजे-बीयूएफ	447/1	450/1	3	ओड़िशा	
15			बीयूएफ-बीएक्सएफ	455/5	462/15	7.75	ओड़िशा	

अनुलग्नक 2.1 भारतीय रेलवे में पहचान किए गए हाथी मार्गों का विवरण {पैरा 2.1.5 और 2.1.6 (i)}								
क्रम संख्या	जोन	मंडल	सेक्शन	किमी से	किमी तक	मार्ग की लंबाई किमी में	शामिल राज्य	टिप्पणियां
16			बीयूएफ-बीएक्सएफ	466/6	472/1	5.82	ओड़िशा	
17			केएमपीडी-केआरबीयू	488/9	493/4	4.66	झारखंड	
18			एमएलकेए-डीपीएस	356/20	366/4	9.43	झारखंड	
19			डीपीएस-एनओएमडी	367/5	374/5	6.54	झारखंड	
20			एनओएमडी-बीजेएमडी	379/26	379/28	0.06	झारखंड	
21			बीजेएमडी-जीएक्स	391/16	392/12	0.787	झारखंड	
22			पीडीपीएच-जेकेडीए	372/30	379/13	7	झारखंड	
23			जेकेडीए-डीजेएचआर	379/30	386/10	6.59	ओड़िशा	
24			बीएसपीएक्स-जेआरएलआई	400/01	408/01	8	ओड़िशा	
25			जेआरएलआई-एनवाईजी	409/10	415/06	5.75	ओड़िशा	
26		खड़गपुर	केकेक्यू-एसयूए	124/1	138/1	14	पश्चिम बंगाल	27.09.2017 को 133/23-25 किमी पर एक हाथी धराशायी हो गया। डीएफओ की सलाहानुसार, हाथी गमनागमन समय के दौरान केवल 40 कि.मी प्र. घ. + ओईएस सावधानी आदेश जारी किया गया।

अनुलग्नक 2.1 भारतीय रेलवे में पहचान किए गए हाथी मार्गों का विवरण (पैरा 2.1.5 और 2.1.6 (i))								
क्रम सं.	जोन	मंडल	सेक्शन	किमी से	किमी तक	मार्ग की लंबाई किमी में	शामिल राज्य	टिप्पणियां
27			सीकेयू-जीआईआई	173/5	179/5	6	पश्चिम बंगाल एवं झारखंड	07.08.2018 को 172/15-17 किमी पर तीन हाथी धराशायी, मृत्यु हो गई। डीएफओ की सलाहनुसार, हाथी गमनागमन समय के दौरान केवल 40 कि.मी प्र. घ. + ओईएस सावधानी आदेश जारी किया गया।
28			डीवीएम-केकेपीआर	199/1	201/1	2	झारखंड	डीएफओ की सलाहनुसार, हाथी गमनागमन समय के दौरान केवल 40 कि.मी प्र. घ. + ओईएस सावधानी आदेश जारी किया गया।
29			जेईआर-एआरडी	186/21	193/19	7	ओड़िशा	डीएफओ की सलाहनुसार, हाथी गमनागमन समय के दौरान केवल 40 कि.मी प्र. घ. + ओईएस सावधानी आदेश जारी किया गया।

अनुलग्नक 2.1 भारतीय रेलवे में पहचान किए गए हाथी मार्गों का विवरण (पैरा 2.1.5 और 2.1.6 (i))								
क्रम सं.	जोन	मंडल	सेक्शन	किमी से	किमी तक	मार्ग की लंबाई किमी में	शामिल राज्य	टिप्पणियां
30			एआरडी-बीटीएस	202/1	210/1	8	ओड़िशा	डीएफओ की सलाहनुसार, हाथी गमनागमन समय के दौरान केवल 40 कि.मी प्र. घ. + ओईएस सावधानी आदेश जारी किया गया।
31			आरपीओ-बीटीक्यू	00/05	23/00	23	ओड़िशा	डीएफओ की सलाहनुसार, हाथी गमनागमन समय के दौरान केवल 40 कि.मी प्र. घ. + ओईएस सावधानी आदेश जारी किया गया।
32			आरओपी-बीटीक्यू	41/8	48/6	7	ओड़िशा	डीएफओ की सलाहनुसार, हाथी गमनागमन समय के दौरान केवल 40 कि.मी प्र. घ. + ओईएस सावधानी आदेश जारी किया गया।

अनुलग्नक 2.1 भारतीय रेलवे में पहचान किए गए हाथी मार्गों का विवरण {पैरा 2.1.5 और 2.1.6 (i)}								
क्रम सं.	जोन	मंडल	सेक्शन	किमी से	किमी तक	मार्ग की लंबाई किमी में	शामिल राज्य	टिप्पणियां
33		आद्रा	ओडीएम-पीबीए	205	183	22	पश्चिम बंगाल	2015 में ओडीएम-वीएसयू सेक्शन के बीच 201/27-29 किमी पर एक हाथी की मृत्यु और 2016 में वीएसयू-पीबीए सेक्शन के बीच 195/23-25 किमी पर 03 हाथियों की मृत्यु हुई।
34			जीबीए-सीडीजीआर	174	170	4	पश्चिम बंगाल	हाथी का आना-जाना बारंबार देखा गया।
35			सीडीजीआर-एसएलबी	158	155	3	पश्चिम बंगाल	हाथी का आना-जाना बारंबार देखा गया।
36			एसएलबी-जीएसएल	142	151	9	पश्चिम बंगाल	हाथी का आना-जाना बारंबार देखा गया।
37			जीएसएल-एमडीएन	135	137	2	पश्चिम बंगाल	हाथी का आना-जाना बारंबार देखा गया।
38		रांची	बीएलआरजी-एलओएम	438/10	438/11	0.07	झारखंड	
39			केआरआरए-जीबीएक्स	461/01	461/14	1	झारखंड	
40				462/09	462/14	0.35		
41				463/16	464/05	0.28		
42			बीकेपीआर-पीकेएफ	482/09	482/02	0.3	झारखंड	
43			पीकेएफ-पीएमसी	490/01	490/04	0.28	झारखंड	

अनुलग्नक 2.1 भारतीय रेलवे में पहचान किए गए हाथी मार्गों का विवरण (पैरा 2.1.5 और 2.1.6 (i))							
क्रम संख्या	जोन	मंडल	सेक्शन	किमी से	किमी तक	मार्ग की लंबाई किमी में	शामिल राज्य
44			एमसीजेड-बीएनओ	513/14	514/02	0.25	झारखंड
45				514/22	515/10	0.5	
46			एसएलएफ-केआईटीए-जीएटीडी-जेओएनए (यूपी एवं डीएन)	364/29	372/13	7.5	झारखंड
47			केआईटीए-जीएटीडी (यूपी)	375/00	377/23	2.8	26.09.2016 को 02 जंगली जानवरों (हाथी) की मृत्यु।
48				380/00	382/49	3	
49			जेओएनए-जीएजी (डीएन)	391/36	391/42	0.2	झारखंड
50				396/18	396/28	0.3	
51			जीएजी-टीआईएस (डीएन)	399/00	399/08	0.15	झारखंड
52				400/12	400/25	0.15	
1	दरे	पालक्काड़	एमडीकेआई-ईटीएमडी (ए लाइन)	497/600	499/400	1.8	तमिलनाडु
2			ईटीएमडी-डब्ल्यूआरए (ए लाइन)	505/000	510/100	5.1	तमिलनाडु एवं केरल
3			एमडीटीआई-ईटीएमडी (बी लाइन)	497/300	499/300	2	तमिलनाडु
4			ईटीएमडी-डब्ल्यूआरए (बी लाइन)	505/000	509/100	6.1	तमिलनाडु एवं केरल
							घाट सेक्शन के कारण बी लाइन ए लाइन से ज्यादा लंबी है।

अनुलग्नक 2.1 भारतीय रेलवे में पहचान किए गए हाथी मार्गों का विवरण (पैरा 2.1.5 और 2.1.6 (i))								
क्रम संख्या	जोन	मंडल	सेक्शन	किमी से	किमी तक	मार्ग की लंबाई किमी में	शामिल राज्य	टिप्पणियां
5			डब्ल्यूआरए-केजेकेडी (बी लाइन)	510/100	518/000	8.9	केरल	घाट सेक्शन के कारण बी लाइन ए लाइन से ज्यादा लंबी है।
6			डब्ल्यूआरए-केजेकेडी (ए लाइन)	510/000	513/700	3.7	केरल	
7			केजेकेडी-केटीकेयू (ए एवं बी लाइन)	525/100	527/700	2.6	केरल	
1	दपरे	हुब्ली	यूबीएल-एलडी	531/9	532/2	0.3	कर्नाटक	
2			यूबीएल-एलडी	533/8	534/0	0.2	कर्नाटक	
3			यूबीएल-एलडी	537/7	537/5	0.2	कर्नाटक	
4			यूबीएल-एलडी	540/7-540/5	540/5	0.2	कर्नाटक	
5			यूबीएल-एलडी	550/4-550/1	550/1	0.3	कर्नाटक	
6			एलडी-एमआरजे	564/4-564/8	564/8	0.4	कर्नाटक	
7			एलडी-एमआरजे	570/0-570/1	570/1	0.1	कर्नाटक	
8		बेंगलुरु	एसबीसी-जेटीजे	231/5-237/5	237/5	6	तमिलनाडु	
9			एसबीसी-एसए	126/0-134/0	134/0	8	तमिलनाडु	
10		मैसूर	एचएएस-एमएक्यू	71/0-71/2	71/2	0.2	कर्नाटक	
			194 मार्ग			769.162		

अनुलग्नक 2.2 - ट्रेन हाथी की टक्कर रोकने के लिए पहचान किए गए मार्गों में उठाए गए कदम (पैरा 2.1.6 (iii))													
जोनल रेलवे	पहचान किए गए मार्ग का नाम जिनका संयुक्त रूप से निरीक्षण किया गया	स्थान (किमी से- तक)	गति प्रतिबंध का अधिरोपण	साइनेज बोर्ड की उपलब्धता	साइनेज बोर्ड के प्रकार	स्थान प्रदान किए गए संकेतक	वनस्पति निकासी	मधुमक्खी आवाज यंत्र की स्थापना	अंडरपास/ओवर पास निर्माण/प्रस्ताव	क्या ट्रैक के पास कोई भी खाद्य पदार्थ पाया गया जो हाथियों को आकर्षित करेगा	क्या निकटस्थ स्टेशनों पर लगे बैनर/पोस्टर्स/घोषणा के प्रति कर्मचारी/यात्री संबेदनशील थे	क्या सेक्शन के बैरीकेड/बाडबं दी को पूर्ण/प्रस्तावित किया गया है	क्या भेदध क्षेत्र में आने वाले स्टेशनों में अलग से वायरलेस संचार उपलब्ध कराया गया है
पूतरे	आरजेजीआर- जेआरजेड	426/23-426/13	19.01.2013 से बीएलडब्ल्यू + एसएलओ एसडीआईआर का गति प्रतिबंध स्थायी रूप से लगाया गया	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग के अंदर	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं
पूतरे	आरजेजीआर- जीजेटीए	419/0-417/0	18.01.2013 से 417/05-417/15 किमी के लिए बीएलडब्ल्यू + एसएलओ एसडीआईआर का गति प्रतिबंध स्थायी रूप से लगाया गया	हाँ	हाथ से पेंट किया हुआ	मार्ग के अंदर	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं

अनुलग्नक 2.2 - ट्रेन हाथी की टक्कर रोकने के लिए पहचान किए गए मार्गों में उठाए गए कदम {पैरा 2.1.6 (iii)}													
जोनल रेलवे	पहचान किए गए मार्ग का नाम जिनका संयुक्त रूप से निरीक्षण किया गया	स्थान (किमी. से- तक)	गति प्रतिबंध का अधिरोपण	साइनेज बोर्ड की उपलब्धता	साइनेज बोर्ड के प्रकार	स्थान पर प्रदान किए गए संकेतक	वनस्पति निकासी	मधुमक्खी आवाज यंत्र की स्थापना	अंडरपास/ओवर पास का निर्माण/प्रस्ताव	क्या ट्रैक के पास कोई भी खाद्य पदार्थ पाया गया जो हाथियों को आकर्षित करेगा	क्या निकटस्थ स्टेशनों पर लगे बैनर/पोस्टर्स/ घोषणा के प्रति कर्मचारी/यात्री जागरूक थे	क्या सेक्शन के बैरीकेड/बाडबं दी को पूर्ण/प्रस्तावित किया गया है	क्या भेदक्षेत्र में आने वाले स्टेशनों में अलग से वायरलेस संचार उपलब्ध कराया गया है
पूरे	आरजेजीआर- जीएचएनएच	427/26-427/28	18.00 बजे से 07.00 बजे तक दैनिक आधार पर 50 किमीप्रघं (डाउन लाइन) का गति प्रतिबंध लगाया गया। हालांकि अप लाइन पर कोई सावधानी आदेश नहीं लगाए गए	हाँ	हाथ से पेंट किया हुआ	मार्ग की शुरुआत से पहले	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं
पूरे	एसक्यूक्यू- सीबीटी	403/20-403/28	24.01.2013 से 403/31-403/29 अपलाइन और 402/18-402/19 डाउन लाइन किमी का बीएलडब्ल्यू + एसएलओ स्थायी सावधानी आदेश	हाँ	हाथ से पेंट किया हुआ	मार्ग की शुरुआत से पहले	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं

अनुलग्नक 2.2 - ट्रेन हाथी की टक्कर रोकने के लिए पहचान किए गए मार्गों में उठाए गए कदम (पैरा 2.1.6 (iii))													
जोनल रेलवे	पहचान किए गए मार्ग का नाम जिनका संयुक्त रूप से निरीक्षण किया गया	स्थान (किमी. से- तक)	गति प्रतिबंध का अधिरोपण	साइनेज बोर्ड की उपलब्धता	साइनेज बोर्ड के प्रकार	स्थान पर प्रदान किए गए संकेतक	वनस्पति निकासी	मधुमक्खी आवाज यंत्र की स्थापना	अंडरपास/ओवर पास का निर्माण/प्रस्ताव	क्या ट्रैक के पास कोई भी खाद्य पदार्थ पाया गया जो हाथियों को आकर्षित करेगा	क्या निकटस्थ स्टेशनों पर लगे बैनर/पोस्टर्स/घोषणा के प्रति कर्मचारी/यात्री जागरूक थे	क्या सेक्शन के बैरिकेड/बाडबंदी को पूर्ण/प्रस्तावित किया गया है	क्या भेद्य क्षेत्र में आने वाले स्टेशनों में अलग से वायरलेस संचार उपलब्ध कराया गया है
पूतरे	डीएनडीएल-एसएसपीआर	450/31-455/10	वन विभाग की सलाहनुसार, नियमित रूप से 1800 बजे से 0700 बजे तक 50 किमीप्रघं का अस्थाई गति प्रतिबंध लगाया गया	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरुआत से पहले	हाँ	हाँ (किमी पर एलसी संख्या - 44)	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं
पूतरे	एसएसपीआर-एचएनडी	455/15-458/17	नियंत्रण कार्यालय/क्यूआर की सलाहनुसार, 50 किमीप्रति घंटे का अस्थाई गति प्रतिबंध लगाया गया	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरुआत से पहले	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं

अनुलग्नक 2.2 - ट्रेन हाथी की टक्कर रोकने के लिए पहचान किए गए मार्गों में उठाए गए कदम (पैरा 2.1.6 (iii))													
जोनल रेलवे	पहचान किए गए मार्ग का नाम जिनका संयुक्त रूप से निरीक्षण किया गया	स्थान (किमी. से- तक)	गति प्रतिबंध का अधिरोपण	साइनेज बोर्ड की उपलब्धता	साइनेज बोर्ड के प्रकार	स्थान पर प्रदान किए गए संकेतक	वनस्पति निकासी	मधुमक्खी आवाज यंत्र की स्थापना	अंडरपास/ओवर पास का निर्माण/प्रस्ताव	क्या ट्रैक के पास कोई भी खाद्य पदार्थ पाया गया जो हाथियों को आकर्षित करेगा	क्या निकटस्थ स्टेशनों पर लगे बैनर/पोस्टर्स/घोषणा के प्रति कर्मचारी/यात्री जागरूक थे	क्या सेक्शन के बैरिकेड/बा डबंदी को पूर्ण/प्रस्ता वित किया गया है	क्या भेदध क्षेत्र में आने वाले स्टेशनों में अलग से वायरलेस संचार उपलब्ध कराया गया है
पूतरे	केडीजेआर-बीएसटीपी	66/01-68/01	16.10.2018 से बीएलडब्ल्यू एसएलओ डीआईआर का स्थायी गति प्रतिबंध लगाया गया	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरुआत	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं
पूतरे	आरबीए-एचएमए-जीएम	557/19-568/07	26.06.2013 से 555/17-21 से 562/7-9, 555/09-01 से 564/16-17 और 556/32-30 से 568/6-8 दोनों अप और डाउन लाइनों का बीएलडब्ल्यू + डीआईआर+ एसएलओ का स्थायी सावधानी आदेश	हाँ	हाथ से पेंट किया हुआ	मार्ग की शुरुआत	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	सोलर फेंसिंग को वन विभाग द्वारा गिरा दिया गया।	नहीं

अनुलग्नक 2.2 - ट्रेन हाथी की टक्कर रोकने के लिए पहचान किए गए मार्गों में उठाए गए कदम (पैरा 2.1.6 (iii))													
जोनल रेलवे	पहचान किए गए मार्ग का नाम जिनका संयुक्त रूप से निरीक्षण किया गया	स्थान (किमी. से-तक)(गति प्रतिबंध का अधिरोपण	साइनेज बोर्ड की उपलब्धता	साइनेज बोर्ड के प्रकार	स्थान पर प्रदान किए गए संकेतक	वनस्पति निकासी	मधुमक्खी आवाज यंत्र की स्थापना	अंडरपास/ओवर पास का निर्माण/प्रस्ताव	क्या ट्रैक के पास कोई भी खाद्य पदार्थ पाया गया जो हाथियों को आकर्षित करेगा	क्या निकटस्थ स्टेशनों पर लगे बैनर/पोस्टर्स/घोषणा के प्रति कर्मचारी/यात्री जागरूक थे	क्या सेक्शन के बैरिकेड/बा डबंदी को पूर्ण/प्रस्तावित किया गया है	क्या भेद्य क्षेत्र में आने वाले स्टेशनों में अलग से वायरलेस संचार उपलब्ध कराया गया है
पूतरे	बीओएनए-जेआरपीडी	122/05-129/05	04.11.2018 (रात्रि एवं समय के लिए) एवं 22.11.2018 (दिन के समय के लिए) से प्रभावी बीएलडब्ल्यू+एसएलओ+121/00-127/00 किमी पर आगे बढ़ाया हुआ सावधानी आदेश	हाँ	हाथ से पेंट किया हुआ	मार्ग की शुरुआत से पहले	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं
पूतरे	एलजेआर-एएमबी	252/12-262/04	19.06.2013 से एलजेआर-एएमबी (अप और डाउन लाइन दोनों) के पूरे सेक्शन के लिए बीएलडब्ल्यू+देखो और बढों का सावधानी आदेश	हाँ	हाथ से पेंट किया हुआ	मार्ग की शुरुआत से पहले	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं
पूमरे	बीआरकेए-जीएचडी	245/33-245/37	हाँ (25किमीप्रति घंटा)	हाँ	रेट्रो-चिह्नितशील	मार्ग की शुरुआत से पहले	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं

अनुलग्नक 2.2 - ट्रेन हाथी की टक्कर रोकने के लिए पहचान किए गए मार्गों में उठाए गए कदम (पैरा 2.1.6 (iii))													
जोनल रेलवे	पहचान किए गए मार्ग का नाम जिनका संयुक्त रूप से निरीक्षण किया गया	स्थान (किमी. से-तक)(गति प्रतिबंध का अधिरोपण	साइनेज बोर्ड की उपलब्धता	साइनेज बोर्ड के प्रकार	स्थान पर प्रदान किए गए संकेतक	वनस्पति निकासी	मधुमक्खी आवाज यंत्र की स्थापना	अंडरपास/ओवर पास का निर्माण/प्रस्ताव	क्या ट्रैक के पास कोई भी खाद्य पदार्थ पाया गया जो हाथियों को आकर्षित करेगा	क्या निकटस्थ स्टेशनों पर लगे बैनर/पोस्टर्स/घोषणा के प्रति कर्मचारी/यात्री जागरूक थे	क्या सेक्शन के बैरिकेड/बाडबंदी को पूर्ण/प्रस्तावित किया गया है	क्या भेदक्षेत्र में आने वाले स्टेशनों में अलग से वायरलेस संचार उपलब्ध कराया गया है
पूमरे	केम्पूआर-एचजेडबीएन	45/8-45/9	ओवरपास पहले से ही मौजूद है अतः आवश्यक नहीं है	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरुआत से पहले	हाँ	नहीं	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं
उपूरे	एनएसए-एमजेपीबी	150/0-164/0	हाँ (30 किमी प्रति घंटा)	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हाँ	नहीं	नहीं	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं
उपूरे	एमजेपीबी-केवाईबीआर	173/0-176/0	हाँ (30 किमी प्रति घंटा)	हाँ	हाथ से पेंट किया हुआ	मार्ग के अंदर	हाँ	नहीं	नहीं	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं
उपूरे	बीएसएम-डीडीडब्ल्यू	193/0-194/0	हाँ (30 किमी प्रति घंटा)	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हाँ	नहीं	नहीं	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं
उपूरे	बीएसएम-डीडीडब्ल्यू	194/0-221/4	हाँ (30 किमी प्रति घंटा)	हाँ	हाथ से पेंट किया हुआ	मार्ग के अंदर	हाँ	नहीं	नहीं	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं
उपूरे	डीडीडब्ल्यू-पीएलके	222/5-222/10	हाँ (30 किमी प्रति घंटा)	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरुआत	हाँ	नहीं	नहीं	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं
उपूरे	डीडीडब्ल्यू-पीएलके	228/5-228/7	हाँ (30 किमी प्रति घंटा)	हाँ	हाथ से पेंट किया हुआ	मार्ग की शुरुआत	हाँ	नहीं	नहीं	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं
उपूरे	एमआईएन-एमयूएच	128/0-132/0	हाँ (30 किमी प्रति घंटा)	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हाँ	नहीं	नहीं	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं

अनुलग्नक 2.2 - ट्रेन हाथी की टक्कर रोकने के लिए पहचान किए गए मार्गों में उठाए गए कदम (पैरा 2.1.6 (iii))													
जोनल रेलवे	पहचान किए गए मार्ग का नाम जिनका संयुक्त रूप से निरीक्षण किया गया	स्थान (किमी. से- तक)	गति प्रतिबंध का अधिरोपण	साइनेज बोर्ड की उपलब्धता	साइनेज बोर्ड के प्रकार	स्थान पर प्रदान किए गए संकेतक	वनस्पति निकासी	मधुमक्खी आवाज यंत्र की स्थापना	अंडरपास/ओवर पास का निर्माण/प्रस्ताव	क्या ट्रैक के पास कोई भी खाद्य पदार्थ पाया गया जो हाथियों को आकर्षित करेगा	क्या निकटस्थ स्टेशनों पर लगे बैनर/पोस्टर्स/घोषणा के प्रति कर्मचारी/यात्री जागरूक थे	क्या सेक्शन के बैरिकेड/बा डबंदी को पूर्ण/प्रस्ता वित किया गया है	क्या भेद्य क्षेत्र में आने वाले स्टेशनों में अलग से वायरलेस संचार उपलब्ध कराया गया है
उपरे	एमआईएन-एमयूएच	121/0-123/0	हाँ (30 किमी प्रति घंटा)	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हाँ	नहीं	नहीं	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं
उपरे	एलकेयू-एचएलडीडी	62/0-63/0	हाँ (30 किमी प्रति घंटा)	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं
उपरे	एलकेयू-पीबीडब्ल्यू	60/2-61/4	हाँ (30 किमी प्रति घंटा)	हाँ	हाथ से पेंट किया हुआ	मार्ग की शुरुआत	हाँ	नहीं	नहीं	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं
पूसीरे	आरजीआई-एमजीए	85/0 to 92/0	90/1-90/2 के बीच 60 किमीप्रघं	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं
पूसीरे	एजेडए-केवाईक्यू	163/0-168/0	30 किमी प्रति घंटा	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरुआत से पहले	हाँ	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं
पूसीरे	डीकेजेआर-एनएमएम	101/4-108/0	45 किमी प्रति घंटा	हाँ	हाथ से पेंट किया हुआ	मार्ग की शुरुआत से पहले	हाँ	एलसी गेट संख्या आरएम/56, आरएम/57 और आरएम/58 पर	नहीं	नहीं	नहीं	101/0 से 132/0 के बीच बाइबंदी प्रस्तावित	नहीं
पूसीरे	आरपीएन-बीवीयू	125/4-131/7	30 किमी प्रति घंटा	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हाँ	एलसी गेट संख्या आरएम/106, आरएम/107 और आरएम/108 पर	125/5-7 किलोमीटर पर प्रस्ताव मौजूद है।	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं

