

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का
प्रतिवेदन

मार्च 2012 को समाप्त वर्ष के लिये

_____ को लोक सभा/राज्य सभा में प्रस्तुत

संघ सरकार (रेलवे)
2013 की संख्या 11

विषय सूची

	पैराग्राफ	पृष्ठ
प्राक्कथन		iii
विहंगावलोकन		iv
अध्याय 1 - यातायात - वाणिज्यिक एवं प्रचालन		1
भारतीय रेलवे में वाणिज्यिक प्रचार		2-25
प्रस्तावना	1.1	3
संगठनात्मक ढाँचा	1.2	4
लेखापरीक्षा उद्देश्य	1.3	4
लेखापरीक्षा मानदण्ड के स्रोत, कार्यप्रणाली और कार्य क्षेत्र	1.4	4
नमूना चयन	1.5	4
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	1.6	5
निष्कर्ष	1.7	24
अध्याय 2 - इन्जीनियरिंग - खुली लाइन और निर्माण		26
उच्च घनत्व नेटवर्क (एचडीएन) मार्ग 2, 5 और 7 (एचडीएन 3 के भाग सहित: नई दिल्ली - मथुरा जंक्शन खण्ड) पर लाइन क्षमता संवर्धन कार्यों का कार्यान्वयन		27-60
प्रस्तावना	2.1	28
लेखापरीक्षा उद्देश्य	2.2	30
कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली	2.3	30
नमूने का आकार	2.4	31
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	2.5	31
वित्तीय प्रबन्धन	2.6	45
कार्यों की प्रगति और अधिक लागत	2.7	48
आरवीएनएल कार्यों सहित दरों की अन्तर जोनल तुलनाएं	2.8	56
उच्चतर दरों पर कार्य ठेको में स्टोर मदों का समावेश	2.9	58
भूमि अधिग्रहण में विलम्ब	2.10	58
क्षमता उपयोग पर प्रभाव-चार्टर्ड लाइन क्षमता एवं प्रतिशतता उपयोग	2.11	59
निष्कर्ष	2.12	59
सिफारिशें	2.13	60
अध्याय 3 - सकेत और दूरसंचार		61
संकेतन परिसम्पत्तियों की निष्पादन दक्षता - भारतीय रेलवे		62-77
प्रस्तावना	3.1	63
लेखापरीक्षा उद्देश्य और अध्ययन का कार्य क्षेत्र	3.2	63
लेखापरीक्षा मानदण्ड और कार्य प्रणाली	3.3	63

लेखापरीक्षा निष्कर्ष	3.4	64
संकेत विफलताओं का विश्लेषण	3.5	72
एसएण्डटी कार्मिक द्वारा प्रशिक्षण सुविधा का दक्ष उपयोग	3.6	76
टक्कर के कारण दुर्घटनाएं	3.7	77
निष्कर्ष	3.8	77
अध्याय 4 - भारतीय रेलवे में सफाई और स्वच्छता पर निष्पादन लेखापरीक्षा		78
भारतीय रेलवे में सफाई और स्वच्छता - एक अनुवर्ती रिपोर्ट		79-111
प्रस्तावना	4.1	81
संगठनात्मक ढाँचा	4.2	82
लेखापरीक्षा उद्देश्य	4.3	84
लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र	4.4	84
लेखापरीक्षा मानदण्ड के स्रोत	4.5	85
लेखापरीक्षा की कार्यप्रणाली	4.6	85
नमूना चयन	4.7	85
अभिस्वीकृति	4.8	86
स्टेशनों पर और गाड़ियों में सफाई	4.9	86
निष्कर्ष	4.10	110
सिफारिशें	4.11	110
<i>अनुबन्ध</i>		
भारतीय रेलवे में वाणिज्यिक प्रचार	<i>I-III</i>	112-114
उच्च घनत्व नेटवर्क (एचडीएन) मार्गों पर लाइन क्षमता संवर्धन कार्यों का कार्यान्वयन	<i>IV-XVIII</i>	115-144
भारतीय रेलवे में सफाई और स्वच्छता - एक अनुवर्ती रिपोर्ट	<i>XIX-XXIII</i>	145-151

31 मार्च 2012 को समाप्त वर्ष के लिए यह प्रतिवेदन भारत के संविधान के अनुच्छेद 151(1) के अंतर्गत राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए चार खण्डों यथा अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन खण्ड I एवं II, निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन और 'रेलवे वित्त' पर एक प्रतिवेदन तैयार किया गया है।

इस खण्ड 'अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन खण्ड I' में वर्ष 2011-12 में किए गए तीन विषयक अध्ययनों और एक निष्पादन लेखापरीक्षा के लेखापरीक्षा निष्कर्षों को शामिल किया गया है।

रेल मंत्रालय और उसके अधीनस्थ कार्यालयों की लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक (कर्तव्य, शक्तियाँ और सेवा शर्तें) अधिनियम, 1971 की धारा 13 के साथ पठित भारत के संविधान के अनुच्छेद 149 और 151 के अंतर्गत और लेखापरीक्षा एवं लेखाओं पर भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के विनियमों के अनुसार की गई थी।

प्रतिवेदन में उपयोग किए गए संकेतक

आईआर	भारतीय रेलवे
सीआर	मध्य रेलवे
ईआर	पूर्व रेलवे
ईसीआर	पूर्व मध्य रेलवे
ईसीओआर/ईकोस्ट	पूर्व तट रेलवे
एनआर	उत्तर रेलवे
एनसीआर	उत्तर मध्य रेलवे
एनईआर	पूर्वोत्तर रेलवे
एनएफआर	पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे
एनडब्ल्यूआर	उत्तर पश्चिम रेलवे
एसआर	दक्षिण रेलवे
एससीआर	दक्षिण मध्य रेलवे
एसईआर	दक्षिण पूर्व रेलवे
एसईसीआर	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
एसडब्ल्यूआर	दक्षिण पश्चिम रेलवे
डब्ल्यूआर	पश्चिम रेलवे
डब्ल्यूसीआर	पश्चिम मध्य रेलवे
आरपीयू	रेलवे उत्पादन इकाईयां
डीएलडब्ल्यू	डीजल लोकोमोटिव वर्क्स
सीएलडब्ल्यू	चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स
आईसीएफ	इन्टीग्रल कोच फैक्टरी
आरसीएफ	रेल कोच फैक्टरी
डीएमडब्ल्यू	डीजल आधुनिकीकरण निर्माण-कार्य
पीएसी	लोक लेखा समिति
एफएएण्डसीएओ	वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी

विहंगावलोकन

इस प्रतिवेदन के चार अध्याय हैं जिनमें वर्ष 2011-12 में किए गए तीन विषयक अध्ययनों तथा एक निष्पादन लेखापरीक्षा के लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं। इसमें शामिल किए गए विषय भारतीय रेलवे के वाणिज्यिक, संचालन, इंजीनियरिंग, संकेतन एवं दूरसंचार, यांत्रिकी और चिकित्सा विभागों से सम्बन्धित हैं।

अध्याय 1 भारतीय रेलवे में वाणिज्यिक प्रचार (वाणिज्यिक एवं संचालन)

इस अध्याय में स्टेशनों, गाड़ियों और लेवल क्रॉसिंग्स पर राजस्व आय को बढ़ाने के लिए विज्ञापन मीडिया की क्षमताओं का लाभ उठाने में जोनल रेलवे के निष्पादन के मूल्यांकन हेतु सभी जोनल रेलवे में किए गए 'भारतीय रेल में वाणिज्यिक प्रचार' पर किए गए विषयक अध्ययन पर लेखापरीक्षा निष्कर्ष सम्मिलित हैं। लेखापरीक्षा ने देखा कि मंत्रालय मांग संभाव्य का समुचित निर्धारण सुनिश्चित करने में विफल रहा। निर्धारित लक्ष्य मंत्रालय द्वारा संचालित किए जा रहे थे। बाजार क्षमता के ज्ञान के अभाव के परिणामस्वरूप जोनल रेलवे द्वारा दी गई विज्ञापन निविदाओं की कम प्रतिक्रियाएं प्राप्त हुईं। विभिन्न परिस्मृति श्रेणियों में असमान अर्जन भी पाया गया था। रेलवे टिकटों, आरक्षण फार्मों/चाटों आदि जैसी परिस्मृतियों की तुलना में वाणिज्यिक प्रचार के लिए स्टेशनों/ गाड़ियों का सक्रिय रूप से अधिक उपयोग किया गया था। कमजोर ठेका प्रबन्धन के कारण ठेका अवधि की समाप्ति के बाद भी अनधिकृत प्रदर्शन हुए जिनमें लाइसेंस शुल्क के बकाया का उच्च जोखिम था।

अध्याय 2 उच्च घनत्व मार्ग (इंजीनियरिंग) पर लाइन क्षमता संवर्धन कार्य का कार्यान्वयन

इस अध्याय में 'उच्च घनत्व नेटवर्क (एचडीएन) मार्गों पर लाइन क्षमता संवर्धन कार्यों के कार्यान्वयन' पर विषयक अध्ययन के लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं। रेलवे बोर्ड ने चार महानगरों, उनके विकर्णों और दिल्ली-गुवाहाटी मार्ग को जोड़ने वाले सात एचडीएन मार्गों को चिन्हित किया और एक रूटीन खण्डवार दृष्टिकोण के बजाय एक मार्गवार एकीकृत दृष्टिकोण का प्रयोग करते हुए लाइन क्षमता संवर्धन कार्य को उच्च प्राथमिकता पर निष्पादित करने के लिए एक 'ब्लू-प्रिंट' विकसित किया (2007-2008)। थोक माल यातायात के लिए तीन महत्वपूर्ण एचडीएन मार्गों (एचडीएन 3 के दिल्ली मथुरा खण्ड सहित सं० 2, 5 और 7) की लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि 'ब्लू प्रिंट' अधूरा था क्योंकि इसमें प्राथमिकता पर निष्पादन के लिए सभी लाइन क्षमता संवर्धन कार्यों को व्यापक रूप से कवर नहीं किया गया था। कार्यों को पहचानने में एक एकीकृत दृष्टिकोण नहीं अपनाया गया और स्वचालित ब्लाक संकेतकों और रेलवे विद्युतीकरण के प्रावधान के लिए काफी अन्तराल मौजूद थे। यद्यपि, स्वर्णिम चतुर्भुज मार्गों के भागों पर थ्रुपुट को बढ़ाने के लिए स्वचालित ब्लाक संकेतकों के प्रतिष्ठापन को महत्वपूर्ण माना गया था, तथापि एचडीएन मार्गों के अधिकतर भागों को उनके प्रतिष्ठापन हेतु चिन्हित नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, लाइन क्षमता संवर्धन कार्यों को प्राथमिकता/फास्ट ट्रैक संस्वीकृति हेतु कोई नीति मौजूद नहीं थी। चिन्हित कार्यों के निष्पादन के लिए नियोजन, संस्वीकृति और निधियन हेतु एकीकृत दृष्टिकोण न अपनाने के कारण कार्य की प्रगति

असमान थी और दोहरी लाइन, रेलवे विद्युतीकरण और स्वचालित ब्लाक संकेतकों के प्रावधान के संबंध में एचडीएन मार्गों पर अन्तराल और असम्बद्धताएं मौजूद थीं। कार्यों की धीमी प्रगति के साथ-साथ भारी मात्रा में निधियों का अभ्यर्पण/विपथन हुआ। इसके अतिरिक्त, दिल्ली क्षेत्र में प्रवेश के दौरान यातायात के संकुचन को कम नहीं किया जा सका क्योंकि व्यस्त दिल्ली-पलवल खण्ड पर चिन्हित चौथी, पांचवीं और छठी लाईनों के अंश के प्रावधान के लिए निष्पादन एजेंसियों, कार्यों के कार्यक्षेत्र में बदलाव और अन्य स्थल समस्याओं में परिवर्तन के कारण लाइन क्षमता संवर्धन कार्य अधूरे रहे।

अध्याय 3 भारतीय रेलवे में संकेतन परिसम्पत्तियों की निष्पादन दक्षता (संकेतन और दूरसंचार)

आधुनिक संकेतन प्रणाली सुरक्षित और विश्वसनीय गाड़ी प्रचालन और मौजूदा लाइन क्षमता का अधिकतम उपयोग बढ़ाने में मुख्य भूमिका अदा करती है। एक अध्ययन संकेतन परिसम्पत्तियों की निष्पादन दक्षता का मूल्यांकन करने के लिए किया गया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि संकेत आपतन की निगरानी के लिए मुख्य निष्पादन सूचक केवल छह जोन में सहनीय सीमा में था। संकेत और दूरसंचार (एस एंड टी) उपस्कर के कार्यभार को मापने के लिए चार दशकों तक मूल यूनिटों का संशोधन नहीं किया गया था जिसके परिणामस्वरूप जोनल रेलवे द्वारा नए प्रारम्भ किए गए एस एंड टी उपस्करों के संबंध में अलग-अलग यूनिट और मापदण्ड अपनाए गए थे। इसके अतिरिक्त, संकेतन उपस्कर के निष्पादन का निर्धारण करने के लिए डाऊन समय और प्रतिक्रिया समय की निगरानी के लिए मानक प्रतिमानों को निर्धारित नहीं किया गया था। रखरखाव अनुसूचियों और 32 'ए' मार्ग स्टेशनों के अनुपालन में पर्याप्त कमी थी, 93 में से 64 संकेतन उपस्कर पुराने हो गए थे और प्रतिस्थापन के लिए अतिदेय थे।

अध्याय-4 भारतीय रेलवे में सफाई और स्वच्छता-एक अनुवर्ती रिपोर्ट (वाणिज्यिक, परिचालन, इंजीनियरिंग, संकेतन और दूरसंचार, यांत्रिकी और चिकित्सा।

यह अध्याय स्टेशनों पर और गाड़ियों में सफाई के स्तर में सुधार करने हेतु लोक लेखा समिति (पीएसी) की सिफारिशों के अनुसार भारतीय रेलवे द्वारा अपनाए गए विभिन्न उपायों अथवा की गई कार्रवाई पर अनुवर्ती लेखापरीक्षा के परिणामस्वरूप या लेखापरीक्षा निष्कर्षों से संबंधित है। लेखापरीक्षा ने पाया कि पीएसी को दिए गए आश्वासन के बावजूद, स्टेशनों पर और गाड़ियों पर सफाई और स्वच्छता बनाए रखने के लिए विस्तृत कार्य योजना जोनल स्तर पर प्रतिपादित नहीं की गई थी। धुलाईयोग्य एग्रनस या क्षतिग्रस्त और असमतल प्लेटफार्मों के अपर्याप्त प्रावधान के कारण सभी प्रमुख स्टेशनों पर यंत्रिकृत सफाई प्रभावी रूप से नहीं की जा सकी थी। कचरे के एकत्रण और निपटान में कमियों पर काबू पाने के लिए उपचारात्मक उपायों के निर्धारण और कार्यान्वयन के लिए पीएसी के साथ आईआर की वचनबद्धता अपूर्ण रह गई थी। जोनल स्तर पर त्रुटिपूर्ण योजना और अपर्याप्त निगरानी के कारण मार्गस्थ गाड़ियों की सफाई में स्वच्छ गाड़ी स्टेशन योजना में सुधार प्रभावी नहीं था। कोचों की सफाई के लिए गाड़ी पर हाऊस कीपिंग सेवा संतोष से परे थी। गाड़ियों में हरित शौचालयों के कार्यान्वयन के संबंध में पीएसी के लिए आई आर की वचनबद्धता पिछले दो दशकों के दौरान व्यापक परीक्षणों के बावजूद पूरी नहीं हुई थी।

लिनेन के प्रबन्धन पर रेल मंत्रालय के दिशानिर्देशों के द्वारा विशेष रूप से उल्लिखित निगरानी तंत्र पर प्रभावी नियंत्रण के अभाव का प्रभावी रूप से मॉनीटर नहीं किया गया था जिसके परिणामस्वरूप इसके यात्रियों को अस्वच्छ और खराब गुणवत्ता के लिनेन की निरन्तर आपूर्ति हुई। निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार पेयजल की उपलब्धता के प्रावधान नहीं किए गए थे। यहां तक की मौजूदा सुविधाओं का रखरखाव भी खराब तरीके से किया गया था।

अध्याय 1 यातायात - वाणिज्यिक एवं प्रचालन

यातायात विभाग में दो मुख्य भाग - वाणिज्यिक एवं प्रचालन शामिल हैं। वाणिज्यिक विभाग रेलवे द्वारा उपलब्ध कराए गए विपणन, यातायात, को विकसित करने के लिए, उपभोक्ताओं को उपलब्ध कराए जाने वाली सेवाओं की गुणवत्ता में सुधार एवं यात्रियों, माल भाड़ा एवं अन्य कोचिंग यातायात के टैरिफ को नियमित करने तथा उनके संग्रहण, लेखाकरण एवं छूटों की निगरानी के लिए उत्तरदायी है। परिचालन विभाग परिवहन सेवाओं-लम्बी दूरी एवं कम दूरी दोनों, उनकी समय सारणी बनाने सहित गाड़ियों के दिन प्रतिदिन के चालन का प्रबन्धन करने प्रत्याशित मांग को पूरा करने के लिए चल स्टॉक का उचित रखरखाव एवं उपलब्धता सुनिश्चित करने तथा गाड़ियों के सुरक्षित चालन के लिए शर्तों की योजना के लिए उत्तरदायी हैं।

रेलवे बोर्ड स्तर पर, यातायात विभाग की अध्यक्षता सदस्य (यातायात) द्वारा की जाती है जिसकी सहायता अतिरिक्त सदस्यों/सलाहकारों द्वारा की जाती है। जोनल स्तर पर परिचालन एवं वाणिज्यिक विभाग की अध्यक्षता मुख्य प्रचालन प्रबन्धन (सीओएम) एवं मुख्य वाणिज्यिक प्रबन्धक (सीसीएम) द्वारा की जाती है। डिवीजनल स्तर पर, परिचालन एवं वाणिज्यिक विभाग की अध्यक्षता वरिष्ठ डिवीजनल प्रचालन प्रबन्धक (सीनियर डीओएम) एवं वरिष्ठ डिवीजनल वाणिज्यिक प्रबन्धक (सीनियर डीसीएम) द्वारा की जाती है।

चूंकि वाणिज्यिक प्रचार से प्रत्याशित राजस्व संभाव्य की योजना एवं उगाही मुख्यतः यातायात विभाग के सुपुर्द की जाती है। भारतीय रेलवे में वाणिज्यिक प्रचार पर एक विषयक अध्ययन वाणिज्यिक प्रचार से प्रत्याशित राजस्व संभाव्य की उगाही करने में इस विभाग के निष्पादन का मूल्यांकन करने के लिए 2009-10 से 2011-12 की अवधि को कवर करते हुए लेखापरीक्षा द्वारा मई से अगस्त 2012 के दौरान किया गया था। रेलवे बोर्ड एवं जोनल रेलवे द्वारा वाणिज्यिक प्रचार पर समय-समय जारी किए गए नीति निदेशों, दिशानिर्देशों एवं अनुदेशों जोनल/डिवीजनल मुख्यालय एवं क्षेत्रीय यूनिटों पर वाणिज्यिक यांत्रिक एवं इंजीनियरिंग विभागों की तीन वर्षों अर्थात् 2009-10 से 2011-12 के लिए जोनल एवं डिवीजनल स्तरों पर रखरखाव किए गए वाणिज्यिक प्रचार से अर्जनों के सुसंगत अभिलेखों की जांच की गई थी। जांच में वाणिज्यिक प्रचार के लिए उपलब्ध परिसम्पत्तियों के वास्तविक उपयोग एवं नीति/निदेशों के कार्यान्वयन की स्थिति की जांच करने के लिए लेखापरीक्षा दल एवं रेलवे अधिकारियों द्वारा चयनित स्टेशनों गाड़ियों, कोचिंग/वैगन डिपो, समपार का संयुक्त निरीक्षण भी कवर किया गया है। इस उद्देश्य के लिए वाणिज्यिक प्रचार के लिए कार्रवाई के कार्यान्वयन का सत्यापन करने के लिए प्रत्येक जोनल रेलवे में संयुक्त निरीक्षण के लिए दो डिवीजनों एवं तीन स्टेशनों पर एक राजधानी/शताब्दी गाड़ी, दो मेल/एक्सप्रेस गाड़ी, दो ईएमयू/डीईएमयू/मेमू रैक, दो चयनित डिवीजनों में दो समपार (एलसी), हाथ से धन की रसीद बनाने से संबंधित दो स्टेशन, एक कोचिंग डिपो एवं एक वैगन डिपो/कार्यशाला का चयन किया गया था।