अनुलग्नक 2.2 - ट्रेन हाथी की टक्कर रोकने के लिए पहचान किए गए मार्गों में उठाए गए कदम (पैरा 2.1.6 (iii))													
जोनल रेलवे	पहचान किए गए मार्ग का नाम जिनका संयुक्त रूप से निरीक्षण किया गया	स्थान (किमी. से- तक)	गति प्रतिबंध का अधिरोपण	साइनेज बोर्ड की उपलब्धता	साइनेज बोर्ड के प्रकार	स्थान पर प्रदान किए गए संकेतक	वनस्पति निकासी	मधुमक्खी आवाज यंत्र की स्थापना	अंडरपास/ओवर पास का निर्माण/प्रस्ताव	क्या ट्रैक के पास कोई भी खतरा पदार्थ पाया गया जो हाथियों को आकर्षित करेगा	क्या निकटस्थ स्टेशनों पर लगे बैनर/पोस्टर्स/घोषणा के प्रति कर्मचारी/यात्री जागरूक थे	क्या संकेतन के बैरिकेड/बाइबंदी को पूर्ण/प्रस्तावित किया गया है	क्या भेद्य क्षेत्र में आने वाले स्टेशनों में अलग से वायरलेस संचार उपलब्ध कराया गया है
पूरी	बीवीयू-डीक्यूएल	132/5-146/9	45 किमी प्रति घंटा	हाँ	हाथ से पेंट किया हुआ	मार्ग की शुरुआत से पहले	आंशिक वनस्पति	एलसी गेट संख्या आरएम/113, आरएम/118 और आरएम/119 पर	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं
पूरी	आरपीएन-बीकेटीबी	2/0-9/3	30 किमी प्रति घंटा	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	आंशिक वनस्पति	एलसी गेट संख्या आरटी/3 पर क्रियाशील और आरटी/4 अक्रियाशील	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं
पूरी	बीएनक्यू-सीआरएक्स	82/0-104/0	30 किमी प्रति घंटा	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	आंशिक वनस्पति	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं
पूरी	सीएलडी-एनकेबी	65/0-73/0	50 किमी प्रति घंटा	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरुआत से पहले	आंशिक वनस्पति	एक 69-3/4 किलोमीटर पर	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं
पूरी	जीएलएम-एसवीक्यू	16/5-27/7	30 किमी प्रति घंटा	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरुआत से पहले	नहीं	नहीं	21/2-3(34ए)/जी पर अंडरपास - 24 (45ए) पर पुल	हाँ, कुछ स्थानों में ट्रैक के साथ	नहीं	25/9-26/2-3 किमी के बीच बाइबंदी	नहीं

अनुलग्नक 2.2 - ट्रेन हाथी की टक्कर रोकने के लिए पहचान किए गए मार्गों में उठाए गए कदम (पैरा 2.1.6 (iii))													
जोनल रेलवे	पहचान किए गए मार्ग का नाम जिनका संयुक्त रूप से निरीक्षण किया गया	स्थान (किमी. से- तक)	गति प्रतिबंध का अधिरोपण	साइनेज बोर्ड की उपलब्धता	साइनेज बोर्ड के प्रकार	स्थान पर प्रदान किए गए संकेतक	वनस्पति निकासी	मधुमक्खी आवाज यंत्र की स्थापना	अंडरपास/ओवर पास का निर्माण/प्रस्ताव	क्या ट्रैक के पास कोई भी खाद्य पदार्थ पाया गया जो हाथियों को आकर्षित करेगा	क्या निकटस्थ स्टेशनों पर लगे बैनर/पोस्टर्स/ घोषणा के प्रति कर्मचारी/यात्री जागरूक थे	क्या सेक्शन के बैरिकेड/बाडबंदी को पूर्ण/प्रस्तावित किया गया है	क्या भेद्य क्षेत्र में आने वाले स्टेशनों में अलग से वायरलेस संचार उपलब्ध कराया गया है
पूँसीरे	केसीएफ-एचएएस	140/2-141/3	30 किमी प्रति घंटा	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरूआत से पहले	हाँ	एलसी गेट संख्या एसके/34 पर	नहीं	नहीं	नहीं	सेक्शन के बीच एक तरफ की रेलिंग (बाएं)	नहीं
पूँसीरे	आरवीके-एपीडीजे	157/0-168/0	30 किमी प्रति घंटा	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	आंशिक वनस्पति	एलसी गेट संख्या एसके/119 (164-6/7), एसके/124 (158-7/8)	नहीं	हाँ एक स्थान पर (158/3)	नहीं	नहीं	नहीं
पूँसीरे	आरवीके-केसीएफ	154/0-157/1	30 किमी प्रति घंटा	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	आंशिक वनस्पति	155-2/3 (एसके/126) पर अक्रियाशील	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं
पूँसीरे	पीएचआई-टीकेसी	25/7-29/6	50 किमी प्रति घंटा	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	दोनों तरफ घनी वनस्पति	नहीं	नहीं	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं

अनुलग्नक 2.2 - ट्रेन हाथी की टक्कर रोकने के लिए पहचान किए गए मार्गों में उठाए गए कदम (पैरा 2.1.6 (iii))													
जोनल रेलवे	पहचान किए गए मार्ग का नाम जिनका संयुक्त रूप से निरीक्षण किया गया	स्थान (किमी. से- तक)	गति प्रतिबंध का अधिरोपण	साइनेज बोर्ड की उपलब्धता	साइनेज बोर्ड के प्रकार	स्थान पर प्रदान किए गए संकेतक	वनस्पति निकासी	मधुमक्खी आवाज यंत्र की स्थापना	अंडरपास/ओवर पास का निर्माण/प्रस्ताव	क्या ट्रैक के पास कोई भी खाद्य पदार्थ पाया गया जो हाथियों को आकर्षित करेगा	क्या निकटस्थ स्टेशनों पर लगे बैनर/पोस्टर्स/घोषणा के प्रति कर्मचारी/यात्री जागरूक थे	क्या सेक्शन के बैरीकेड/बाडबंदी को पूर्ण/प्रस्तावित किया गया है	क्या भेद्य क्षेत्र में आने वाले स्टेशनों में अलग से वायरलेस संचार उपलब्ध कराया गया है
पूँसोरे	एचडब्ल्यूएक्स-एलकेजी	166/6-174/4	45 किमी प्रति घंटा	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरुआत से पहले	आंशिक वनस्पति	नहीं	01 ओवरपास और 08 अंडरपास प्रस्तावित	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं
पूँसोरे	टीआईआई-डीबीवाई	14/0-21/0	20 किमी प्रति घंटा	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग के अंदर	आंशिक वनस्पति	टीआईआई और एमएल/3 पर	पीडब्ल्यूआई/ए मआरजी द्वारा 20/4-5 के बीच अंडरपास का प्रस्ताव	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं
उरे	एनबीडी-एसएनएक्स	14/5-14/06	15 किमी प्रति घंटा (स्थायी)	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं
उरे	एनबीडी-एसएनएक्स	15/5-15/06	15 किमी प्रति घंटा (स्थायी)	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं

अनुलग्नक 2.2 - ट्रेन हाथी की टक्कर रोकने के लिए पहचान किए गए मार्गों में उठाए गए कदम (पैरा 2.1.6 (iii))													
जोनल रेलवे	पहचान किए गए मार्ग का नाम जिनका संयुक्त रूप से निरीक्षण किया गया	स्थान (किमी. से-तक)	गति प्रतिबंध का अधिरोपण	साइनेज बोर्ड की उपलब्धता	साइनेज बोर्ड के प्रकार	स्थान पर प्रदान किए गए संकेतक	वनस्पति निकासी	मधुमक्खी आवाज यंत्र की स्थापना	अंडरपास/ओवर पास का निर्माण/प्रस्ताव	क्या ट्रैक के पास कोई भी खाद्य पदार्थ पाया गया जो हाथियों को आकर्षित करेगा	क्या निकटस्थ स्टेशनों पर लगे बैनर/पोस्टर्स/घोषणा के प्रति कर्मचारी/यात्री जागरूक थे	क्या सेक्शन के बैरीकेड/बाड बंदी को पूर्ण/प्रस्तावित किया गया है	क्या भेद्य क्षेत्र में आने वाले स्टेशनों में अलग से वायरलेस संचार उपलब्ध कराया गया है
उरे	आरडब्ल्यूएल-क्यूएसआर	46/14-46/15	2200 बजे से 0600 बजे तक 35 किमी प्रति घंटा	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	हों (आरडब्ल्यूएल और क्यूएसआर पर)
उरे	आरडब्ल्यूएल-क्यूएसआर	47/08-47/09	2200 बजे से 0600 बजे तक 35 किमी प्रति घंटा	हों	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरुआत	हों	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	हों (आरडब्ल्यूएल और क्यूएसआर पर)
उरे	आरडब्ल्यूएल-क्यूएसआर	48/07-48/08	2200 बजे से 0600 बजे तक 35 किमी प्रति घंटा	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हों	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	हों (आरडब्ल्यूएल और क्यूएसआर पर)
उरे	आरडब्ल्यूएल-क्यूएसआर	40/05-40/06	2200 बजे से 0600 बजे तक 35 किमी प्रति घंटा	हों	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरुआत	हों	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	हों (आरडब्ल्यूएल और क्यूएसआर पर)

अनुलग्नक 2.2 - ट्रेन हाथी की टक्कर रोकने के लिए पहचान किए गए मार्गों में उठाए गए कदम (पैरा 2.1.6 (iii))													
जोनल रेलवे	पहचान किए गए मार्ग का नाम जिनका संयुक्त रूप से निरीक्षण किया गया	स्थान (किमी. से- तक)	गति प्रतिबंध का अधिरोपण	साइनेज बोर्ड की उपलब्धता	साइनेज बोर्ड के प्रकार	स्थान पर प्रदान किए गए संकेतक	वनस्पति निकासी	मधुमक्खी आवाज यंत्र की स्थापना	अंडरपास/ओवर पास का निर्माण/प्रस्ताव	क्या ट्रैक के पास कोई भी खाद्य पदार्थ पाया गया जो हाथियों को आकर्षित करेगा	क्या निकटस्थ स्टेशनों पर लगे बैनर/पोस्टर्स/घोषणा के प्रति कर्मचारी/यात्री जागरूक थे	क्या सेक्शन के बैरीकेड/बा डबदी को पूर्ण/प्रस्ता वित्त किया गया है	क्या भेद्य क्षेत्र में आने वाले स्टेशनों में अलग से वायरलेस संचार उपलब्ध कराया गया है
उरे	आरडब्ल्यूएल-क्यूएसआर	40/14-40/15	2200 बजे से 0600 बजे तक 35 किमी प्रति घंटा	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरुआत	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	हाँ (आरडब्ल्यूएल और क्यूएसआर पर)
उरे	आरडब्ल्यूएल-क्यूएसआर	40/17-40/18	2200 बजे से 0600 बजे तक 35 किमी प्रति घंटा	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरुआत	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	हाँ (आरडब्ल्यूएल और क्यूएसआर पर)
उरे	आरडब्ल्यूएल-क्यूएसआर	41/1-41/2	2200 बजे से 0600 बजे तक 35 किमी प्रति घंटा	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरुआत	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	हाँ (आरडब्ल्यूएल और क्यूएसआर पर)
उरे	एमओटीसी-आरडब्ल्यूएल	34/00-34/01	2200 बजे से 0600 बजे तक 35 किमी प्रति घंटा	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरुआत	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	हाँ (एमओटीसी और आरडब्ल्यूएल पर)
दपरे	ओडीएम-पीबीए	205/0-183/0	हाँ (40 किमी प्रति घंटा)	हाँ	हाथ से पेंट किया हुआ	मार्ग के अंदर	हाँ	नहीं	प्रस्तावित नहीं	नहीं	नहीं	प्रस्तावित नहीं	नहीं

अनुलग्नक 2.2 - ट्रेन हाथी की टक्कर रोकने के लिए पहचान किए गए मार्गों में उठाए गए कदम (पैरा 2.1.6 (iii))													
जोनल रेलवे	पहचान किए गए मार्ग का नाम जिनका संयुक्त रूप से निरीक्षण किया गया	स्थान (किमी. से-तक)	गति प्रतिबंध का अधिरोपण	साइनेज बोर्ड की उपलब्धता	साइनेज बोर्ड के प्रकार	स्थान पर प्रदान किए गए संकेतक	वनस्पति निकासी	मधुमक्खी आवाज यंत्र की स्थापना	अंडरपास/ओवर पास का निर्माण/प्रस्ताव	क्या ट्रैक के पास कोई भी खाद्य पदार्थ पाया गया जो हाथियों को आकर्षित करेगा	क्या निकटस्थ स्टेशनों पर लगे बैनर/पोस्टर्स/घोषणा के प्रति कर्मचारी/यात्री जागरूक थे	क्या सेक्शन के बैरीकेड/बा डंबडी को पूर्ण/प्रस्तावित किया गया है	क्या भेद्य क्षेत्र में आने वाले स्टेशनों में अलग से वायरलेस संचार उपलब्ध कराया गया है
दपूरे	जीबीए-सीडीजीआर	172/8-172/28	हाँ (40 किमी प्रति घंटा)	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हाँ	नहीं	प्रस्तावित नहीं	नहीं	नहीं	प्रस्तावित नहीं	नहीं
दपूरे	जीएसएल-एमडीएन	135/10-137/16	हाँ (40 किमी प्रति घंटा)	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हाँ	नहीं	प्रस्तावित नहीं	नहीं	नहीं	प्रस्तावित नहीं	नहीं
दपूरे	जेईआर-एआरडी	186/21-193/19	हाँ (40 किमी प्रति घंटा)	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरूआत	हाँ	नहीं	प्रस्तावित नहीं	हाँ (ट्रैक के पास धान के खेत)	हाँ	प्रस्तावित नहीं	नहीं
दपूरे	एआरडी-बीटीएस	202/1-210/1	हाँ (40 किमी प्रति घंटा)	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरूआत	हाँ	नहीं	प्रस्तावित नहीं	हाँ (ट्रैक के पास धान के खेत)	हाँ	प्रस्तावित नहीं	नहीं
दपूरे	आरओपी-बीटीक्यू	00/05-23/00	नहीं	हाँ	हाथ से पेंट किया हुआ	मार्ग की शुरूआत	हाँ	नहीं	कोई प्रस्ताव नहीं	नहीं	नहीं	प्रस्तावित नहीं	नहीं
दपूरे	आरओपी-बीटीक्यू	41/08-48/06	नहीं	हाँ	हाथ से पेंट किया हुआ	मार्ग की शुरूआत	हाँ	नहीं	कोई प्रस्ताव नहीं	नहीं	नहीं	प्रस्तावित नहीं	नहीं
दपूरे	केकेक्यू-एससूए	124-138	हाँ (40 किमी प्रति घंटा)	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हाँ	नहीं	प्रस्तावित नहीं	नहीं	नहीं	प्रस्तावित नहीं	नहीं
दपूरे	सीकेयू-जीआईआई	173/5-179/5	हाँ (40 किमी प्रति घंटा)	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हाँ	नहीं	प्रस्तावित नहीं	नहीं	नहीं	प्रस्तावित नहीं	नहीं
दपूरे	डीवीएम-केकेपीआर	199-201/1	हाँ (40 किमी प्रति घंटा)	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हाँ	नहीं	प्रस्तावित नहीं	नहीं	नहीं	प्रस्तावित नहीं	नहीं

अनुलग्नक 2.2 - ट्रेन हाथी की टक्कर रोकने के लिए पहचान किए गए मार्गों में उठाए गए कदम (पैरा 2.1.6 (iii))													
जोनल रेलवे	पहचान किए गए मार्ग का नाम जिनका संयुक्त रूप से निरीक्षण किया गया	स्थान (किमी. से-तक)	गति प्रतिबंध का अधिरोपण	साइनेज बोर्ड की उपलब्धता	साइनेज बोर्ड के प्रकार	स्थान पर प्रदान किए गए संकेतक	वनस्पति निकासी	मधुमक्खी आवाज यंत्र की स्थापना	अंडरपास/ओवर पास का निर्माण/प्रस्ताव	क्या ट्रैक के पास कोई भी खाद्य पदार्थ पाया गया जो हाथियों को आकर्षित करेगा	क्या निकटस्थ स्टेशनों पर लगे बैनर/पोस्टर्स/घोषणा के प्रति कर्मचारी/यात्री जागरूक थे	क्या सेक्शन के बैरिकेड/बाड बंदी को पूर्ण/प्रस्तावित किया गया है	क्या भेद्य क्षेत्र में आने वाले स्टेशनों में अलग से वायरलेस संचार उपलब्ध कराया गया है
दपूर	डीआईएच-डीटीवी	487/1-504/1	हाँ (40 किमी प्रति घंटा)	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग के अंदर	हाँ	नहीं	प्रस्तावित नहीं	नहीं	हाँ	हाँ (अप-2.67 किमी और डाउन-2.23 किमी)	नहीं
दपूर	एसडब्ल्यूआर-एमओयू	332/1-367/1	नहीं	हाँ	हाथ से पेंट किया हुआ	मार्ग के अंदर	हाँ	नहीं	कोई अभिलेख नहीं पाया गया	नहीं	हाँ	हाँ (3.3 किमी)	नहीं
दपूर	केआईटीए-जीएटीडी (अप)	380/0-382/49	नहीं	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	प्रस्तावित नहीं	नहीं
दरे	एमडीकेआई-ईटीएमडी	497/6-499/4 (ए लाइन)	18:00 बजे से 06:00 बजे तक हाथी के बारबार क्रॉसिंग के कारण 45 किमी प्रति घंटे का स्थायी गति प्रतिबंध लगाया गया।	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरुआत	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं

अनुलग्नक 2.2 - ट्रेन हाथी की टक्कर रोकने के लिए पहचान किए गए मार्गों में उठाए गए कदम (पैरा 2.1.6 (iii))													
जोनल रेलवे	पहचान किए गए मार्ग का नाम जिनका संयुक्त रूप से निरीक्षण किया गया	स्थान (किमी. से- तक)	गति प्रतिबंध का अधिरोपण	साइनेज बोर्ड की उपलब्धता	साइनेज बोर्ड के प्रकार	स्थान पर प्रदान किए गए संकेतक	वनस्पति निकासी	मधुमक्खी आवाज यंत्र की स्थापना	अंडरपास/ओवर पास का निर्माण/प्रस्ताव	क्या ट्रैक के पास कोई भी खाद्य पदार्थ पाया गया जो हाथियों को आकर्षित करेगा	क्या निकटस्थ स्टेशनों पर लगे बैनर/पोस्टर्स/घोषणा के प्रति कर्मचारी/यात्री जागरूक थे	क्या सेक्शन के बैरीकेड/बाड बंदी को पूर्ण/प्रस्तावित किया गया है	क्या भेद्य क्षेत्र में आने वाले स्टेशनों में अलग से वायरलेस संचार उपलब्ध कराया गया है
दरे	ईटीएमडी- डब्ल्यूआरए	505/0- 510/10 (ए लाइन)	18:00 बजे से 06:00 बजे तक हाथी के बारंबार क्रॉसिंग के कारण 45 किमी प्रति घंटे का स्थायी गति प्रतिबंध लगाया गया।	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरूआत	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं
दरे	एमडीटीआई- ईटीएमडी	497/3- 499/3 (बी लाइन)	18:00 बजे से 06:00 बजे तक हाथी के बारंबार क्रॉसिंग के कारण 45 किमी प्रति घंटे का स्थायी गति प्रतिबंध लगाया गया।	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरूआत	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं

अनुलग्नक 2.2 - ट्रेन हाथी की टक्कर रोकने के लिए पहचान किए गए मार्गों में उठाए गए कदम (पैरा 2.1.6 (iii))													
जोनल रेलवे	पहचान किए गए मार्ग का नाम जिनका संयुक्त रूप से निरीक्षण किया गया	स्थान (किमी. से- तक)	गति प्रतिबंध का अधिरोपण	साइनेज बोर्ड की उपलब्धता	साइनेज बोर्ड के प्रकार	स्थान पर प्रदान किए गए संकेतक	वनस्पति निकासी	मधुमक्खी आवाज यंत्र की स्थापना	अंडरपास/ओवर पास का निर्माण/प्रस्ताव	क्या ट्रैक के पास कोई भी खाद्य पदार्थ पाया गया जो हाथियों को आकर्षित करेगा	क्या निकटस्थ स्टेशनों पर लगे बैनर/पोस्टर्स/घोषणा के प्रति कर्मचारी/यात्री जागरूक थे	क्या सेक्शन के बैरीकेड/बाइबंदी को पूर्ण/प्रस्तावित किया गया है	क्या भेदध क्षेत्र में आने वाले स्टेशनों में अलग से वायरलेस संचार उपलब्ध कराया गया है
दूरे	ईटीएमडी- डब्ल्यूआरए	505/0- 509/10 (बी लाइन)	18:00 बजे से 06:00 बजे तक हाथी के बारंबार क्रॉसिंग के कारण 45 किमी प्रति घंटे का स्थायी गति प्रतिबंध लगाया गया।	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरूआत	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं
दूरे	डब्ल्यूआरए- केजेकेडी	510/1- 518/0 (बी लाइन)	18:00 बजे से 06:00 बजे तक हाथी के बारंबार क्रॉसिंग के कारण 45 किमी प्रति घंटे का स्थायी गति प्रतिबंध लगाया गया।	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरूआत	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	510/5 से 518/0 किमी तक रेल बाइबंदी प्रस्तावित है। 510/5 - 517/2 किमी के बीच वन केरल विभाग द्वारा सौर विद्युत प्रदान किया गया।	नहीं

अनुलग्नक 2.2 - ट्रेन हाथी की टक्कर रोकने के लिए पहचान किए गए मार्गों में उठाए गए कदम (पैरा 2.1.6 (iii))													
जोनल रेलवे	पहचान किए गए मार्ग का नाम जिनका संयुक्त रूप से निरीक्षण किया गया	स्थान (किमी. से- तक)	गति प्रतिबंध का अधिरोपण	साइनेज बोर्ड की उपलब्धता	साइनेज बोर्ड के प्रकार	स्थान पर प्रदान किए गए संकेतक	वनस्पति निकासी	मधुमक्खी आवाज यंत्र की स्थापना	अंडरपास/ओवर पास का निर्माण/प्रस्ताव	क्या ट्रैक के पास कोई भी खाद्य पदार्थ पाया गया जो हाथियों को आकर्षित करेगा	क्या निकटस्थ स्टेशनों पर लगे बैनर/पोस्टर्स/ घोषणा के प्रति कर्मचारी/यात्री जागरूक थे	क्या सेक्शन के बैरिकेड/बाडबं दी को पूर्ण/प्रस्तावित किया गया है	क्या भेद्य क्षेत्र में आने वाले स्टेशनों में अलग से वायरलेस संचार उपलब्ध कराया गया है
दरे	डब्ल्यूआर- केजेकेडी	510/0- 513/7 (ए लाइन)	18:00 बजे से 06:00 बजे तक हाथी के बारंबार क्रॉसिंग के कारण 45 किमी प्रति घंटे का स्थायी गति प्रतिबंध लगाया गया।	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरुआत	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	510/02 से 513/0 तक रेल बाड़बंदी प्रस्तावित है।	नहीं
दरे	केजेकेडी- केटीकेयू	525/1- 527/7 (ए और बी लाइन)	18:00 बजे से 06:00 बजे तक हाथी के बारंबार क्रॉसिंग के कारण 45 किमी प्रति घंटे का स्थायी गति प्रतिबंध लगाया गया।	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरुआत	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं

अनुलग्नक 2.2 - ट्रेन हाथी की टक्कर रोकने के लिए पहचान किए गए मार्गों में उठाए गए कदम (पैरा 2.1.6 (iii))													
जोनल रेलवे	पहचान किए गए मार्ग का नाम जिनका संयुक्त रूप से निरीक्षण किया गया	स्थान (किमी. से- तक)	गति प्रतिबंध का अधिरोपण	साइनेज बोर्ड की उपलब्धता	साइनेज बोर्ड के प्रकार	स्थान पर प्रदान किए गए संकेतक	वनस्पति निकासी	मधुमक्खी आवाज यंत्र की स्थापना	अंडरपास/ओवर पास का निर्माण/प्रस्ताव	क्या ट्रैक के पास कोई भी खाद्य पदार्थ पाया गया जो हाथियों को आकर्षित करेगा	क्या निकटस्थ स्टेशनों पर लगे बैनर/पोस्टर्स/घोषणा के प्रति कर्मचारी/यात्री जागरूक थे	क्या सैक्शन के बैरीकेड/बाडबंदी को पूर्ण/प्रस्तावित किया गया है	क्या भेद्य क्षेत्र में आने वाले स्टेशनों में अलग से वायरलेस संचार उपलब्ध कराया गया है
दपरे	यूबीएल-एलडी	531/9-532/2	नहीं	हाँ	हाथ से पेंट किया हुआ	मार्ग की शुरूआत	हाँ	हाँ	नहीं	हाँ	नहीं	हाँ	नहीं
दपरे	यूबीएल-एलडी	533/8-534/0	नहीं	हाँ	हाथ से पेंट किया हुआ	मार्ग की शुरूआत	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	हाँ	नहीं
दपरे	यूबीएल-एलडी	537/7-537/5	नहीं	हाँ	हाथ से पेंट किया हुआ	मार्ग की शुरूआत	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	हाँ	नहीं
दपरे	यूबीएल-एलडी	540/7-540/5	नहीं	हाँ	हाथ से पेंट किया हुआ	मार्ग की शुरूआत	हाँ	नहीं	नहीं	हाँ	नहीं	हाँ	नहीं
दपरे	यूबीएल-एलडी	550/4-550/1	नहीं	हाँ	हाथ से पेंट किया हुआ	मार्ग की शुरूआत	हाँ	हाँ	नहीं	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं
दपरे	एलडी-एमआरजे	564/4-564/8	नहीं	हाँ	हाथ से पेंट किया हुआ	मार्ग की शुरूआत	हाँ	हाँ	नहीं	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं

अनुलग्नक 2.2 - ट्रेन हाथी की टक्कर रोकने के लिए पहचान किए गए मार्गों में उठाए गए कदम (पैरा 2.1.6 (iii))													
जोनल रेलवे	पहचान किए गए मार्ग का नाम जिनका संयुक्त रूप से निरीक्षण किया गया	स्थान (किमी. से- तक)	गति प्रतिबंध का अधिरोपण	साइनेज बोर्ड की उपलब्धता	साइनेज बोर्ड के प्रकार	स्थान पर प्रदान किए गए संकेतक	वनस्पति निकासी	मधुमक्खी आवाज यंत्र की स्थापना	अंडरपास/ओवर पास का निर्माण/प्रस्ताव	क्या ट्रैक के पास कोई भी खाद्य पदार्थ पाया गया जो हाथियों को आकर्षित करेगा	क्या निकटस्थ स्टेशनों पर लगे बैनर/पोस्टर्स/ घोषणा के प्रति कर्मचारी/यात्री जागरूक थे	क्या सेक्शन के बैरीकेड/बाडबंदी को पूर्ण/प्रस्तावित किया गया है	क्या भेद्य क्षेत्र में आने वाले स्टेशनों में अलग से वायरलेस संचार उपलब्ध कराया गया है
दपरे	एलडी-एमआरजे	570/0-570/1	नहीं	हाँ	रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरूआत	हाँ	नहीं	नहीं	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं
दपरे	एसबीसी-जेटीजे	231/5-237/5	नहीं	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं
दपरे	एचएएस-एमएक्यू	71/0-71/2	नहीं	हाँ	गैर रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरूआत	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं
दपरे	एसबीसी-एसए	126/0-134/0	हाँ (50 किमी प्रति घंटा)	हाँ	गैर रेट्रो-चिंतनशील	मार्ग की शुरूआत	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं
	77 मार्गों का संयुक्त निरीक्षण किया गया												

क्रम संख्या	स्थान	अनुलग्नक 2.3 - अलाभक/प्रायोगिक ठहरावों के अनाहरण के कारण परिहार्य व्यय को दर्शाती विवरणी (पैरा 2.3)				प्रति ट्रेन प्रति दिन औसत आय	डीजल/विद्युत ठहराव की कीमत (राशि ₹ में)	प्रतिदिन परिहार्य व्यय (राशि ₹ में)	चलने के अनुमानित दिन (24.02.2016 से 31.03.2019 तक)	तीन वर्ष से अधिक के लिए कुल परिहार्य व्यय (24.02.2016 से 31.03.2019 तक) (राशि ₹ में)
		शक्ति के प्रकार (डी/वि)	ट्रेन संख्या	चलने की आवृत्ति	ठहराव आरंभ की तिथि	यात्री (सं.)				
1	सहजनवा	विद्युत	12531	7	09.05.2009	96	11082	1635	1131	1849185
2	सहजनवा	विद्युत	12532	7	09.05.2009	21	2480	10237	1131	11578047
3	कर्नलगंज	विद्युत	12531	7	27.02.2009	128	6799	5918	1131	6693258
4	कर्नलगंज	विद्युत	12532	7	27.02.2009	33	2442	10275	1131	11621025
5	जरावल रोड	विद्युत	12531	7	01.01.2014	22	1599	11118	1131	12574458
6	जरावल रोड	विद्युत	12532	7	01.01.2014	3	327	12390	1131	14013090
7	बभनान	विद्युत	12531	7	01.01.2013	139	11951	766	1131	866346
8	बभनान	विद्युत	12532	7	01.01.2013	40	4142	8575	1131	9698325
9	महमूदाबाद	विद्युत	15211	7	10.05.2011	1	239	12478	1131	14112618
10	महमूदाबाद	विद्युत	15212	7	10.05.2011	1	172	12545	1131	14188395
11	नबाबगंज	डीजल	14213	7	01.01.2013	2	154	23424	1131	26492544
12	नबाबगंज	डीजल	14214	7	01.01.2013	30	1659	21919	1131	24790389
13	कटरा	डीजल	14213	7	24.02.2014	17	602	22976	1131	25985856
14	कटरा	डीजल	14214	7	24.02.2014	24	1446	22132	1131	25031292
15	मसकनवां	विद्युत	11123	7	01.07.2013	46	6771	5946	1131	6724926
16	मसकनवां	विद्युत	11124	7	01.07.2013	38	3946	8771	1131	9920001
17	लक्ष्मीपुर	डीजल	15019	6	18.11.2013	40	3850	19728	970	19136160
18	लक्ष्मीपुर	डीजल	15020	6	18.11.2013	45	4550	19028	970	18457160
19	खलीलाबाद	डीजल	15001/5005	3	10.02.2014	66	10923	12655	485	6137675
20	खलीलाबाद	डीजल	15002/5006	3	10.02.2014	55	7558	16020	485	7769700

अनुलग्नक 2.3 - अलाभकर/प्रायोगिक ठहरावों के अनाहरण के कारण परिहार्य व्यय को दर्शाने वाली विवरणी (पैरा 2.3)											
क्रम संख्या	स्थेशन	ट्रेन का विवरण			ठहराव आरंभ की तिथि	प्रति ट्रेन प्रति दिन औसत आय		डीजल/विद्युत ठहराव की कीमत (राशि ₹ में)	प्रतिदिन परिहार्य व्यय (राशि ₹ में)	चलने के अनुमानित दिन (24.02.2016 से 31.03.2019 तक)	तीन वर्ष से अधिक के लिए कुल परिहार्य व्यय (24.02.2016 से 31.03.2019 तक) (राशि ₹ में)
		शक्ति के प्रकार (डी/वि)	ट्रेन संख्या	चलने की आवृत्ति		यात्री (सं.)	आय (राशि ₹ में)				
21	स्वामी नारायण छपिया	विद्युत	19038/19040	7	01.04.2012	19	5335	12717	7382	1131	8349042
22	स्वामी नारायण छपिया	विद्युत	19037/19039	7	01.04.2012	10	2971	12717	9746	1131	11022726
23	बस्ती	विद्युत	12211	1		5	3804	12717	8913	161	1434993
24	बस्ती	विद्युत	12212	1		13	9156	12717	3561	161	573321
25	मसकनवां	डीजल	22531	3		23	4291	23578	19287	483	9315621
26	मसकनवां	डीजल	22532	3		23	3637	23578	19941	483	9631503
27	मसकनवां	विद्युत	15707	7	24.02.2014	82	9849	12717	2868	1131	3243708
28	मसकनवां	विद्युत	15708	7	24.02.2014	37	6108	12717	6609	1131	7474779
29	पंचपेडवा	डीजल	15009	7		24	2334	23578	21244	1131	24026964
30	पंचपेडवा	डीजल	15010	7		24	2333	23578	21245	1131	24028095
31	मनीराम	डीजल	15009	7		14	1782	23578	21796	1131	24651276
32	मनीराम	डीजल	15010	7		4	341	23578	23237	1131	26281047
33	पेपेगंज	डीजल	15009	7		50	3680	23578	19898	1131	22504638
34	पेपेगंज	डीजल	15010	7		23	2557	23578	21021	1131	23774751
35	उसका बाजार	डीजल	15009	7		49	5447	23578	18131	1131	20506161
36	उसका बाजार	डीजल	15010	7		21	2136	23578	21442	1131	24250902
37	बृजमनगंज	डीजल	15069	7		18	1539	23578	22039	1131	24926109
38	बृजमनगंज	डीजल	15070	7		29	1805	23578	21773	1131	24625263
39	बभनान	विद्युत	12541	7	17.03.2016	28	4597	12717	8120	1113	9037560

अनुलग्नक 2.3 - अलाभकर/प्रायोगिक ठहरावों के अनाहरण के कारण परिहार्य व्यय को दर्शाती विवरणी (पैरा 2.3)											
क्रम संख्या	स्टेशन	ट्रेन का विवरण			ठहराव आरंभ की तिथि	प्रति ट्रेन प्रति दिन औसत आय		डीजल/विद्युत ठहराव की कीमत (राशि ₹ में)	प्रतिदिन परिहार्य व्यय (राशि ₹ में)	चलने के अनुमानित दिन (24.02.2016 से 31.03.2019 तक)	तीन वर्ष से अधिक के लिए कुल परिहार्य व्यय (24.02.2016 से 31.03.2019 तक) (राशि ₹ में)
		शक्ति के प्रकार (डी/वि)	ट्रेन संख्या	चलने की आवृत्ति		यात्री (सं.)	आय (राशि ₹ में)				
40	बभनान	विद्युत	12542	7	17.03.2016	8	470	12717	12247	1113	13630911
41	खलीलाबाद	विद्युत	12542	7		8	10651	12717	2066	1131	2336646
42	परसा तिवारी	डीजल	55027	7		6	80	23578	23498	1131	26576238
43	परसा तिवारी	डीजल	55028	7		25	430	23578	23148	1131	26180388
44	मुंडेरवा	विद्युत	11123	7		16	1337	12717	11380	1131	12870780
45	मुंडेरवा	विद्युत	11124	7		3	185	12717	12532	1131	14173692
46	भवानीपुर	डीजल	75008	6		30	421	23578	23157	970	22462290
47	भवानीपुर	डीजल	75007	6		13	260	23578	23318	970	22618460
48	चेनवा	डीजल	14005	7	18.10.2007	20	4000	23578	19578	1131	22142718
49	चेनवा	डीजल	14006	7	18.10.2007	10	500	23578	23078	1131	26101218
50	लार रोड	डीजल	14006	7	15.04.2011	35	1925	23578	21653	1131	24489543
51	जखिया	डीजल	14005	7	24.10.2012	70	6700	23578	16878	1131	19089018
52	जखिया	डीजल	14006	7	24.10.2012	40	1400	23578	22178	1131	25083318
53	जिरादेई	विद्युत	15027	7	01.01.2009	15	1000	12717	11717	1131	13251927
54	जिरादेई	विद्युत	15028	7	01.01.2009	30	4500	12717	8217	1131	9293427
55	मैरवा	विद्युत	15210	7	01.01.2009	58	5000	12717	7717	1131	8727927
56	देवरिया सदर	डीजल	22531	3	02.06.2009	105	19600	23578	3978	483	1921374
57	देवरिया सदर	डीजल	22532	3	02.06.2009	20	1300	23578	22278	483	10760274
58	बैकाटा	डीजल	15105	6	23.02.2009	183	5600	23578	17978	970	17438660
59	बैकाटा	डीजल	15106	6	23.02.2009	4	120	23578	23458	970	22754260

अनुलग्नक 2.3 - अलाभकर/प्रायोगिक ठहरावों के अनाहरण के कारण परिहार्य व्यय को दर्शती विवरणी (पैरा 2.3)												
क्रम संख्या	स्थेशन	ट्रेन का विवरण			ठहराव आरंभ की तिथि	प्रति ट्रेन प्रति दिन औसत आय		डीजल/विद्युत ठहराव की कीमत (राशि ₹ में)	प्रतिदिन परिहार्य व्यय (राशि ₹ में)	चलने के अनुमानित दिन (24.02.2016 से 31.03.2019 तक)	तीन वर्ष से अधिक के लिए कुल परिहार्य व्यय (24.02.2016 से 31.03.2019 तक) (राशि ₹ में)	
		शक्ति के प्रकार (डी/वि)	ट्रेन संख्या	चलने की आवृत्ति		यात्री (सं.)	आय (राशि ₹ में)					
60	दुरौंधा	डीजल	15105	6	15.02.2012	65	3500	23578	20078	970	19475660	
61	दुरौंधा	डीजल	15106	6	15.02.2012	25	750	23578	22828	970	22143160	
62	नुनखर	डीजल	15105	6	23.02.2009	65	1950	23578	21628	970	20979160	
63	नुनखर	डीजल	15106	6	23.02.2009	1	20	23578	23558	970	22851260	
64	एकमा	डीजल	15106	6		100	4000	23578	19578	970	18990660	
65	एकमा	डीजल	15105	6		15	1000	23578	22578	970	21900660	
66	भटपार रानी	डीजल	15105	6		360	10330	23578	13248	970	12850560	
67	भटपार रानी	डीजल	15106	6		12	360	23578	23218	970	22521460	
68	खड़डा	विद्युत	15212	7	14.10.2010	20	650	12717	12067	1131	13647777	
69	खड़डा	विद्युत	19039	3	14.10.2010	10	500	12717	12217	483	5900811	
70	खड़डा	विद्युत	15274	7	14.10.2010	50	2500	12717	10217	1131	11555427	
71	घुगली	विद्युत	15212	7	01.08.2011	20	1000	12717	11717	1131	13251927	
72	सादात	डीजल	15103	7	02.10.2011	68	2360	23578	21218	1131	23997558	
73	सिवान	डीजल	19601	1	02.12.2012	50	9000	23578	14578	161	2347058	
74	सिवान	डीजल	19602	1	02.12.2012	20	1500	23578	22078	161	3554558	
75	देवरिया सदर	डीजल	15021	1	30.01.2013	21	620	23578	22958	161	3696238	
76	देवरिया सदर	डीजल	15022	1	30.01.2013	81	12655	23578	10923	161	1758603	
77	सिसवा बाजार	डीजल	12557	7	15.02.2013	70	9200	23578	14378	1131	16261518	
78	सिसवा बाजार	विद्युत	12558	7	15.02.2013	20	1500	12717	11217	1131	12686427	
79	कप्तानगंज	विद्युत	12557	7	24.12.2013	78	11890	12717	827	1131	935337	

अनुलग्नक 2.3 - अलाभकर/प्रायोगिक ठहरावों के अनाहरण के कारण परिहार्य व्यय को दर्शाती विवरणी (पैरा 2.3)											
क्रम संख्या	स्टेशन	ट्रेन का विवरण			ठहराव आरंभ की तिथि	प्रति ट्रेन प्रति दिन औसत आय		डीजल/विद्युत ठहराव की कीमत (राशि ₹ में)	प्रतिदिन परिहार्य व्यय (राशि ₹ में)	चलने के अनुमानित दिन (24.02.2016 से 31.03.2019 तक)	तीन वर्ष से अधिक के लिए कुल परिहार्य व्यय (24.02.2016 से 31.03.2019 तक) (राशि ₹ में)
		शक्ति के प्रकार (डी/वि)	ट्रेन संख्या	चलने की आवृत्ति		यात्री (सं.)	आय (राशि ₹ में)				
80	कप्तानगंज	विद्युत	12558	7	24.12.2013	25	2595	12717	10122	1131	11447982
81	खुरासान रोड	डीजल	13509	1	27.03.2013	8	400	23578	23178	161	3731658
82	खुरासान रोड	डीजल	13510	1	27.03.2013	45	7800	23578	15778	161	2540258
83	मोहम्मदाबाद (एमएमए)	डीजल	13509	1	27.03.2013	8	400	23578	23178	161	3731658
84	मोहम्मदाबाद (एमएमए)	डीजल	13510	1	27.03.2013	45	7600	23578	15978	161	2572458
85	सूर्यामनपुर	डीजल	15111	7	20.06.2013	75	7000	23578	16578	1131	18749718
86	सूर्यामनपुर	डीजल	15112	7	20.06.2013	2	100	23578	23478	1131	26553618
87	दुल्लापुर	डीजल	15111	7	14.09.2013	110	4400	23578	19178	1131	21690318
88	दुल्लापुर	डीजल	15112	7	14.09.2013	25	825	23578	22753	1131	25733643
89	जखनियां	डीजल	15111	7	30.06.2016	140	4200	23578	19378	1001	19397378
90	जखनियां	डीजल	15112	7	30.06.2016	30	1700	23578	21878	1001	21899878
91	महपुर	डीजल	15111	7	30.06.2016	20	600	23578	22978	1001	23000978
92	औडिहार	डीजल	15111	7		25	750	23578	22828	1131	25818468
93	औडिहार	डीजल	15112	7		15	600	23578	22978	1131	25988118
94	भूलनपुर	डीजल	12791	7	15.07.2013	5	350	23578	23228	1131	26270868
95	भूलनपुर	डीजल	12792	7	15.07.2013	12	1250	23578	22328	1131	25522968
96	जानपुर रोड	विद्युत	12561	7	25.11.2013	2	500	12717	12217	1131	13817427
97	जानपुर रोड	विद्युत	12562	7	25.11.2013	5	700	12717	12017	1131	13591227
98	सूर्यामनपुर	डीजल	19045	5	26.11.2013	10	400	23578	23178	805	18658290
99	सूर्यामनपुर	डीजल	19046	5	26.11.2013	20	6000	23578	17578	805	14150290
100	कराकैट	डीजल	15231	7		30	2500	23578	21078	1131	23839218

अनुलग्नक 2.3 - अलाभकर/प्रायोगिक ठहरावों के अनाहरण के कारण परिहार्य व्यय को दर्शाती विवरणी (पैरा 2.3)										
क्रम संख्या	स्टेशन	ट्रेन का विवरण		ठहराव आरंभ की तिथि	प्रति ट्रेन प्रति दिन औसत आय		डीजल/विद्युत ठहराव की कीमत (राशि ₹ में)	प्रतिदिन परिहार्य व्यय (राशि ₹ में)	चलने के अनुमानित दिन (24.02.2016 से 31.03.2019 तक)	तीन वर्ष से अधिक के लिए कुल परिहार्य व्यय (24.02.2016 से 31.03.2019 तक) (राशि ₹ में)
		शक्ति के प्रकार (डी/वि)	ट्रेन संख्या	चलने की आवृत्ति	यात्री (सं.)	आय (राशि ₹ में)				
101	केराकैट	डीजल	15232	7	12	1400	23578	22178	1131	25083318
102	बलिया	डीजल	19052	1	40	2000	23578	21578	161	3474058
103	देवरिया सदर	विद्युत	12491	1	35	8640	12717	4077	161	656397
104	देवरिया सदर	विद्युत	12492	1	26	2480	12717	10237	161	1648157
105	देवरिया सदर	विद्युत	12408	1	22	4840	12717	7877	161	1268197
106	मोहम्मदाबाद (एमएमए)	डीजल	13137	1	5	150	23578	23428	161	3771908
107	मोहम्मदाबाद (एमएमए)	डीजल	13138	1	60	10000	23578	13578	161	2186058
108	मोहम्मदाबाद (एमएमए)	डीजल	15025	2	70	12000	23578	11578	322	3728116
109	मोहम्मदाबाद (एमएमए)	डीजल	15026	2	5	150	23578	23428	322	7543816
110	यूसुफपुर	डीजल	15053	7	100	13500	23578	10078	1131	11398218
111	यूसुफपुर	डीजल	15054	7	50	3900	23578	19678	1131	22255818
112	नुनखर	डीजल	15007	7	50	2800	23578	20778	1113	23125914
113	नुनखर	डीजल	15008	7	10	300	23578	23278	1113	25908414
114	सिसवा बाजार	डीजल	19269	2	18	775	23578	22803	318	7251354
115	सिसवा बाजार	डीजल	19270	2	30	6325	23578	17253	318	5486454
116	दुल्लापुर	डीजल	18201	2	7	450	23578	23128	286	6614608
117	दुल्लापुर	डीजल	18202	2	38	3200	23578	20378	286	5828108
118	सादात	डीजल	15017	7	30	1340	23578	22238	1001	22260238
119	सादात	डीजल	15018	7	120	8100	23578	15478	1001	15493478
120	नंदगंज	डीजल	14007	2	3	200	23578	23378	286	6686108
121	नंदगंज	डीजल	14008	2	4	420	23578	23158	286	6623188

अनुलग्नक 2.3 - अलाभकर/आयोगिक ठहरावों के अनाहरण के कारण परिहार्य व्यय को दर्शाती विवरणी (पैरा 2.3)										
क्रम संख्या	स्टेशन	ट्रेन का विवरण		ठहराव आरंभ की तिथि	प्रति ट्रेन प्रति दिन औसत आय		ईजल/विद्युत ठहराव की कीमत (राशि ₹ में)	प्रतिदिन परिहार्य व्यय (राशि ₹ में)	चलने के अनुमानित दिन (24.02.2016 से 31.03.2019 तक)	तीन वर्ष से अधिक के लिए कुल परिहार्य व्यय (24.02.2016 से 31.03.2019 तक) (राशि ₹ में)
		शक्ति के प्रकार (डी/वि)	ट्रेन संख्या		चलने की आवृत्ति	यात्री (सं.)				
122	गाजीपुर शहर	डीजल	19051	1	04.07.2016	20	540	23578	23038	3271396
123	गाजीपुर शहर	डीजल	19052	1	04.07.2016	50	2000	23578	3578	508076
124	करीमददीनपुर	डीजल	15160	7	15.09.2016	25	1350	23578	22228	20694268
125	रेवती	डीजल	15159	7	08.10.2016	80	11000	23578	12578	11357934
126	रेवती	डीजल	15160	7	08.10.2016	20	1200	23578	22378	20207334
127	डोभी	विद्युत	22419	4	07.06.2017	35	5000	12717	7717	2901592
128	डोभी	विद्युत	22420	4	07.06.2017	10	700	12717	12017	4518392
129	सिसवा बाजार	विद्युत	12537	3	07.06.2017	15	1250	12717	11467	3233694
130	सिसवा बाजार	विद्युत	12538	3	07.06.2017	12	700	12717	12017	3388794
131	बिलासपुर रोड	डीजल	15036	7	28.02.2009	113	8084	23578	15494	17523714
132	फतेहगढ़	डीजल	22531	3		69	4140	23578	19438	9388554
133	फतेहगढ़	डीजल	22532	3		85	6375	23578	17203	8309049
134	बराजपुर	डीजल	15037	7	06.03.2014	99	5000	23578	18578	21011718
135	बराजपुर	डीजल	15038	7	06.03.2014	80	2500	23578	21078	23839218
136	रूदायन	डीजल	15038	7	15.04.2011	32	1440	23578	22138	25038078
137	रूदायन	डीजल	15037	7	15.04.2011	46	2990	23578	20588	23285028
138	दरयावगंज	डीजल	15041	7	17.03.2016	48	5440	23578	18138	20187594
139	दरयावगंज	डीजल	15042	7	17.03.2016	6	210	23578	23368	26008584
140	बाजपुर	डीजल	14615	7	20.11.2013	135	22000	23578	1578	1784718
141	रोशनपुर	डीजल	15034	3		30	2325	23578	21253	10265199
कुल										2013959075