इस अध्याय में उपरोक्त विषयक अध्ययन के लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं।

भारतीय रेलवे में वाणिज्यिक प्रचार

कार्यकारी सार

भारतीय रेलवे की संभावित कुल राजस्व आय को बढ़ाने के उद्देश्य से, रेल मंत्रालय ने गैर परम्परागत स्रोतों जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ वाणिज्यिक प्रचार की आय शामिल थी, से संसाधनों के उत्पादन की सिफारिशें प्रस्तुत करने के लिए एक कार्य बल का गठन किया (1999)। कार्य बल (अप्रैल 2000) की सिफारिशों के आधार पर, रेलवे बोर्ड ने वाणिज्यिक प्रचार के लिए विभिन्न मीडिया/परिसंपत्तियों जैसे स्टेशन, गाड़ियों, समपार फाटक आदि की पहचान की और कार्य योजना को तैयार करने के लिए जोनल रेल को व्यापक दिशा-निर्देश जारी किये। इसके बाद, रेलवे बोर्ड ने वाणिज्यिक प्रचार/विज्ञापन के लिए पहचान की गई रेल परिसंपत्तियों/मीडिया के उपयोग हेतु मई 2006 से जनवरी 2012 के लिए विस्तृत अनुदेशों की एक श्रृंखला जारी की।

वाणिज्यिक प्रचार से प्रत्याशित संभावित राजस्व प्राप्त करने में जोनल रेलवे के निष्पादन के मूल्यांकन के लिए 2009-10 से 2011-12 की अवधि को कवर करते हुए मई से अगस्त 2012 के दौरान लेखापरीक्षा द्वारा एक विषयक अध्ययन किया गया।

अध्ययन से पता चला कि वाणिज्यिक प्रचार के कारण रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित राजस्व अनुमान विक्रय संभाव्यता के आंकलन से समर्थित नहीं थे और जोनल रेलवे की सहमति बिना आय निर्धारित कर दी गई थी। विशिष्ट नेतृत्व के अभाव में वाणिज्यिक प्रचार आय के संबंध में विशिष्ट बजट अनुमान लगाने में जोनल रेलवे विफल रही। परिणामस्वरूप जोनल रेलवे की तरफ से प्रतिबद्धता में कमी और निम्न-निष्पादन के कारण वाणिज्यिक प्रचार द्वारा आय में असंतोषजनक वृद्धि हुई।

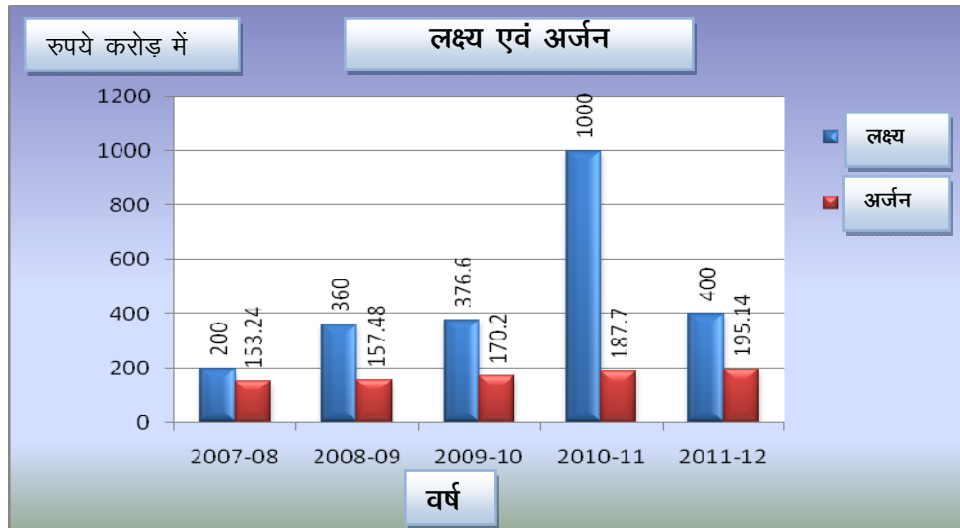
विक्रय संभाव्यता के बारे में कम जानकारी के कारण डिजीजनों/स्टेशनों/गाड़ियों आदि के लिए विज्ञापन अधिकारों हेतु जोनल रेलवे द्वारा जारी निविदाओं के संबंध में कम प्रतिक्रिया प्राप्त हुई। वाणिज्यिक प्रचार के माध्यम से राजस्व उत्पादन के जोनल विश्लेषण से सारी विभिन्न परिसम्पत्ति श्रेणियों की असमान आय का पता चला। स्टेशनों/गाड़ियों जैसी परिसम्पत्तियों को रेलवे टिकटों, आरक्षण फार्मों/चाटों आदि की तुलना में अधिक उपयोग किया गया था। अध्ययन से त्रुटिपूर्ण रिकॉर्ड प्रबंधन के मामले में कमजोर ठेका प्रबंधन का पता चला जिसके परिणामस्वरूप बकाया लाइसेंस फीस और संविदा अवधि के समाप्त होने के बाद भी अनधिकृत प्रदर्शन की पुनः प्राप्ति के उच्च जोखिम वाली जारी की गई संविदाओं के संबंध में करारों का कार्यान्वयन नहीं हो सका।



1.1 प्रस्तावना

भारतीय रेलवे की बजटीय बाधाओं को हटाने के लिए अतिरिक्त संसाधन उत्पन्न करने हेतु, माननीय रेलवे मंत्री ने अप्रैल 2000 में सदस्य यातायात की अध्यक्षता में एक कार्यदल के गठन किया जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ, "वाणिज्यिक प्रचार" के अंतर्गत विभिन्न पहलुओं पर विचार किया गया और माल ढुलाई वैगन, रेलवे स्टेशन, यात्री गाड़ियों, रेलवे-पार-गमन, रेलवे ट्रैक के साथ साईट, आदि की पहचान संभावित वाणिज्यिक विज्ञापन मीडिया के रूप में की। इस प्रकार इस शीर्ष के अंतर्गत ₹ 100 करोड़ के संभावित राजस्व का अनुमान लगाया गया। कार्यदल की सिफारिशों के अनुसरण में, रेलवे बोर्ड ने मुख्य वाणिज्यिक प्रबन्धक (पीएस) को ₹ 100 करोड़ के निर्धारित लक्ष्यों की उगाही हेतु सभी कार्यक्षेत्र प्रयासों में समन्वय हेतु केन्द्रीय अधिकारी के रूप में नामित किया और जोनल रेलवे द्वारा कार्य योजना के आधार प्रदान करने हेतु विस्तृत नीति दिशा-निर्देश जारी किये (मई 2000)।

"वाणिज्यिक प्रचार" के अंतर्गत राजस्व की स्थिर वृद्धि के मद्देनजर रेलवे पर बनाई गई स्थायी समिति ने अपनी 10वीं रिपोर्ट में 14वीं लोकसभा के समक्ष प्रस्तुत करते हुए प्रत्याशित विज्ञापनकर्ता को प्रोत्साहन देकर वाणिज्यिक संभाव्यता का प्रयोग करने हेतु विपणन नीतियों पर एक विस्तृत नीति रेलवे बोर्ड को तैयार करने का आग्रह किया (मई 2005)। इसके बाद बोर्ड ने मई 2006 से जनवरी 2012 के दौरान विभिन्न मीडिया वाहनों की पहचान, जिसमें विज्ञापन साईटों के चयन के लिए दिशा-निर्देश शामिल थे; करने के लिए अनुदेशों की एक श्रृंखला जारी की। 2007-08 से 2011-12 के दौरान, वाणिज्यिक प्रचार द्वारा प्राप्त राजस्व ₹ 100 करोड़ को पार कर गया परन्तु एक स्पष्ट संवेग बनाये रखने में विफल रहा और ₹ 150 करोड़ से ₹ 200 करोड़ के बीच ही बना रहा (आंकड़े नीचे दिये गये हैं)। राजस्व आय पर्याप्त रूप से निर्धारित लक्ष्य से काफी नीचे रही।



1.2 संगठनात्मक ढाँचा

रेलवे बोर्ड का वाणिज्यिक निदेशालय वाणिज्यिक प्रचार से संबंधित नीति निदेशों हेतु उत्तरदायी है। जोनल स्तर पर, मुख्य वाणिज्यिक विपणन (सीसीएम) और डिवीजनल स्तर पर, सीनियर डीसीएम/डीसीएम के साथ डीआरएम नीति के कार्यान्वयन हेतु उत्तरदायी थे।

1.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

संसद में प्रस्तुत (24 जुलाई 2009) सीएजी की पहली लेखापरीक्षा रिपोर्ट (2008-09 की रिपोर्ट सं. सीए19 का पैराग्राफ 6.4.1) में वाणिज्यिक प्रचार पर रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों के त्रुटिपूर्ण कार्यान्वयन का उल्लेख किया गया है। मंत्रालय ने अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में समपार द्वार, माल ढुलाई वैगनों आदि के संबंध में खराब बाज़ार प्रतिक्रिया के कारण कतिपय पहलों की असफलता को स्वीकार किया। लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि भारतीय रेलवे में श्वेत पत्र में (दिसम्बर 2009 में संसद में प्रस्तुत) उस समय के रेल मंत्री ने नई पहलों नामतः बल्क राइट ठेकों आदि की खराब सफलता के कारण वाणिज्यिक प्रचार से अर्जन में धीमी वृद्धि पर चिंता व्यक्त की जबकि आय स्रोत विश्व रेल प्रणाली के पर्याप्त शेयर का गठन करते हैं। इसलिए, लेखापरीक्षा ने निम्नवत मुद्दों को ध्यान में रखकर 2012-13 के दौरान की गई कार्रवाईयों पर प्रगति का मूल्यांकन करने का निर्णय लिया:

- संभाव्य आय और लक्ष्यों के नियतन का निर्धारण।
- विभिन्न विज्ञापन अधिकारों हेतु ठेकों के प्रबन्धन के संबंध में जोनल रेलवे द्वारा समय-समय पर बोर्ड द्वारा दिये गये प्रतिमानों के अनुपालन का निर्धारण।

1.4 लेखापरीक्षा मानदण्ड के स्रोत, कार्य प्रणाली एवं कार्य क्षेत्र

समय-समय पर रेलवे बोर्ड और जोनल रेलवे द्वारा जारी वाणिज्यिक प्रचार पर नीति निर्देशों, दिशा-निर्देशों और अनुदेशों जोनल/डिवीजन मुख्यालय पर वाणिज्यिक, यांत्रिक और इंजीनियरिंग विभागों और सभी क्षेत्रीय इकाईयों की, तीन वर्षों अर्थात्; 2009-10 से 2011-12 के लिए जोनल और डिवीजनल स्तरों पर रखे गये वाणिज्यिक प्रचार से आय के सुसंगत अभिलेखों की जांच की गई। इस जांच में लेखापरीक्षा दलों द्वारा संयुक्त निरीक्षण और चयनित स्टेशनों, गाड़ियों, कोचिंग/वैगन डिपो, नीति/निदेशों के कार्यान्वयन की प्रास्थिति की जांच के समपार के रेलवे अधिकारी और वाणिज्यिक प्रचार हेतु उपलब्ध पूंजी का वास्तविक उपयोग शामिल था।

1.5 नमूना चयन

दो डिवीजन के तीन स्टेशनों, एक राजधानी/शताब्दी ट्रेन, दो मेल/एक्सप्रेस गाड़ी, चयनित डिवीजनों में दो ईएमयू/डीईएमयू/मेमू रैक, दो समपार (एलसी), हाथ से रसीद बनाने वाले सम्बन्धित दो स्टेशन, एक कोचिंग डिपो और प्रत्येक जोनल रेलवे में एक वैगन डिपो/वर्कशाप का उपर्युक्त परिसम्पत्तियों पर वाणिज्यिक प्रचार हेतु कार्रवाई के सत्यापन हेतु संयुक्त निरीक्षण हेतु चयन किया गया था।

1.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

1.6.1 राजस्व संभाव्य पर निर्धारण करने में विफलता

जोनल रेलवे तथा बोर्ड के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि राजस्व प्रक्षेपण तथा जोनल रेलवे (पैरा 7.2) के लिए निर्धारित लक्ष्य बाजार संभाव्य के किसी भी निर्धारण/अध्ययन के स्तर पर नहीं थे जैसा कि रेलवे परिसम्पत्तियों के माध्यम से वाणिज्यिक प्रचार करना है। दिसम्बर 2007 में महाप्रबंधक सम्मेलन में जानबूझ कर टास्क फोर्स (2000) की सिफारिशों के निर्णय के बावजूद विज्ञापन/प्रचार मीडिया के माध्यम से राजस्व संभावना के मूल्यांकन हेतु कोई बाह्य एजेंसी/सलाहकार की सहायता नहीं ली गई थी।

लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि आय की इस श्रेणी हेतु विशिष्ट बजटीय शीर्ष के न होने के कारण उत्तरदायित्व सुनिश्चित नहीं हो सका। संहिता प्रावधान (भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता का पैरा 313) के अनुसार, सकल आय तथा व्यय के बजट आकलन पिछले वर्ष अथवा प्रक्षेपण के लिए अन्य कारक जो भी प्रासंगिक या उपयोगी समझा जाय, के आधार पर तैयार किया जाना अपेक्षित है। वाणिज्यिक प्रचार से आय "विविध आय" जिसमें विविध स्रोतों से विभिन्न प्राप्तियाँ सम्मिलित हैं, के तहत क्लब की जाती है। जोनल रेलवे ने, एक विशिष्ट शीर्ष के न होने से समीक्षा अवधि के लिए रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत बजट आकलन में प्रत्याशित आय के लिए प्रावधान नहीं किया।

इस प्रकार जोनल रेलवे द्वारा उचित माँग निर्धारण के अभाव में बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्यों/उद्देश्यों का वास्तविक राजस्व संभाव्य से कोई संबंध नहीं था और वे वास्तविक निष्पादन के मार्गदर्शन में विफल रहे।

1.6.2 लक्ष्यों की कम प्राप्ति

2009-10 से 2011-12 की अवधि के लिए वास्तविक आय की तुलना में रेलवे बोर्ड द्वारा नियत अर्जनों के जोनवार लक्ष्य में सामान्यतः बड़े अन्तर के साथ बहुत कम प्राप्ति दर्शाई गई (नीचे तालिका):

₹ करोड़ में

रेलवे	2009-10			2010-11			2011-12		
	लक्ष्य	वास्तविक आय	कमी (%)	लक्ष्य	वास्तविक आय	कमी (%)	लक्ष्य	वास्तविक आय	कमी (%)
सीआर	69.26	30.27	56.30	193.00	34.22	82.27	64.40	33.97	47.25
ईआर	14.83	5.80	60.89	36.00	9.41	73.86	15.50	7.76	49.94
ईसीआर	4.84	0.89	81.61	15.00	0.95	93.67	6.20	3.16	49.03
ईसीओआर	3.83	4.03	0.00	15.00	3.97	73.53	6.00	2.54	57.67
एनआर	63.25	40.84	35.43	210.00	32.92	84.32	85.50	25.51	70.16
एनसीआर	4.41	2.67	39.46	14.00	3.22	77.00	5.90	3.44	41.69
एनईआर	3.26	1.64	49.69	9.00	2.14	76.22	4.00	2.45	38.75
एनएफआर	1.71	0.77	54.97	5.00	0.27	94.60	1.80	1.10	38.89
एनडब्ल्यू आर	9.13	4.36	52.25	25.00	3.83	84.68	6.90	3.89	43.62
एसआर	42.75	18.86	55.88	120.00	25.29	78.92	52.90	26.11	50.64
एससीआर	13.66	5.20	61.93	39.00	8.93	77.10	17.60	9.55	45.74

रेलवे	2009-10			2010-11			2011-12		
	लक्ष्य	वास्तविक आय	कमी (%)	लक्ष्य	वास्तविक आय	कमी (%)	लक्ष्य	वास्तविक आय	कमी (%)
एसईसीआर	2.88	0.55	80.90	7.00	1.30	81.43	3.30	1.29	60.91
एसडब्ल्यू आर	11.04	4.52	59.06	30.00	3.72	87.60	17.00	7.25	57.35
डब्ल्यूआर	106.94	36.24	66.11	253.00	39.97	84.20	79.30	49.77	37.24
डब्ल्यूसी आर	4.66	1.80	61.37	14.00	2.38	83.00	4.90	3.22	34.29
मेट्रो ¹	16.60	9.15	44.87	22.30	12.02	46.09	22.30	11.49	48.48
आईआर	142.120	170.20	52.72	1022.30	187.70	81.23	400	195.14	51.22

- 2009-12 अवधि के दौरान आय की औसत वृद्धि दर औसतन 7.44 प्रतिशत थी। 2011-12 में वृद्धि दर मात्र 3.96 प्रतिशत थी जिससे वाणिज्यिक प्रचार के माध्यम से राजस्व उत्पन्न करने में ध्यान न देना प्रदर्शित होता है।
- 2009-10 से 2011-12 के दौरान भारतीय रेलवे में लक्ष्यों के प्रति कुल कमी 51 प्रतिशत से अधिक थी।
- तीन वर्ष की अवधि के दौरान आय के बड़े भाग को डब्ल्यूआर, एनआर तथा एसआर के लिए लेखांकित किया गया था। इसके अतिरिक्त, डब्ल्यूआर का शेयर सीमान्त रूप से 21 प्रतिशत से 25 प्रतिशत तक बढ़ा, जबकि एनआर का शेयर अपनी कमी वाली प्रवृत्ति बरकरार रखते हुए तेजी से कम होकर 24 प्रतिशत से 13 प्रतिशत तक हो गया।
- 2011-12 के दौरान ईसीओआर, एनआर, एसआर, एसईआर, एससीआर, एसईसीआर तथा एसडब्ल्यूआर में आय में बहुत भारी कमी हुई (लक्ष्य की तुलना में 50 प्रतिशत से भी कम) और 2010-11 के दौरान एनएफआर ने 95 प्रतिशत (लगभग) कमी दर्ज कराई।

वास्तविक निष्पादन जोनल/रेलवे बोर्ड स्तर पर न केवल अपर्याप्त निगरानी को दर्शाता है बल्कि नियत लक्ष्य ने भी वर्ष दर वर्ष एक बहुत बड़ा अंतर प्रदर्शित किया और एक तदर्थ पहुँच दर्शाई।

इस संदर्भ में, उल्लेख करना प्रासंगिक है कि महाप्रबंधक (डब्ल्यूआर) ने मई 2010 को सदस्य (यातायात) के संज्ञान में यह लाया कि विशेषतः 2010-11 के लिए निर्धारित लक्ष्य काल्पनिक थे। चूंकि सम्पूर्ण लक्ष्य बिना जोन को शामिल किए रेलवे बोर्ड द्वारा तय किए गए थे, इसलिए जोनल रेलवे स्तर पर प्रतिबद्धता एवं कम निष्पादन का अभाव हुआ जैसा कि आगे के पैराग्राफों में बताया गया है।

रेलवे बोर्ड ने एक लेखापरीक्षा आपत्ति (जुलाई 2012) का उत्तर दिया कि (2010-11) के दौरान ₹ 1000 करोड़ का लक्ष्य वास्तविक निष्पादन बढ़ाने के लिए जानबूझकर वास्तविक से अधिक स्तरों पर निर्धारित किया गया था। हालांकि, बोर्ड द्वारा वाणिज्यिक प्रचार के लिए चिन्हित की गई विभिन्न परिसम्पत्तियों के संबंध में वास्तविक निष्पादन के विश्लेषण से