अनुलग्नक 3.1 नमूने का चयन-पीवीसी मामलों की समीक्षा (पैरा 3.1.4)						
क्रम संख्या	रेलवे/ईकाई	पीवीसी पर जीसीसी आदि के प्रावधानों की अनुपालना के लिए जांच किए गए मामलों की संख्या	जीएफआर प्रावधानों के अनुपालना के लिए जांच किए गए मामलों की संख्या	₹ 50 लाख से नीचे	₹ 5 करोड़ से नीचे	कुल चयनित संविदा
1	मरे	58	20	31	23	132
2	उमरे	50	10	8	12	80
3	पूमरे	50	1	10	10	71
4	पूसीरे	50	5	0	0	55
5	उपरे	50	11	10	3	74
6	दपूमरे	50	2	10	7	69
7	दरे	52	9	8	7	76
8	दपरे	50	10	10	10	80
9	परे	50	10	10	10	80
10	पूतरे	50	10	10	2	72
11	पूरे	50	9	10	8	77
12	मेट्रो रेलवे	36	8	3	5	52
13	उपूरे	50	10	12	1	73
14	उरे	50	12	10	9	81
15	पमरे	50	10	10	5	75
16	दमरे	50	7	11	0	68
17	दपूरे	50	9	9	4	72
18	सीएलडब्ल्यू	16	2	16	0	34
19	डीएलडब्ल्यू	24	9	10	7	50
	कुल	886	164	198	123	1371

अनुलग्नक 4.1 यंत्रीकृत सफाई की सुविधा और धोने योग्य एपेनो की पर्याप्तता (पैरा 4.1.7.1)														
जोन/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	स्टेशन की श्रेणी	प्रतिदिन निपटाए जाने वाले यात्रियों की कुल संख्या	धोने योग्य एपेन			सफाई संविदा का निष्पादन					क्या स्टेशन पर सफाई की निगरानी जोनल/मंडल/स्टेशन स्तर से की गई?	टिप्पणियां	
				पीएफ की संख्या जिन्हें धोने योग्य एपेन प्रदान किए गए	विभाग या बाह्य संस्था द्वारा सफाई?	क्या सफाई के यंत्रीकृत साधन अपनाए जाते हैं? (हाँ/नहीं)	क्या पुनर्वनीकरण पानी का उपयोग किया जा रहा है? (हाँ/नहीं)	क्या स्वच्छता की गुणवत्ता का मूल्यांकन/कार्य मूल्यांकन मौजूद है? (हाँ/नहीं)	क्या "दैनिक स्कोर कार्ड" का नियमित रखरखाव किया जाता है? (हाँ/नहीं)	क्या वास्तविकता स्वच्छता की गुणवत्ता का प्रबंधन से मिलान के लिए अंक प्रदान किये जाते हैं? (हाँ/नहीं)	असंतोषजनक सफाई के मामलों में दंड का प्रावधान।			असंतोषजनक सफाई के मामलों में दंड का प्रावधान।
पुमरे/एमजी एस	गया	ए1/एनएस जी2	23190	10	2	बाह्य संस्था	हाँ\$	नहीं	हाँ	नहीं	हाँ	करार धारा के अनुसार दंड लगाया गया	मंडलीय/जोनल स्तर	शून्य
पूरे/एसडीएच	एसडीएच	ए1/एनएस जी1	130103	21	19	बाह्य संस्था	हाँ	नहीं.	हाँ	हाँ	हाँ	करार धारा के अनुसार दंड लगाया गया	हाँ	शून्य
उपूरे/एलजेएन	जीकेपी	ए1/एनएस जी2	150000	10	10	बाह्य संस्था	हाँ \$	नहीं	हाँ	हाँ	हाँ	करार धारा के अनुसार दंड लगाया गया	केवल स्टेशन स्तर	अंतोषजनक सफाई पर तीन वर्षों में ₹1.21 करोड़ काटे गये।
मरे/सीएसटीएम	डीआर	ए1/एसजी2	850000	8	2	बाह्य संस्था	हाँ	नहीं	हाँ	हाँ	हाँ	करार धारा के अनुसार दंड लगाया गया	केवल स्टेशन स्तर	शून्य
उमरे/आगरा	एजीसी	ए1/एनएस जी2	15898	6	5	विभागीय एवं बाह्य संस्था	हाँ	नहीं	नहीं	एनएपी	हाँ	करार धारा के अनुसार दंड लगाया गया	मंडलीय/स्टेशन स्तर	शून्य
उरे/एफजेडआर	एसएसआर	ए1/एनएस जी3	42821	8	6	बाह्य संस्था	हाँ	नहीं	नहीं	एनएपी*	हाँ	करार धारा के अनुसार दंड लगाया गया	हाँ	शून्य

अनुलग्नक 4.1 यंत्रीकृत सफाई की सुविधा और धोने योग्य एपनों की पर्याप्तता (पैरा 4.1.7.1)																
जोन/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	स्टेशन की श्रेणी	प्रतिदिन निपटारे जाने वाले यात्रियों की कुल संख्या	पीएफ की कुल संख्या	पीएफ की संख्या जिन्हें धोने योग्य एपन प्रदान किए गए	विभाग या बाह्य संस्था द्वारा सफाई?	धोने योग्य एपन				सफाई सुविधा का निष्पादन				क्या स्टेशन पर सफाई की निगरानी जोनल/मंडल/स्टेशन स्तर से की गई?	टिप्पणियां।
							पीएफ की कुल संख्या	पीएफ की संख्या जिन्हें धोने योग्य एपन प्रदान किए गए	विभाग या बाह्य संस्था द्वारा सफाई?	क्या सफाई के यंत्रीकृत साधन अपनाए जाते हैं? (हाँ/नहीं)	क्या पुनर्नवीनीकरण पानी का उपयोग किया जा रहा है? (हाँ/नहीं)	क्या स्वच्छता की गुणवत्ता का मूल्यांकन/कार्य मूल्यांकन मौजूद है? (हाँ/नहीं)	क्या "दैनिक स्कोर कार्ड" का नियमित रखरखाव किया जाता है? (हाँ/नहीं)	क्या वास्तविकता स्वच्छता की गुणवत्ता का प्रमाणित करने के लिए अंक प्रदान किये जाते हैं? (हाँ/नहीं)		
उरे/डीएलआ ई-डीएन	एनजेडएम	ए1/एनएस जी2	42302	7	5	बाह्य संस्था	हाँ	नहीं	हाँ	नहीं	एनएपी	हाँ	करार धारा के अनुसार दंड लगाया गया	हाँ	शून्य	
परे/बीसीटी	डीडीआर	ए1/एसजी1	1300000	7	2	बाह्य संस्था	हाँ	नहीं	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	करार धारा के अनुसार दंड लगाया गया	हाँ	जनवरी 2019 से यंत्रीकृत सफाई की गई	
* स्टेशन परिसर के सफाई के लिए कोई स्कोर कार्ड नहीं है। यह केवल ट्रेन सेवाओं के लिए आवश्यक है।																
\$ यंत्रीकृत और मैनुअल																
एनएपी: लागू नहीं																

अनुलग्नक 4.2 चयनित स्टेशन पर सफाई संविदा (पैरा 4.1.7.1)													
जोन/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	क्या यंत्रीकृत सफाई या मैनुअली कार्य प्रदान किया गया	ऐसे सफाई संविदा को देने की तिथि	सफाई के लिए उपयोग किए गए मशीन का नाम	अनुबंध के अनुसार उपलब्ध मशीनों की संख्या	वास्तव में उपलब्ध मशीनों की संख्या	कमी	अनुबंध के अनुसार सामग्री का नाम	सामग्री उपलब्ध होना चाहिए	स्टॉक में रखी गई वास्तविक सामग्री	कमी/अधिक	प्रत्येक पीएफ पर पारीवार सफाई की बारंबारता	टिप्पणियां
पूमरे/एमजी एस	गया	यंत्रीकृत और मैनुअल	22-06-2018	राइडर स्क्रबर सह ड्रायर	4	4	शून्य	चूना पाउडर	40 किलोग्राम/दिन	60 किलोग्राम	(+) 20 किलोग्राम	3 बार	शून्य
				उच्च दाब ठंडे पानी का जेट मशीन	1	1	शून्य	कीटाणुरहित तरल	01 लीटर/दिन	08 लीटर	(+) 7 लीटर		
				वैक्यूम क्लीनर (गीला और सूखा)	1	1	शून्य	ब्लीचिंग पाउडर	10 किलोग्राम /दिन	20 किलोग्राम	(+) 10 किलोग्राम		
				मारुत स्प्रे मशीन	1	0	1	अम्ल	200 ग्राम/दिन	2200 ग्राम	(+) 2000 ग्राम		
				फर्श सफाई की छोटी मशीन	3	3	शून्य	नेफथलीन बॉल्स	2 किलोग्राम /महीना	शून्य	(-) 2 किलोग्राम		
							शून्य	नोवान	1 लीटर/महीना	शून्य	(-) 1 लीटर		
							विम पाउडर	0.5 किलोग्राम /दिन	7.0 किलोग्राम	(+) 6.5 किलोग्राम			
							मच्छर मारक	40 मिली/दिन	460 मिली लीटर	(+) 420 मिली लीटर			
							ओडोनिल	05 संख्याएं/महीना	शून्य	(-) 5 संख्या			
							रुम फ्रेशनर	06 संख्याएं/महीना	शून्य	(-) 06 संख्या			
				चीड का तेल	01 लीटर/दिन	02 लीटर	(+) 1 लीटर						

अनुलग्नक 4.2 चयनित स्टेशन पर सफाई सविदा (पैरा 4.1.7.1)													
जोन/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	क्या यंत्रीकृत सफाई या मैनुअली कार्य प्रदान किया गया	ऐसे सफाई सविदा को देने की तिथि	सफाई के लिए उपयोग किए गए मशीन का नाम	अनुबंध के अनुसार उपलब्ध मशीनों की संख्या	वास्तव में उपलब्ध मशीनों की संख्या	कमी	अनुबंध के अनुसार सामग्री का नाम	सामग्री उपलब्ध होना चाहिए	स्टॉक में रखी गई वास्तविक सामग्री	कमी/अधिक	प्रत्येक पीएफ पर पारीवार सफाई की बार/बारता	टिप्पणियां
पूरे/एसडीए एच	एसडीए एच	यंत्रीकृत	12-09-2017	एचपी डीजल जेट	5	9	शून्य	झाड़ू कोको	अनुबंध में मात्रा का उल्लेख नहीं है	हैं	शून्य	4 बार सूखा और 02 बार गीला	शून्य
				राइड ऑन स्वीपर वैक्यूम क्लीनर	1		शून्य	डी. ड्रव					
				राइड ऑन एससीआर और ड्रायर	2		शून्य	अमल					
				मिनी स्क्रबर और ड्रायर	1		शून्य	द्रव साबुन					
								ठोला					
								स्क्रबिंग ब्रश					
								नेपथलीन बॉल्स					
								डस्टर कॉटन,					
उपरे/एलजे एन	जीकेपी	अर्ध यंत्रीकृत	13-08-2019 से एक नई सविदा प्रभावी थी	जेट सफाई मशीन	7	7	शून्य	ब्लीचिंग	1200 किलोग्राम	शून्य	निरंतर	शून्य	

अनुलग्नक 4.2 चयनित स्टेशन पर सफाई संविदा (पैरा 4.1.7.1)													
जोना/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	क्या यंत्रीकृत सफाई या मैनुअली कार्य प्रदान किया गया	ऐसे सफाई संविदा को देने की तिथि	सफाई के लिए उपयोग किए गए मशीन का नाम	अनुबंध के अनुसार उपलब्ध मशीनों की संख्या	वास्तव में उपलब्ध मशीनों की संख्या	कमी	अनुबंध के अनुसार सामग्री का नाम	सामग्री उपलब्ध होना चाहिए	स्टॉक में रखी गई वास्तविक सामग्री	कमी/अधिक	प्रत्येक पीएफ पर पारीवार सफाई की बारंबारता	टिप्पणियां
उत्प्रे/एलजेएन	जीकेपी	अर्ध यंत्रीकृत	13.08.2019 से एक नई संविदा प्रभावी थी	राइड ऑन स्क्रबर ड्रायर	7	7	शून्य	सुगंधित फर्श लिक्विड	250लीटर	250लीटर	शून्य	निरंतर	
				वॉक बिहाइंड स्क्रबर	2	2	शून्य	अम्ल (हार्पिक इत्यादि)	100	100			
				गीला और सूखा वैक्यूम क्लीनर	3	3	शून्य	ऑडोनिल	3000किलोग्राम	3000किलोग्राम			
				उद्धर्वाधर सतह के लिए हैंड हेल्ड स्क्रबिंग मशीन	2	2	शून्य	नेपथ्यालिन	50 पैक	50 पैक			
				स्वचालित सीढ़ी क्लीनर	2	2	शून्य	8 किलोग्राम	8 किलोग्राम	8 किलोग्राम			
							जैव निम्नीकरणीय बैग	800 किलोग्राम	800 किलोग्राम	800 किलोग्राम			
							कॉलिन	45 बोतल	45 बोतल	45 बोतल			
							साइट्रोनेला का तेल	5 लीटर	5 लीटर	5 लीटर			
							रूम फ्रेशनर	10 बोतल	10 बोतल	10 बोतल			
							कॉस्टिक सोडा	50 किलोग्राम	50 किलोग्राम	50 किलोग्राम			
			डिटर्जेंट	60 किलोग्राम	60 किलोग्राम	60 किलोग्राम	60 किलोग्राम						

अनुलग्नक 4.2 चयनित स्टेशन पर सफाई संविदा (पैरा 4.1.7.1)													
जोना/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	क्या यंत्रीकृत सफाई या मैनुअली कार्य प्रदान किया गया	ऐसे सफाई संविदा को देने की तिथि	सफाई के लिए उपयोग किए गए मशीन का नाम	अनुबंध के अनुसार उपलब्ध मशीनों की संख्या	वास्तव में उपलब्ध मशीनों की संख्या	कमी	अनुबंध के अनुसार सामग्री का नाम	सामग्री उपलब्ध होना चाहिए	स्टॉक में रखी गई वास्तविक सामग्री	कमी/अधिक	प्रत्येक पीएफ पर पारी वार सफाई की बारंबारता	टिप्पणियां
मरे/ सीएसटीएम	डीआर	यंत्रीकृत	04-10-2018	उच्चदाब पानी जेट क्लीनर (सं:-02)	2	2		बाल्टी	संविदा अनुबंध के अनुसार सभी सामान उपलब्ध थे	स्टॉक में रखा गया वास्तविक सामान	शून्य	निरंतर आधार पर 3 पाली	4-10-2018 से नई संविदा दी गई
				गीली और सूखा वैक्यूम क्लीनर	3	3		लंबी झाड़ू					
				मैनुअल मैकेनिकल स्वीपर	4	4		ब्रश					
				सिंगल डिस्क फ्लोर स्क्रबर मशीन	2	2		चेहरे का मास्क					
				पुश बिहाइंड ऑटो स्क्रबर झायर (बैटरी संचालित)	6	6		हाथ दस्ताने					
				एरियल क्लीनिंग मशीन	1	0	1	फ्लोरोसेंट जैकेट					
				मोबाइल उच्च दाब जेट मशीन	2	2		गम्बोट्स					
				स्टीम क्लीनर	1	1		कीटाणुनाशक					

अनुलग्नक 4.2 चयनित स्टेशन पर सफाई संविदा (पैरा 4.1.7.1)													
जोन/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	क्या यंत्रीकृत सफाई या मैनुअली कार्य प्रदान किया गया	ऐसे सफाई संविदा को देने की तिथि	सफाई के लिए उपयोग किए गए मशीन का नाम	अनुबंध के अनुसार उपलब्ध मशीनों की संख्या	वास्तव में उपलब्ध मशीनों की संख्या	कमी	अनुबंध के अनुसार सामग्री का नाम	सामग्री उपलब्ध होना चाहिए	स्टॉक में रखी गई वास्तविक सामग्री	कमी/अधिक	प्रत्येक पीएफ पर पारी वार सफाई की बारंबारता	टिप्पणियां
मरे/ सीएसटीएम	डीआर	यंत्रीकृत	04-10-2018	मिनी स्क्रबर	2	2		ब्लीचिंग पाउडर					
				बैटरी संचालित स्टैंड ऑन स्क्रबर	1	1		कार्बो फेम्मोल पावर, सुगंधित नींबू आधारित फ्लोर क्लीनर					
				झार				नेपथालीन बॉल सोडियम द्रव					
								छोटा बायोडिग्रेबल एचडीपीई (पैक्ड)					
								बड़ा बायोडिग्रेबल एचडीपीई					
								जंबो बायोडिग्रेबल एचडीपीई					
उमरे/ आगरा	एजीसी	यंत्रीकृत सफाई	11-12-2017	1. राइड ऑन सिंगल डिस्क उच्च दाब जेट	16	16	शून्य	आईएसआई मार्क	हाँ	अनुबंध के अनुसार	शून्य	3 बार	
				वॉक बिहाइंड गीला और सूखा वैक्यूम क्लीनर									

अनुलग्नक 4.2 चयनित स्टेशन पर सफाई सविदा (पैरा 4.1.7.1)													
जोन/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	क्या यंत्रीकृत सफाई या मैनुअली कार्य प्रदान किया गया	ऐसे सफाई सविदा को देने की तिथि	सफाई के लिए उपयोग किए गए मशीन का नाम	अनुबंध के अनुसार उपलब्ध मशीनों की संख्या	वास्तव में उपलब्ध मशीनों की संख्या	कमी	अनुबंध के अनुसार सामग्री का नाम	सामग्री उपलब्ध होना चाहिए	स्टॉक में रखी गई वास्तविक सामग्री	कमी/अधिकता	प्रत्येक पीएफ पर पारीवार सफाई की बारंबारता	टिप्पणियां
उरे/ एफजेडआर	एससा र	यंत्रीकृत सफाई	12.03.2016 अनुबंध संख्या एमसी/37051/ सीसी/एसआर दिनांक 19.02.2016, कार्य शुरू होने की तिथि 12.06.2016 को बढ़ाकर 04.07.2019 कर दी गई है।	जेट मशीन = 6, वॉक बिहाइंड स्कैबर = 1 राइड ऑन स्कैबर = 1, राइड ऑन स्वीपर = 1 कुल = 9	9	9	शून्य	गोवा झाड़ू - 50किग्रा, पॉलीथिन बैग =50 किग्रा , चूना पाउडर =2250 किग्रा, बायो फ्लोर =60 लीटर, स्पंज कपड़ा =50 सं. , हुसन कपड़ा (पोछा)=30 मीटर, रुम फ्रेशनर = 2 पीस ,गम बूट= 79 सं. फेस मास्क=790 सं., द्रव साबुन= 150 लीटर, एचसीएल एम्ल =80 पीस, कॉलिन= 10 लीटर, हरे बांस =8 पीस, कॉलिन= 10 लीटर, हाथ के दस्ताने= 79 सं., चमकीली जैकेट =158 प्रति वर्ष, युनीफार्म= 158 प्रति वर्ष, जलरोधक एफ्रन =21 सं. प्रति वर्ष।	गोवा झाड़ू - 50किग्रा, पॉलीथिन बैग =50 किग्रा, चूना पाउडर =2250 किग्रा, बायो फ्लोर =60 लीटर, स्पंज कपड़ा =50 सं. , हुसन कपड़ा (पोछा)=30 मीटर, रुम फ्रेशनर = 2 पीस ,गम बूट= 79 सं. फेस मास्क=790 सं., द्रव साबुन= 150 लीटर, एचसीएल एम्ल =80 पीस, कॉलिन= 10 लीटर, हरे बांस =8 पीस, कॉलिन= 10 लीटर, हाथ के दस्ताने= 79 सं., कामगारों को जारी किया गया:- चमकीली जैकेट =158 प्रति वर्ष, युनीफार्म= 158 प्रति वर्ष, जलरोधक एफ्रन =21 सं. प्रति वर्ष।	खता बही के अनुसार:- गोवा झाड़ू - 50किग्रा, पॉलीथिन बैग =50 किग्रा , चूना पाउडर =2250 किग्रा, बायो फ्लोर =60 लीटर, स्पंज कपड़ा =50 सं. , हुसन कपड़ा (पोछा)=30 मीटर, रुम फ्रेशनर = 2 पीस ,गम बूट= 79 सं. फेस मास्क=790 सं., द्रव साबुन= 150 लीटर, एचसीएल एम्ल =80 पीस, कॉलिन= 10 लीटर, हरे बांस =8 पीस, कॉलिन= 10 लीटर, हाथ के दस्ताने= 79 सं., कामगारों को जारी किया गया:- चमकीली जैकेट =158 प्रति वर्ष, युनीफार्म= 158 प्रति वर्ष, जलरोधक एफ्रन =21 सं. प्रति वर्ष।	शून्य	हर दो घंटे में	कोई टिप्पणी नहीं

अनुलग्नक 4.2 चयनित स्टेशन पर सफाई संविदा (पैरा 4.1.7.1)													
जोना/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	क्या यंत्रीकृत सफाई या मैनुअली कार्य प्रदान किया गया	ऐसे सफाई संविदा को देने की तिथि	सफाई के लिए उपयोग किए गए मशीन का नाम	अनुबंध के अनुसार उपलब्ध मशीनों की संख्या	वास्तव में उपलब्ध मशीनों की संख्या	कमी	अनुबंध के अनुसार सामग्री का नाम	सामग्री उपलब्ध होना चाहिए	स्टॉक में रखी गई वास्तविक सामग्री	कमी/अधिक	प्रत्येक पीएफ पर पारीवार सफाई की बारंबारता	टिप्पणियां
उरे /डीएलआई-डीएन	एनजेडएम	यंत्रीकृत सफाई	20-11-2018	फ्लोर स्क्रबर सह ड्रायर मशीन (स्टस मेक)	01 सं.	01 सं.	शून्य	फिनाइल या समकक्ष	150 पीएम	150 प्रति माह	शून्य	3 बार	शून्य
				वॉक बिहाइंड फ्लोर स्क्रबर सह ड्रायर मशीन (स्टस मेक)	02 सं.	02 सं.	शून्य	विम पाउडर या समकक्ष	60 प्रति माह	60 प्रति माह	शून्य	3 बार	
				गीला और सूखा वैक्यूम क्लीनर 80 लीटर	02 सं.	02 सं.	शून्य	ब्लीचिंग पाउडर (किलोग्राम में)	750 प्रति माह	750 प्रति माह	शून्य		
				विद्युत संचालित सिंगल डिस्क स्क्रबर (स्टस मेक)	02 सं.	02 सं.	शून्य	लाइन पाउडर (किलोग्राम में)	3000 प्रति माह	3000 प्रति माह	शून्य		
				स्टीम क्लीनिंग मशीन	02 सं.	02 सं.	शून्य	रूम फ्रेशनर (आर5)	15 प्रति माह	15 प्रति माह	शून्य		

अनुलग्नक 4.2 चयनित स्टेशन पर सफाई संविदा (पैरा 4.1.7.1)													
जोना/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	क्या यंत्रीकृत सफाई या मैनुअली कार्य प्रदान किया गया	ऐसे सफाई संविदा को देने की तिथि	सफाई के लिए उपयोग किए गए मशीन का नाम	अनुबंध के अनुसार उपलब्ध मशीनों की संख्या	वास्तव में उपलब्ध मशीनों की संख्या	कमी	अनुबंध के अनुसार सामग्री का नाम	सामग्री उपलब्ध होना चाहिए	स्टॉक में रखी गई वास्तविक सामग्री	कमी/अधिक	प्रत्येक पीएफ पर पारी वार सफाई की बारंबारता	टिप्पणियां
		उच्च दाब जेट मशीन 200 लीटर टैंक के साथ बैटरी संचालित गाड़ी नेपसैक स्प्रेयर 10 लीटर फोगिंग मशीन	18-12-2018	1. वैक्यूम क्लीनर 2. फ्लीपर मशीन 3. हैंड स्क़बर 4. स्टीम क्लीनर 5. सूखा बैकपैक वैक्यूम क्लीनर 6. कॉम्पेक्ट स्क़बर ड्रायर	05 सं.	05 सं.	शून्य	नेपथालीन बॉल्स (किलोग्राम में)	8 किलोग्राम	8 किलोग्राम	शून्य		
					02 सं.	02 सं.	शून्य	ग्लास क्लीनर	15 प्रति माह	15 प्रति माह	शून्य		
					01 सं.	01 सं.	शून्य	झाड़ू	225 प्रति माह	225 प्रति माह	शून्य		
					01 सं.	01 सं.	शून्य	वाइपर	30 प्रति माह	30 प्रति माह	शून्य		
								गम बूट्स (वर्ष में एक बार)	163 प्रति वर्ष	163 प्रति वर्ष	शून्य		
परे/ बीसीटी	डीडीआर	यंत्रीकृत और मैनुअल (2018-19)	18-12-2018		11	11	शून्य	फ्लोर क्लीनिंग कंसनट्रेंट, शौचालय फ्लोर क्लीनर, कीट नियंत्रण, तेल और ग्रीस हटाने वाला, हैंड वास, टॉयलेट पेपर, नेपथाली बॉल्स इत्यादि।	हों	हों	शून्य	2 बार	जनवरी 2019 से यंत्रीकृत सफाई शुरू हुई

अनुलग्नक 4.3 स्थानों पर शौचालयों और मूत्रालयों की पर्याप्तता (यात्रियों के लिए) (पैरा 4.1.7.2)														
जोन/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	स्थान	श्रेणी (ए1/ए)	तय पैमाने के अनुसार प्रदान किये जाने वाले शौचालयों (टी) और मूत्रालयों (यू) की संख्या		वास्तविक उपलब्ध शौचालयों और मूत्रालयों की संख्या		सशुल्क शौचालयों और मूत्रालयों की संख्या (कॉलम 7 और 8 में से)		'बंद' या 'उपयोग में नहीं' शौचालयों और मूत्रालयों की संख्या		क्या ढके हुए कूड़ेदान प्रदान किए गए	शौचालयों को साफ करने की बारंबारता	टिप्पणियां
				पुरुष	महिला	पुरुष	महिला	पुरुष	महिला	पुरुष	महिला			
पूम्परे/एमजीएस	गया	परिसंचारी क्षेत्र सहित स्टेशन बिल्डिंग	ए1/एनएसजी2	यू-8, टी-8	यू-4, टी-4	यू-14 और टी-4	यू-0 और टी-3	यू-15 और टी-20	यू-0 और टी-16	0	0	शून्य**	तीन बार/दिन	पीएफ-1 पर सशुल्क शौचालय: 03 दोषपूर्ण फ्लेक्स पीएफ 2 और 3 पर सशुल्क शौचालय कभी कभी सेफ्टी टैंक जाम हो गया पीएफ 4 और 5 पर सशुल्क शौचालय कभी कभी सेफ्टी टैंक जाम हो गया सशुल्क शौचालय पर 5 दोषपूर्ण फ्लेक्स और दोषपूर्ण दरवाजा
पूरे/एसडीएच	एसडीएच	एसडीएच	ए1/एनएसजी1	यू-8, टी-8	यू-4, टी-4	यू-15 और टी-59	यू-14 और टी-26	यू-15 और टी-59	यू-14 और टी-26	0	0	नहीं	रोजाना 3 बार	इसके अतिरिक्त दिव्यांगजन के लिए 3 शौचालय उपलब्ध (पीएफ – 1ए, 5, 8)
उपूरे/एलजेएन	जीकेपी	परिसंचारी क्षेत्र सहित स्टेशन बिल्डिंग	ए1/एनएसजी2	यू-8, टी-8	यू-4, टी-4	यू-21 और टी-29	यू-0 और टी-25	यू-37 और टी-38*	यू-0, टी-24	12	8	हाँ	प्रत्येक पाली में दो बार या जरूरत के अनुसार	* पीएच (4) सहित
मरे/सीएसटीएम	डीआर	स्टेशन बिल्डिंग (उपनगरीय)	ए1/एसजी1	यू-3, टी-3	यू-1, टी-1	यू-31, टी-13	यू-4, टी-11	यू-28, टी-08	यू-4, टी-07	0	0	हाँ	एक दिन में चार बार	# पीएच (01) सहित
		स्टेशन बिल्डिंग (गैर-उपनगरीय)		यू-8, टी-8	यू-4, टी-4	यू-4, टी-3#	यू-0, टी-1	यू-4, टी-2	यू-0, टी-1	0	0	हाँ	सतत आधार	दिव्यांगजन के लिए एक शौचालय
उमरे/आगरा	एजीसी	एजीसी स्टेशन	ए1/एनएसजी2	यू-8, टी-8	यू-4, टी-4	यू-0, टी-28	यू-0, टी-13	यू-0, टी-28	यू-0, टी-13	0	0	हाँ	3 बार/दिन	

अनुलग्नक 4.3 स्टेशनों पर शौचालयों और मूत्रालयों की पर्याप्तता (यात्रियों के लिए) (पैरा 4.1.7.2)												
जोन/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	स्थान	श्रेणी (ए1/ए)	तय पैमाने के अनुसार प्रदान किये जाने वाले शौचालयों और मूत्रालयों की संख्या		वास्तविक उपलब्ध शौचालयों और मूत्रालयों की संख्या		सशुल्क शौचालयों और मूत्रालयों की संख्या (कॉलम 7 और 8 में से)		'बंद' या 'उपयोग में नहीं' शौचालयों और मूत्रालयों की संख्या		क्या ठके हुए कुड़ेदान प्रदान किए गए
				पुरुष	महिला	पुरुष	महिला	पुरुष	महिला	पुरुष	महिला	
उरे/एफजेडआर	एसआर	एसएनएल-एटीटी सेक्शन पर 511.09	ए1/एनएसजी3	यू-8, टी-8	यू-4, टी-4	यू-34, टी-26	यू-0, टी-19	यू-4, टी-15	यू-0, टी-13	12	4	हाँ
उरे/डीएलआई-डीएन	एनजेडएम	डीएलआई-एनडीएलएस पलवल सेक्शन 10.39 किमी	ए1/एनएसजी2	यू-8, टी-8	यू-4, टी-4	यू-51, टी-27	यू-0, टी-27	यू-30, टी-7	यू-0, टी-8	0	0	प्लास्टिक बॉडी वाले कुड़ेदान टक्कन से ठके थे और स्टील बॉडी वाले खुले हुए थे।
												24 घंटे
												कॉलम 11 और 12 आईआरसीटीसी द्वारा प्रदत्त ये शौचालय बंद हैं और बटवू के कारण स्थांतरण के लिए प्रस्तावित हैं
												2 घंटे के अंतराल पर
												एनएपी

अनुलग्नक 4.3 स्थलों पर शौचालयों और मूत्रालयों की पर्याप्तता (यात्रियों के लिए) (पैरा 4.1.7.2)														
जोना/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	स्थान	श्रेणी (ए/ए)	तय पैमाने के अनुसार प्रदान किये जाने वाले शौचालयों और मूत्रालयों की संख्या		वास्तविक उपलब्ध शौचालयों और मूत्रालयों की संख्या		सशुल्क शौचालयों और मूत्रालयों की संख्या (कॉलम 7 और 8 में से)		'बंद' या 'उपयोग में नहीं' शौचालयों और मूत्रालयों की संख्या		क्या ठके हुए कुड़ेदान प्रदान किए गए	शौचालयों को साफ करने की बारंबारता	टिप्पणियां
				पुरुष	महिला	पुरुष	महिला	पुरुष	महिला	पुरुष	महिला			
परे/बीसीटी	डीडीआर	परिसंचारी क्षेत्र सहित स्टेशन बिल्डिंग	ए1/एसजी1	यू-3, टी-3	यू-1, टी-1	यू-27, टी-12	यू-0, टी-10	यू-13, टी-12	यू-0, टी-10	0	0	हाँ	दिन में दोतीन बार	सशुल्क शौचालय
यू-मूत्रालय; टी-शौचालय														
			मूत्रालय		शौचालय		# दिव्यांगजन के लिए एक शौचालय सहित							
		पुरुष	महिला	पुरुष	महिला									
* पार्सल कार्यालय		2	0	0	0	# सभी मूत्रालयों पर एक भी पानी का नल उपलब्ध नहीं है।								
प्रशिक्षालय (प्रथम श्रेणी)		2	0	04#	3									
एसी शयनागार		1	0	3	0									
गैर-एसी शयनागार		2	0	2	0									
विश्रामकक्ष (एसी)		0	0	2	0									
विश्रामकक्ष (गैर-एसी)		0	0	5	0									
** यात्री ठके हुए कुड़ेदान का सही ढंग से उपयोग नहीं कर रहे थे। वे ठके हुए कुड़ेदान पर कुड़े कर्कट से गंदगी कर रहे थे इसलिए कुड़ेदान के ढक्कन को हटाया गया हालांकि सशुल्क शौचालय पर ठके हुए शौचालय थे। संविदा में बारंबारता का उल्लेख नहीं है हालांकि सशुल्क शौचालय पर हर समय इसे साफ किया जाता है।														
एनएपी: लागू नहीं														

अनुलग्नक 4.4 यात्री के लिए स्टेशन पर पेयजल की गुणवत्ता और पर्याप्तता (पैरा 4.1.7.3)										
जोन/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	स्टेशन की श्रेणी	प्लेटफार्म की कुल संख्या	मानदंड के अनुसार उपलब्ध कराये जाने वाले पेयजल के नलों की कुल संख्या	प्रति प्लेटफार्म पर उपलब्ध पेयजल नलों की कुल संख्या	मानदंड के अनुसार पीएफ पर उपलब्ध पानी कूलर की कुल संख्या	प्लेटफार्म पर उपलब्ध पानी कूलर की कुल संख्या	क्या रेलवे द्वारा पानी का शोधन किया जाता है? (हाँ/नहीं)	क्या पानी बूथों का नियमित रूप से स्वच्छ और अच्छी स्थिति में रखरखाव किया जाता है? (हाँ/नहीं)	टिप्पणियाँ (उल्लेख करें) क्या निर्धारित मानदंड पर्याप्त है
पूरे/ एमजीएस	गया	ए1/एनएसजी2	10	20/पीएफ	पीएफ-1और1ए-45	02/पीएफ	1	नहीं	हाँ	शून्य
					पीएफ-1बी-शून्य		0			
					पीएफ-2और3-26		2			
					पीएफ-4और5-22		2			
पूरे/एसडीएच	एसडीएच	ए1/एनएसजी1	21	20/पीएफ	पीएफ-6और7-20	02/पीएफ	0	हाँ	हाँ	
					पीएफ-1ए-20					
					पीएफ-1और2-20					
					पीएफ-3और4-20					
पूरे/एसडीएच	एसडीएच	ए1/एनएसजी1	21	20/पीएफ	पीएफ-4और 4ए -20, पीएफ- 4ए (हरा)- 20	02/पीएफ	0	हाँ	हाँ	
					पीएफ-5-20, पीएफ-6और7-20					
					पीएफ-8और9-21, पीएफ-9सी- 20					
					पीएफ-9एऔर9बी-20					
पूरे/एसडीएच	एसडीएच	ए1/एनएसजी1	21	20/पीएफ	पीएफ-10और10ए-20	02/पीएफ	0	हाँ	हाँ	
					पीएफ-10 और11-20					
					पीएफ-12और13-20					
					पीएफ-14और14ए-20					

अनुलग्नक 4.4 यानी के लिए स्टेशन पर पेयजल की गुणवत्ता और पर्याप्तता (पैरा 4.1.7.3)										
जोन/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	स्टेशन की श्रेणी	प्लेटफार्म की कुल संख्या	मानदंड के अनुसार उपलब्ध कराये जाने वाले पेयजल के नलों की कुल संख्या	प्रति प्लेटफार्म पर उपलब्ध पेयजल नलों की कुल संख्या	मानदंड के अनुसार पीएफ पर उपलब्ध पानी कूलर की कुल संख्या	प्लेटफार्म पर उपलब्ध पानी कूलर की कुल संख्या	क्या रेलवे द्वारा पानी का शोधन किया जाता है? (हाँ/नहीं)	क्या पानी बूयो का नियमित रूप से स्वच्छ और अच्छी स्थिति में रखरखाव किया जाता है? (हाँ/नहीं)	टिप्पणियां (उल्लेख करें) क्या निर्धारित मानदंड पर्याप्त है
उपूर/ एलजेएन	जीकेपी	ए1/एनएसजी2	10	20/पीएफ	पीएफ-1,2और2ए-71	02/पीएफ	5	हाँ	हाँ	शून्य
					पीएफ-3और4-26		3			
					पीएफ-5और6-37		3			
					पीएफ-7और8-28		1			
					पीएफ-9-28		2			
मरे/सीएसटीएम	डीआर	ए1/एसजी1	6	6/पीएफ	पीएफ-1और2-2	02/पीएफ	0	नहीं	हाँ	#
					पीएफ-3और4-4		1			
					पीएफ-5-4		2			
					पीएफ-6-3		1			
					पीएफ-7और8-20		3			
उमरे/आगरा	एजीसी	ए1/एनएसजी2	6	20/पीएफ	पीएफ-1और6-52	02/पीएफ	2	हाँ	हाँ	शून्य
					पीएफ-2और3-71		6			
					पीएफ-4और5-52		4			
					पीएफ-1एऔर1-36		3			
					पीएफ-2और3-24		3			
उरे/एफजेडआर	एसआर	ए1/एनएसजी3	8	20/पीएफ	पीएफ-4और5-24	02/पीएफ	1	हाँ	हाँ	शून्य
					पीएफ-6और7-32		0			
					पीएफ-1-26		2			
					पीएफ-2और3-33		4			
					पीएफ-4और5-29		5			
उरे/डीएलआई-डीएन	एनजेडएम	ए1/एनएसजी2	7	20/पीएफ	पीएफ-6और7-39	02/पीएफ	2	हाँ	हाँ	शून्य

अनुलग्नक 4.4 यात्री के लिए स्टेशन पर पेयजल की गुणवत्ता और पर्याप्तता (पैरा 4.1.7.3)										
जोना/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	स्टेशन की श्रेणी	प्लेटफार्म की कुल संख्या	मानदंड के अनुसार उपलब्ध कराये जाने वाले पेयजल के नलों की कुल संख्या	प्रति प्लेटफार्म पर उपलब्ध पेयजल नलों की कुल संख्या	मानदंड के अनुसार पीएफ पर उपलब्ध पानी कूलर की कुल संख्या	प्लेटफार्म पर उपलब्ध पानी कूलर की कुल संख्या	क्या रेलवे द्वारा पानी का शोधन किया जाता है? (हाँ/नहीं)	क्या पानी बूथों का नियमित रूप से स्वच्छ और अच्छी स्थिति में रखरखाव किया जाता है? (हाँ/नहीं)	टिप्पणिया (उल्लेख करें) क्या निर्धारित मानदंड पर्याप्त है
परे/बीसीटी	डीडीआर	ए1/एसजी1	7	6/पीएफ	पीएफ-1-0	02/पीएफ	0	हाँ		शून्य
					पीएफ-2और3-0		0			
					पीएफ-4-0		0			
					पीएफ-5और6-19		3			
					पीएफ-7-8		2			
#मानदंड के अनुसार प्लेटफार्म संख्या 1 और 2, 3 और 4, 5 और 6 पर छह पेयजल के नल उपलब्ध कराये जाने चाहिए। हालांकि दो से चार कम पेयजल के नल उपलब्ध कराये गये हैं। पीएफ संख्या 1 और 2 पर भी 2 वॉटर कूलर उपलब्ध कराये जाने चाहिए। हालांकि वाटर कूलर उपलब्ध नहीं करवाया गया है और पीएफ संख्या 3 और 4 (संयुक्त) और पीएफ संख्या 6 पर 2 के स्थान पर एक ही वाटर कूलर उपलब्ध करवाया गया है।										
(*) आरबी के पत्र दिनांक 9.04.2018 द्वारा निर्धारित न्यूनतम आवश्यक सुविधाओं (अनुबंध IIIए) के मानदंडों के अनुसार										

अनुलग्नक 4.5 पेयजल की गुणवत्ता की निगरानी (पैरा 4.1.7.3)																	
जीवा/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	स्टेशन की श्रेणी	उपलब्ध पानी के भंडारण टैंक की संख्या	वर्ष	पानी टैंक की सफाई		एक वर्ष में किए जाने वाले नमूना परीक्षण की कुल संख्या				वास्तव में किये गए नमूना परीक्षण			नमूना परीक्षण में कमी			टिप्पणियां
					करार/मानदंडों के अनुसार की जाने वाली सफाई की संख्या	वास्तव में की गई सफाई की संख्या	अवशिष्ट क्लोरिन	जीवाण्विक विश्लेषण	रासायनिक विश्लेषण	अवशिष्ट क्लोरिन	जीवाण्विक विश्लेषण	रासायनिक विश्लेषण	अवशिष्ट क्लोरिन	जीवाण्विक विश्लेषण	रासायनिक विश्लेषण		
पूरु/एमजीएस	गया	ए1/एनएस जी2	1	2016-17	2 बार/वार्षिक	2 बार/वार्षिक *	365	12	2	365	52	0	0	0	2	शून्य	
				2017-18	2 बार/वार्षिक	2 बार/वार्षिक *	365	12	2	365	52	0	0	2			
				2018-19	2 बार/वार्षिक	2 बार/वार्षिक *	365	12	2	365	52	1#	0	1			
पूरु/एसडीएच	एसडीएच	ए1/एनएस सीजी1	56	2016-17	4 बार/वार्षिक	4 बार/वार्षिक	365	12	2	1095	264	1	0	0	1	शून्य	
				2017-18	4 बार/वार्षिक	4 बार/वार्षिक	365	12	2	1095	264	2	0	0			
				2018-19	4 बार/वार्षिक	4 बार/वार्षिक	365	12	2	1095	280	2	0	0			
उपूरु/एलजेन	जीकेपी	ए1/एनएस जी2	2	2016-17	2 बार/वार्षिक	2 बार/वार्षिक	365	12	2	3870	33	9	0	0	1	शून्य	
				2017-18	2 बार/वार्षिक	2 बार/वार्षिक	365	12	2	3304	33	9	0	0			
				2018-19	2 बार/वार्षिक	2 बार/वार्षिक	365	12	2	700	23	3	0	0			

अनुलग्नक 4.5 पेयजल की गुणवत्ता की निगरानी (पैरा 4.1.7.3)																	
जोन/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	स्टेशन की श्रेणी	उपलब्ध पानी के भंडारण टैंक की संख्या	वर्ष	पानी टैंक की सफाई		एक वर्ष में किए जाने वाले नमूना परीक्षण की कुल संख्या	वास्तव में किये गए नमूना परीक्षण			नमूना परीक्षण में कमी			टिप्पणियां			
					करार/मानदंडों के अनुसार की जाने वाली सफाई की संख्या	वास्तव में की गई सफाई की संख्या		अवशिष्ट क्लोरिन	जीवाण्विक विश्लेषण	रासायनिक विश्लेषण	अवशिष्ट क्लोरिन	जीवाण्विक विश्लेषण	रासायनिक विश्लेषण		अवशिष्ट क्लोरिन	जीवाण्विक विश्लेषण	रासायनिक विश्लेषण
मरे/सीएस टीएम	डीआर	ए1/एसजी 1	52	2016-17	2 बार/वार्षिक	2 बार/वार्षिक	365	12	2	232	44	0	133	0	2	##	
				2017-18	2 बार/वार्षिक	2 बार/वार्षिक	365	12	2	254	50	0	111	0	2		
				2018-19	2 बार/वार्षिक	2 बार/वार्षिक	365	12	2	393	22	0	0	0	2		
उमरे/आगरा	एजीसी	ए1/एनएसजी2	3	2016-17	2 बार/वार्षिक	8	365	12	2	345	12	0	20	0	2	शून्य	
				2017-18	2 बार/वार्षिक	8	365	12	2	332	12	0	33	0	2		
				2018-19	2 बार/वार्षिक	8	365	12	2	312	12	0	53	0	2		
उरे/एफजेड आर	एसआर	ए1/एनएसजी3	1	2016-17	8@	8	365	12	2	634	52 (**)	0	0	0	2	शून्य	
				2017-18	8	8	365	12	2	609	68(**)	0	0	0	2		शून्य
				2018-19	8	9	365	12	2	404	65(**)	1	0	0	1		

अनुलग्नक 4.5 पेयजल की गुणवत्ता की निगरानी (पैरा 4.1.7.3)																	
जोना/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	स्टेशन की श्रेणी	उपलब्ध पानी के भंडारण टैंक की संख्या	वर्ष	पानी टैंक की सफाई		एक वर्ष में किए जाने वाले नमूना परीक्षण की कुल संख्या			वास्तव में किये गए नमूना परीक्षण				नमूना परीक्षण में कमी			टिप्पणियां
					करार/मानदंडों के अनुसार की जाने वाली सफाई की संख्या	वास्तव में की गई सफाई की संख्या	अवशिष्ट क्लोरिन	जीवाण्विक विश्लेषण	रासायनिक विश्लेषण	अवशिष्ट क्लोरिन	जीवाण्विक विश्लेषण	रासायनिक विश्लेषण	अवशिष्ट क्लोरिन	जीवाण्विक विश्लेषण	रासायनिक विश्लेषण		
उरे/डीएल आई-डीएन	एनजेडरम	ए1/एनए सजी2	3	2016-17	2@	4	365	12	2	2190	105	स्रोत के सृजन के समय	0	0	2	शून्य	
				2017-18	2	4	365	12	2	2182	141	उपर्युक्त जैसा	0	0	2	शून्य	
				2018-19	2	8	365	12	2	2193	182	उपर्युक्त जैसा	0	0	2	शून्य	
परे/बीसीटी	डीडीआर	सी	3	2016-17	4 बार/वार्षिक	4	365	12	2	59	15	2	306	0	0	0	शून्य
				2017-18	4 बार/वार्षिक	4	365	12	2	60	16	2	305	0	0	0	शून्य
				2018-19	4 बार/वार्षिक	4	365	12	2	79	25	2	286	0	0	0	शून्य
* हालांकि पानी टैंक की सफाई का रिकार्ड नहीं रखा गया लेकिन सफाई की गई। संदर्भ के लिए 5 अगस्त 2019 को पानी टैंक की सफाई का विडियो संबंधित कर्मचारी को दिखाया गया।																	
# गया स्टेशन से यादृच्छिक चयन के आधार पर रासायनिक विश्लेषण खाद्य सुरक्षा अधिकारी (एफएसओ), मुगलसराय द्वारा किया गया। अवसरचना/संसाधनों की अनुपलब्धता के कारण यह गया के सीएमएस कार्यालय में स्थानीय स्तर पर नहीं किया गया। यह सुनिश्चित किया जाए जब और जैसे ऐसे संसाधन उपलब्ध हो और यह बाह्य आवश्यक फंड की उपलब्धता से किया जाए। पानी के रासायनिक विश्लेषण पर एफएसओ की टिप्पणियों में बोरिंग पानी का नमूना सामान्य पानी है जो कि पीने के उद्देश्य से असंतोषजनक है। टीडीएस 1780 एमजी था।																	
## मानदंडों के अनुसार अवशिष्ट क्लोरीन की जांच प्रतिदिन (365 दिन) किया जाना है। हालांकि कि यह पाया गया कि 2016-17 और 2017-18 के दौरान क्रम सं. 133 दिन और 111 दिन अवशिष्ट क्लोरीन का नमूना परीक्षण नहीं किया गया। इसी प्रकार पेयजल का रासायनिक विश्लेषण वर्ष में दो बार किया जाना चाहिए। हालांकि 2016-17 से 2018-19 तक के दौरान यह नहीं किया गया।																	
(**) प्रत्येक स्वास्थ्य निरीक्षक द्वारा महीने में दो बार (एएसआर पर 02 एचआई)																	
(@) पेयजल के भंडारण के लिए उपयोग किये जाने वाले टैंकों को रगड़कर ऐसे अंतराल पर साफ किया जाना चाहिए जैसे कि मंडल अभियंता द्वारा निर्दिष्ट हो।																	

अनुलग्नक 4.6 स्टेशन परिसरो पर अपशिष्ट प्रबंधन (पैरा 4.1.7.4)																
				कूड़ेदान			इपिंगयाई									
जोन/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	स्टेशन की श्रेणी	प्रतिदिन निपटारे गये यात्रियों की संख्या	स्थान	मानदंडों के अनुसार उपलब्ध कराये जाने वाले कूड़ेदानों की कुल संख्या	प्रदान किये गये कूड़ेदानों की कुल संख्या	क्या कूड़ेदान को सही स्थान पर रखा गया? (हाँ/नहीं)	क्या जैव निम्नीकरण और गैर जैवनिम्नीकरण अपशिष्ट के लिए अलग कूड़ेदान प्रदान किए गए हैं। (हाँ/नहीं)	क्या अपशिष्ट को यंत्र द्वारा या मैनुअली इकट्ठा किया गया?	क्या स्टेशन परिसरों और ट्रक के नजदीक कूड़े से बचने के लिए स्टेशन परिसर के अंदर केन्द्रीकृत इपिंगयाई था? (हाँ/नहीं)	क्या भस्मक उपलब्ध हैं? (हाँ/नहीं)	टिप्पणियां				
पूमरे/ एमजीएस	गया	ए1/एनएस जी2	23190	पीएफ-1 और 1ए	प्रत्येक प्लेटफोर्म पर 50 मीटर की दूरी	66	हाँ	हाँ	मैनुअली	हाँ *	नहीं	शून्य				
				पीएफ - 1बी		0	एनएपी	एनएपी								
				पीएफ - 2 और 3		46	हाँ	हाँ								
				पीएफ - 4 और 5		32										
				पीएफ - 6 और 7		31										
				एफओबी		6										
				बुकिंग कार्यालय		4										
				परिसंचरण क्षेत्र		13										
				विश्रामगृह		4										