¹ मेट्रो रेल को जोनल रेलवे का दर्जा अक्टूबर 2010 में दिया गया तदनुसार मेट्रो रेल के लिए 2011-12 में रेलवे बोर्ड द्वारा लक्ष्य नियत किये गए। पहले के लक्ष्य मुख्य वाणिज्य प्रबंधक (सीसीएम)/मेट्रो रेल द्वारा नियत किए थे।

जोनल रेलवे के भाग पर कमजोर निगरानी तथा निष्पक्ष/अप्रभावी अनुपालन का स्पष्ट रूप से पता चला जैसा कि आगामी पैराग्राफ में चर्चा की गई है।

1.6.3 वाणिज्यिक प्रचार हेतु विभिन्न मीडिया का दोहन

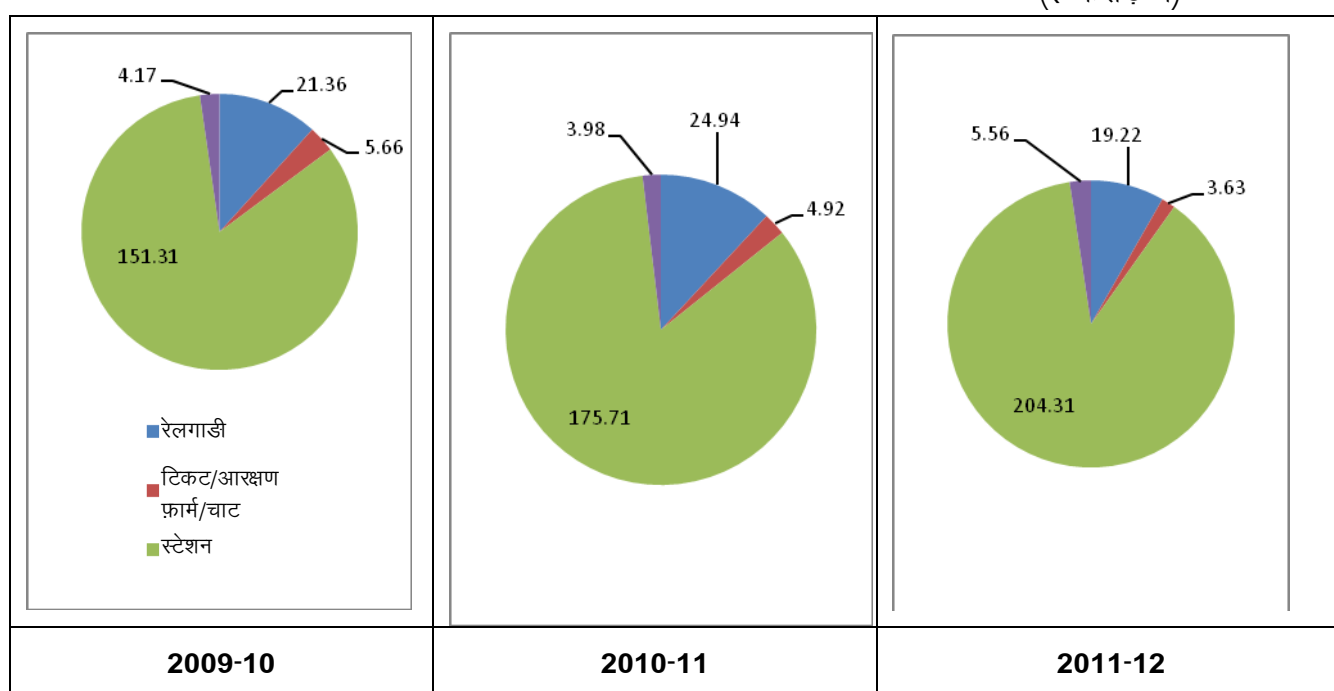
वाणिज्यिक प्रचार हेतु जोनल रेलवे द्वारा कार्य-योजना की रूपरेखा के लिए रेलवे बोर्ड ने विभिन्न मीडिया के प्रयोग हेतु व्यापक दिशा-निर्देश जारी किये (मई 2000) जैसे कि स्टेशन, गाड़ी, समपारों, बड़े स्टेशनों तक पहुँच माल दुलाई वेगन, जिसमें बाद में टिकट/आरक्षण चार्ट, समय सारणियां/भाड़ा पुनरावर्तक आदि को शामिल किया गया।

2009-10 से 2011-12 के दौरान वाणिज्यिक प्रचार से कुल अर्जित आय के विश्लेषण से पता चला कि कतिपय परिसंपत्तियों जैसे-टिकट/चार्ट/अन्य मदों के साथ समपार इत्यादि से कुल आय का केवल चार प्रतिशत ही आंका गया जबकि स्टेशनों से पूर्वानुमेय ढंग से बड़ा शेयर अर्थात् 85 प्रतिशत तथा ट्रेनों से 11 प्रतिशत (नीचे ग्राफ) लेखांकित किया गया। इसके अतिरिक्त, वर्ष दर वर्ष जोनल विश्लेषण से सारे विभिन्न परिसम्पत्ति वर्गों से आय की वृद्धि में एक अनियमित प्रवृत्ति का पता चला। इससे पूरी जिम्मेदारी से निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि बहुत अधिक संभाव्य था जो आय के शेयर के एक अधिक सम वितरण के संबंध में और अधिक दोहन किए बिना रहा।

अनुबंध I

भारतीय रेलवे की शीर्षवार आय

(₹ करोड़ में)



इसके अतिरिक्त वाणिज्यिक प्रचार के प्रयोग हेतु प्रत्येक परिसम्पत्तियों के सम्बन्ध में अभिलेखों की संवीक्षा से नीतिगत दिशा-निर्देशों के खराब अनुपालन का पता चला जिसके कारण प्रचार मीडिया का पर्याप्त कम उपयोग हुआ।

1.6.3.1 स्टेशनों के लिए मास्टर प्लान

बोर्ड द्वारा गठित कार्य बल ने 100 स्टेशनों की यात्री आय टर्नओवर को ध्यान में रखते हुए वाणिज्यिक प्रचार पर ध्यान केन्द्रित करने हेतु उन्हें चिन्हित किया। तथापि, रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे को सहमत स्थानों पर बल्क ठेके देने/एकमात्र प्रचार अधिकार देने को सुकर बनाते हुए सभी स्टेशनों के लिए एक मास्टर प्लान विकसित करने के निदेश दिये (मई 2000)। इस मास्टर प्लान में वाणिज्यिक प्रचार के लिए विभिन्न परिसम्पत्तियों के दोहन हेतु संभाव्य स्थलों का चित्र होगा। तत्पश्चात् रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे को सलाह दी (मई 2006) कि वे प्रत्येक रेलवे के एक डिवीजन पर पायलट आधार पर मास्टर प्लान विकसित करें तथा अपने परिणामों का दूसरे डिवीजन के परिणामों से मूल्यांकन करें। इन निदेशों में अन्य बातों के साथ-साथ सभी डिवीजनों के संबंध में बड़ी मात्रा में प्रचार ठेके देने के लिए व्यापक दिशानिर्देश मुहैया कराए गए।

लेखापरीक्षा ने 2012-13 के दौरान 32 डिवीजनों का एक नमूना अध्ययन किया जिसमें पायलट अध्ययन किए जाने वाले 16 चिन्हित डिवीजन शामिल थे। इससे पता चला कि सात रेलवे में, 833 स्टेशनों पर मास्टर प्लान उपलब्ध थी जबकि मेट्रो रेलवे कोलकाता सहित दस रेलवे में पायलट डिवीजनों सहित चयनित डिवीजनों में किसी भी स्टेशन के लिए मास्टर प्लान विकसित नहीं की गई थी। आगे संवीक्षा से पता चला कि इनमें से कोई भी योजना बोर्ड के निदेशों के अनुसार पूरी नहीं की गयी थी क्योंकि ये योजनाएँ, होर्डिंग, वीडियो वाल्स, इलेक्ट्रॉनिक प्रदर्शन, भाड़ा पुनरावर्तक, प्लाज्मा टीवीज़, पीए सिस्टम्स, दीवार पेंटिंग्स, ट्रैक डिवाइडर इत्यादि के लिए उपलब्ध स्थलों का उचित उपयोग करने में विफल रहीं।

निम्नलिखित पैराग्राफ स्टेशनों पर प्रचार के लिए प्रयुक्त विशिष्ट परिसम्पत्ति के उपयोग के दोहन की दशा का उल्लेख करते हैं।

1.6.3.2 स्टेशनों पर प्रचार

व्यापक दिशानिर्देशों (मई 2000) ने वाणिज्यिक प्रचार कार्य नामतः स्टेशनों, गाड़ियों, समपार, माल वैगनों पर विज्ञापन आदि के लिए विशिष्ट क्षेत्रों को चिन्हित किया (मई 2000) और विज्ञापन/पहचानसूचक आदि के प्रदर्शन के लिए प्रस्ताव बनाने के लिए अनुदेशों को निर्दिष्ट किया।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि रेलवे बोर्ड ने दोहरी नीति अर्थात् थोक विज्ञापन अधिकार पाने के लिए अलग-अलग रूप से निर्धारित विज्ञापन स्थल के दोहन के लिए या पूर्ण रूप से स्टेशनों/स्टेशन के बाज़ार समूह/पूर्ण रूप से मंडल के लिए अपनाई थी। बोर्ड की नीति (मई 2006) में यह भी अनुबद्ध किया गया कि थोक विज्ञापन संविदा के मामले में, पृथक-पृथक स्थल प्रदान नहीं किए जा सकते और मौजूदा संविदा, यदि कोई है, को बढ़ाया नहीं दिया जायेगा। विज्ञापन-बोर्ड/इलेक्ट्रॉनिक प्रदर्शन की अलग-अलग संविदा के अभिलेखों की लेखापरीक्षा से उजागर टिप्पणियों/निष्कर्षों की निम्नलिखित उप-पैराग्राफों में चर्चा की गई है। स्टेशनों/डिवीजनों के थोक विज्ञापन अधिकारों पर लेखापरीक्षा निष्कर्षों को अलग से पैरा 7.4.1 में संविदा प्रबंधन में कमियों के अंतर्गत समावेशित किया गया है।

(i) विज्ञापन-बोर्ड

लेखापरीक्षा ने देखा कि 2009-10 से 2011-12 के दौरान विज्ञापन-बोर्ड से कुल राजस्व संग्रहण (₹ 25.62 करोड़) मुख्यतः गुड्स शेड्स/ पार्सल कार्यालय में और आसपास के प्रदर्शन, स्टेशनों के आस-पास के क्षेत्रों, रेलवे रेलपथ आदि से नौ जोनल रेलवे (ईसीओआर, एनआर, एनसीआर, एनईआर, एसआर, एसईआर, एसडब्ल्यूआर, एसईसीआर और मैट्रो) द्वारा योगदान दिया गया था। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि इन प्रत्येक रेलवे ने उपर्युक्त चिन्हित स्थलों से केवल एक के संबंध में संविदा प्रदान की है जबकि मैट्रो रेल, कोलकाता ने 96912 वर्ग फुट के कुल चिन्हित क्षेत्र में से 36805 वर्ग फुट का उपयोग किया और 23 स्टेशन परिसरों का दोहन किया।

(ii) प्लाज्मा टीवी/एलसीडी, सीसीटीवी, किराया पुनरावर्तक

विभिन्न अभिज्ञेय परिसम्पत्तियों के मध्य, इलैक्ट्रॉनिक मीडिया/प्रदर्शन जैसे प्लाज्मा टीवी/एलसीडी की जनता द्वारा दौरा किये गये स्टेशनों प्रतीक्षालय और आसपास के क्षेत्रों में यात्रियों की सुविधा के लिए प्रतिष्ठापित करने हेतु जनता के लिए यथेष्ट स्कोप है। लेखापरीक्षा में पाया कि इलैक्ट्रॉनिक प्रदर्शन मीडिया के बेहतर दोहन का प्रयोजन था जैसाकि नीचे दर्शाया गया है:

- 24 चयनित डिवीजनों में 2500 आरक्षण/बुकिंग कार्यालयों में से, प्लाज्मा टीवी छः जोनल रेलवे (सीआर, ईसीओआर, एनआर, एनडब्ल्यूआर, एसआर और डब्ल्यूआर) के केवल 19 बुकिंग कार्यालयों में उपलब्ध कराए गये हैं जिनसे विज्ञापन के माध्यम से ₹ 4.57 करोड़ की आय हुई।
- 11 जोनल रेलवे² में विज्ञापन के माध्यम से ₹ 9.06 करोड़ के राजस्व की आय सीसीटीवी जैसे मोड्स से हुई जबकि यह पाँच क्षेत्रीय रेलवे (एनसीआर, एनडब्ल्यूआर, एनएफआर, डब्ल्यूआर और डब्ल्यूसीआर) में अप्रयुक्त पड़ी रही।
- 12 जोनल रेलवे³ में किराया पुनरावर्तक अप्रयुक्त रहे। तथापि, चार जोनल रेलवे (एसआर, एसईआर, एससीआर और एसडब्ल्यूआर) इन मीडिया के उपयोग द्वारा ₹ 0.33 करोड़ का राजस्व कमाने में समर्थ था।

(iii) जन संबोधन प्रणाली

अन्य मीडिया में, घोषणा के बीच में उत्पादों की कम तुकबन्दी के प्रयोग के माध्यम से यात्रियों को सूचना के प्रसार के लिए उपयोग किये गये जन संबोधन प्रणाली के प्रयोग पर रेलवे बोर्ड ने उल्लेख किया था (मई 2006)। लेखापरीक्षा में देखा गया कि यद्यपि 10 जोनल रेलवे⁴ में 643 स्टेशनों की पहचान की गई थी फिर भी, इस मीडिया का उपयोग

² सीआर, ईआर, ईसीआर, ईसीओआर, एनईआर, एसआर, एससीआर, एसईआर, एसडब्ल्यूआर, एसईसीआर और मैट्रो रेलवे

³ सीआर, ईआर, ईसीआर, ईसीओआर, एनआर, एनडब्ल्यूआर, एनईआर, एनसीआर, एनएफआर, डब्ल्यूआर, एसईसीआर और डब्ल्यूसीआर

⁴ सीआर, ईआर, ईसीआर, एनसीआर, एनईआर, एसआर, एससीआर, एसईआर, एसडब्ल्यूआर और डब्ल्यूआर

केवल 79 स्टेशनों पर पाँच रेलवे में ₹ 1.42 करोड़ के राजस्व की आय के लिए हुआ। (नीचे तालिका)

रेलवे	चिन्हित किए गए स्टेशनों की कुल संख्या	पीएएस के लिए दिए गये स्टेशनों की कुल संख्या	आय (₹ करोड़ में)
सीआर	2	2	0.18
ईआर	388	22	0.28
एनईआर	49	10	0.06
एसआर	18	17	0.69
डब्ल्यूआर	28	28	0.21
			1.42

लेखापरीक्षा के उत्तर में, पूर्व तट रेल प्रशासन ने तर्क दिया कि विशिष्ट दिशानिर्देश उपलब्ध नहीं थे और इसके अतिरिक्त, मीडिया का उपयोग यात्रियों को रेलवे सूचना में बाधा डाल सकता है। यह स्पष्ट नहीं है कि क्या यह प्रतिक्रिया जोनल रेलवे द्वारा रेलवे बोर्ड के साथ शेयर की गई थी; तथापि, यह विदित है कि बोर्ड ने कम दोहन के परिणामस्वरूप नगण्य आय के मद्देनजर अपने निदेशों के कार्यान्वयन की पर्याप्त रूप से निगरानी नहीं की थी।

1.6.3.3 गाड़ियों के माध्यम से प्रचार

(i) कोचों की विनाइल रैपिंग

रेलवे बोर्ड ने अपने दिशानिर्देशों (मई 2006 और मार्च 2007) के अनुसार चयनित मेल/एक्सप्रेस, राजधानी/शताब्दी और उपनगरीय गाड़ियों पर खुली प्रतिस्पर्धी बोली के माध्यम से पायलेट आधार पर कोचों के अंदर विज्ञापन बोर्ड के प्रदर्शन की तुलना में जोनल रेलवे को विनाइल स्टीकर्स का उपयोग पूरे कोच की रैपिंग की तकनीक का उपयोग करने की सलाह दी।

यद्यपि, लेखापरीक्षा के ध्यान में आया कि इस पायलेट परियोजना के कार्यान्वयन के लिए उपर्युक्त निदेशों का अनुपालन जोनल रेलवे में संतोषजनक नहीं था जैसा निम्नलिखित पैराग्राफ में विश्लेषण किया गया है:

प्रीमियर गाड़ी (राजधानी/शताब्दी/मेल/एक्सप्रेस गाड़ियाँ)

बारह रेलवे ने विनाइल रैपिंग के लिए 294 गाड़ियों को चिन्हित किया था, परन्तु केवल 76 गाड़ियों के संबंध में ही ठेके दिए गए थे। शेष में से यद्यपि रूचि की अभिव्यक्ति (ईओआई) 88 गाड़ियों के संबंध में माँगी गई थी, फिर भी प्रस्तावों की अप्राप्ति के कारण निविदाओं को मुख्य रूप से अंतिम रूप नहीं दिया जा सका। अन्य चार रेलवे में (ईसीआर, एनडब्ल्यूआर, एनएफआर एवं एसईसीआर), में 19 गाड़ियों को चिन्हित किया गया था लेकिन ईओआई केवल दो रेलवे (एनडब्ल्यूआर और एसईसीआर) द्वारा दो गाड़ियों के संबंध में माँगे गए थे। इन्हें आवेदनकर्ता की अयोग्यता एवं कोई प्रतिक्रिया न होने के कारण अंतिम रूप नहीं दिया जा सका।

यात्री गाड़ियां

आठ रेलवे द्वारा चिन्हित की गई 168 गाड़ियों में से, केवल छह रेलवे (ईआर, ईसीओआर, एनसीआर, एसआर, एससीआर एवं डब्ल्यूसीआर) ने 37 गाड़ियों में ठेके दिए थे। तीन रेलवे (ईसीओआर, एससीआर एवं एसडब्ल्यूआर) द्वारा 19 गाड़ियों में ईओआई माँगे गए थे परन्तु कम प्रतिक्रिया के कारण अंतिम रूप नहीं दिया जा सका। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि छः रेलवे (सीआर, ईसीआर, एनडब्ल्यूआर, एनईआर, एनएफआर एवं एसईसीआर) एवं मेट्रो रेलवे में, एक भी गाड़ी प्रचार के लिए चिन्हित नहीं की गई थी।

उपनगरीय गाड़ियां

उपनगरीय गाड़ियों के संबंध में स्थिति थोड़ी बेहतर थी क्योंकि आठ रेलवे (सीआर, ईआर, ईसीआर, एसआर, एससीआर, एसईआर, डब्ल्यूआर एवं एसईसीआर) ने सफलतापूर्वक 112 गाड़ियों में ठेके दिए थे जबकि छः अन्य रेलवे (एनआर, एनसीआर, एनडब्ल्यूआर, एनईआर, एनएफआर, डब्ल्यूसीआर) और मेट्रो रेलवे कोलकाता ने कोई ईओआई प्रारंभ नहीं किया था तथा दो जोनल रेलवे (ईसीओआर एवं एसडब्ल्यूआर) ने ईओआई की प्रतिक्रिया में कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं किया था।

जोनल रेलवे को दिए गए ठेकों की तुलना में प्रचार के लिए गाड़ियों की पहचान की संक्षिप्त स्थिति को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है।

(₹ करोड़ में)

वर्ष	प्रीमियर गाड़ी			यात्री गाड़ियां			उपनगरीय गाड़ी (ईएमयू/डीईएमयू/मेमू)		
	चिन्हित की गई गाड़ियों की सं.	प्रदान की गई गाड़ियों की सं.	ठेका राशि मूल्य	चिन्हित की गई गाड़ियों की सं.	प्रदान की गई गाड़ियों की सं.	ठेका राशि मूल्य	चिन्हित की गई गाड़ियों की सं.	प्रदान की गई गाड़ियों की सं.	ठेका राशि मूल्य
2009-10	170	22	18.32	109	10	0.22	201	8	3.16
2010-11	48	26	2.23	47	14	0.32	240	38	3.23
2011-12	76	28	3.94	12	13	0.50	242	66	5.23
कुल	294	76	24.49	168	37	1.04	683	112	11.62