अनुलग्नक 4.6 स्टेशन परिसरो पर अपशिष्ट प्रबंधन (पैरा 4.1.7.4)												
जोन/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	स्टेशन की श्रेणी	प्रतिदिन निपटारे गये यात्रियों की संख्या	स्थान	मानदंडों के अनुसार उपलब्ध कराये जाने वाले कूड़ेदानों की कुल संख्या	कूड़ेदान				इंपिंगयार्ड		टिप्पणियां
						प्रदान किये गये कूड़ेदानों की कुल संख्या	क्या कूड़ेदान को सही स्थान पर रखा गया? (हाँ/नहीं)	क्या जैव निम्नीकरण और गैर जैवनिम्नीकरण अपशिष्ट के लिए अलग कूड़ेदान प्रदान किए गए हैं। (हाँ/नहीं)	क्या अपशिष्ट को यंत्र द्वारा या मैनुअली इकट्ठा किया गया?	क्या स्टेशन परिसरों और ट्रैक के नजदीक कूड़े से बचने के लिए स्टेशन परिसर के अंदर केन्द्रीकृत इंपिंगयार्ड था? (हाँ/नहीं)	क्या भस्मक उपलब्ध है? (हाँ/नहीं)	
पूरे/एसडीएच	एसडीएच	ए1/एनएसजी1	130103	एसडीएच	244	160	नहीं	नहीं.	मैनुअली	हाँ	नहीं	खरीद के अंतर्गत कूड़ेदानों की संख्या - 100 (पीओ दिनांक 06.08.2019)
उपूरे/एलजेएन	जीकेपी	ए1/एसजी2	150000	पीएफ 1/2/2ए और एसी लाउंज कैबवे 1 और कैबवे 9	प्रत्येक प्लेटफार्म पर 50 मीटर की दूरी	70	हाँ	हाँ	मैनुअली	हाँ	नहीं	शून्य
						10						
						10						
						10						
						10						

अनुलग्नक 4.6 स्टेशन परिसरो पर अपशिष्ट प्रबंधन (पैरा 4.1.7.4)												
जोन/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	स्टेशन की श्रेणी	प्रतिदिन निपटारे गये यात्रियों की संख्या	कूड़ेदान						डंपिंगयाई		टिप्पणियां
				स्थान	मानदंडों के अनुसार उपलब्ध कराये जाने वाले कूड़ेदानों की कुल संख्या	प्रदान किये गये कूड़ेदानों की कुल संख्या	क्या कूड़ेदान को सही स्थान पर रखा गया? (हाँ/नहीं)	क्या जैव निम्नीकरण और गैर जैवनिम्नीकरण अपशिष्ट के लिए अलग कूड़ेदान प्रदान किए गए हैं। (हाँ/नहीं)	क्या अपशिष्ट को यंत्र द्वारा या मैनुअली इकट्ठा किया गया?	क्या स्टेशन परिसरों और ट्रैक के नजदीक कूड़े से बचने के लिए स्टेशन परिसर के अंदर केन्द्रीकृत डंपिंगयाई था? (हाँ/नहीं)	क्या भस्मक उपलब्ध है? (हाँ/नहीं)	
मरे/सीएसटीएम	डीआर	ए1/एनएस जी1	850000	परिसंचारी क्षेत्र	6	10	हाँ	हाँ	मैनुअली	नहीं	महिला प्रतीक्षालय में सैनेट्रीपैड भस्मक उपलब्ध है।	29-7-2019 से जैवनिम्नीकरण और गैर-जैवनिम्नीकरण अपशिष्ट के लिए अलग-अलग डिब्बे प्रदान किए जाते हैं
				टिकट घर		2						
				विश्रामगृह		8						
				अन्य स्थान		10						
				पीएफ 1 और 2	10	8	हाँ	हाँ	मैनुअली	नहीं	महिला प्रतीक्षालय में सैनेट्रीपैड भस्मक उपलब्ध है।	29-7-2019 से जैवनिम्नीकरण और गैर-जैवनिम्नीकरण अपशिष्ट के लिए अलग-अलग डिब्बे प्रदान किए जाते हैं
				पीएफ 3 और 4		10						
				पीएफ 5		22						
				पीएफ 6		22						
				पीएफ 7 और 8	10	16						
				एफओबी मुख्य प्रवेश द्वार		16						
				टर्मिनस प्रवेश द्वार		2						
						2						

अनुलग्नक 4.6 स्टेशन परिसरो पर अपशिष्ट प्रबंधन (पैरा 4.1.7.4)													
					कूड़ेदान					डंपिंगयाई			
जोना/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	स्टेशन की श्रेणी	प्रतिदिन निपटारे गये यात्रियों की संख्या	स्थान	मानदंडों के अनुसार उपलब्ध कराये जाने वाले कूड़ेदानों की कुल संख्या	प्रदान किये गये कूड़ेदानों की कुल संख्या	क्या कूड़ेदान को सही स्थान पर रखा गया? (हाँ/नहीं)	क्या जैव निम्नीकरण और गैर जैवनिम्नीकरण अपशिष्ट के लिए अलग कूड़ेदान प्रदान किए गए हैं। (हाँ/नहीं)	क्या अपशिष्ट को यंत्र द्वारा या मैनुअली इकट्ठा किया गया?	क्या स्टेशन परिसरों और ट्रैक के नजदीक कूड़े से बचने के लिए स्टेशन परिसर के अंदर केन्द्रीकृत डंपिंगयाई था? (हाँ/नहीं)	क्या भस्मक उपलब्ध है? (हाँ/नहीं)	टिप्पणियां	
उमरे/आगरा	एजीसी	ए1/एनएस जी2	15898	पीएफ 1 और 6	प्रत्येक प्लेटफार्म पर 50 मीटर की दूरी	49	हाँ	नहीं	मैनुअली	नहीं	नहीं	शून्य	
				पीएफ-2		18							
				पीएफ-3		19							
				पीएफ-4		21							
				पीएफ-5		17							
उरे/एफजेडआर	एसआर	ए1/एनएस जी3	42481	पीएफ सं. 1 और 1/ए	12 जोड़ी	19 जोड़ी	हाँ	हाँ	मैनुअली	नहीं	नहीं	शून्य	
				पीएफ सं. 2/3		10 जोड़ी							
				पीएफ सं. 4/5		10 जोड़ी							
				पीएफ सं. 6/7		विकासधीन							
				प्रतीक्षालय	1	1 जोड़ी	हाँ	एनएपी	हाँ				

अनुलग्नक 4.6 स्टेशन परिसरो पर अपशिष्ट प्रबंधन (पैरा 4.1.7.4)										
जोन/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	स्टेशन की श्रेणी	प्रतिदिन निपटारे गये यात्रियों की संख्या	स्थान	मानदंडों के अनुसार उपलब्ध कराये जाने वाले कूड़ेदानों की कुल संख्या	प्रदान किये गये कूड़ेदानों की कुल संख्या	कूड़ेदान			डंपिंगयाई
							क्या कूड़ेदान को सही स्थान पर रखा गया? (हाँ/नहीं)	क्या जैव निम्नीकरण और गैर जैवनिम्नीकरण अपशिष्ट के लिए अलग कूड़ेदान प्रदान किए गए हैं। (हाँ/नहीं)	क्या अपशिष्ट को यंत्र द्वारा या मैनुअली इकट्ठा किया गया?	
उरेडीएलआई	एनजेडएम	ए1/एनएस जी2	42302	पीएफ सं. 1	11	15	हाँ	हाँ	मैनुअली	हाँ
				पीएफ सं. 2/3	12	15	हाँ	नहीं		
				पीएफ सं. 4/5	12	15				
				पीएफ सं. 6/7	11	20				
				परिसंचारी क्षेत्र, भोगल	4	4		हाँ		
				परिसंचारी क्षेत्र एसएसके	2	2		नहीं		
				प्रतीक्षा-कक्ष	4	7		हाँ		

अनुलग्नक 4.6 स्टेशन परिसरो पर अपशिष्ट प्रबंधन (पैरा 4.1.7.4)													
जोना/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	स्टेशन की श्रेणी	प्रतिदिन निपटारे गये यात्रियों की संख्या	स्थान	कूड़ेदान						डंपिंगयार्ड		टिप्पणियां
					मानदंडों के अनुसार उपलब्ध कराये जाने वाले कूड़ेदानों की कुल संख्या	प्रदान किये गये कूड़ेदानों की कुल संख्या	क्या कूड़ेदान को सही स्थान पर रखा गया? (हाँ/नहीं)	क्या जैव निम्नीकरण और गैर जैवनिम्नीकरण अपशिष्ट के लिए अलग कूड़ेदान प्रदान किए गए हैं। (हाँ/नहीं)	क्या अपशिष्ट को यंत्र द्वारा या मैनुअली इकट्ठा किया गया?	क्या स्टेशन परिसरों और ट्रैक के नजदीक कूड़े से बचने के लिए स्टेशन परिसर के अंदर केन्द्रीकृत डंपिंगयार्ड था? (हाँ/नहीं)	क्या भस्मक उपलब्ध है? (हाँ/नहीं)		
परे/बीसीटी	डीडीआर	ए1/एसजी 1	1300000	पीएफ 1	6	5	नहीं	हाँ	मैनुअली	हाँ			स्टेशन परिसर के बाहर केन्द्रीयकृत स्थान उपलब्ध है जहाँ स्टेशन के अंदर उत्पन्न अपशिष्ट को डंप किया जाता है और बीएमसी ने अपशिष्ट को निपटान के लिए उठाया
				पीएफ 2 और 3	8	9	हाँ						
				पीएफ 4	5	4	नहीं						
				पीएफ 5	18	6	नहीं						
				पीएफ 6		4	नहीं						
				पीएफ 7	12	5	नहीं						
*01 (एचडब्ल्यूएच अंत, पीएफ नंबर 6 और 7 का अंत) और सीएचआई, गया को 2 डंपिंग इस्टिंग बिंदू चाहिए।													
एनएपी: लागू नहीं.													

अनुलग्नक 4.7 स्टेशन से कचरे का निपटान (पैरा 4.1.7.4)													
जोना/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	स्टेशन की श्रेणी	क्या प्रतिदिन उत्पन्न कचरे की मात्रा का मूल्यांकन किया गया (हाँ/नहीं) यदि, हाँ तो मूल्यांकित मात्रा	एक दिन में औसतन कचरे के निपटान की मात्रा	एक दिन में कचरे को हटाने की बारंबारता	विभाग द्वारा अथवा आउटसोर्स द्वारा	निपटान की विधि (जलाना, रेलवे परिसर में डम्प करना, नगरपालिका अधिसूचित लैंडफिल इत्यादि)	क्या संविदा में जैव निम्नीकरण और गैर जैव निम्नीकरण के पृथक्करण का खंड मौजूद है। (हाँ/नहीं)	क्या स्टेशन के अंदर कचरे को इकट्ठा करने के लिए पृथक केंद्रीयकृत डंपिंगार्ड उपलब्ध है। (हाँ/नहीं)	यदि नहीं, तो विभिन्न बिन्दुओं से कैसे कचरे को हटाया जाता है।	स्टेशन के केन्द्रीकृत डंपिंगार्ड से कचरे को हटाना - बाहरी संस्था/विभाग/नगरपालिका प्राधिकारियों द्वारा।	क्या स्वच्छ तरीके से बाहरी संस्था और विभाग के मामले में, कचरे का परिवहन किया जाता है। (ट्रक को तिरपाल से ढकना)	क्या कूड़ा उठाने की संविदा उपलब्ध है। (हाँ/नहीं)
पूमुरे/ एमजीएस	गया	ए1/एनएसजी 2	हाँ (200 धनफीट)	200 धनफीट	2 बार	आउट सोर्स	नगरपालिका लैंडफिल	नहीं	हाँ	एनएपी	बाहरी एजेंसी	नहीं	हाँ
पूरे/एसडीएच	एसडीएच	ए1/एनएसजी1	हाँ (8 घन मीटर)	8 घन मीटर	एक बार दैनिक	आउट सोर्स	ठेकेदार द्वारा अपनी व्यवस्था द्वारा नगरपालिका अधिसूचित लैंडफिल में डंप करना।	हाँ	हाँ	एनएपी	बाहरी एजेंसी	हाँ	हाँ
उपूरे/एलजेन	जीकेपी	ए1/एनएसजी2	हाँ	300 घन फीट	समय सुबह 8.00 बजे से 16 बजे तक	आउट सोर्स	नगरपालिका अधिसूचित लैंडफिल	नहीं#	हाँ	एनएपी	बाहरी एजेंसी	ट्रॉली को तिरपाल से ढकना	हाँ
मरे/सीएसटीएम	डीआर	ए1/एसजी1	नहीं	मूल्यांकन नहीं किया	2 बार	आउट सोर्स	नगरपालिका अधिसूचित लैंडफिल	हाँ	नहीं	**	दादर स्टेशन पर परिसर पर कोई डंपिंगार्ड नहीं है	हाँ (उनके दिशानिर्देशों के अनुसार बीएमसी द्वारा कचरे का परिवहन किया जाता है)	हाँ

अनुलग्नक 4.7 स्टेशन से कचरे का निपटान (पैरा 4.1.7.4)													
जोन/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	स्टेशन की श्रेणी	क्या प्रतिदिन उत्पन्न कचरे की मात्रा का मूल्यांकन किया गया (हाँ/नहीं) यदि, हाँ तो मूल्यांकित मात्रा	एक दिन में औसतन कचरे के निपटान की मात्रा	एक दिन में कचरे को हटाने की बारंबारता	विभाग द्वारा अथवा आउटसोर्स द्वारा	निपटान की विधि (जलाना, रेलवे परिसर में डम्प करना, नगरपालिका अधिसूचित लैंडफिल इत्यादि)	क्या संविदा में जैव निम्नीकरण और गैर जैव निम्नीकरण के पृथक्करण का खंड मौजूद है। (हाँ/नहीं)	क्या स्टेशन के अंदर कचरे को इकट्ठा करने के लिए पृथक केंद्रीयकृत इंपिंगयाई उपलब्ध है। (हाँ/नहीं)	यदि नहीं, तो विभिन्न बिन्दुओं से कैसे कचरे को हटाया जाता है।	स्टेशन के केंद्रीकृत इंपिंगयाई से कचरे को हटाना - बाहरी संस्था/विभाग/नगरपालिका प्राधिकारियों द्वारा।	क्या स्वच्छ तरीके से बाहरी संस्था और विभाग के मामले में, कचरे का परिवहन किया जाता है। (ट्रक को तिरपाल से ढकना)	क्या कूड़ा उठाने की संविदा उपलब्ध है। (हाँ/नहीं)
उमरे/आगरा	एजीसी	ए1/एनएसजी2	नहीं	1	3 बार/दिन	आउटसोर्स	नगरपालिका इंपिंगयाई	नहीं	नहीं	आउटसोर्स	लागू नहीं	हाँ	हाँ
उरे/एफजेडआर	एसआर	ए1/एनएसजी3	हाँ (10 घनमीटर प्रतिदिन)	10 घनमीटर प्रति दिन	दिन में एक बार	आउटसोर्स	नगर पालिका	नहीं	नहीं	एनएपी	नगरपालिका अधिकृत ठेकेदार द्वारा	स्वच्छ तरीके से संस्था द्वारा	हाँ
उरे/डीएलआई-डीएन	एनजेडएम	ए1/एनएसजी2	नहीं	0.4 मीट्रिक टन लगभग	एक दिन में एक बार	आउटसोर्स	नगरपालिका अधिसूचित लैंडफिल	नहीं	हाँ	एनएपी	आउटसोर्स संस्था	हाँ	हाँ
परे/बीसीटी	डीडीआर	ए1/एसजी1	हाँ	0.05 मीट्रिक टन	3 बार	आउटसोर्स	नगरपालिका	हाँ	हाँ (स्टेशन परिसर के बाहर)	एनएपी	बीएमसी	हाँ	हाँ
* संख्या 1 (समस्या का सामना के कारण सीएचआई गया को दो इंपिंग स्थान चाहिए।)													
टिप्पणी : 2016-17 से 2018-19 की समीक्षा अवधि के दौरान प्रतिदिन उत्पन्न कचरे का रिकार्ड दादर पर नहीं रखा गया।													
**कूड़ेदानों से कचरे को हटाया गया और 1000 घन फीट क्षमता के व्हीलर कूड़ेदान से एकत्र किए गए, जो पार्सल ऑफिस के कोने पर रखे गए हैं जो आसानी से बीएमसी कचरा उठाने वाले वाहन के पास जा सकता है।													
# गैर जैवनिम्नीकरण और जैवनिम्नीकरण अपशिष्ट के पृथक्करण के लिए 08.08.2019 को एक स्वीकृति पत्र जारी किया गया था।													
एनएपी: लागू नहीं													

अनुलग्नक 4.8 स्टेशन परिसरों पर अपशिष्ट प्रबंधन तंत्र (पैरा 4.1.7.4)											
जोन/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	स्टेशन की श्रेणी	क्या प्लेटफार्मा और रेलवे ट्रैक से एमएसडब्ल्यू इकट्ठा किया गया और 'नगरपालिका ठोस अपशिष्ट नियमावली 2000' के अनुसार निस्तारित किया गया। (हाँ/नहीं)	क्या एमएसडब्ल्यू ने नामित निपटान स्थल पर निस्तारण किया (हाँ/नहीं)	क्या इस संबंध में कोई रिकार्ड रखा गया (हाँ/नहीं)	यदि नहीं हो तो इसके क्या कारण हैं?	क्या रेलवे स्टेशन पर द्रव अपशिष्ट उत्पन्न होता है। (हाँ/नहीं)	यदि हाँ, तो उस एसटीपी/सीईटीपी में मुक्त किया जात है? (हाँ/नहीं)	क्या स्थानीय सरकार द्वारा रेलवे भूमि में कब्जा करने वालों के उपयोग के लिए पर्यावरण के अनुसार शौचालय/बल शौचालय प्रदान किए गए हैं। (हाँ/नहीं)	क्या भस्मक उपलब्ध है (हाँ/नहीं)	टिप्पणियाँ
पूमरे/ एमजीएस	गया	ए1/एनएसजी2	नहीं	नहीं	नहीं	शून्य	नहीं	एनएपी	नहीं*	नहीं	शून्य
ईआर/एसडीएच	एसडीएच	ए1/एनएसजी1	हाँ (अपशिष्ट के पृथक्करण के अतिरिक्त)	हाँ	हाँ	एनएपी	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
उपूरे/ एलजेएन	जीकेपी	ए1/एनएसजी2	हाँ	हाँ	हाँ	एनएपी	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
मरे/सीएसटीएम	डीआर	ए1/एसजी1	हाँ	नगरपालिका ठोस अपशिष्ट (एमएसडब्ल्यू) का निपटान मुम्बई नगरपालिका प्राधिकारियों द्वारा किया गया।	नहीं	स्टेशन के एक स्थान एमएसडब्ल्यू इकट्ठा किया गया और मुम्बई नगरपालिका प्राधिकारियों द्वारा निपटान किया गया।	हाँ	पाइपलाइन द्वारा मुम्बई नगरपालिका विकास प्रणाली तक	नहीं	हाँ (महिला प्रतीक्षालय में सनेरी पैड के लिए)	शून्य
उमरे/आगरा	एजीसी	ए1/एनएसजी2	हाँ	हाँ	हाँ	एनएपी	नहीं	एनएपी	एनएपी	नहीं	शून्य

अनुलग्नक 4.8 स्टेशन परिसरों पर अपशिष्ट प्रबंधन तंत्र (पैरा 4.1.7.4)											
जोना/मंडल का नाम	स्टेशन का नाम	स्टेशन की श्रेणी	क्या प्लेटफार्मों और रेलवे ट्रैक से एमएसडब्ल्यू इकट्ठा किया गया और 'नगरपालिका ठोस अपशिष्ट नियमावली 2000' के अनुसार निस्तारित किया गया। (हाँ/नहीं)	क्या एमएसडब्ल्यू ने नामित निपटान स्थल पर निस्तारण किया (हाँ/नहीं)	क्या इस संबंध में कोई रिकार्ड रखा गया (हाँ/नहीं)	यदि नहीं हो तो इसके क्या कारण हैं?	क्या रेलवे स्टेशन पर द्रव अपशिष्ट उत्पन्न होता है। (हाँ/नहीं)	यदि हाँ, तो उसे एसटीपी/सीईटीपी में मुक्त किया जात है? (हाँ/नहीं)	क्या स्थानीय सरकार द्वारा रेलवे भूमि में कब्जा करने वालों के उपयोग के लिए पर्यावरण के अनुसार शौचालय/चल शौचालय प्रदान किए गए हैं। (हाँ/नहीं)	क्या भस्मक उपलब्ध है (हाँ/नहीं)	टिप्पणियाँ
उरे/एफजेडआर	एसएमआर	ए1/एनएसजी3	हाँ	हाँ	नहीं	रिकार्ड में कोई कारण उपलब्ध नहीं है	नहीं	एनए	नहीं	नहीं	शून्य
उरे/डीएलआई	एनजेडएम	ए1/एनएसजी2	नहीं	नहीं	नहीं	रिकार्ड में कोई कारण उपलब्ध नहीं है	हाँ	नहीं, दिल्ली जल बोर्ड निकास प्रणाली में निपटान किया गया।	नहीं	नहीं	शून्य
परे/बीसीटी	डीडीआर	ए1/एसजी1	हाँ	हाँ	नहीं	-	हाँ	हाँ#	नहीं	नहीं	# बीएमसी द्वारा
* हालांकि, रेलवे प्रशासन द्वारा 'पितृपक्ष मेला' के समय चल शौचालय प्रदान किए गए।											
एनएपी: लागू नहीं											

अनुलग्नक -4.9-स्टेशन पर सुरक्षा प्रबंधन (पैरा 4.1.7.6)															
जोना रेलवे जोना	मंडल का नाम	चयनित स्टेशन के नाम	खोजा जा रहा है डीएफएमडी के संख्या	क्या कोई डीएफएमडी लागू है	लागा जा रहा है डीएफएमडी की संख्या	बगाने की तिथि	परिचालित नियंत्रण डीएफएमडी को संख्या	क्या प्रविष्टि पर डीएफएमडी लागू है	क्या सड़क से डीएफएमडी को संख्या	क्या प्रविष्टि पर डीएफएमडी लागू है	प्रविष्टि/लोकल को संख्या	प्रदान किए गए अधिकृत प्रविष्टि/लोकल को संख्या	प्रविष्टि/लोकल को संख्या	क्या प्रत्यक्ष प्रविष्टि प्रदान प्रविष्टि/लोकल को संख्या	क्या प्रत्यक्ष प्रविष्टि प्रदान प्रविष्टि/लोकल को संख्या
मरे	सीएसटीएम	डीआर	25	हैं	10	15-4-2013 को 8 14-5-2014 को 2	3	हैं	हैं	हैं	शून्य	11	2	हैं	हैं
उमरे	आगरा	एजीसी	एनए वी	हैं	2	27.5.16	2	हैं	हैं	हैं	2	2	2	हैं	हैं
उरे	एफजेडआर	एसआर	4	हैं	3	20.10.2017	3	हैं	हैं	हैं	0	6 (@)	12	हैं	हैं
उरे	डीएलआई-डीएन	एनजेडएम	0	हैं	4	01.11.09	4	हैं	हैं	हैं	3	4	4	हैं	हैं

अनुलग्नक -4.9-स्टेशन पर सुरक्षा प्रबंधन (पैरा 4.1.7.6)																						
जोना रेलवे का नाम	मंडल का नाम	व्यक्तिन स्टेशनों के नाम	योजनाबद्ध डीएफएमडी की संख्या	क्या कोई डीएफएमडी लागूया गया	लगाए गए डीएफएमडी की संख्या	लाना की तिथि	परिचालित तिथि में डीएफएमडी की संख्या	क्या प्रतिष्ठित डीएफएमडी के ठीक स्थान पर लागू हुए	क्या डीएफएमडी की नियमित रूप से निगरानी की गई	योजनाबद्ध अतिरिक्त डीएफएमडी की संख्या	प्रतिष्ठित/निकास की संख्या	प्रदान किए गए अतिरिक्त डीएफएमडी की संख्या	मौजूदा अनाधिकृत डीएफएमडी/निकास की संख्या	क्या प्रत्यक्ष मुख्य प्रविष्टि बिन्दु पर सुरक्षाकर्मियों तैनात किए गए	प्रत्यक्ष बिन्दु पर तैनात किए गये सुरक्षाकर्मियों की संख्या	क्या प्रत्यक्ष अनाधिकृत प्रविष्टि बिन्दु पर सुरक्षाकर्मियों तैनात किए गए	क्या बम संस्खान और निरक्षण प्रणाली लागू हुए	क्या स्टेशन के आस-पास के क्षेत्रों के लिए चारदीवारी की व्यवस्था की गई	क्या जोना/मंडलीय स्तर पर सुरक्षा प्रणाली की निगरानी निर्धारित आवृत्ति से की गई?			
परे	बीसीटी	डीडीआर	शून्य	नहीं	शून्य	नहीं	एनएपी	एनएपी	एनएपी	19	19	शून्य	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	हाँ	हाँ		
* एकीकृत सुरक्षा प्रणाली के एक स्थायी उपाय के रूप में कोई डीएफएमडी स्थापित नहीं किया गया है। हालांकि, एक निष्क्रिय डीएफएमडी पीएफ नंबर 01 पर पाया गया, रस्सियों के साथ बंधा हुआ जो सितंबर 2018 में "पितृपक्ष मेला" के दौरान एक अस्थायी उपाय के रूप में स्थापित किया गया था जो आज तक उपयोग से बाहर है। "पितृपक्ष मेला" के दौरान भीड़ से निपटने के लिए जीआरपी द्वारा उक्त मशीन (डीएफएमडी) लगाई गई थी।																						
# एक मुख्य प्रवेश/निकास और दो एफओबी के माध्यम से जो सीधे रोड और कॉलोनी से जुड़ा हुआ है																						
नोट 1) 8 डीएफएमडी को पीएफ नंबर 6 के मुख्य द्वार पर स्थापित किया गया था और 2 को दादर टर्मिनस में रखा गया था (पीएफ सं. 7 एवं 8)																						
**28-9-2019 को संयुक्त निरीक्षण के दौरान यह देखा गया कि केवल दो स्थानों पर आरपीएफ कर्मी हर समय प्रवेश बिन्दुओं पर मौजूद नहीं सुरक्षाकर्मी उपलब्ध थे																						
(@) हाल ही में स्टेशनों के दोनों किनारों पर प्रदान किए गए दो एस्केलेटर शामिल हैं																						
एनएपी: लागू नहीं; एनएवी: उपलब्ध नहीं																						

अनुलग्नक - 4.10-स्टेशनों पर सुरक्षा के पहलू (पैरा 4.1.7.6)														
जोना रेलवे स्टेशन	मंडल का नाम	वर्तमान स्टेशन का नाम	सौजन्यावस्था की संख्या	क्या स्टेशन पर कोई भी सुरक्षा प्रणाली लागू है	अवसरचना की आवश्यकताएं									
					क्या स्टेशन पर कोई भी सुरक्षा प्रणाली लागू है	क्या स्टेशन पर कोई भी सुरक्षा प्रणाली लागू है	क्या स्टेशन पर कोई भी सुरक्षा प्रणाली लागू है	क्या स्टेशन पर कोई भी सुरक्षा प्रणाली लागू है	क्या स्टेशन पर कोई भी सुरक्षा प्रणाली लागू है	क्या स्टेशन पर कोई भी सुरक्षा प्रणाली लागू है	क्या स्टेशन पर कोई भी सुरक्षा प्रणाली लागू है	क्या स्टेशन पर कोई भी सुरक्षा प्रणाली लागू है	क्या स्टेशन पर कोई भी सुरक्षा प्रणाली लागू है	क्या स्टेशन पर कोई भी सुरक्षा प्रणाली लागू है
उप	डीएलओ ई-डीएन	एनजेडए म	133	हाँ	85	85	85	हाँ	हाँ	4	4	4	4	4
परे	बीसीटी	डीडीआर	82	हाँ	64	64	64	हाँ	हाँ	0	0	0	0	0
* 46 (योजनाबद्ध) में से 32 सीसीटीवी लगाए गए लेकिन इंजीनियरिंग विभाग द्वारा कंट्रोल रूम की मरम्मत के बाद हैडओवर नहीं किए जाने के कारण काम नहीं कर रहे हैं।														
# सीसीटीवी द्वारा 12 मामलों सामने आए अर्थात यानी मोबाइल, पर्स और सामान की चोरी के जरिए आदि, और बैग स्कैनर के माध्यम से एक मामले का पता लगाया गया है। 2 हस्तनिर्मित पिस्तौल और 22 राउंड जिंदा कारतूस जब्त किए गए														
सरकारी रेलवे पुलिस ने 'गंजा' के दो मामलों का पता लगाया। 1. जीकेपी स्टेशन पर 67 कैमरे लगाए गए थे जो पर्याप्त नहीं थे क्योंकि अधिकांश क्षेत्र कवरेज से बाहर हैं। 2. केवल 3 बैग स्कैनर को 6 प्रवेश बिंदु में स्थापित किया गया था \$03-11-2018(08), 15-04-2019(02), 20-04-2019(02), 11-05-2019 (01), 16-05-2019(02), 21-05-2019(02), 25-05-2019(03), 30-05-2019(04), 30-05-2019(01) और 2016-17 से पहले 62 सीसीटीवी।														
@ डीडीआर स्टेशन पर जल्द से जल्द अतिरिक्त सीसीटीवी कैमरे लगाए जाएं।														
एनए- उपलब्ध नहीं एनएपी-लागू नहीं														

अनुलग्नक -4.11-स्टेशन पर भीड़ प्रबंधन (पैरा 4.1.7.7)														
जोनल रेलवे का नाम	मंडल का नाम	चयनित स्टेशनों के नाम	क्या भीड़ प्रबंधन पहलू को जोनल योजना और मंडल योजना में शामिल किया गया है	क्या स्टेशनों अवसरों पर भीड़ प्राप्त होने की उम्मीद है (अर्थात त्यौहार राजनितिक, आदि) की पहचान की गई है (हाँ/नहीं)	पहचाने गए स्टेशनों का नाम	विशेष अवसर का समय और अवधि		विशेष अवसर के दौरान संभाले जाने वाले यात्रियों की संख्या	विशेष अवसर के दौरान तैनात सुरक्षा कर्मचारी (आरपीएफ, आरपीएसएफ, जीआरपी राज्य पुलिस) की संख्या	विशेष अवसर के दौरान संचालित विशेष ट्रेन की संख्या	विशेष अवसर के दौरान तैनात सुरक्षा कर्मचारी (आरपीएफ, आरपीएसएफ, जीआरपी राज्य पुलिस) की संख्या	क्या आपदाएं या भगदड़ जैसी बड़ी घटनाएं हुईं	आपदा / प्रमुख घटनाओं के कारण (अधिसूचित रिपोर्ट के अनुसार, यदि कोई हो)	जीवन की हानि, चोटों का विवरण
						से	तक							
पूरें	एमजीएस	गया	हाँ	हाँ	गया	15.09.2016	30.09.2016	पितृपक्ष मेला	451354	उपलब्ध नहीं है	एनएवी	नहीं	एनएपी	एनएपी
						05.09.2017	20.09.2017	पितृपक्ष मेला	418751	रेक-38	एनएवी	नहीं	एनएपी	एनएपी
						23.09.2018	08.10.18	पितृपक्ष मेला	439072	रेक-40	192	नहीं	एनएपी	एनएपी
						06-10-2016	11-10-2016	दुर्गा पूजा	2000000	ईएमयू 14 मेल/एक्सप्रेस 6 (औसतन)	200 (केवल आरपीएफ अधिकारी और कर्मचारी)	एनएपी	एनएपी	
25-09-2017	30-09-2017													
पूरें	एसडीएस च	एसडीएसच	हाँ	हाँ	एसडीएसच	14-10-2018	20-10-2018	गंगा सागर मेला						
						09-01-2017	16-01-2017							

अनुलग्नक -4.11-स्टेशन पर भीड़ प्रबंधन (पैरा 4.1.7.7)														
जोनल रेलवे का नाम	मंडल का नाम	चयनित स्टेशनों के नाम	क्या भीड़ प्रबंधन पहलू को जोनल योजना और मंडल योजना में शामिल किया गया है	क्या स्टेशनों को विशेष अवसरों पर भीड़ प्राप्त होने की उम्मीद है (अर्थात त्यौहार राजनितिक, आदि) की पहचान की गई है (हाँ/हाँ)	पहचाने गए स्टेशनों का नाम	विशेष अवसर का समय और अवधि		विशेष अवसर का नाम	विशेष अवसर के दौरान संभाले जाने वाले यात्रियों की संख्या	विशेष अवसर के दौरान संचालित विशेष ट्रेन की संख्या	विशेष अवसर के दौरान तैनात सुरक्षा कर्मचारी (आरपीएफ, आरपीएसएफ, जीआरपी राज्य पुलिस) की संख्या	क्या आपदाएं या भगदड़ जैसी बड़ी घटनाएं हुईं	आपदा / प्रमुख घटनाओं के कारण (अधिसूचित रिपोर्ट के अनुसार, यदि कोई हो)	जीवन की हानि, चोटों का विवरण
						से	तक							
						09-01-2018	16-01-2018							
						09-01-2019	16-01-2019							
उपरे	एलजेएन	जीकेपी	एनएवी	हाँ	जीकेपी	20.01.2019	15.02.2019	कुंभ मेला	100000 (सामान्य)	एनएवी	30 (आरपीएफ) + 22 प्रति दिन	नहीं	शून्य	शून्य
						10.03.2019	21.03.2019	होली का आगमन	35500	एनएवी	एनएवी			शून्य
						25.03.2019	31.03.2019	होली का प्रस्थान	35500	एनएवी	एनएवी			शून्य
						15.01.2019	04.03.2019	कुंभ मेला	34635	20	30 (आरपीएफ) + 22 प्रति दिन	नहीं	शून्य	शून्य
						10.07.2017	10.08.2017	श्रावण मेला	30575	62	एनएवी			शून्य
						27.07.2018	26.08.2018	श्रावण मेला	32075	62	एनएवी			शून्य

अनुलग्नक -4.11-स्टेशन पर भीड़ प्रबंधन (पैरा 4.1.7.7)														
जोनल रेलवे का नाम	मंडल का नाम	चयनित स्टेशनों के नाम	क्या भीड़ प्रबंधन पहलू को जोनल योजना और मंडल योजना में शामिल किया गया है	क्या स्टेशनों को विशेष अवसरों पर भीड़ प्राप्त होने की उम्मीद है (अर्थात त्यौहार राजनितिक, आदि) की पहचान की गई है (हाँ/नहीं)	पहचाने गए स्टेशनों का नाम	विशेष अवसर का समय और अवधि		विशेष अवसर का नाम	विशेष अवसर के दौरान संभाले जाने वाले यात्रियों की संख्या	विशेष अवसर के दौरान संचालित विशेष ट्रेन की संख्या	विशेष अवसर के दौरान तैनात सुरक्षा कर्मचारी (आरपीएफ, आरपीएसएफ, जीआरपी राज्य पुलिस) की संख्या	क्या आपदाएं या भगदड़ जैसी बड़ी घटनाएं हुईं	आपदा / प्रमुख घटनाओं के कारण (अधिसूचित रिपोर्ट के अनुसार, यदि कोई हो)	जीवन की हानि, घोटों का विवरण
				हाँ	से	तक								
मरे	सीएसटी एम	डीआर	हाँ	हाँ	डीआर	2016-17	गणेश चतुर्थी	850000	एनएवी			नहीं	शून्य	शून्य
						2016-17	दीपावाली	950000	एनएवी			नहीं	शून्य	शून्य
						2016-17	डॉ. बी.आर. अंबेडकर का महापरिनिर्वाण दिवस (6 दिसंबर)	1200000	एनएवी			नहीं	शून्य	शून्य
					18-8-2017	11-9-2017	गणेश चतुर्थी	900000	211			नहीं	शून्य	शून्य
					27-9-2017	30-9-2017	दीपावाली	1000000	68			नहीं	शून्य	शून्य

अनुलग्नक -4.11-स्टेशन पर भीड़ प्रबंधन (पैरा 4.1.7.7)														
जोनल रेलवे का नाम	मंडल का नाम	चयनित स्टेशनों के नाम	क्या भीड़ प्रबंधन पहलू को जोनल योजना और मंडल योजना में शामिल किया गया है	क्या स्टेशनों को विशेष अवसरों पर भीड़ प्राप्त होने की उम्मीद है (अर्थात त्यौहार राजनितिक, आदि) की पहचान की गई है (हाँ/नहीं)	पहचाने गए स्टेशनों का नाम	विशेष अवसर का समय और अवधि		विशेष अवसर का नाम	विशेष अवसर के दौरान संभाले जाने वाले यात्रियों की संख्या	विशेष अवसर के दौरान संचालित विशेष ट्रेन की संख्या	विशेष अवसर के दौरान तैनात सुरक्षा कर्मचारी (आरपीएफ, आरपीएसएफ, जीआरपी राज्य पुलिस) की संख्या	क्या आपदाएं या भगदड़ जैसी बड़ी घटनाएं हुईं	आपदा / प्रमुख घटनाओं के कारण (अधिपूचित रिपोर्ट के अनुसार, यदि कोई हो)	जीवन की हानि, चोटों का विवरण
						से	तक							
						4-12-2017	8-12-2017	डॉ. बी.आर. अंबेडकर का महापरिनिर्वाण दिवस (6 दिसंबर)	1260000	12		नहीं	शून्य	शून्य
						3-9-2018	30-9-2018	गणेश चतुर्थी	950000	160		नहीं	शून्य	शून्य
						2-11-2018	26-11-2018	दीपावली	1070000	76		नहीं	शून्य	शून्य
						4-12-2018	8-12-2018	डॉ. बी.आर. अंबेडकर का महापरिनिर्वाण दिवस (6 दिसंबर)	1300000	12		नहीं	शून्य	शून्य

अनुलग्नक -4.11-स्टेशन पर भीड़ प्रबंधन (पैरा 4.1.7.7)														
जोनल रेलवे का नाम	मंडल का नाम	चयनित स्टेशनों के नाम	क्या भीड़ प्रबंधन पहलू को जोनल योजना और मंडल योजना में शामिल किया गया है	क्या स्टेशनों को विशेष अवसरों पर भीड़ प्राप्त होने की उम्मीद है (अर्थात त्यौहार राजनितिक, आदि) की पहचान की गई है (हाँ/नहीं)	पहचाने गए स्टेशनों का नाम	विशेष अवसर का समय और अवधि	विशेष अवसर का नाम	विशेष अवसर के दौरान संभाले जाने वाले यात्रियों की संख्या	विशेष अवसर के दौरान संचालित विशेष ट्रेन की संख्या	विशेष अवसर के दौरान तैनात सुरक्षा कर्मचारी (आरपीएफ, आरपीएसएफ, जीआरपी राज्य पुलिस) की संख्या	क्या आपदाएं या भगदड़ जैसी बड़ी घटनाएं हुईं	आपदा / प्रमुख घटनाओं के कारण (अधिसूचित रिपोर्ट के अनुसार, यदि कोई हो)	जीवन की हानि, चोटों का विवरण	
				से		तक								
उमरे	आगरा	एजीसी	हाँ	नहीं	एनए									
उरे	एफजेड आर	एसआर	नहीं	हाँ	एसआर	1 मई 1 अक्टूबर	30 जून 30 नवंबर	त्यौहार/स्कूल अवकाश	एनए	शून्य	कोई अतिरिक्त सुरक्षा कर्मचारी नहीं तैनात किया गया बल्कि वर्तमान शक्ति के साथ संभाला गया।	नहीं	शून्य	शून्य
उरे	डीएलआ ई-डीएन	एनजेडएम	नहीं	नहीं	एनजेडएम	एनएपी	एनएपी	एनएपी	एनएपी	एनएपी	नहीं	शून्य	शून्य	

अनुलग्नक- 4.11-स्टेशन पर भीड़ प्रबंधन (पैरा 4.1.7.7)													
जोनल रेलवे का नाम	मंडल का नाम	चयनित स्टेशनों के नाम	क्या भीड़ प्रबंधन पहलू को जोनल योजना और मंडल योजना में शामिल किया गया है	क्या स्टेशनों को विशेष अवसरों पर भीड़ प्राप्त होने की उम्मीद है (अर्थात त्यौहार राजनितिक, आदि) की पहचान की गई है (हाँ/नहीं)	पहचाने गए स्टेशनों का नाम	विशेष अवसर का समय और अवधि	विशेष अवसर का नाम	विशेष अवसर के दौरान संभाले जाने वाले यात्रियों की संख्या	विशेष अवसर के दौरान संचालित विशेष ट्रेन की संख्या	विशेष अवसर के दौरान तैनात सुरक्षा कर्मचारी (आरपीएफ, आरपीएसएफ, जीआरपी राज्य पुलिस) की संख्या	क्या आपदाएं या भगदड़ें जैसी बड़ी घटनाएं हुईं	आपदा / प्रमुख घटनाओं के कारण (अधिसूचित रिपोर्ट के अनुसार, यदि कोई हो)	जीवन की हानि, चोटों का विवरण
						से	तक						
परे	बीसीटी	डीडीआर	हाँ	हाँ	डीडीआर	01/12/2016	08/12/2016	महापरिनिर्वाण दिवस (बाबा साहेब भीम राव अंबेडकर की पुण्यतिथि)	1000000	शून्य	नहीं	एनएपी	एनएपी
						01/12/2017	08/12/2017	--वहीं--	1000000	शून्य	नहीं	एनएपी	एनएपी
						01/12/2018	08/12/2018	--वहीं--	1200000	शून्य	नहीं	एनएपी	एनएपी
एनएपी: उपलब्ध नहीं; एनएपी: लागू नहीं													

अनुलग्नक -4.12-अतिक्रमण निरीक्षण रजिस्टर (पैरा 4.1.7.8)												
जोनल रेलवे का नाम	मंडल का नाम	चयनित स्टेशनों का नाम	वर्ष	चेक किए गए स्थान के एसएसई का नाम	अतिक्रमण का विवरण			जिस तारीख को पहली बार अतिक्रमण की सूचना आई	अतिक्रमण हटाने के लिए की गई कार्रवाई	अतिक्रमण हटाने की तिथि	अतिक्रमण की वर्तमान स्थिति	टिप्पणियां
					संख्या के साथ अतिक्रमण (सॉफ्ट /हार्ड) की प्रकृति	अतिक्रमित क्षेत्र	अतिक्रमण का प्रकार (वाणिज्यिक/आवासीय)					
पूर	एमजीएस	गया	2016-17	कमलेश कुमार	सॉफ्ट (50)	उपलब्ध नहीं	वाणिज्यिक	उपलब्ध नहीं	हटाया गया	13.02.2017 से 16.02.2017 और 25.11.2016	पूनः अतिक्रमण	शून्य
			2017-18	मनोज कुमार और कमलेश कुमार	सॉफ्ट (50)	उपलब्ध नहीं	वाणिज्यिक	उपलब्ध नहीं	हटाया गया	पूनः अतिक्रमण		
			2018-19	मनोज कुमार	हार्ड (03) सॉफ्ट (50)	4300 वर्गफीट	वाणिज्यिक	हार्ड 31.3.2019 (लीज पूरा हुआ)	मालिक को पत्र जारी किया गया और दीवार पर चिपका दिया गया	अतिक्रमण		
पूर	एसडीएस	एसडीएस	2016-17	एसडीएस	332 + ट्रैक के किनारे आवासीय अतिक्रमणकारियों की संख्या 10 है (नाम का अनुरक्षण नहीं किया जाता है)।	पीएफ 2 और 3 प्रफुल्लिया गेट के बाहर उत्तरी गेट और पूरा दक्षिण स्टेशन (अतिक्रमण का क्षेत्र अनुरक्षित नहीं किया गया)	वाणिज्यिक	पिछले 20 वर्षों से अधिक	उपलब्ध रिकॉर्ड के अनुसार, सियालदह मंडल में रेलवे प्रशासन द्वारा गैर-अधिकृत संरचना को हटाने के लिए कई कार्यक्रम तय किए गए थे। हालांकि, कानून और व्यवस्थासंस्था वेदखली तारीख पर उपलब्ध नहीं थे	शून्य	342 अतिक्रमण	सियालदह स्टेशन पर अनधिकृत संरचनाओं को हटाने के लिए विशिष्ट रिकॉर्ड उपलब्ध नहीं है
			2017-18									
			2018-19									

अनुलग्नक -4.12-अतिक्रमण निरीक्षण रजिस्टर (पैरा 4.1.7.8)												
जोनल रेलवे का नाम	मंडल का नाम	चयनित स्टेशनों का नाम	वर्ष	चेक किए गए स्थान के एसएसई का नाम	अतिक्रमण का विवरण			जिस तारीख को पहली बार अतिक्रमण की सूचना आई	अतिक्रमण हटाने के लिए की गई कार्रवाई	अतिक्रमण हटाने की तिथि	अतिक्रमण की वर्तमान स्थिति	टिप्पणियां
					संख्या के साथ अतिक्रमण (सॉफ्ट/हार्ड) की प्रकृति	अतिक्रमण क्षेत्र	अतिक्रमण का प्रकार (वाणिज्यिक/आवासीय)					
उपूरे	एलजेएन	जीकेपी	2016-17 2017-18 2019-19	एसएसईड बल्यू/पूर्व/गोर खपुर	मजार (गार्ड के पूर्व)	50 वर्ग मीटर	धार्मिक	लगभग 60 वर्ष पुराना	रिकॉर्ड में कोई कार्यवाही नहीं पाई गई	एनए	अतिक्रमित	शून्य
					मंदिर (गेट नं. 7)	26.5 वर्ग मीटर	धार्मिक	लगभग 20 से 25 वर्ष पुराना	रिकॉर्ड में कोई कार्यवाही नहीं पाई गई	एनए	अतिक्रमित	
मरे	सीएसटी एम	डीआर	2016-17, 2017-18, 2018-19	एसएसई (डबल्यू) डीआर, डीआर स्टेशन	मंदिर, लाइसेंस कुली कमरे के पास	3.75X3.90=14.625 वर्ग मीटर	धार्मिक	अतिक्रमण रजिस्टर में अतिक्रमण की तिथि अंकित नहीं थी। अतिक्रमण रजिस्टर के अनुसार वर्ष 1995 से पहले का था	रेलवे प्रशासन ने अप्रैल 2018 में अतिक्रमण स्थानों पर नोटिस दिया	नहीं हटाया गया	अतिक्रमित	#मंदिर के न्यासियों को रेलवे प्रशासन ने अप्रैल 18 में इन अतिक्रमणों को हटाने के लिए नोटिस दिए। हालांकि, आज तक अतिक्रमण नहीं हटाया गया है
					मंदिर, पीएफ सं. 6 के पूर्वी छोर	3.30X2.45=8.08 वर्ग मीटर और 9.00X11.80 =106.20 वर्ग मीटर	धार्मिक			नहीं हटाया गया	अतिक्रमित	