उपरोक्त अर्जन का विश्लेषण दर्शाता है कि विनाईल रैपिंग के द्वारा प्रचार यात्री गाड़ियों की तुलना में प्रीमियर एवं उपनगरीय गाड़ियों में अधिक सफल था, क्योंकि ये श्रेणियाँ सुस्पष्ट बाजार खण्डों के साथ डील करती हैं।

(ii) माल वैगनों द्वारा प्रचार

माल वैगनों की उच्च दृश्यता क्षमता को देखने हुए, क्योंकि वे दूरस्थ क्षेत्रों सहित पूरे देश में घूमते हैं, रेलवे बोर्ड ने (अप्रैल 2000) में जोनल रेलवे को, वैगनों के पीओएच के मध्य अन्तरालों के दौरान, इस उद्देश्य के लिए, नामित क्षेत्रों के साथ-साथ संपूर्ण वैगनों पर विज्ञापनों के लिए 'रूचि की अभिव्यक्ति' आमंत्रित करके, माल वैगनों को उपयोग करने की सलाह दी।

लेखापरीक्षा ने देखा 2009-10 से 2011-12 के दौरान रेलवे कार्यशालाओं में पीओएच किये गए 1,35,342 माल वैगनों में से, केवल एससीआर एंव डब्ल्यूसीआर ने 4754 माल वैगन चिन्हित किये थे एवं केवल डब्ल्यूसीआर एक वर्ष के लिए 600 वैगनों के लिए ठेके (₹ 0.54 करोड़) दे सका।

- एसईआर में, टाटा स्टील लिमिटेड ने चक्रधरपुर मंडल में माल वैगनों द्वारा विज्ञापन के लिए मंगाई गई (नवम्बर 2011) रूचि की अभिव्यक्ति के प्रति प्रतिक्रिया दी (जनवरी 2012)। इस पर रेल प्रशासन द्वारा मार्च 2012 तक भी कार्रवाई नहीं की गई थी।
- डब्ल्यूआर के अहमदाबाद डिवीजन में माल वैगनों पर विज्ञापन स्टीकरों के चिपकाने के लिए प्रस्ताव इस आधार पर स्वीकर नहीं किया गया था कि रेलवे बोर्ड के दिशा निर्देशों में कार्यशाला में पीओएच के दौरान वैगनों पर प्रचार की अनुमति है। अहमदाबाद डिवीजन के एक मुख्य माल लदान बिन्दु होने की वजह से वहां कथित मीडिया के लिए विशाल संभाव्य है।
- डब्ल्यूआर की दाहोद कार्यशाला में रेलवे प्राधिकारियों ने तर्क दिया कि इस विषय में जोनल रेलवे से कोई निर्देश नहीं थे।

उपर्युक्त वाणिज्यिक प्रचार को बढ़ावा देने में रेल प्रशासन की रूचि का अभाव दर्शाता है। इसके अतिरिक्त, यदि आवश्यक है तो दिशानिर्देशों को संशोधन करने के लिए रेलवे बोर्ड को रेल प्रशासन के साथ पारस्परिक संबंध बनाने की भी आवश्यकता है।

(iii) विशेष रेलगाड़ियों की ब्रान्डिंग

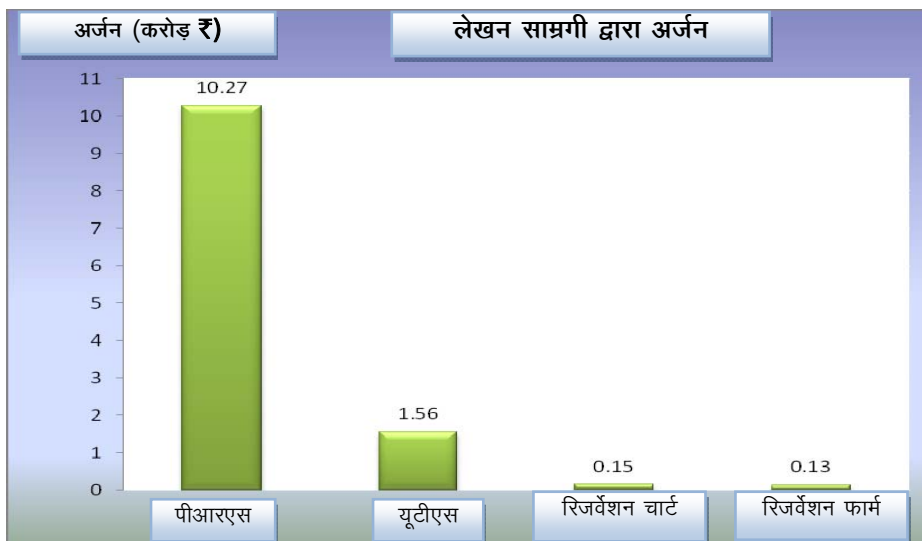
रेलवे बोर्ड ने आदेश दिया (मई 2007) कि विशेष रेलगाड़ियाँ अर्थात ग्रीष्म/पूजा/शीत/अवकाश विशेष की ब्रान्डिंग करके पूरा दोहन किया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त, रेलवे बोर्ड ने स्पष्ट किया (फरवरी 2008) कि रेलगाड़ियों की ब्रान्डिंग पर इन्टर रेलवे प्रीमियर रेलगाड़ियों के लिए ₹1.00 करोड़ एवं इन्ट्रा रेलवे नियमित रेलगाड़ियों के लिए ₹0.50 करोड़ से कम नहीं की वार्षिक लाइसेंस शुल्क के साथ प्रयत्न करना चाहिए। लेखापरीक्षा ने देखा कि ईसीओआर के मामले में एकाकी मामले में, ₹0.13 करोड़ के वार्षिक लाइसेंस शुल्क पर एक वर्ष के लिए एक विशेष रेलगाड़ी (पूरी-संबलपुर इण्टरसिटी एक्सप्रेस) के ब्रान्डिंग के लिए एक प्रस्ताव को अन्तिम रूप नहीं दिया जा सका क्योंकि राशि निर्धारित की गई ₹0.50 करोड़ की निम्नतम सीमा से कम थी। ईसीओआर प्रशासन ने इस मामले पर अनुसर्मथन के लिए विचार करने की रेलवे बोर्ड से प्रार्थना की (अक्टूबर 2008) परन्तु रेलवे बोर्ड कोई प्रतिक्रिया देने में विफल रहा।

1.6.3.4 लेखन-सामग्री मदों के माध्यम से प्रचार

वाणिज्यिक प्रचार के लिए पीआरएस/यूटीएस टिकटों, आरक्षण चार्ट/प्रपत्रों के दोहन के लिए, रेलवे बोर्ड ने नवम्बर 2006 से नवम्बर 2007 के दौरान दिशानिर्देशों की एक श्रृंखला जारी की। वाणिज्यिक प्रचार की प्रगति की समीक्षा करने के बाद, रेलवे बोर्ड ने आगे निर्देशित किया (नवम्बर 2007) कि खुली निविदा के लिए आरक्षित मूल्य इस प्रकार नियत किया जाना चाहिए कि रेलवे द्वारा भुगतान की जाने वाली प्री-प्रीटेंड कोरी लेखन सामग्री

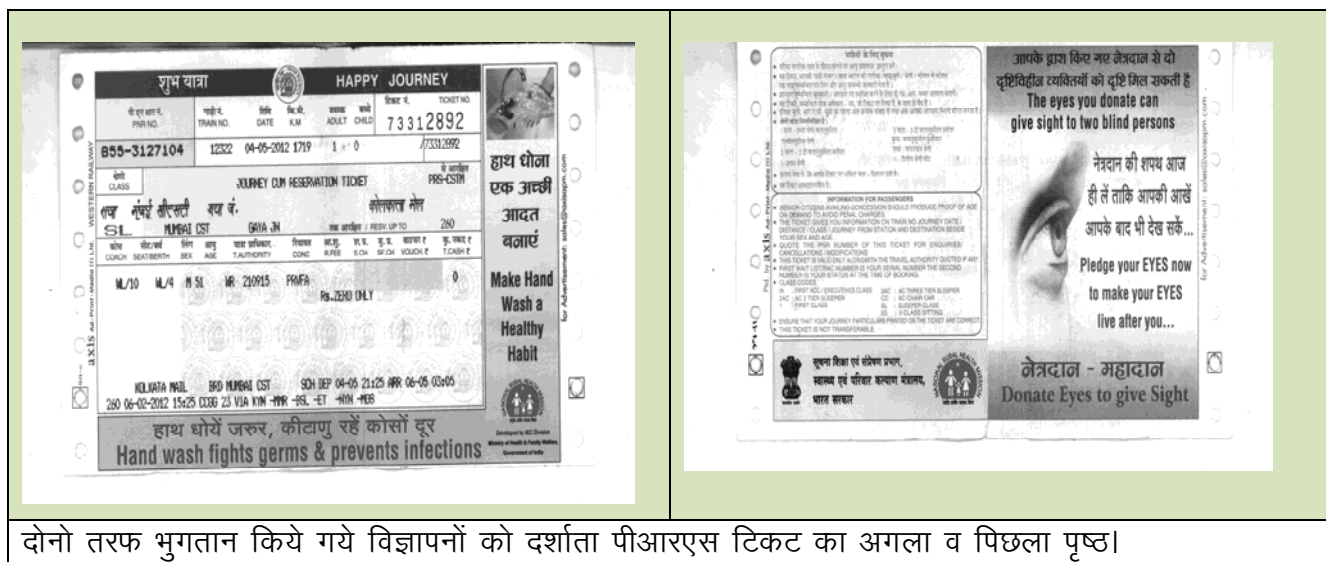
की लागत एवं विज्ञापन की छपाई की लागत कवर हो जाए एवं रेलवे को कुल अर्जन प्रोद्भूत हो।

नीचे दिया गया ग्राफ दर्शाता है कि तीन वर्षों की अवधि कि दौरान लेखन सामग्री मदों (₹12.11 करोड़) द्वारा विज्ञापन से अर्जित किया गया कुल राजस्व का 85 प्रतिशत से अधिक पीआरएस टिकटों के कारण था।



इसके अतिरिक्त, 16 जोनल रेलवेज के विश्लेषण के दौरान, लेखापरीक्षा ने देखा:

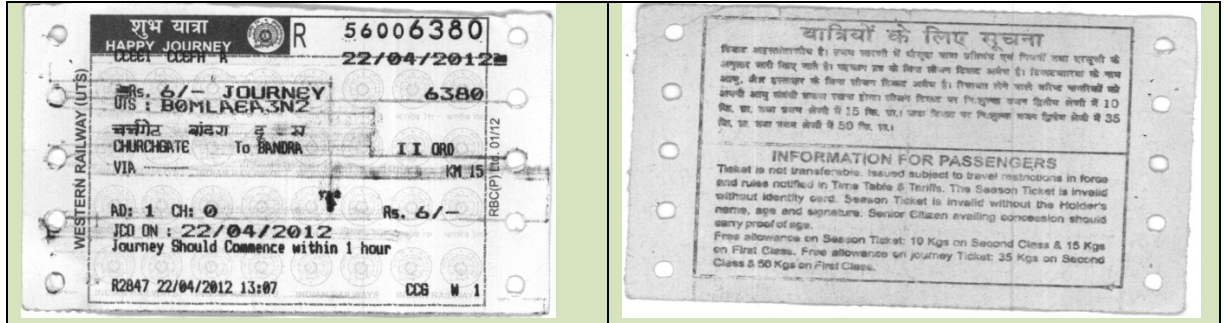
- 13 जोनल रेलवे⁵ ने पीआरएस टिकटों से ₹10.27 करोड़ का अर्जन बताया जबकि दूसरे तीन रेलवे में (ईसीआर, ईसीओआर एवं एनईआर) कोई अर्जन नहीं बताया गया था।



दोनों तरफ भुगतान किये गये विज्ञापनों को दर्शाता पीआरएस टिकट का अगला व पिछला पृष्ठ।

⁵ सीआर, ईआर, एनआर, एनसीआर, एनएफआर, एनडब्ल्यूआर, एसआर, एससीआर, एसईआर, एसडब्ल्यूआर, डब्ल्यूआर, डब्ल्यूसीआर एवं एसईसीआर

- इस तथ्य के बावजूद कि रेलवे ने यूटीएस टिकटों की छपाई/खरीद पर ₹35.09 करोड़ की राशि खर्च की थी, केवल सात जोनल रेलवे (सीआर, एनआर, एनडब्ल्यूआर, एसआर, एससीआर, एसडब्ल्यूआर एवं डब्ल्यूआर) ने यूटीएस टिकटों से ₹1.56 करोड़ के अल्प राजस्व के अर्जन को सूचित किया।



विज्ञापनों के स्थान बनाने के लिए आकार को बढ़ाने के लिए रेलवे बोर्ड के आदेश (अगस्त 2007) के बावजूद, विज्ञापन के लिए कोई स्थान ना छोड़ते हुए, डब्ल्यूआर के एक यूटीएस टिकट का अगला व पिछला भाग।

- आरक्षण चार्टों/प्रपत्रों के संबंध में, छः जोनल रेलवे (सीआर, ईसीआर, एनडब्ल्यूआर, एसआर, एडब्ल्यूआर एवं डब्ल्यूआर) ने केवल ₹0.28 करोड़ का अर्जन बताया जबकि शेष रेलवे ने इस संसाधन का दोहन नहीं किया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि तीन जोनल रेलवे (एसआर, एसईआर एवं एसईसीआर) के अपवाद के सहित निविदा को अंतिम रूप देने के तरीके पर नियमित रिपोर्टें रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत नहीं की गई थीं। इसके अतिरिक्त, पाँच जोनल रेलवे (एनसीआर, एनईआर, एनएफआर, एससीआर, डब्ल्यूसीआर) ने बोर्ड की सलाहानुसार समीक्षा अवधि के दौरान किसी भी वर्ष में दिशानिर्देशों के अनुपालन की प्रगति पर रेलवे बोर्ड को अपेक्षित रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं की थी। तथापि, दूसरे खराब प्रदर्शन/अनुपालन के लिए कारणों का पता लगाने के लिए अनुवर्ती दिखाई नहीं दी।

अनुबंध II

1.6.3.5 समपार गेट पर प्रचार

रेलवे बोर्ड ने एक या अधिक गेटों पर विज्ञापन अधिकारों के बदले में मानव रहित एलसी गेटों को मानव संचालित करने में निजी भागीदारी को आमंत्रित करने के लिए नीति दिशानिर्देश जारी (मई 2000) किए थे एवं एकमुश्त लागत के रूप में प्रति एलसी लगभग ₹10 लाख बचाने की उम्मीद थी। नीति में यह ध्यान पूर्वक विचार किया गया था कि एससी की रखरखाव लागत रेलवे द्वारा वहन की जाएगी। लेखापरीक्षा ने पाया कि जोनल रेलवे ने एलसी गेटों को मानव संचालित करने में 2009-10 से 2011-12 के दौरान ₹74.31 करोड़ की कुल लागत उठाई थी। निजी भागीदारिता को आमंत्रित करने के लिए कोई प्रयास नहीं किये गए थे।

24 जुलाई 2009 को संसद में प्रस्तुत की गई कार्रवाई एक पिछली लेखा परीक्षा आपत्ति (सी एण्ड एजी रिपोर्ट- संघ सरकार-रेलवे 2008-09 की संख्या सीए19) की प्रतिक्रिया में,

बोर्ड ने एलसी गेटों के उपयोग पर कार्रवाई की गई रिपोर्ट मंगवाने के लिए नया निर्देश जारी किया (जून 2010) था। तथापि, इस तथ्य के मद्देनजर कि समीक्षा अवधि के दौरान निविदाएँ आमंत्रित/ प्रारंभ करने में कोई रुचि नहीं दिखाई गई थी, किसी भी जोनल रेलवे ने निर्देशों का पालन नहीं किया था। बोर्ड के द्वारा इसके अपने अनुदेशों का पालन करने का भी कोई प्रमाण नहीं था।

1.6.4 ठेका प्रबंधन में कमियाँ

लेखापरीक्षा ने विभिन्न रेलवे परिसम्पतियों के उपयोग के लिए विज्ञापन अधिकारों के लिए ठेके प्रदान करने के संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा जारी किये गए विभिन्न दिशानिर्देशों के कार्यान्वयन से संबंधित सुसंगत अभिलेखों की जाँच की और मुख्यतः निविदा प्रदान करने से पहले स्थलों की अपर्याप्त योजना बनाने, आरक्षित मूल्य का निर्धारण, अपर्याप्त बाजार सर्वेक्षण इत्यादि के कारण सामान्य/खराब अनुपालन, अगले पैराग्राफों में चर्चा किये गए, पाया। निम्नलिखित पैराग्राफ ठेकों के कमजोर प्रबंधन के कुछ उदाहरणों को दर्शाते हैं।

1.6.4.1 डिजीजन एवं स्टेशनों के समूह के लिए थोक अधिकारों का ठेका

आईआर के 69 मण्डलों में से, (मेट्रो रेलवे, कोलकाता को छोड़कर) समस्त डिजीजनों/स्टेशनों के समूह के लिए थोक अधिकार ठेके के संबंध में अध्ययन के लिए 32 डिजीजनों का एक नमूना लिया गया था।

जोनल रेलवे को समस्त डिजीजन के लिए प्रचार के थोक अधिकार देने के लिए खुली निविदाएँ मांगने की सलाह (मई 2006) दी गई थी। प्रचार अधिकारों में होर्डिंग्स, ग्लो/नियोन संकेत, विडियो दीवारें, इलेक्ट्रॉनिक प्रदर्शन के अलग अलग प्रकार, यूनीपोल, ट्राइविजन, शो-केस, गुब्बारों, एलसी गेट के पास विज्ञापन करना, स्टेशनों तक पहुँच इत्यादि सहित मीडिया के सभी प्रकार सम्मिलित होंगे। जोनल रेलवे को यह योजना पायलेट आधार पर एक डिजीजन पर कार्यान्वित करने का भी निर्देश दिया गया था एवं इस ठेके के लिए आरक्षित मूल्य समस्त डिजीजन के शीघ्र पहले वित्तीय वर्ष के वास्तविक प्रचार अर्जन के तीन गुना पर पिछले वर्ष के अर्जन पर क्रमशः 10 प्रतिशत, 15 प्रतिशत, 20 प्रतिशत एवं 25 प्रतिशत की वृद्धि के साथ निर्धारित की जानी थी। रेलवे बोर्ड ने आंशिक परियोजना आधार पर चिन्हित डिजीजन के अतिरिक्त अन्य डिजीजनों पर यह योजना आगे बढ़ाई (जून 2007)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि 32 डिजीजनों में से, एनआर के केवल दिल्ली डिजीजन में, ₹22.86 करोड़ के ठेका मूल्य पर पाँच वर्ष के लिए समस्त डिजीजन के लिए सभी ठेका अधिकार प्रदान (अक्टूबर 2007) किये गये थे। इसके अतिरिक्त, एनडब्ल्यूआर के अजमेर डिजीजन में (अजमेर डिजीजन नमूना चयन में सम्मिलित नहीं था), थोक ठेका सफलतापूर्वक ₹0.70 करोड़ में पाँच वर्षों के लिए प्रदान किया गया था (जुलाई 2009)।

इसके अतिरिक्त शेष मण्डलों (31) के संबंध में, 12 रेलवे के पन्द्रह डिजीजनों⁶ में समस्त डिजीजन के थोक अधिकारों के लिए निविदा आमंत्रित करने के कोई प्रयास नहीं किये गए

⁶ हावड़ा, समस्तीपुर, वालटेयर, लखनऊ (एनआर), जोधपुर, लखनऊ (एनईआर), कटिहार, लम्बाईंग, खड़गपुर, चक्रधर पुर, मैसुर, अहमदाबाद, भोपाल, जबलपुर और बिलासपुर

थे। 12 रेलवे के अन्य 16 डिवीजनों के संबंध में, यद्यपि ठेका देने के लिए प्रयास किये गए थे, फिर भी ये न/कम प्रतिक्रिया, उच्च आरक्षित मूल्य, उपयुक्तता मानदण्डों को पूरा न करना इत्यादि के कारण इन्हें अन्तिम रूप नहीं दिया जा सका, जैसा नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

डिवीजन-रेलवे	ठेका ब्यौरे	अन्तिम रूप न दिये जाने के लिए कारण
मुम्बई-सीआर	मुम्बई डिवीजन के लिए थोक विज्ञापन अधिकारों के लिए खुली निविदा बुलाई गई थी (अगस्त 2008 - सात वर्षों के लिए ₹68 करोड़ का आरपी)। उपरोक्त ठेका की पुनर्निविदा पर (मार्च 2009- - ₹34 करोड़ का आरपी) केवल प्रस्ताव प्राप्त हुआ था।	कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ। तकनीकी आधार (सेवा कर के खण्ड एवं स्पष्ट स्थान की अनुपलब्धता) पर ठेका छोड़ा गया था।
पुणे-सीआर	समस्त डिवीजनों के लिए निविदा खोली गई थी (2010-11)।	कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ।
सियालदाह-ईआर	प्रत्येक वर्ष (2009-2010 से 2011-12) में समस्त डिवीजन के लिए थोक अधिकारों के लिए निविदा आमंत्रित की गई थी।	कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ। बैठकों के कार्यवृत्तों में यह अभिलिखित किया गया था कि उच्च आरक्षित मूल्य कम प्रतिक्रिया के लिए कारणों में से एक था।
दानापुर-ईसीआर	2009-10, 2010-11 एवं 2011-12 (प्रत्येक वर्ष में दो बार) के दौरान निविदा आमंत्रित की गई थीं।	दो वर्षों में से किसी में भी कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ था।
खुर्दा रोड़-ईसीओआर	₹1.53 करोड़ के आरक्षित मूल्य के साथ (पिछले वर्ष के वास्तविक अर्जन का तीन गुणा) समस्त डिवीजन के लिए थोक अधिकारों के लिए निविदा खोली गई थी (जुलाई 2007)।	निविदा छोड़ी गई क्योंकि उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धृत ₹0.84 करोड़ की समझौता दर आरक्षित मूल्य की तुलना में कम थी।
झाँसी-एनसीआर	नवम्बर 2007 में समस्त डिवीजन के लिए निविदा आमंत्रित की गई थी।	कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ था।
इलाहाबाद-एनसीआर	₹17 करोड़ के आरक्षित मूल्य के साथ समस्त डिवीजन के लिए (फरवरी 2010) निविदा आमंत्रित की गई थी।	कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ था।
जयपुर-एनडब्ल्यूआर	यद्यपि समस्त डिवीजन के लिए थोक अधिकारों के लिए निविदा आमंत्रित की गई थी (अक्टूबर 2006) परन्तु ₹3.98 करोड़ का प्रस्ताव स्वीकार नहीं किया गया था।	निविदा ऐसे आधार जैसे रेलवे बोर्ड की नीति का निविदाकर्ता द्वारा ली जाने वाली आंशिक निधि/प्रतिभूति जमा को परिभाषित न करना, एकल विधिमान्य प्रस्ताव की एक उचित प्रतिक्रिया न लगना, अलग-अलग क्षेत्रों के लिए पक्ष को उपलब्ध कराए जाने वाले स्थान का स्पष्ट न होना एवं होर्डिंग के आकार को स्पष्ट न करना इत्यादि पर निरस्त कर दी गयी थी।

⁷ सीआर, ईआर, ईसीआर, ईसीओआर, एनसीआर, एनडब्ल्यूआर, एनईआर, एसआर, एसईआर, एससीआर, एसडब्ल्यूआर और एसईसीआर

इज्जतनगर-एनईआर	2009-10 से 2011-12 के दौरान छह बार थोक अधिकार निविदाएँ जारी की गई थी परन्तु अन्तिम रूप न दिया जा सका।	कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ था।
चेन्नै-एसआर	निविदाएँ 2 बार सितम्बर 2006 में ₹30.54 करोड़ (पांच वर्ष) के आरक्षित मूल्य पर एवं अक्टूबर 2007 में ₹78 करोड़ (पांच वर्ष) के आरक्षित मूल्य पर आमंत्रित की गई थी। आरक्षित मूल्य में इस विशेष वृद्धि का कारण लेखा परीक्षा को उपलब्ध नहीं कराया गया था।	कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ था क्योंकि आरक्षित मूल्य काफी बढ़ा दिया गया था।
त्रिवेन्द्रम-एसआर	बाद के वर्षों के लिए 10,15,20 एवं 25 प्रतिशत की वृद्धि के साथ ₹6 करोड़ के आरक्षित मूल्य पर जुलाई 2007 एवं बाद के वर्षों के लिए 10,15,20 एवं 25 प्रतिशत की वृद्धि को साथ ₹5.92 करोड़ के आरक्षित मूल्य पर जनवरी 2010 में दो बार निविदाएँ आमंत्रित की गई थी।	कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ था।
राँची-एसईआर	राँची डिवीजन पर केवल विज्ञापन अधिकारों के लिए निविदा पहली बार जुलाई 2006 में ₹38.66 लाख के एक आरक्षित मूल्य के साथ आमंत्रित की गई थी, परन्तु कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ था। अक्टूबर 2006 में आरक्षित मूल्य को ₹27.83 लाख तक घटाते हुए निविदा फिर आमंत्रित की गई थी, जिसके प्रति कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ था। उसी आरक्षित मूल्य के साथ, फरवरी 2007 की बाद की निविदा के प्रति कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं की गई थी।	इस तथ्य के बावजूद कि निविदाएँ वर्ष 2006 एवं 2007 के दौरान तीन बार आमंत्रित की गई थी, कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ था।
सिकंदराबाद एवं विजयवाड़ा-एससीआर	डिवीजन के थोक अधिकारों के लिए 2008-09 में निविदाएँ आमंत्रित की गई थी परन्तु ये निरस्त कर दी गई थी। इसके पश्चात् डिवीजन के थोक अधिकारों के लिए निविदाएँ आमंत्रित नहीं की गई थी।	ठेके योग्यता मापदण्डों को पूरा न करने एवं प्रतिक्रिया के अभाव के कारण निरस्त कर दिये गए थे।
बेंगलूर-एसडब्ल्यूआर	निविदा अगस्त 2006 में आमंत्रित की गई थी।	एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ था एवं उसे तकनीकी आधारों पर निरस्त कर दिया गया था।
रायपुर-एसईसीआर	निविदाएँ तीन बार (आरपी-₹5.12 करोड़) जारी की गई थी।	निरस्त कर दिये गए क्योंकि आरक्षित मूल्य बहुत अधिक था।

जबकि अधिकतर मामलों में, प्रतिक्रिया के अभाव के कारण निविदाओं को अन्तिम रूप नहीं दिया गया था, लेखापरीक्षा ने देखा कि बोर्ड ने कम प्रतिक्रिया के आधारों पर जल्दी-जल्दी आरक्षित मूल्य के निर्धारण के लिए मापदण्डों को संशोधित किया था जैसा कि नीचे है:

- मई 2006/जून 2007 - आरक्षित मूल्य तत्काल पूर्ववर्ती वर्ष में समस्त डिवीजन के तीन गुणा अर्जन के बराबर है।
- दिसम्बर 2008 आरक्षित मूल्य पिछले वर्ष के वास्तविक अर्जन के 1.5 गुणा से कम नहीं।

- अप्रैल 2010 - आरक्षित मूल्य बराबर मण्डल की पिछले किन्ही तीन वर्षों के दौरान हुए उच्च वार्षिक अर्जन का तीन गुना परन्तु पिछले किन्ही तीन वर्षों के दौरान उच्चतम अर्जन का 1.5 गुणा से कम नहीं होना चाहिए।
- जनवरी 2012 - आरक्षित मूल्य पिछले किन्ही तीन वर्षों के अधिकतम अर्जन से कम नहीं होना चाहिए।
- अगस्त 2011 - अर्जन की परिभाषा में गाड़ियों, टिकटों एवं आनबोर्ड इन्फोटेनमेंट सम्मिलित नहीं होंगे।

आरक्षित मूल्य के मापदण्डों में बार-बार संशोधन ने इस तथ्य को रेखांकित किया कि जारी की गई निविदा के लिए बेहतर प्रतिक्रिया प्राप्त करने के लिए पर्याप्त बाजार इनपुटों पर ध्यान नहीं दिया गया था। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि तीन मामलों में (ईआर, ईसीओआर, एसईआर) खराब प्रतिक्रिया/निविदा छोड़ दिए जाने के लिए आरक्षित मूल्य के अवास्तविक कोटेशन को कारण के रूप में दर्शाया गया था।

रेलवे बोर्ड ने अपने आगे के आदेशों में (अक्टूबर 2006 एवं जून 2007) स्पष्ट किया कि समस्त डिवीजन के लिए एकमात्र विज्ञापन अधिकारों के लिए कोई प्रतिक्रिया ना होने के मामले में, स्टेशनों का एक समूह एकमात्र विज्ञापन अधिकार देने के लिए चयनित किया जा सकता है अथवा पूरा का पूरा स्टेशन एकमात्र विज्ञापन अधिकारों के लिए दिया जा सकता है।

32 डिवीजनों के समान नमूने के साथ, लेखापरीक्षा ने देखा कि 9 रेलवे⁸ के 13 डिवीजनों में, एक भी स्टेशन/स्टेशनों का समूह विज्ञापन अधिकारों के लिए चिन्हित नहीं किया गया था। यद्यपि, 12 रेलवेज के 20 डिवीजनों में प्रचार के लिए चिन्हित किये गए समस्त 139 स्टेशन/स्टेशनों के समूह में से, केवल 82 समूह/स्टेशनों के संबंध में ठेके प्रदान किये गए थे, जिसका विवरण नीचे तालिका में दिया गया है:

रेलवे	डिवीजन	चिन्हित किये गए स्टेशन/स्टेशनों के समूह की कुल संख्या	स्टेशनों/स्टेशनों के समूह की संख्या जहाँ निविदा को अंतिम रूप दिया गया	टिप्पणी
सीआर	मुम्बई	7	5	
	पुणे	6	0	
ईआर	सियालदाह	7	0	एक समूह के लिए प्राप्त एकमात्र प्रस्ताव को अंतिम रूप नहीं दिया जा सका क्योंकि आरक्षित मूल्य गलती से ₹1.06 करोड़ के स्थान पर ₹0.52 करोड़ रखा गया था एवं प्रस्ताव ₹0.61 करोड़ के लिए प्राप्त हुआ था।
	हावड़ा	8	8	हावड़ा स्टेशन को आठ जोनों में विभाजित किया गया था। जिसमें से, चार जोनों के लिए तीन वर्ष की अवधि के लिए ₹3.50 करोड़ के कुल

⁸ ईसीआर, ईसीओआर, एनआर, एनसीआर, एनडब्ल्यूआर, एनईआर, एनएफआर, एससीआर और डब्ल्यूसीआर।

				ठेका मूल्य के साथ सितम्बर 07 एवं अक्टूबर 08के मध्य तीन अलग-अलग फर्मों को ठेके दिए गए थे एवं अक्टूबर 2011 में समाप्त हो गए थे। इन चार जोनों के लिए ताजा निविदाओं को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया जा सका था (जुलाई 2012 तक)।
ईसीआर	समस्तीपुर	10	9	
ईसीओआर	खुर्दा रोड़ एवं वाल्टेयर	18	9	सम्बलपुर डिवीजन का एक स्टेशन भी सम्मिलित था।
एनडब्ल्यूआर	जयपुर	11	11	
एनईआर	लखनऊ	4	4	कोई समूह नहीं बनाया गया था। यद्यपि, लखनऊ डिवीजन के चार स्टेशन मार्च 2011 से एकमात्र विज्ञापन अधिकारों के अन्तर्गत थे। (ठेका मूल्य ₹1.22 करोड़)
एसआर	चेन्नै	1	1	कोई समूह नहीं बनाया गया था। यद्यपि, स्टेशनवार अधिकार दिये गए थे (5 स्टेशन)।
	त्रिवेन्द्रम	6	5	
एसईआर	खड़गपुर एवं चक्रधरपुर	7	5	
एसडब्ल्यूआर	बंगलौर एवं मैसूर	6	6	
डब्ल्यूआर	मुम्बई सेन्ट्रल एवं अहमदाबाद	44	15	समस्त बीसीटी डिवीजन के बजाए केवल उपनगरीय स्टेशन (चर्चगेट से दहानु रोड़) के लिए जून 2007 में निविदा आमंत्रित की गई थीं। ₹55.54 करोड़ के लिए प्राप्त एकमात्र प्रस्ताव विज्ञापनकर्ता को खाली स्थान उपलब्ध कराने पर विवाद के कारण क्रियान्वित नहीं किया जा सका। इसके अतिरिक्त, बीसीटी डिवीजन के स्टेशनों के समूह के लिए निविदा जारी करने के अनुमोदन के बावजूद, स्टेशनों के समूह (26 महीने) के अनुमोदन में विलम्ब एवं ठेका देने में (24 माह) तत्पश्चात विलम्ब राजस्व के नुकसान का कारण बना।
डब्ल्यूसीआर	भोपाल	1	1	10 स्टेशनों का एक समूह बनाया गया।
एसईसीआर	रायपुर एवं बिलासपुर	3	3	
		4	4	
	कुल	143	86	

एक डिवीजन, जिसके क्षेत्राधिकार में एक विशाल भौगोलिक क्षेत्र आता है, की तुलना में समूह बनाने/स्टेशनवार दृष्टिकोण का परिणाम स्पष्ट रूप से अधिक प्रभावशाली था। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि समूहों के मामले में आरक्षित मूल्य में बार-बार संशोधन नहीं होता जैसा पूरे के पूरे डिवीजन के मामले में होता है। साथ ही, जोनल रेलवेज यदि स्टेशन/समूह की क्षमता की माँग हो तो पिछले तीन वर्षों में हुए उच्चतम वार्षिक अर्जन से अधिक मूल्य निर्धारित कर सकते थे।

उपरोक्त परिणाम देखते हुए, रेलवे बोर्ड को 57 स्टेशनो/समूहों के संबंध में जिन्हे अभी विज्ञापन अधिकार के लिए दिया जाना बाकी है। कार्यवाही के लिए जोनल रेलवे के साथ अधिक समन्वय के साथ कार्य करना पड़ेगा।

1.6.4.2 लाइसेंस शुल्क की कम/ वसूली न होना एवं अनुबंधों के कार्यान्वयन में विलम्ब

जोनल रेलवे द्वारा किये जाने वाले विभिन्न विज्ञापन ठेके में रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित की गई सीमा तक वर्ष दर वर्ष स्वतः वृद्धि का उपबंध होगा। 16 जोनल रेलवे के 32 डिवीजनों के अभिलेखों की लेखापरीक्षा जाँच से पता चला कि तीन रेलवे (एसआर, एससीआर, डब्ल्यूआर) के 44 ठेकों के मामलों में, कोई अनुबंध नहीं किया गया था, अतः इन ठेकों के संबंध में लाइसेंस शुल्क की वसूली न होने का संभावित जोखिम था।

इसके अतिरिक्त, सात रेलवे (सीआर, एनडब्ल्यूआर, एसआर, एससीआर, डब्ल्यूसीआर, डब्ल्यूआर और एसडब्ल्यूआर) सहित 47 ठेका मामलों के संबंध में विलम्बित भुगतान पर ₹ 7.75 करोड़ की लाइसेंस फीस/शास्ति की या तो वसूली नहीं की गई थी या कम वसूली की गई थी। संक्षिप्त स्थिति को नीचे सारणीबद्ध किया गया है।

(₹ करोड़ में)

रेलवे	मामलें जहां विलम्बित भुगतान पर लाइसेंस फीस/शास्ति वसूल नहीं की गई थी/कम वसूल की गई थी		मामलें जहां करार नहीं किए गए थे	
	संख्या	वसूली योग्य राशि	संख्या	ठेका मूल्य
सीआर	9	1.31		
एनडब्ल्यूआर	6	0.52		
एसआर	4	0.49	1	0.35
एससीआर	43	1.12	27	10.05
डब्ल्यूसीआर	1	0.20		
डब्ल्यूआर	3	3.34	14	21.25
एसडब्ल्यूआर	5	0.77		
जोड़	71	7.75	42	31.65

1.6.4.3 निविदाओं के अन्तिम रूप देने में विलम्ब

रेलवे बोर्ड के आदेशों (मई 2000) के अनुसार वाणिज्यिक प्रचार से संबंधित एक प्रस्ताव को संप्रत्ययीकरण से अन्तिम रूप देने के 45 दिनों की अवधि के अन्दर क्लियर किया जाना चाहिए। इसे नवम्बर 2011 में 45 से 90 दिनों तक इस शर्त के साथ बढ़ाया गया था

कि आदर्शतः निविदाओं को 90 दिनों की अधिकतम सीमा के अध्यक्षीन शीघ्र ही अन्तिम रूप दिया जाना चाहिए। अनुबद्ध समय सीमा से अधिक विलम्ब के मामले में विशिष्ट कारणों को रिकॉर्ड किया जाना था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि 16 जोनल रेलवे में 270 निविदा मामलों को 45/90 दिनों की अनुबद्ध समय सीमा से हटकर अंतिम दिया गया था, जिसके ब्यौरे को नीचे सारणीबद्ध किया गया है:

विलम्ब की रेंज	टेका मामलों की संख्या	कुल टेका मूल्य	विलम्ब के कारण राजस्व हानि	शामिल जोनल रेलवे
1 - 3 माह	165	53.27	6.07	सभी रेलवे
3 - 6 माह	52	12.88	1.92	सभी रेलवे
6 माह से ऊपर	5	0.67	0.20	एनईआर, एसईआर, डब्ल्यूसीआर और मेट्रो

(अनुबंध III)

1.6.5 आन्तरिक नियन्त्रण तन्त्र

आंतरिक नियंत्रण सामान्य लक्ष्यों और उद्देश्यों के आर्थिक, कुशल और प्रभावी प्राप्ति के लिए लागू प्रक्रिया, प्रतिमानों और विनियमों के साथ प्रचालनों के अनुपालन को सुनिश्चित करने में सहायता करता है।

रेलवे अधिकारियों के साथ लेखापरीक्षा द्वारा किए गए स्टेशनों, कार शैडों/वैगन डिपों में गाड़ियों के संयुक्त निरीक्षण से पता चला कि विभिन्न स्तरों पर बोर्ड के अनुदेशों के कार्यान्वयन की खराब निगरानी के कारण खराब अनुपालन था।

1.6.5.1 त्रुटिपूर्ण रिकॉर्ड प्रबंधन और अनधिकृत प्रदर्शन

परिचालन नियमपुस्तक के अनुसार स्टेशन मास्टर को निर्धारित फार्म में स्टेशन पर प्रदर्शित किए गए प्रत्येक विज्ञापन के पूर्ण विवरणों को दर्शाने वाले एक रजिस्टर का रखरखाव करने की आवश्यकता है। इसका संबंधित रेलवे (पश्चिम रेलवे-फरवरी 1994) के संयुक्त कार्यविधि आदेशों में भी उल्लेख किया गया, भुगतान, तिथि के समाप्त होने/हटाने के ब्यौरों को समाविष्ट करते हुए निर्धारित फार्मेट में विज्ञापन रजिस्टर का रखरखाव और स्टेशन स्तर पर नियमित रूप से जाँच की जानी थी और किसी भी अनियमितता के मामले में अनधिकृत प्रदर्शन के हटाने के लिए तुरन्त कार्रवाई की जानी चाहिए और एक रिपोर्ट प्रस्तुत की जानी चाहिए कि कोई समाप्त हुआ/अनधिकृत विज्ञापन प्रदर्शित नहीं किया गया है।

रेलवे अधिकारियों के साथ जून से अगस्त 2012 के दौरान लेखापरीक्षा द्वारा किए गए प्रत्येक जोनल रेलवे के तीन स्टेशनों के संयुक्त निरीक्षण के दौरान लेखापरीक्षा ने पाया:

- सात जोनल रेलवे (सीआर, ईआर, एनएफआर, एससीआर, एसडब्ल्यूआर, डब्ल्यूसीआर और डब्ल्यूआर) में चयनित स्टेशनों द्वारा विज्ञापन रजिस्टर नहीं बनाए गए थे। इसके अतिरिक्त, चार जोनल रेलवे (ईसीओआर, एनईआर, एसईआर और एसईसीआर) में रजिस्टर उपयुक्त तरीके से बनाए/अद्यतन और खण्डीय वाणिज्यिक चल निरीक्षक (सीएमआई) द्वारा जाँच नहीं की गई थी। डब्ल्यूआर के सूरत स्टेशन के संबंध में यह

देखा गया कि यहां तक कि स्टेशन मास्टर भी विज्ञापन रजिस्टर बनाने की आवश्यकता के बारे में जागरूक नहीं था।

- नौ जोनल रेलवे⁹ में होर्डिंग/बोर्ड को ठेका समय के समाप्त होने के बाद भी प्रदर्शित किया गया था।
- छह जोनल रेलवे (सीआर, ईआर, एनईआर, एससीआर, डब्ल्यूआर, और एसईसीआर) में विज्ञापन सामग्री का अत्यधिक प्रदर्शन हुआ था।
- आठ जोनल रेलवे (सीआर, ईआर, एनईआर, एनएफआर, एससीआर, एसईआर, डब्ल्यूआर और एसईसीआर) में चयनित स्टेशनों पर अवैध/अनधिकृत विज्ञापन प्रदर्शित किए गए थे।



ईआर में कोच में विज्ञापनों के लिए अतिरिक्त जगह (खिड़की स्तर से ऊपर) का अनधिकृत उपयोग



एसईआर के टाटा नगर स्टेशन पर ठेका करार में यथाउल्लिखित अनिवार्य ब्यौरों के बिना प्रदर्शित विज्ञापन



डब्ल्यूआर के नल्लासोपारा स्टेशन पर ठेका करार में यथाउल्लिखित अनिवार्य ब्यौरों के बिना प्रदर्शित विज्ञापन

⁹ सीआर, ईआर, ईसीओआर, एनईआर, एसआर, एससीआर, एसईआर डब्ल्यूआर और एसईसीआर

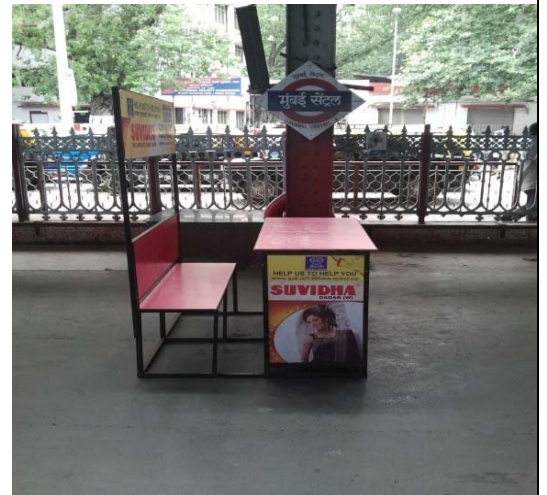


डब्ल्यूआर के अंधेरी स्टेशन पर एफओबी पर गैर-मानक साइज का बोर्ड



पूर्व रेलवे में बिधाननगर रोड पर रेलवे ट्रैक के साथ अवैध विज्ञापन

- स्टेशनों पर प्रदर्शनों की निगरानी में कमी डब्ल्यूआर के उपनगरीय स्टेशनों पर जीआरपी द्वारा उपयोग की गई मेजों और बेंचों से स्पष्ट हुई थी जिनपर सुविधा कम्पलीट फैमिली शॉप का अनधिकृत विज्ञापन स्टिकर लगा हुआ था जिसके परिणामस्वरूप राजस्व का निःसरण हुआ। यह देखा गया कि अब तक रेलवे प्राधिकारी ने रेलवे परिसरों में न तो ऐसे विज्ञापनों के लिए कोई अनुमति प्रदान की थी और न ही ऐसे अवैध विज्ञापनों पर कोई आपत्ति की थी।



मुम्बई सैन्ट्रल स्टेशन पर "सुविधा कम्पलीट फैमिली शॉप" द्वारा उपलब्ध कराए गए बेंच।

- मुम्बई डिवीजन (सीआर) में, ईएमयू गाड़ियों में विनाईल रैपिंग के तीन ठेकों को समय से पहले बन्द करना पड़ा था। रेल प्रशासन ठेकेदार को स्पष्ट स्थल उपलब्ध नहीं करा सका जैसाकि वहा गाड़ियों पर विज्ञापनों का अनधिकृत और अवैध प्रदर्शन था और रेलवे ऐसे प्रदर्शनों को रोकने में विफल रही जिसके परिणामस्वरूप ₹ 0.73 करोड़ की हानि हुई।

- पांच जोनल रेलवे (सीआर, ईआर, एसईआर, एसआर और डब्ल्यूआर) में ईएमयू/यात्री गाड़ियों के अन्दर स्टिकरों/पोस्टरों की अवैध/अनधिकृत पेस्टिंग प्रदर्शित की गई थी। यद्यपि, डब्ल्यूआर प्रशासन ने दावा किया कि कुछ मामलों में कार्रवाई की गई थी फिर भी ये प्रयास वांछित परिणाम नहीं देते और जोखिम बिना कम हुए जारी रहे।



मुम्बई सैन्ट्रल डिवीजन में उपनगरीय गाड़ियों के ईएमयू कोचों में चिपकाए गए/प्रदर्शित किए गए कुछ अवैध विज्ञापन।

त्रुटिपूर्ण रिकॉर्ड प्रबंधन और सतर्कता की कमी रेलवे प्राधिकारियों और अवैध उपयोगकर्ता/ट्रीपासर्स के मध्य सम्भावित विवाद के जोखिम को स्पष्ट रूप से प्रस्तुत करता है जिसके परिणामस्वरूप विज्ञापन का अनधिकृत प्रदर्शन और राजस्व का निःसरण हुआ।

1.6.5.2 सेवाकर के खण्ड का समावेश न करना

एसडब्ल्यूआर में रेल प्रशासन वित्त अधिनियम, 1994 की शर्तों में विज्ञापन ठेकों में लागू सेवा-कर के भुगतान के संबंध में उपयुक्त खण्ड समाविष्ट करने में विफल रहा। इसके परिणामस्वरूप रेल प्रशासन ने मई 2006 से जून 2009 तक की अवधि के लिए ठेकेदार से वसूल न किए गए सेवा कर और शास्ति के प्रति ₹ 1.76 करोड़ की समान राशि के लिए मांग नोटिस भेजा था। मांग नोटिस का अभी केन्द्रीय उत्पाद शुल्क प्राधिकारियों के साथ निपटान किया जाना था।

1.7 निष्कर्ष

रेलवे परिसंपत्तियों के उपयोग से वाणिज्यिक प्रचार को सामान्यतः रेलवे के कुल अर्जनों के बढ़ाने के लिए अच्छे स्रोत के रूप में माना जाता है कि इनमें से कुछ परिसम्पत्तियाँ व्यस्त आम मार्गों और सिटी हब में स्थित हैं। तथापि, मंत्रालय क्षमता के दोहन के लिए उत्सुक था फिर यह सुनिश्चित करने में विफल रहा कि बाह्य एजेंसियों एवं बाजार विशेषज्ञों सहित जोनल रेलवे द्वारा मांग क्षमता का उचित निर्धारण किया गया था। इसके अलावा, मंत्रालय

द्वारा लक्ष्यों को समस्त रूप से संचालित किया जा रहा था और जोनल रेलवे द्वारा प्रस्तुत किए गए बजट अनुमान इस कारण से अनुमानित अर्जनों को नहीं दर्शाते। सक्रिय भागीदारी और वचनबद्धता के अभाव के कारण जोनल रेलवे चिन्हित परिसम्पत्तियों/मीडिया के प्रभावी उपयोग के लिए मास्टर प्लान तैयार करने के लिए नीतिगत फोकस विकसित करने में विफल रहा। बाजार संभाव्य की जानकारी के अभाव के परिणामस्वरूप जोनल रेलवे द्वारा जारी की गई विज्ञापन निविदाओं की कम प्रतिक्रिया मिली।

इसके अतिरिक्त दिए गए ठेकों और करारों के निष्पादन जिसमें ठेकेदारों से बकाया लाइसेंस फीस की वसूली के उच्च जोखिम शामिल थे के संबंध में खराब रिकॉर्ड अनुस्क्षण की शर्तों में ठेका प्रबंधन का उदासीन अनुपालन था। त्रुटिपूर्ण रिकॉर्ड प्रबंधन और सतर्कता की कमी ने भी होर्डिंगों के अनधिकृत/अवैध प्रदर्शन को बढ़ावा दिया।

भारतीय रेलवे के कुल अर्जनों में बढ़ोतरी के लिए वाणिज्यिक प्रचार के माध्यम से विचारणीय सम्भाव्य के मद्देनजर मंत्रालय को इष्टतम स्तर तक रेलवे परिसम्पत्तियों के उपयोग में जोनल रेलवे की अधिक सक्रिय भागीदारी की आवश्यकता है। बेहतर जवाबदेही सुनिश्चित करने के लिए वाणिज्यिक प्रचार से अर्जन प्राप्त करने के लिए विशिष्ट बजट शीर्ष उपलब्ध कराना वांछनीय है ताकि जोनल रेलवे को अर्जन अनुमान प्रक्षेपण के साथ-साथ निष्पादन डिलीवरी के लिए उत्तरदायी ठहराया जा सके।

अध्याय - 2 इंजीनियरिंग - खुली लाईन और निर्माण

भारतीय रेलवे के इंजीनियरिंग विभाग में दो अलग-अलग संगठन हैं जिनके नाम खुली लाईन और निर्माण हैं। जबकि खुली लाईन भारतीय रेलवे की सभी अचल परिसम्पत्तियों अर्थात् रेलपथ, पुलों, भवनों, सड़कों, जल आपूर्ति इत्यादि के रखरखाव के लिए उत्तरदायी है, फिर भी निर्माण संगठन नई परिसम्पत्तियों के निर्माण जैसे नई लाईनें, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण एवं रेलवे में अन्य विस्तारण और विकास कार्यों के लिए उत्तरदायी है।

रेलवे बोर्ड स्तर पर, इंजीनियरिंग विभाग की अध्यक्षता सदस्य इंजीनियरिंग द्वारा की जाती है। रेलवे बोर्ड स्तर पर मुख्य नीति निर्णय लिये जाते हैं, जिनकी सहायता अतिरिक्त सदस्य (सिविल इंजीनियरिंग) और अतिरिक्त सदस्य (कार्य) द्वारा की जाती है।

जोनल स्तर पर विभाग की अध्यक्षता प्रधान मुख्य इंजीनियर (पीसीई) द्वारा की जाती है जिसकी सहायता रेलपथों, पुलों, योजना, रेलपथ मशीनों, सामान्य मामलों इत्यादि के लिए विभिन्न मुख्य इंजीनियरों द्वारा की जाती है। इसके अतिरिक्त, प्रत्येक जोनल रेलवे के पास एक निर्माण यूनिट है जिसकी अध्यक्षता मुख्य प्रशासनिक अधिकारी द्वारा की जाती है जो नई लाईनों, दोहरीकरण, गेज परिवर्तनों इत्यादि जैसे मुख्य निर्माण कार्यों के लिए उत्तरदायी है और जिसकी सहायता विभिन्न मुख्य इंजीनियरों (निर्माण) द्वारा की जाती है।

प्रत्येक जोन को लगभग 1000 कि.मी. की औसत रेलपथ लम्बाई और लगभग 15000 की स्टाफ क्षमता सहित प्रत्येक चार से सात डिवीजनों में विभक्त किया गया है जिसकी समग्र अध्यक्षता डिजीवनल रेलवे प्रबन्धक द्वारा की जाती है। डिजीवन निर्माण कार्यों के निष्पादन के लिए मूल यूनिटें हैं। इस स्तर पर, इंजीनियरिंग विभाग की अध्यक्षता वरिष्ठ डिजीवनल इंजीनियर द्वारा की जाती है।

उच्च घनत्व नेटवर्क (एच डी एन) पर लाइन क्षमता संवर्धन के कार्यान्वयन पर विषयक अध्ययन का उत्तरदायित्व परियोजना कार्यान्वयन में मितव्ययी, दक्षता और प्रभावकारिता की तुलना में चिन्हित मार्गों पर लाईन क्षमता संवर्धन कार्यों की योजना और योजना चयन में प्राप्त किए गए एकीकरण की सीमा का मूल्यांकन करने के उद्देश्य से लिया गया था। इस परियोजना के कार्यान्वयन की जिम्मेदारी इंजीनियरिंग-खुली लाइन एवं निर्माण विभागों के सुपुर्द है।

इस अध्ययन के लिए, लेखापरीक्षा ने तीन एचडीएन मार्गों (एचडीएन-2-मुम्बई-हावड़ा, एचडीएन 5-नई दिल्ली-चेन्नै और एचडीएन-7 मुम्बई-चेन्नै) तथा एचडीएन सं. 3 पर दिल्ली-मथुरा भाग पर क्षमता संवर्धन की जांच की तथा 162 कार्यों जिनमें ब्लू प्रिंट में सम्मिलित कार्य थे, को कवर किया गया। रेलवे बोर्ड, जोनल रेलवे/संबंधित निर्माण संगठनों, आरवीएनएल तथा उनके कार्यालयों जहां परियोजनाएं कार्यान्वयन के अंतर्गत थीं में रखरखाव किए गए अभिलेखों की जांच जोनल रेलवे एवं सारे जोन दोनों के अन्दर समग्र योजना एवं समन्वय मुद्दों का मूल्यांकन एवं निर्धारण करने के लिए की गई थी।

इस अध्याय में उपर्युक्त विषयक अध्ययन के लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं।

उच्च घनत्व नेटवर्क (एचडीएन) मार्ग 2, 5 एवं 7 (एचडीएन 3 के भाग सहित: नई दिल्ली-मथुरा जं. खण्ड) पर लाइन क्षमता संवर्धन कार्य का कार्यान्वयन

कार्यकारी सार

भारतीय रेल के लिए दसवीं पंचवर्षीय योजना (2006-07) की समाप्ति पर 726 मिलियन टन के प्रति ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना ने 2011-12 तक 1110 मिलियन टन का उच्च भाड़ा माल लक्ष्य प्रक्षेपित किया था। भारी ट्रैफिक वाले कतिपय मार्गों पर सुस्पष्ट भीड़-भाड़ एक नियमित लक्षण बन गया था। रेलवे बोर्ड ने चार महानगरों को उनके विकर्णों और दिल्ली-गुवाहटी को जोड़ने वाले ऐसे सात उच्च घनत्व नेटवर्क (एचडीएन) मार्गों की पहचान की और संवर्धित सीधा यातायात पाने के लिए लाइन क्षमता विस्तार कार्यों के निष्पादन के लिए 2007-08 में "ब्लू प्रिंट" शीर्षक का एक्शन प्लान अपनाया। इस दस्तावेज ने सात एचडीएन मार्गों पर 124 कार्यों को प्राथमिकता देकर पूरा करने का प्रस्ताव दिया। इसमें परियोजना को पूरा करने के लिए एक निश्चित समयावधि में प्रशासनिक संस्वीकृतियाँ और अपेक्षित निधियों का आवंटन प्रदान करने के लिए स्पष्ट प्राथमिकता सम्मिलित थी। इस परियोजना के कार्यान्वयन हेतु योजना में निदर्शन बदलाव खंडशः खंडीय पहुँच से मार्ग वार पहुँच अपेक्षित था। यह बाधाओं को समाप्त करने के अलावा पूरे एचडीएन मार्ग पर क्षमता को बढ़ायेगा जिससे रोलिंग भंडार का अधिकतम उपयोग हो और निवेश पर अधिकतम रिटर्न प्राप्त हो सके।

लेखापरीक्षा ने 2012-13 के दौरान तीन एचडीएन मार्गों पर ब्लू प्रिन्ट में चिन्हित तथा अन्य लाइन क्षमता संवर्धन कार्यों के कार्यान्वयन की प्रगति का एक नमूना अध्ययन किया। इन मार्गों का निम्नलिखित महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्षों के साथ अप्रैल 2007 से मार्च 2012 के लिए थोक माल जिसमें कोयला, इस्पात, लौह अयस्क आदि अर्थात् एचडीएन 2 (2ए एंड 2बी सहित) एचडीएन 5 (एडीएन 3 का भाग: एनडीएलएस-एमटीजे खण्ड सहित) और एचडीएन (7ए सहित) शामिल थे, के परिवहन करने में उनके महत्त्व के मद्देनजर चयन किया गया था।

- ब्लू प्रिंट में प्राथमिकता के आधार पर निष्पादन के लिए एचडीएन मार्गों पर सभी लाईन क्षमता विस्तार कार्यों को व्यापक रूप से कवर नहीं किया गया और ज़ोनल रेलवे से फीडबैक के माध्यम से अद्यतनीकरण वांछित था। तथापि, ब्लू प्रिंट में कोई और संशोधन नहीं किया गया था। (पैरा 2.5.1.1)
- नीति दस्तावेज में संवर्धित सीधा यातायात पाने के लिए शुरू से समाप्ति पर जोर देने के बावजूद निर्माण कार्यों की पहचान, संस्वीकृति और कार्यान्वयन में एकीकृत दृष्टिकोण का अभाव पाया गया। ऐसी कोई नीति नहीं थी जिससे एचडीएन मार्गों पर लाइन क्षमता विस्तार को प्राथमिकता/फास्ट ट्रैक मंजूरी मिल सके क्योंकि यह कार्य किसी अन्य कार्य की तरह रेलवे प्रशासन द्वारा प्रस्तावित किए जाते थे, और रेलवे बोर्ड द्वारा मंजूरी और निधि जुटाने के लिए इसे कोई प्राथमिकता नहीं दी जाती थी। (पैरा 2.5.1.2)
- दोहरी लाईन, रेलवे विद्युतीकरण और स्वचालित ब्लाक संकेतक (एबीएस) के प्रावधानों के संबंध में निर्माण कार्यों की पहचान, नियोजन और कार्यान्वयन में एकीकृत दृष्टिकोण

न अपनाने के कारण एचडीएन मार्गों पर अन्तराल और अप्राप्त लिंक लगातर मौजूद थे। यद्यपि स्वर्णिम चतुर्भुज मार्गों के भागों पर सीधा यातायात बढ़ाने के लिए एबीएस का संस्थापन महत्वपूर्ण माना गया था, फिर भी एचडीएन के अधिकतर मार्गों को इसके संस्थापन हेतु चिन्हित नहीं किया गया था। (पैरा 2.5.1.3)

- निर्माण कार्यों की धीमी प्रगति के साथ भारी मात्रा में निधियों के अभ्यर्पण/विपथन हुए। (पैरा 2.6.2, 2.6.3.1 तथा 2.6.3.2)
- दिल्ली क्षेत्र में प्रवेश के दौरान यातायात की भीड़-भाड़ को कम नहीं किया जा सका क्योंकि व्यस्त दिल्ली-पलवल खण्ड पर पहचान किए गए भागों में चौथी पाँचवी और छठी लाइनों के प्रावधान के लिए लाईन क्षमता संवर्धन कार्य कार्यकारी एजेंसियों में परिवर्तन, निर्माण कार्य के कार्यक्षेत्र में परिवर्तन और अन्य स्थल समस्याओं के कारण अधूरा रहा। (पैरा 2.7.2.3)
- पूरे ज़ोनल रेलवे में परियोजना के कार्यान्वयन के लिए नियोजन में एकीकृत दृष्टिकोण के अभाव के परिणामस्वरूप समयोपरि के कारण ₹ 921.17 करोड़ का प्रत्याशित लाभ नहीं हुआ और ₹ 1985.71 करोड़ का लागत आधिक्य हुआ। (पैरा 2.7.1)
- आरवीएनएल और जोनल रेलवे द्वारा समान प्रकार के कार्य या तो निष्पादित किए जा चुके थे या निष्पादन की प्रक्रिया में थे जिन्हें दरों में अन्तर के साथ उसी अवधि के दौरान संस्वीकृत किया गया था। इसके अतिरिक्त कुछ कार्यों की दरें बाद में संस्वीकृत कार्यों की दरों की तुलना में अधिक थी, परिणामस्वरूप ₹ 243.41 करोड़ की अतिरिक्त वित्तीय देयता हुई। (पैरा 2.8)