अनुलग्नक -4.12-अतिक्रमण निरीक्षण रजिस्टर (पैग 4.1.7.8)												
जोनल रेलवे का नाम	मंडल का नाम	चयनित स्टेशनों का नाम	वर्ष	चेक किए गए स्थान के एसएसई का नाम	अतिक्रमण का विवरण			जिस तारीख को पहली बार अतिक्रमण की सूचना आई	अतिक्रमण हटाने की तिथि	अतिक्रमण की वर्तमान स्थिति	टिप्पणियां	
					संख्या के साथ अतिक्रमण (सॉफ्ट/हार्ड) की प्रकृति	अतिक्रमण क्षेत्र	अतिक्रमण का प्रकार (वाणिज्यिक/आवासीय					
			2016-17, 2017-18, 2018-19	एसएसई (डबल्यू) डीआर, डीआर स्टेशन	मंदिर उपस्थान के पास	2.40X2.40=5.76 वर्ग मीटर	धार्मिक	वही	वही	नहीं हटाया गया	अतिक्रमित	
					मंदिर,अपराध शाखा कार्यालय के पास	3.00X3.00=9.00 वर्ग मीटर						धार्मिक
			उमरे	आगरा	एजीसी	2016-17	सौरजेश यादव	हार्ड (मस्जिद)	एनएवी	धार्मिक	एनएवी	
उरे	एफजेड आर	एसएसआर	2016-17	एसएसई/डबल्यू/एमएल/एसएसआर	श्री विनोद अरोड़ा 88 दुकानों	18.42 वर्गमीटर	वाणिज्यिक	अक्टूबर 1992	पीपीई अधिनियम के तहत निष्कासन कार्यवाही शुरू की गई	नहीं हटाया गया	ईओ/एफजेडआर के पास पीपीई के तहत मामला लंबित	सितम्बर / 2003 के बाद कोई सुनवाई नहीं।
			2017-18		982.34 वर्गमीटर	दिसम्बर-1981						
			2017-18		श्री विनोद अरोड़ा 88 दुकानों	18.42 वर्गमीटर	वाणिज्यिक	अक्टूबर 1992	पीपीई अधिनियम के तहत निष्कासन कार्यवाही शुरू की गई	नहीं हटाया गया	ईओ/एफजेडआर के पास पीपीई के तहत मामला लंबित	

अनुलग्नक -4.12-अतिक्रमण निरीक्षण रजिस्टर (पैरा 4.1.7.8)												
जोनल रेलवे का नाम	मंडल का नाम	चयनित स्टेशनों का नाम	वर्ष	चेक किए गए स्थान के एसएसई का नाम	अतिक्रमण का विवरण			जिस तारीख को पहली बार अतिक्रमण की सूचना आई	अतिक्रमण हटाने की तिथि	अतिक्रमण की वर्तमान स्थिति	टिप्पणियां	
					संख्या के साथ अतिक्रमण (सॉफ्ट/हार्ड) की प्रकृति	अतिक्रमण क्षेत्र	अतिक्रमण का प्रकार (वाणिज्यिक / आवासीय)					
उरे	डीएलआ ई-डीएन	एनजेडएम	2018-19		श्री विनोद अरोड़ा 88 दुकानों	18.42 वर्गमीटर 982.34 वर्गमीटर	वाणिज्यिक	अक्टूबर 1992 दिसंबर-81	पीपीई अधिनियम के तहत निष्कासन कार्यवाही शुरू की गई	नहीं हटाया गया	ईओ/एफजेडआर के पास पीपीईए के तहत मामला लंबित	शून्य
			2016-17	एसएसई/वर्क्स/ एनजेडएम	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य		
			2017-18	एसएसई/वर्क्स/ एनजेडएम	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य		
परे	बीसीटी	डीडीआर	2018-19	एसएसई/वर्क्स/ एनजेडएम	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	कानून की प्रक्रिया के बाद उसी को हटा दिया जाएगा
			2016-17	ओमप्रकाश राय एसएसई/डब्ल्यू माटुंगा	40 सॉफ्ट	4460 वर्गफीट	आवासीय	15 वर्ष से अधिक समय पहले	पीपीई मामला शुरू किया जाए	कानून की उचित प्रक्रिया का पालन करने के बाद हटाया जाना	अतिक्रमण नहीं हटाया गया	
			2017-18	आरके तिवारी एसएसई/डब्ल्यू माटुंगा			आवासीय	15 वर्ष से अधिक समय पहले	पीपीई मामला शुरू किया जाए			
			2018-19	आरके तिवारी एसएसई/डब्ल्यू माटुंगा			आवासीय	15 वर्ष से अधिक समय पहले	पीपीई मामला शुरू किया जाए			

अनुलग्नक -4.13-अतिक्रमण पर निगरानी के लिए अभिलेखों के रखरखाव की स्थिति दर्शाने वाला विवरण (पैरा 4.1.7.8)									
जोनल रेलवे का नाम	मंडल का नाम	चयनित स्टेशनों का नाम	वर्ष	एसएसई का नाम/स्थान	क्या निरीक्षण का अनुरक्षण किया जा रहा है (हाँ/नहीं)	अतिक्रमण रजिस्टर	यदि हाँ,		
							प्रस्तुत करने की आवश्यक संख्या	वास्तव में प्रस्तुत की गई संख्या	क्या एडीईएन द्वारा प्रमाणित है (हाँ/नहीं)
पूरे	एमजीएस	गया	2016-17	कमलेश कुमार		नहीं	4	एनएपी	एनएपी
			2017-18	मनोज कुमार और कमलेश कुमार		नहीं	4	एनएपी	एनएपी
			2018-19	मनोज कुमार		नहीं	4	एनएपी	एनएपी
पूरे	एसडीएच	एसडीएच	2016-17	एसडीएच स्टेशन		नहीं	4	एनएपी	एनएपी
			2017-18	एसडीएच स्टेशन		नहीं	4	एनएपी	एनएपी
			2018-19	एसडीएच स्टेशन		नहीं	4	एनएपी	एनएपी
उपूरे	एलजेएन	जीकेपी	2016-17	एसएसईडब्ल्यू/पूर्व/गोरखपुर		हाँ	4	1	हाँ
			2017-18	एसएसईडब्ल्यू/पूर्व/गोरखपुर		हाँ	4	1	हाँ
			2018-19	एसएसईडब्ल्यू/पूर्व/गोरखपुर		हाँ	4	1	हाँ
मरे	सीएसटीएम	डीआर	2016-17	एसएसई (डब्ल्यू) डीआर, डीआर स्टेशन		हाँ	4	1	हाँ
			2017-18	एसएसई (डब्ल्यू) डीआर, डीआर स्टेशन		हाँ	4	1	हाँ
			2018-19	एसएसई (डब्ल्यू) डीआर, डीआर स्टेशन		हाँ	4	1	हाँ

अनुलग्नक -4.13.-अतिक्रमण पर निगरानी के लिए अभिलेखों के रखरखाव की स्थिति दर्शाने वाला विवरण (पैरा 4.1.7.8)									
जोनल रेलवे का नाम	मंडल का नाम	चयनित स्टेशनों का नाम	वर्ष	एसएसई का नाम/स्थान	क्या निरीक्षण रजिस्टर का अनुरक्षण किया जा रहा है (हाँ/नहीं)	यदि हाँ,			क्या एडीईएन द्वारा प्रमाणित है (हाँ/नहीं)
						प्रस्तुत करने की आवश्यक संख्या	वास्तव में प्रस्तुत की गई संख्या		
उमरे	आगरा	एजीसी	2016-17	सौरजेश यादव / आगरा कैंट	हाँ	4	1		हाँ
			2017-18			4	1		हाँ
			2018-19			4	1		हाँ
उरे	एफजेडआर	एसआर	2016-17	एसएसई/वर्क्स/एमएल/एसआर	हाँ	4	4		हाँ
			2017-18			4	4		हाँ
			2018-19			4	4		हाँ
	डीएलआई-डीएन	एनजेडएम	2016-17	एसएसई/वर्क्स/एनजेडएम	हाँ	4	1		हाँ
			2017-18			4	1		हाँ
			2018-19			4	1		हाँ
परे	बीसीटी	डीडीआर	2016-17	श्री ओमप्रकाश राय/एसएसई/डब्ल्यू/माटुंगा	हाँ	4	1		हाँ
			2017-18			4	1		हाँ
			2018-19			4	1		हाँ

एनएपी: लागू नहीं

अनुलग्नक -4.14-रेलवे प्रशासन द्वारा अतिक्रमण को रोकने के लिए किये गए निवारक उपाय दर्शाने वाला विवरण (पैरा 4.1.7.8)										
जोनल रेलवे/मंडल का नाम	चयनित स्टेशन	वर्ष	चारदीवारी का निर्माण (मीटर में)				वृक्षारोपण (क्षेत्र में)			
			कुल आवश्यकता	वर्ष के दौरान कार्यक्रमबद्ध	वर्ष के दौरान निर्मित	कमी	कमी प्रतिशत	वर्ष के लिए लक्ष्य	वर्ष के दौरान लगाए गए	कमी प्रतिशत
पूँमरे/एमजीएस	गया	2016-17	1800	1800	400 एम**	1400	71	10000	1000	9000
		2017-18	1400	1400	शून्य	1400	100	10000	1000	9000
		2018-19	1400	शून्य	शून्य	1400	100	10000	1000	9000
पूँरे/एसडीएच	एसडीएच	2016-17	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
		2017-18	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
		2018-19	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
उपूँरे/एलजेन	जीकेपी	2016-17	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	400	400	शून्य
		2017-18	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	200	200	शून्य
		2018-19	4000	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	3000	3000	प्रगति में
मूँरे/सीएसटीएम	डीआर	2016-17	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	निश्चित नहीं	250	एनएपी
		2017-18	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	निश्चित नहीं	165	एनएपी
		2018-19	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	निश्चित नहीं	शून्य	एनएपी
उमूँरे/आगरा	एजीसी	2016-17	मूँल्यांकन नहीं किया गया	एनएवी	शून्य	एनएपी	एनएपी	एनएवी	0	एनएपी
		2017-18			शून्य				0	
		2018-19			300				7056 एम2	
उमूँरे/एफजेडआर	एएसआर	2016-17	2000	शून्य	शून्य	2000	100%	29000	29000	0
		2017-18	2000	शून्य	400	1600	80%	15000	2000	86.67%
		2018-19	5000	शून्य	600	4400	88%	15000	5425	63.83%
उमूँरे/डीएलआई	एनजेडएम	2016-17	शून्य	एन/ए	एन/ए	एन/ए	एन/ए	शून्य#	एन/ए	एन/ए
		2017-18	शून्य	एन/ए	एन/ए	एन/ए	एन/ए	शून्य	एन/ए	एन/ए

अनुलग्नक -4.14-रेलवे प्रशासन द्वारा अतिक्रमण को रोकने के लिए किये गए निवारक उपाय दर्शाने वाला विवरण (पैरा 4.1.7.8)											
जोनल रेलवे/मंडल का नाम	चयनित स्टेशन	वर्ष	चारदीवारी का निर्माण (मीटर में)				वृक्षारोपण (क्षेत्र में)				
			कुल आवश्यकता	वर्ष के दौरान कार्यक्रमबद्ध	वर्ष के दौरान निर्मित	कमी	कमी प्रतिशत	वर्ष के लिए लक्ष्य	वर्ष के दौरान लगाए गए	कमी	कमी प्रतिशत
परेबीसीटी	डीडीआर	2018-19	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	500	620	शून्य	एन/ए
		2016-17	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
		2017-18	180	180	180	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
		2018-19	115	115	115	शून्य	शून्य	75	170	शून्य	शून्य
* वर्तमान में यह अवज्ञा कार्य के तहत किया जाएगा "एईएन / गया के तहत पर्यटन मंत्रालय के सहयोग से गया रेलवे स्टेशन पर यात्री सुविधाओं का संयुक्त विकास।											
** पीएफ नंबर - 7											
# स्टेशन के सौंदर्यीकरण के लिए मौसमी वृक्षारोपण किया गया था।											
टिप्पणियां – एनजेडएम स्टेशन के दोनों तरफ चारदीवारी पहले से ही मौजूद है और नई चारदीवारी की कोई अतिरिक्त आवश्यकता नहीं है।											
एनएपी: लागू नहीं; एनएवी: उपलब्ध नहीं है											

अनुलग्नक -4.15-विक्रेता द्वारा प्लेटफॉर्म पर अनधिकृत अतिक्रमण प्रदर्शित करता विवरण (पैरा 4.1.7.8)									
जोनल/मंडल का नाम	चयनित स्टेशन का नाम	प्लेटफॉर्म की कुल संख्या	अधिकृत / लाइसेंसधारी विक्रेता की कुल संख्या	मौजूद विक्रेता की वास्तविक संख्या	अनधिकृत विक्रेताओं की संख्या	अनधिकृत विक्रेता को हटाने के लिए की गई कार्रवाई	मंडलीय/ जोनल स्तर के निगरानी की बारंबारता।	टिप्पणियां, यदि कोई हो।	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
पुमरे/एमजीएस	गया	9	124	124	0	लागू नहीं	मंडलीय स्तर	* बारंबारता निश्चित नहीं है हालांकि जब वे गया स्टेशन पर आते हैं, तो मंडलीय प्राधिकारी द्वारा निगरानी की जाती है	
पूरे/एसडीएच	एसडीएच	21	49	381	332	उच्च स्तर पर पत्राचार किया गया लेकिन रिकॉर्ड पर कोई निष्कासन कार्यक्रम नहीं मिला।	नहीं	नहीं	
उपूरे/एलजेएन	जीकेपी	10	171	171	0	लागू नहीं	स्टेशन डायरेक्टर और अन्य निरीक्षक जांच के अलावा जोनल और मंडलीय अधिकारियों द्वारा आकस्मिक जांच की जा रही थी।	शून्य	
मरे/सीएसटीएम	डीआर	8	9	9	0	लागू नहीं	स्टेशन प्रबंधक द्वारा नियमित निरीक्षण	शून्य	
उमरे/आगरा	एजीसी	6	13	13	0	लागू नहीं	निश्चित नहीं	शून्य	

अनुलग्नक -4.15-विक्रेता द्वारा प्लेटफॉर्म पर अनधिकृत अतिक्रमण प्रदर्शित करता विवरण (पैरा 4.1.7.8)									
जोनल/मंडल का नाम	चयनित स्टेशन का नाम	प्लेटफॉर्म की कुल संख्या	अधिकृत / लाइसेंसधारी विक्रेता की कुल संख्या	मौजूद विक्रेता की वास्तविक संख्या	अनधिकृत विक्रेताओं की संख्या	अनधिकृत विक्रेता को हटाने के लिए की गई कार्रवाई	मंडलीय/ जोनल स्तर के निगरानी की बारंबारता।	टिप्पणियां, यदि कोई हो।	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
उरे/एफजेडआर	एसआर	8	8	8	0	लागू नहीं	मंडल स्तर पर, मंडलीय अधिकारियों और निरीक्षकों के स्तर पर अनधिकृत अतिक्रमण को रोकने के लिए बार-बार जांच की जाती है।	शून्य	
उरे/डीएलआई	एनजेडएम	7	9	9	0	लागू नहीं	समय-समय पर मंडलीय प्राधिकारी द्वारा यादृच्छिक निरीक्षण	शून्य	
परे/बीसीटी	डीडीआर	7	23	23	0	लागू नहीं	मासिक	शून्य	

अनुलग्नक -4.16-पार्किंग क्षेत्र पर अनधिकृत अतिक्रमण प्रदर्शित करता विवरण (पैरा 4.1.7.8)										
जोनल/मंडल का नाम	चयनित स्टेशन	पार्किंग संविदाओं की संख्या	पार्किंग संविदा का वास्तविक क्षेत्र (वर्गमीटर में)	संविदाकार द्वारा वास्तव में कब्जा किया गया पार्किंग क्षेत्र (वर्गमीटर में)	अधिकता में कब्जा किया गया क्षेत्र (वर्गमीटर में)	दर (प्रति/वर्ग मीटर) (₹)	क्या अनधिकृत कब्जा यात्री के प्रवेश / निकास को परेशान करता है	अनधिकृत अतिक्रमण हटाने के लिए की गई कार्रवाई	मंडलीय/जोनल स्तर की निगरानी की बारंबारता	टिप्पणियां यदि कोई हो
पूरे/एमजीएस	गया	4	1050 (मोटर साइकिल स्टैंड)	1050	शून्य	2076	नहीं	एनएपी	मंडलीय स्तर*	शून्य
			1050 (प्रीमियर कार पार्किंग)	1050	शून्य	1160	नहीं	एनएपी	मंडलीय स्तर	
			930(श्री व्हीलर ऑटो स्टैंड)	930	शून्य	4903	नहीं	एनएपी	मंडलीय स्तर	
			1200(ऑटो स्टैंड डेल्हा)	1200	शून्य	1585	नहीं	एनएपी	मंडलीय स्तर	
पूरे/एसडीएच	एसडीएच	3	1890 वर्गमीटर (रेडियो टैक्सी), 200 वर्गमीटर (उबर) 200 वर्गमीटर (ओला)	1890 200 200	शून्य	10529 32250 30500	नहीं	पार्किंग क्षेत्र में कोई अनधिकृत फेरीवाला नहीं है	नहीं	शून्य
उपूरे/एलजेएन	जीकेपी	6	3317.03(साइकिल स्टैंड पहली प्रविष्टि)	3317.03	शून्य	एनएपी	नहीं	एनएपी	शून्य	शून्य
			1035.81(कार पार्किंग पहली प्रविष्टि)	1035.81	शून्य	एनएपी	नहीं	एनएपी		
			4380(कैबवे स्टैंड दूसरी प्रविष्टि)	4380.00	शून्य	एनएपी	नहीं	एनएपी		
			1200(साइकिल स्टैंड दूसरी प्रविष्टि)	1200.00	शून्य	एनएपी	नहीं	एनएपी		
			1000(कार पार्किंग दूसरी प्रविष्टि)	1000.00	शून्य	एनएपी	नहीं	एनएपी		
			1000(कैबवे पार्किंग दूसरी प्रविष्टि)	1000.00	शून्य	एनएपी	नहीं	एनएपी		

अनुलग्नक -4.16-पार्किंग क्षेत्र पर अनधिकृत अतिक्रमण प्रदर्शित करता विवरण (पैरा 4.1.7.8)										
जोनल/मंडल का नाम	चयनित स्टेशन	पार्किंग ठेकों की संख्या	पार्किंग ठेके का वास्तविक क्षेत्र (वर्गमीटर में)	संविदाकार द्वारा वास्तव में कब्जा किया गया पार्किंग क्षेत्र (वर्गमीटर में)	अधिकता में कब्जा किया गया क्षेत्र (वर्गमीटर में)	दर (प्रति/वर्गमीटर) (₹)	क्या अनधिकृत कब्जा यात्री के प्रवेश / विकास को परेशान करता है	अनधिकृत अतिक्रमण हटाने के लिए की गई कार्रवाई	मंडलीय/जोनल स्तर की निगरानी की बारंबारता	टिप्पणियां यदि कोई हो
मरे/सीएसटीएम	डीआर						स्टेशन के दादर (ई) में कोई पार्किंग क्षेत्र प्रदान नहीं किया जाता है			
उमरे/आगरा	एजीसी	3	714 (बस पार्किंग क्षेत्र)	714	शून्य	167	नहीं	एनएपी	निश्चित नहीं	शून्य
			811.66(कार पार्किंग क्षेत्र)	811.66		158		एनएपी		
			1765(साइकिल स्कूटर क्षेत्र)	1765		129		एनएपी		
उरे/एफजेडआर	एसएसआर	2	2240.58(साइकिल/स्कूटर)	2240.58	शून्य	482	नहीं	एनएपी	मंडल स्तर पर एक वर्ष में तीन बार।	शून्य
			1038.86(कार पार्किंग)	1038.86		389.87		एनएपी		
उरे/डीएलआई-डीएन	एनजेडएम	1	3796.96 (साइकिल/स्कूटर/कार पार्किंग)	3796.96	शून्य	एनएपी	नहीं	एनएपी	समय-समय पर मंडलीय प्राधिकारी द्वारा यादृच्छिक निरीक्षण किया गया	शून्य
परे/बीसीटी	डीडीआर	1	380.6	380.6	शून्य	1,033	नहीं	एनएपी	मासिक	
* बारंबारता तय नहीं की गई है, लेकिन मंडल प्राधिकारी द्वारा, जब वे गया स्टेशन पर जाते हैं, तब निगरानी की जाती है										
एनएवी: उपलब्ध नहीं; एनएपी: लागू नहीं										

अनुलग्नक 4.17 साइडिंग मालिकों से उपरे द्वारा क्षतिग्रस्त वैगनों की लागत की गैर-वसूली प्रदर्शित करता विवरण (पैरा 4.4)							
क्रम संख्या	वर्ष	पूरे द्वारा जारी किया गया पत्र	दिनांक	साइडिंग मालिकों के नाम	उपरे डिवीजन जहाँ साइडिंग मालिक स्थित है	क्षतिग्रस्त वैगनों की लागत की गैर वसूली की राशि (₹)	
1	2015-16	एम/362/6/बीजी/भाग 9	5.10.2015	एमजीआईएस	एलजेएन	143624	
2				एमजीआईएस	एलजेएन	74779	
3		एम/362/6/बीजी/भाग 9		एमजीआईएस	एलजेएन	37144	
4		एम/362/6/बीजी/भाग 9		एमजीआईएस	एलजेएन	36434	
5				एमजीआईएस	एलजेएन	103964	
6	2016-17	एम/362/6/बीजी/भाग 11	4.10.2016	केईए	एलजेएन	59610	
7		एम/362/6/बीजी/भाग 11	26.10.2016	केईए	एलजेएन	56147	
8				केईए	एलजेएन	168831	
9				केईए	एलजेएन	23373	
10		एम/362/6/बीजी/भाग 11	07.12.2016	केईए	एलजेएन	187898	
11	2017-18	एम/362/6/बीजी/भाग 11	11.11.2016	केईए	एलजेएन	53376	
12		एम/362/6/बीजी/भाग 12	15.02.2018	एसडब्ल्यूए	एलजेएन	65707	
13				बीएलपी	एलजेएन	124905	
14				एनटीवी	एलजेएन	42378	
15				एनटीवी	एलजेएन	119910	
16				एसडब्ल्यूए	एलजेएन	110375	
17				एमजीआईएस	एलजेएन	139225	
18				एसडब्ल्यूए	एलजेएन	193545	
19		एम/362/6/बीजी/भाग 12	07.03.2018	एमजीआईएस	एलजेएन	299186	
20				एमजीआईएस	एलजेएन	655886	
21				केपीवी	एलजेएन	284200	
22	2018-19	एम/362/6/बीजी/भाग 12	20.04.2018	एसडब्ल्यूए	एलजेएन	344559	

अनुलग्नक 4.17 साइडिंग मालिकों से उपरे द्वारा क्षतिग्रस्त वैगनों की लागत की गैर-वसूली प्रदर्शित करता विवरण (पैरा 4.4)						
क्रम संख्या	वर्ष	पूमेरे द्वारा जारी किया गया पत्र	दिनांक	साइडिंग मालिकों के नाम	उपरे डिवाजन जहाँ साइडिंग मालिक स्थित है	क्षतिग्रस्त वैगनों के लागत की गैर वसूली की राशि (₹)
23		एम/362/6/बीजी/भाग 12	05.07.2018	टीएलआर	एलजेएन	1743426
24				एमजीआईएस	एलजेएन	997516
25				बीएलपी	एलजेएन	4057061
26				यूसीआर	एलजेएन	2237707
27				टीएलआर	एलजेएन	3441713
28				टीएलआर	एलजेएन	4022937
29				एमजीआईएस	एलजेएन	2330836
30		एम/362/6/बीजी/भाग 12	15.01.2019	एमजीआईएस	एलजेएन	2592703
31		एम/362/6/बीजी/भाग 12	20.03.2019	एमजीआईएस	एलजेएन	2500394
32	2019-20	एम/362/6/बीजी/भाग 12	06.06.2019	एमजीआईएस	एलजेएन	3367403
33		एम/362/6/बीजी/भाग 12	10.07.2019	केपीवी	एलजेएन	4817910
34				सीपीएमएल	एलजेएन	3631304
35				एसडब्ल्यूए	एलजेएन	1482954
36				आईएए	एलजेएन	3865220
37		एम/362/6/बीजी/भाग 12	07.08.2019	एमजीआईएस	एलजेएन	4053380
38				एमजीआईएस	एलजेएन	351199
39				एसडब्ल्यूए	एलजेएन	3278435
40				एसडब्ल्यूए	एलजेएन	2801684
41				केईए	एलजेएन	3181539
42				एमजीआईएस	एलजेएन	4053380
43		एम/362/6/बीजी/भाग 12	08.08.2019	एमजीआईएस	एलजेएन	6442108

अनुलग्नक 4.17 साइडिंग मालिकों से एनईआर द्वारा क्षतिग्रस्त वैगनों की लागत की गैर-वसूली प्रदर्शित करता विवरण (पैरा 4.4)						
क्रम संख्या	वर्ष	पूरे द्वारा जारी किया गया पत्र	दिनांक	साइडिंग मालिकों के नाम	उपरे डिक्लीज जहाँ साइडिंग मालिक स्थित है	क्षतिग्रस्त वैगनों के लागत की गैर वसूली की राशि
44		एम/362/6/बीजी/भाग 12	19.08.2019	एमजीआईएस	एलजेएन	141661
45		एम/362/6/बीजी/भाग 12	17.10.2019	एमजीआईएस	एलजेएन	538042
				कुल		69255368
						₹ 6.93 करोड़