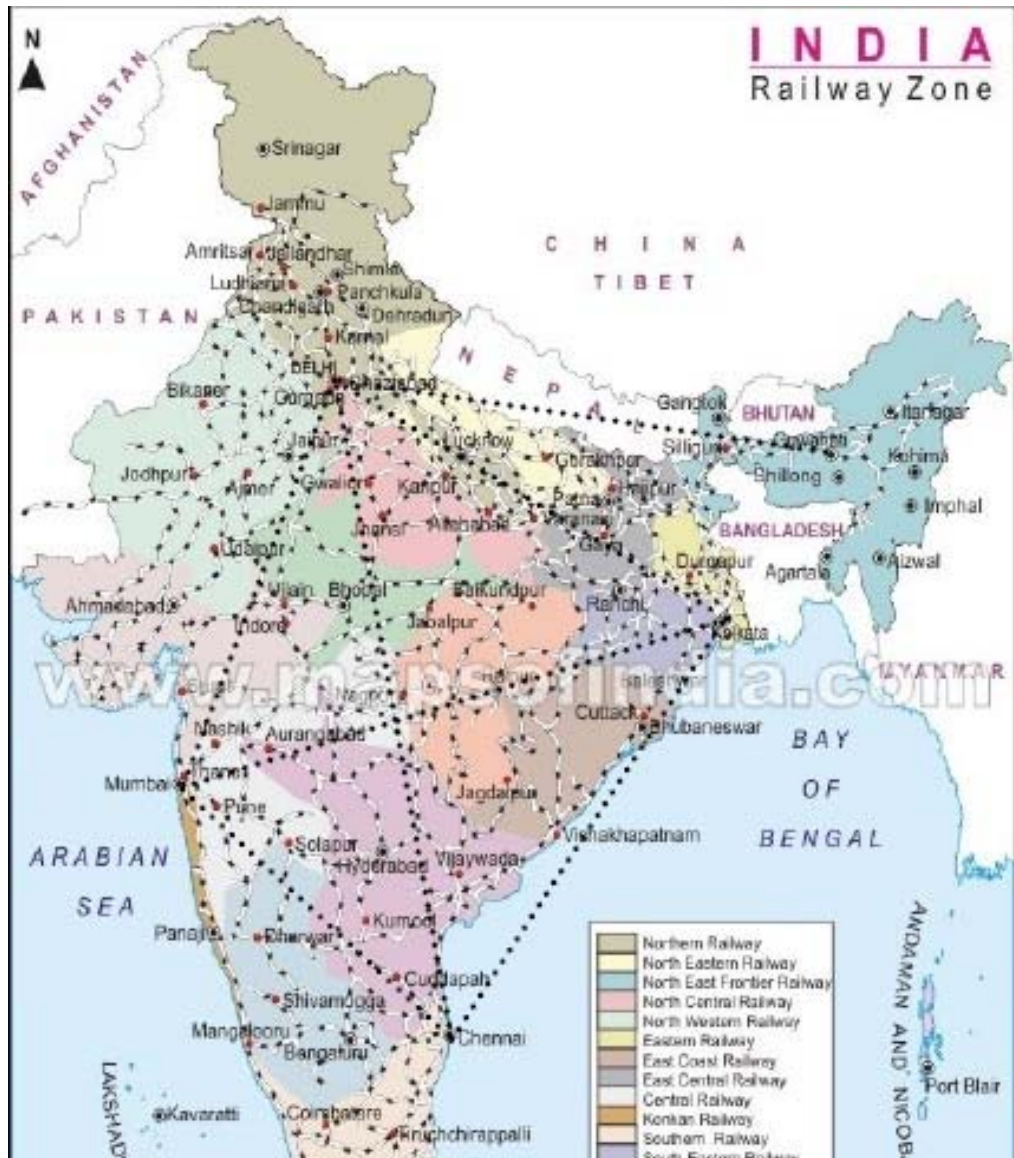
2.1 प्रस्तावना

भारतीय रेलवे नेटवर्क में देश की 64,460 कि.मी. लम्बाई और चौड़ाई सम्मिलित है, यह लम्बी दूरी के यात्रियों और थोक ढुलाई के परिवहन का एक प्रमुख साधन है। दोनों यात्री और माल ढुलाई के परिवहन के लिए एक सामान्य रेल ट्रेक का प्रयोग किया जाता है। हाल के वर्षों में यात्री और माल ढुलाई के परिवहन में वृद्धि से, रेल नेटवर्क ने गंभीर क्षमता बाधाओं का अनुभव किया है। गतिविधि का प्रमुख केन्द्र नामतः स्वर्णिम चतुर्भुज और चार प्रमुख महानगरों को जोड़ते इसके विकर्ण-मुम्बई, दिल्ली, चेन्नई और कोलकाता जो कुल नेटवर्क का केवल 25 प्रतिशत है किन्तु कुल माल ढुलाई का लगभग 70 प्रतिशत उठाता है जिसके परिणामस्वरूप कुछ हिस्सों में क्षमता उपयोग के स्तर में अधिक होता है। कई मामलों में खण्डों में एकल लाइन है, कुछ का विद्युतीकृत नहीं हैं अन्य अधिक भार ले जाने के लिए सही नहीं है और पहले से ही भीड़-भाड़ वाले हैं जिनमें अतिरिक्त क्षमता निर्माण की आवश्यकता है। यातायात के आगे विकास के लिए कई महत्वपूर्ण बाधाएं हैं। नेटवर्क की एकरूपता न होने के कारण उसका अधिकतम उपयोग नहीं होता है।

ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना (2007-12) ने न केवल विशेष माल ढुलाई कोरिडोर के लिए किन्तु क्षमता बाधाओं पर काबू पाने के लिए मार्ग-वार नियोजन अपना कर कम लागत पर अतिरिक्त क्षमता द्वारा भी महत्वपूर्ण क्षमता निर्माण को उच्च प्राथमिकता दी है। पहली बार

टुकड़ों में, खण्ड-वार दृष्टिकोण के प्रति मार्ग-वार नियोजन पर बल दिया गया। इससे परियोजनाओं के योजना और कार्यान्वयन दोनों में एक बदलाव की आवश्यकता है।

1100 मिलीयन टन से अधिक के अनुमानित माल भाड़े को संभालने के लिए रेलवे बोर्ड ने सात उच्च घनत्व नेटवर्क (एचडीएन) मार्गों के लिए "ब्लू प्रिंट" (2007-08) शीर्षक से एक कार्य योजना बनाई जिसमें कोयला, लौह अयस्क मार्गों, इस्पात संयंत्रों और कच्चे माल के स्रोतों के बीच संपर्क कंटेनर यातायात के लिए बंदरगाहों के बीच सम्बद्धता जैसे महत्वपूर्ण भागों के साथ-साथ उच्च गति यात्री यात्रा सुविधाजनक बनाने के लिए भी समाविष्ट की गई थी। इन सात एचडीएन मार्गों में स्वर्ण चतुर्भुज के सभी चार मार्गों और उनके विकर्णों, उच्च घनत्व फीडर/वैकल्पिक मार्गों और दिल्ली-गुवाहाटी ट्रंक मार्ग को सम्मिलित किया गया था। इन्हें नीचे मानचित्र में सचित्र दर्शाया गया है:-



इस प्रकार कार्य योजना में ₹ 14,184.77 करोड़ की अनुमानित लागत से 124 लाईन क्षमता विस्तार कार्य को प्राथमिकता के आधार पर पूरा करने के लिए चिन्हित किया गया था। "ब्लू प्रिंट" को अन्तिम रूप देने के लिए रेलवे बोर्ड को निदेश देते हुए रेल मंत्री ने आदेश दिया था (मई 2007) कि:

- (i) यह सभी कार्य या तो अनुपूरक बजट (2007-08) या जल्दी से जल्दी 2008-09 के मुख्य बजट तक मंजूर किए जाएं; और
- (ii) आवश्यक विस्तारण कार्यों की मार्ग-वार दृष्टिकोण का प्रयोग कर अधिकतम लाभ प्राप्त करने के लिए टुकड़ों में करने के बजाए समुचित तरीके से पहचान की जाए।

2.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य

जोनल रेलवे के अलावा कम्पनी अधिनियम (जनवरी 2003) के अन्तर्गत की रेल विकास निगम लि. (आरवीएनएल) एक विशेष प्रयोजन वाहन, भी कई लाइन क्षमता वृद्धि कार्यों के निष्पादन के लिए जिम्मेदार था। यह कार्य आरवीएनएल को राष्ट्रीय रेल विकास योजना (एनआरवीवाई) के भाग के रूप में सौंपे गए थे और कम्पनी को अनिवार्य रूप से परियोजना के विकास और समापन के लिए अपने स्वयं के संसाधनों को बढ़ाना था। पहले के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक संघ सरकार रेलवे 2010-11 की सं. 34) में अन्य बातों के साथ-साथ यह उजागर किया गया था कि आरवीएनएल ने वास्तविक जनादेश को पूरा नहीं किया गया था क्योंकि आरवीएनएल को स्थानांतरित इसकी सारी परियोजनाओं को बार-बार बदला जाता था और इनमें गैर विश्वसनीय परियोजनाओं को सम्मिलित किया गया था और कम्पनी वित्त पोषण के लिए काफी हद तक मंत्रालय पर निर्भर थी जिसके परिणामस्वरूप दुर्लभ संसाधनों के लिए प्रतिस्पर्धा मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई से परियोजना कार्यान्वयन के मुद्दे को सही तरीके से सम्बोधित नहीं किया था।

उपरोक्त के संदर्भ में, लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित का मूल्यांकन करने के लिए एक अध्ययन किया (2012-13) :

- पहचाने गए मार्गों पर लाइन क्षमता विस्तारण कार्यों के नियोजन और चयन में प्राप्त एकीकरण का स्तर;
- परियोजना कार्यान्वयन में मितव्ययिता, दक्षता और प्रभावशीलता;
- एचडीएन मार्गों पर कार्यों की प्राथमिकता; निष्पादन और निगरानी में रेलवे बोर्ड, जोनल रेलवे और आरवीएनएल के बीच समन्वय।

2.3 कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली

लेखापरीक्षा ने यात्री यातायात और थोक माल ढुलाई दोनों के मामले में उनके महत्त्व को देखते हुए निम्नलिखित तीन एचडीएन मार्गों का चयन किया जिसमें लाइन विस्तारण कार्यों के अध्ययन पर ध्यान देते हुए कोयला, इस्पात और लौह अयस्क सम्मिलित थे। यह गेज परिवर्तन, दोहरीकरण, अतिरिक्त लाइनों, रेलवे विद्युतीकरण, स्वचालित संकेतकों और यातायात सुविधा कार्यों से संबंधित थे।

- एचडीएन 2 - बिलासपुर - अनूपपुर, कटनी - बीना - कोटा और जलगाव - सूरत सहित मुम्बई - हावडा जिनमें सीआर, एसईसीआर, एसईआर, डब्ल्यूसीआर और डब्ल्यूआर सम्मिलित थे।
- एचडीएन 5-नई दिल्ली-चेन्नई वाया मथुरा जंक्शन-झांसी-भोपाल-इटारसी-नागपुर-बल्लारशाह जिसमें एनआर, एनसीआर, डब्ल्यूसीआर, सीआर, एससीआर और एसआर सम्मिलित थे। रेलवे के एचडीएन मार्ग 3 का नई दिल्ली - मथुरा जंक्शन भाग भी एचडीएन 5 का भाग है और इसलिए इसके महत्वपूर्ण लिंक को देखते हुए अध्ययन में सम्मिलित किया गया और
- एचडीएन 7 - गुन्टकल-होसपेट-हुबली-वास्को के लिंक मार्ग सहित मुम्बई-चेन्नई जिसमें सीआर, एससीआर, एसआर और एसडब्ल्यूआर सम्मिलित थे।

रेलवे बोर्ड, जोनल रेलवे/संबंधित निर्माण संगठन, आरवीएनएल और उनके कार्यालयों में रखे गए रिकार्डों जहाँ परियोजना कार्यान्वयन के अन्तर्गत थी, की जोनल रेलवे और जोन में समग्र योजना और समन्वय मुद्दों के मूल्यांकन और आंकलन के लिए जाँच की गई। लेखापरीक्षा द्वारा शुरू से अन्त तक चयनित मार्गों, उनकी मौजूदा सुविधाओं, प्रस्तावित कार्यों और अप्राप्त लिंक यदि कोई हो तो, का अध्ययन किया गया। लेखापरीक्षा मूल्यांकन जोनल रेलवे और आरवीएनएल द्वारा परियोजना कार्यान्वयन में प्राप्त तुलनात्मक क्षमताओं पर भी केन्द्रित था।

अध्ययन में 2007-08 से 2011-12 की पाँच वर्ष की अवधि को कवर किया गया।

2.4 नमूने का आकार

चयनित तीन मार्गों के संबंध में नमूना अध्ययन में ब्लू प्रिंट और समग्र 162 कार्यों में सभी पहचाने गए कार्यों की लेखापरीक्षा की गई थी जैसा नीचे दिया गया है:

क्र. सं.	कार्यों का वर्ग	नमूने का आकार	कार्यों की संख्या
1	ब्लू प्रिंट में पहचाने गए कार्य	100 प्रतिशत	42
2	संस्वीकृत के रूप में उल्लिखित कार्य और ब्लू प्रिंट में प्रगति पर	अनुमानित लागत -₹5 करोड और अधिक	39
3	ब्लू प्रिंट में प्रणालीगत क्षमता विस्तारण के लिए पहचाने गए भागों के अन्तर्गत कार्य	अनुमानित लागत -₹5 करोड और अधिक	09
4	01.04.2007 तक प्रगति पर कार्य (ब्लू प्रिंट में पहचाने गए के अलावा) और 01.04.2007 और 31.03.2012 के दौरान संस्वीकृत	अनुमानित लागत -₹5 करोड और अधिक	72

2.5 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

2.5.1 परियोजना नियोजन

एचडीएन मार्गों पर निर्माण में योजना प्रक्रिया और कार्यों के निष्पादन दोनों में भारतीय रेल के रूटीन खण्डों में, टुकड़ों में कार्य करने के दृष्टिकोण से एक एकीकृत मार्ग-वार दृष्टिकोण में बदलने की आवश्यकता है। इससे पूरे मार्ग के साथ प्रवाह क्षमता का उन्नयन

होगा और बाधाएं खत्म होगी और इस प्रकार किए गए निवेश पर अधिकतम रिटर्न प्राप्त होगा। ब्लू प्रिंट में कल्पित किया गया था कि चिन्हित कार्यों से न केवल ग्यारहवीं योजना के दौरान बल्कि बाद में भी लाभ प्राप्त होगा। इसमें परियोजना को पूरा करने के लिए निश्चित समयावधि में प्रशासनिक मंजूरी प्रदान करने और अपेक्षित धनराशि के आवंटन के मामले में स्पष्ट प्राथमिकता सम्मिलित थी।

रेल मंत्री (एमआर) ने नवम्बर 2007 में अनुदेश दिए कि रेलवे बोर्ड को 2008-09 के वर्क्स प्रोग्राम में ब्लू प्रिंट में सम्मिलित सभी कार्यों को एक ही बार में पूरा करने की कोशिश करनी चाहिए और इन परियोजनाओं की संस्वीकृति और निष्पादन के लिए निधियों को बाधा बनने नहीं दिया जाना चाहिए। इसके अनुसरण में अध्यक्ष रेलवे बोर्ड ने सभी जोनल रेलवे के महाप्रबंधकों को निदेश दिए (नवम्बर 2007) कि वह सुनिश्चित करे की, 2008-09 के वर्क्स प्रोग्राम में ही सभी 124 कार्यों को सम्मिलित किया जाए, 49 कार्यों को उच्च प्राथमिकता, 26 कार्यों को मध्यम और नौ कार्यों को दीर्घावधि के रूप में किया जाए। 31 कार्यों के संबंध में कोई प्राथमिकता नहीं दी गई थी जबकि नौ अन्य कार्यों को टाल दिया गया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि जनवरी 2008 तक वर्ष 2008-09 के लिए प्रारंभिक निर्माण कार्यक्रम में शामिल करने के लिए 124 कार्यों में से केवल 24 के संबंध में रेलवे बोर्ड में प्रस्ताव प्राप्त किए जा चुके थे। यहाँ तक की 49 उच्च प्राथमिकता वाले कार्यों में से भी केवल 13 कार्यों के लिए प्रस्ताव प्राप्त किए गए थे।

लेखापरीक्षा ने पाया (2012-13) कि चुने गए 2.5 एवं 7 एचडीएन मार्गों के संबंध में (एचडीएन 3 - दिल्ली-मथुरा जं. खण्ड सहित) मार्च 2012 की समाप्ति तक निर्माण कार्यक्रमों में ब्लू प्रिंट कार्यों को शामिल करने की गति में कोई अधिक सुधार नहीं देखा गया था। 42 ब्लू प्रिंट कार्यों में से छः उच्च प्राथमिकता वाले कार्यों सहित 11 कार्यों के लिए प्रस्ताव अभी प्राप्त किए जाने थे।

2.5.1.1 ब्लू प्रिंट - संपूर्णता

नियोजन और परियोजना कार्यान्वयन के दौरान सभी संबंधित विस्तारण कार्यों के पूर्ण एकीकरण में एक पूरा और व्यापक दृष्टिकोण आवश्यक हैं। तथापि, लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि:

क) ब्लू प्रिंट में चिन्हित 124 कार्यों में फीडर मार्गों के प्रणालीगत क्षमता विस्तारण से संबंधित कार्य भी सम्मिलित थे। लेखापरीक्षा ने पाया कि इन 124 कार्यों में, लाइन क्षमता विस्तारण कार्यों से संबंधित सभी चिन्हित फीडर मार्गों को सम्मिलित नहीं किया गया था। यह स्पष्ट नहीं है कि क्या सभी चिन्हित फीडर मार्गों को ब्लू प्रिंट कार्यों में सम्मिलित करने पर विचार किया गया था या नहीं।

ख) 2007-08 से 2011-12 के दौरान रेलवे बोर्ड द्वारा चयनित एचडीएन मार्गों वाले 10 जोनल रेलवे में लगभग 105 लाइन क्षमता विस्तारण रेलवे कार्यों को संस्वीकृत किया गया था। इनमें से किसी को भी ब्लू प्रिंट में शामिल नहीं किया गया था। इससे पता चलता है कि ब्लू प्रिंट अधूरा था।

- ग) ब्लू प्रिंट कार्यों के लिए पूर्णता के लिए कार्य वार लक्ष्य निर्धारित नहीं किए गए थे और इससे घटिया परियोजना प्रबन्धन का पता चलता है।
- घ) ब्लू प्रिंट ने दर्शाया कि 40 खण्ड 25 टी एक्सल लोड ले जाने के लिए सही था। तथापि, लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि मूल्यांकन गलत था क्योंकि इनमें से कोई भी खण्ड 25 टी एक्सल भार ले जाने के लिए सही नहीं था जैसा नीचे दर्शाया गया है:-

एचडीएन मार्ग	खण्डों की संख्या	ब्लू प्रिंट स्थिति	वास्तविक प्रास्थिति
2	20	25 टी एक्सल भार उठाने के लिए सही	20 टी से 22.32 टी भार उठाने के लिए सही
7	20	25 टी एक्सल भार उठाने के लिए सही	20.55टी से 22.86 टी भार उठाने के लिए सही

- ड.) दस्तावेज में दर्शाए गए के विपरीत, जोनल रेलवे से आगे की फीडबैक के माध्यम से ब्लू प्रिंट को अद्यतन करने की कोई कोशिश नहीं की गई थी (मार्च 2012)।

इस प्रकार रेलवे बोर्ड द्वारा अपनाया गया ब्लू प्रिंट किसी तरह से पूरा नहीं था और कुछ गलत निर्धारणों पर आधारित भी था।

2.5.1.2 प्राथमिकता का स्तर

ब्लू प्रिंट में सम्मिलित सभी निर्माण कार्य निष्पादन और निगरानी के लिए नियोजन के मामले में उच्च प्राथमिकता के हकदार थे। लेखापरीक्षा ने पाया (2012-13) कि एचडीएन मार्गों पर आबंटित कार्यों की समग्र प्राथमिकता साधारण थी।

- (i) चयनित एचडीएन मार्गों से संबंधित दस जोनल रेलवे (सीआर, एनसीआर, एनआर, एससीआर, एसईआर, एसईसीआर, एसआर, एसडब्ल्यूआर, डब्ल्यूसीआर और डब्ल्यूआर) पर 1 अप्रैल 2007 तक या प्रगति पर या उसके बाद 1 अप्रैल 2007 से 31 मार्च 2012 के दौरान संस्वीकृत लाइन क्षमता विस्तारण कार्य की स्थिति के एक विस्तृत विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:

कार्य	01.04.2007 तक कार्यों की प्रगति और 01.04.2007 से 31.03.2012 के दौरान संस्वीकृती			एचडीएन मार्गों पर संस्वीकृत कार्य			जोनो पर कुल कार्यों के संदर्भ में एचडीएन मार्गों पर कार्यों की प्रतिशत		
	कार्यों की संख्या	ट्रेक लम्बाई (किलोमीटर में)	प्रत्याशित लागत (करोड ₹ में)	कार्यों की संख्या	ट्रेक लम्बाई (किलोमीटर में)	प्रत्याशित लागत (करोड ₹ में)	कार्यों की संख्या	ट्रेक लम्बाई (किलोमीटर में)	प्रत्याशित लागत (करोड ₹ में)
गेज परिवर्तन (जीसी)	48	9591.71	18477.73	4	1328.86	1486.51	8.33	13.85	8.04
दोहरी/बहुल लाइने (डीएल/एमएल)	138	5986.08	22934.03	62	3039.35	14507.48	44.93	50.77	63.26
रेलवे विद्युतीकरण (आरई)	21	4192.05	3888.84	8	1778.4	1533.38	38.10	42.42	39.43
परिवहन सुविधा	760		5830.84	302		2831.89	39.74		48.57
कुल जोड़	967		51131.44	376		20359.26	38.88		39.81

उपरोक्त तालिका एचडीएन कार्यों के कुल भाग की तुलना में दोनों संख्या और संस्वीकृत लागत के मामलों में कुल संस्वीकृत कार्य/प्रगति में कार्य का 40 प्रतिशत से कम था। इसके अलावा, इन कार्यों के द्वारा कवर की गई कुल औसत रेलपथ की लम्बाई लगभग 36 प्रतिशत थी। तथापि, संबंधित शर्तों में एक महत्वपूर्ण रूप से बड़ा हिस्सा आरई (42 प्रतिशत) और यातायात कार्यों (लगभग 40 प्रतिशत) के अनुवर्ती डीएल/एमएल (50 प्रतिशत) के तहत कार्यों के लिए दिया गया था। इस तथ्य पर विचार करते हुए कि महत्वपूर्ण थ्रूपुट वृद्धि एचडीएन मार्गों, जो कुल भाड़े का 70 प्रतिशत है, के संतृप्त खण्डों के डिक्न्जेशन द्वारा प्राप्त होने की प्रत्याशा थी, शेष कार्यों के प्रति एचडीएन मार्गों के मध्य के रूप में यहाँ निवेश और संसाधन के आबटन के उच्च स्तर के लिए पर्याप्त गुंजाईश थी।

- (ii) कुल मिलाकर चयनित एचडीएन मार्गों से संबंधित ब्लू प्रिंट में 42 कार्यों को चिन्हित किया गया था। जिनमें से, 17 कार्य रेलवे बोर्ड द्वारा समय पर संस्वीकृत किए गए थे। नौ कार्यों को एक वर्ष से तीन (एचडीएन 2-चार, एचडीएन 5-तीन और एचडीएन 7-दो कार्य) की चूक के बाद देशी से संस्वीकृत किया गया था यद्यपि इन्हें 2009-10 के दौरान प्रस्तावित एक कार्य के अपवाद के साथ 2008-09 तक जोनल रेलवे द्वारा प्रस्तावित किया गया था। (अनुबंध -IV)

तीन कार्यों¹⁰ के लिए प्रस्ताव क्रमशः 2008-09, 2009-10 और 2010-11 में जोन द्वारा प्रस्तुत किए गए थे, रेलवे बोर्ड की मंजूरी प्रतीक्षित थी (मार्च 2012)। दो कार्य¹¹ आंशिक रूप से संस्वीकृत किए गए थे। कार्यों को संस्वीकृत न करने/आंशिक रूप से संस्वीकृत करने के लिए कारण अभिलेख में उपलब्ध नहीं थे। इसके अलावा, 11 कार्य जोन द्वारा संस्वीकृति के लिए अभी प्रस्तावित नहीं किए गए थे (मार्च 2012)। (अनुबंध -V)

- (iii) उनकी परिचालन आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए चयनित तीन एचडीएन मार्गों से संबंधित 10 जोनल रेलवे ने एचडीएन मार्गों पर 76 अतिरिक्त लाईन क्षमता संवर्धन कार्यों को चिन्हित किया था। रेलवे बोर्ड की मंजूरी के लिए उन्होंने प्रस्ताव रखा (2003-04 से 2011-12)। इन कार्यों (अनुमानित लागत- ₹ 1316.77 करोड़) को रेलवे बोर्ड द्वारा मंजूर नहीं किया गया था (मार्च 2012)। जोनल रेलवे के अभिलेखों में इसके लिए कारण उपलब्ध नहीं थे। (अनुबंध -VI)

- (iv) 2007-08 से 2011-12 के दौरान, गेज रूपांतरण के 4,504.13 आरकेएमज़, दोहरी लाईन/मल्टिपिल लाईन के 1,691.31 आरकेएमज़, सम्पूर्ण रूप से रेलवे विद्युतीकरण के 1,162.70 आरकेएमज़ दस जोनल रेलवे द्वारा पूरे किए गए थे। तथापि, इसमें एचडीएन मार्गों पर पूरे किए गए कार्यों का समग्र भाग केवल 42 प्रतिशत था। एचडीएन मार्गों पर यातायात सुविधा कार्यों की पूर्णता थोड़ी सी उच्च थी क्योंकि 485 यातायात सुविधा कार्यों में से 217 कार्य (44.74 प्रतिशत) पूरे हुए थे।

¹⁰ बल्लारशाह-विजयवाड़ा तक तीसरी लाईन का शेष हिस्सा (एचडीएन5-एसीआर), वर्धा-नागपुर 3री लाईन (एचडीएन2-सीआर) और बीना (एचडीएन5-डब्ल्यूसीआर) पर ग्रेड सेपरेटर

¹¹ गोयलकेरा-सीनी तीसरी लाईन (एचडीएन2-एसईआर) और मन्माड-भुसावल तीसरी लाईन (एचडीएन2-सीआर)

इस प्रकार, एचडीएन मार्गों पर लाईन क्षमता संवर्धन कार्यों को प्राथमिकता से लेने/फास्ट रेलपथ संस्वीकृति के लिए कोई नीति नहीं थी। इन मार्गों पर सभी कार्यों को ब्लू प्रिंट में सम्मिलित किया गया था अन्यथा सभी कार्य संबंधित जोनल रेलवे प्राधिकारियों द्वारा किसी अन्य कार्य की तरह ही प्रस्तावित किए गए थे और संस्वीकृति एवं निधियन राशि देने में कोई प्राथमिकता नहीं दी गई थी। इन कार्यों की प्रगति जोनल रेलवे द्वारा अन्य कार्यों के साथ ही मॉनीटर की गई थी।

रेलवे बोर्ड ने स्वीकार किया (जनवरी 2013) कि कार्य को चिन्हित करने एवं प्रस्तावित करने के लिए प्रक्रिया एवं कार्यप्रणाली प्राथमिकता कार्यों अथवा अन्यथा के लिए समान ही है एवं एचडीएन मार्गों पर कार्य के लिए कोई अलग मानदण्ड नहीं अपनाया गया है। यहाँ की गई लम्बित परियोजनाओं की काफी संख्या और आगे बढ़ाने की प्रवृत्ति और पहले से संस्वीकृत परियोजनाओं को पूरा करने के लिए बहुत कम निधियों की उपलब्धता के कारण सभी प्रस्तावों को संस्वीकृत नहीं किया जा सकता।

उपरोक्त तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि ब्लू प्रिंट में चिन्हित लाईन क्षमता संवर्धन कार्य एक विशिष्ट उद्देश्य के लिए थे और इस प्रकार पृथक रूप से ध्यान देने की आवश्यकता थी। इसके अतिरिक्त, एमआर ने पहले ही सभी कार्यों को एक साथ करने के निदेश दिए थे और इन कार्यों की संस्वीकृति और कार्यान्वयन के लिए निधियों को बाधा नहीं बनने दिया। वास्तव में, एचडीएन मार्गों पर कार्यान्वित कार्यों की समग्र प्रगति योजना के तहत उद्देश्य की मूल भावना के अनुरूप नहीं थी और अधिक केन्द्रित प्रबंधन उपागम के लिए अधिक स्कॉप बचा था। इस प्रकार, भारतीय रेलवे योजना में बदलाव को लागू करने और श्रुपुट क्षमता में तीव्रकारी बढ़ोतरी के लिए अपेक्षित एकीकृत मार्ग उपागम को लागू करने में विफल रही।

2.5.1.3 एकीकरण का अभाव - लापता लिंक

रेलवे की स्थायी समिति ने अपनी 16वीं रिपोर्ट (2005-06) में सिफारिश की थी कि यात्री और माल भाड़ा सुर्पुदगी के लिए अधिक श्रुपुट प्राप्त करने के लिए रेलवे को क्षेत्रों को चिन्हित और गेज परिवर्तन के सभी लापता लिक्स, दोहरी लाईन, विद्युतीकरण और संकेतन कार्य को जोड़ना चाहिए। ब्लू प्रिंट ने अनिवार्य किया कि थोड़े-थोड़े खण्डीय उपागम की बजाय अधिकतम लाभों के लिए एचडीएन मार्गों पर आवश्यक श्रुपुट वृद्धि कार्यों को चिन्हित करने के लिए एकीकृत उपागम रूटवार अपनाना चाहिए। ब्लू प्रिंट ने उसी समय चेतावनी दी कि चिन्हित कार्य सुविस्तृत नहीं था और छोड़े गए अन्तराल को विचार-विमर्श के माध्यम से कवर कर दिया जाएगा। लेखापरीक्षा ने देखा कि रेलवे द्वारा बाद में एचडीएन मार्गों पर कुछ लापता लिक्स को चिन्हित किया गया था, लेकिन कई को अनकवर छोड़ दिया गया था।

(i) खण्डों की पहचान न होने के कारण लापता लिक्स

श्रुपुट को बढ़ाने के लिए एचडीएन मार्गों को समस्त रेलपथ पर कतिपय न्यूनतम संरचना की उपलब्धता की आवश्यकता थी। वांछित न्यूनतम संरचना में निम्न को चिन्हित किया गया है:-

- समस्त एचडीएन मार्ग पर दोहरी लाईन;

- समस्त रेलपथ का विद्युतीकरण; और
- स्वीचालित ब्लॉक संकेतन (एबीएस)¹²

इसके अतिरिक्त, ऐसे मामले में जहां पहले से ही खण्ड में दोहरी लाईन या तिहरी लाईन रेलपथ है और इसकी समस्त लाईन क्षमता को संतृप्त किया गया है, वहां लाईन क्षमता संवर्धन के लिए न्यूनतम आवश्यकता एक अतिरिक्त लाईन का प्रावधान होगी।

चयनित एचडीएन मार्गों की जांच ने दर्शाया कि यहां ऐसे कई खण्ड थे जिन्हें इन सभी सुविधाओं के प्रावधानों के लिए अभी चिन्हित नहीं किया गया था और यहाँ लापता लिंक्स/अन्तराल थे। एचडीएन मार्गों पर लापता लिंक्स की चर्चा नीचे की गई है:-

- **एचडीएन मार्ग सं.2 (2ए और 2बी के साथ)-** एचडीएन 2 मार्ग के रेलपथ की लम्बाई 3162.40 आरकेएमज़ है। यह देखा गया कि कुल मार्ग की लम्बाई का विद्युतीकरण पहले ही कर दिया गया था। इसके अतिरिक्त, अधिकतर रेलपथ में 703.90 आरकेएमज़ के अलावा दोहरा समय शामिल है और यह दोहरी लाईन के प्रावधान के लिए चिन्हित थी। यह समस्त मार्ग लम्बाई पर, भीड़ कम करते हुए, दोहरी लाईन उपलब्ध कराएगा। तथापि, 2916.01 आरकेएम पर एबीएस का प्रतिष्ठापन प्रतिक्षित थी। इसमें से केवल 274.73 आरकेएम (9.42 प्रतिशत) को एबीएस के प्रतिष्ठापन के लिए चिन्हित किया गया था।
- **एचडीएन मार्ग सं.5-** एचडीएन5 के रेलपथ की लम्बाई 2185.53 आरकेएम है। यह देखा गया कि कुल मार्ग की लम्बाई का विद्युतीकरण पहले ही कर दिया गया था और समस्त मार्ग पर कोई एकल लाईन खण्ड नहीं था। तथापि, एबीएस केवल 243.69 आरकेएम (11.15 प्रतिशत) पर ही प्रतिष्ठापित किया गया था और शेष 1941.84 आरकेएम में से 478.63 आरकेएम (24.65 प्रतिशत) एबीएस के लिए चिन्हित किया गया था।
- **एचडीएन 7 मार्ग (7ए के साथ)-** एचडीएन7 (7ए के साथ) की मार्ग लम्बाई 1679.09 आरकेएम है। इस मार्ग पर 614.29 आरकेएम के एकल लाईन खण्ड को दोहरी लाईन के प्रावधान लिए चिन्हित किया गया था। तथापि, केवल 382.34 आरकेएम (22.77 प्रतिशत) का विद्युतीकरण किया गया था। शेष 1296.75 आरकेएम में से 455.57 आरकेएम¹³ (35.13 प्रतिशत) को रेलवे विद्युतीकरण के

¹² एबीएस में, संकेत स्वचालित है और ब्लॉक खण्ड में रेलपथ परिपथ या गाड़ी की उपस्थिति का पता लगाने के अन्य साधन के साथ मिलकर प्रचालन करते हैं। जब गाड़ी एक ब्लॉक खण्ड में प्रवेश करती है तब स्टॉप संकेत सुनिश्चित करता है कि शुरू या रोकने के लिए ब्लॉक अपने आप बदल जाता है। जैसे गाड़ी उस ब्लॉक से आगे बढ़ती है, संकेत सावधान करने के लिए अपने आप बदल जाता है। एबसोल्यूट ब्लॉक वर्किंग की तुलना में यह एक आधुनिक प्रणाली है, जिसका सामान्य गाड़ी मार्गों के लिए भारतीय रेलवे में काफी उपयोग किया गया है। इस प्रणाली में रेलपथ को खण्डों की श्रृंखला वाला माना जाता है और यदि एक गाड़ी खण्ड में रेलपथ पर है (ब्लॉक खण्ड) तो किसी अन्य गाड़ी को उस खण्ड में आने की अनुमति नहीं है। इसके अतिरिक्त, कोई भी गाड़ी स्टेशन की अग्रिम अनुमति के बिना खाली ब्लॉक खण्ड में प्रवेश नहीं कर सकती।

¹³ (एससी रेलवे-जीटीएल-बीएवाई-48.54 आरकेएम और एसडब्ल्यू रेलवे-बीएवाई-एचटीपी-407.03 आरकेएम)

लिए चिन्हित नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, एबीएस का प्रतिष्ठापन 1564.61 आरकेएम पर प्रतिक्षित था जिसमें से केवल 65 आरकेएम (4.15 प्रतिशत) को एबीएस के प्रतिष्ठापन के लिए चिन्हित किया गया था।

इन एचडीएन मार्गों पर एबीएस के प्रतिष्ठापन के लिए चिन्हित न किए गए खण्डों का ब्यौरा **अनुबंध -VII** में उपलब्ध है।

उपरोक्त विश्लेषण दर्शाता है कि एचडीएन मार्गों पर थ्रूपुट बढ़ोतरी के लिए वांछित लाईन क्षमता संवर्धन कार्यों को ब्लू प्रिंट में विचार किए गए मार्ग-वार उपागम का उपयोग करते हुए एकीकृत तरीके से चिन्हित नहीं किया गया था। ब्लू प्रिंट में छोड़े गए अन्तराल को जोनल रेलवे के साथ पुनः विचार विमर्श के माध्यम से कवर नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, एबीएस के प्रतिष्ठापन को सबसे कम प्राथमिकता दी गई थी।

यह देखा गया कि रेलवे बोर्ड ने यह निर्णय लिया था (सितम्बर 2005) कि एक सामान्य नीति के रूप में केवल सी मार्गों (उपनगरीय खण्ड) को स्वचालित ब्लॉक संकेतन प्रदान किया जाएगा और स्वततः-संकेतन का कोई अतिरिक्त कार्य नहीं लिया जाएगा क्योंकि इससे मौजूदा प्रौद्योगिकी के साथ विरोध हो सकता है। ब्लू प्रिंट ने एबीएस के प्रतिष्ठापन के लिए उपनगरीय खण्डों में एचडीएन2 पर तीन खण्डों (264.80 आरकेएम) और एचडीएन5 पर तीन खण्डों (54.67 आरकेएम) सहित सीमित संख्या में खण्डों को चिन्हित किया था। एचडीएन2 पर एक खण्ड (134.90 आरकेएम) के लिए कार्य को रेलवे बोर्ड द्वारा रोक लिया गया था, दो कार्य (107.57 आरकेएम) प्रगतिशील थे और तीन कार्यों (57 आरकेएम) को जोनल रेलवे द्वारा संस्वीकृति के लिए वार्षिक प्रारंभिक निर्माण कार्यक्रम में शामिल करने के लिए प्रस्तावित नहीं किया गया था।

ब्लू प्रिंट ने एचडीएन मार्गों पर एबीएस के प्रतिष्ठापन पर जोर दिया। तथापि, रेलवे बोर्ड "ब्लू प्रिंट" (2007-08) के अनुमोदन के बाद 2005 में बनाई गई इसकी नीति की समीक्षा करने में विफल रहा। एबीएस का प्रतिष्ठापन महत्वपूर्ण है क्योंकि इसके कारण समान रेलपथ पर थ्रूपुट में वृद्धि है। वास्तव में, एक सेवानिवृत्त रेलवे इंजीनियर द्वारा किए गए अध्ययन और शोध कार्य ने दर्शाया कि एबीएस का प्रावधान स्वर्णिम चतुर्भुज मार्गों के भागों पर एक सर्वोत्तम अन्तरिम समाधान है क्योंकि सामान्यतः गति कम किए बिना मौजूदा कार्य के निरपेक्ष ब्लॉक सिस्टम के तहत केवल एक के प्रति किसी भी समय पर इस प्रणाली में दो से अधिक गाड़ियों को संचालित किया जा सकता है। इसके परिणामस्वरूप रेलपथ क्षमता व्यावहारिक रूप से दोगुनी हो जाती है। प्रणाली का एकल रेलपथ के साथ-साथ दोहरी लाईन खण्डों¹⁴ पर भी प्रबंध किया जा सकता है। इस प्रकार, केवल उपनगरीय मार्गों में स्वचालित ब्लॉक संकेतन (एबीएस) के प्रतिष्ठापन को सीमित करने के लिए रेलवे बोर्ड की नीति के कारण स्पष्ट नहीं है विशिष्टतया क्योंकि एबीएस के प्रतिष्ठापन के कारण समान रेलपथ पर थ्रूपुट में वृद्धि हुई।

इस प्रकार, गैर उपनगरीय मार्गों के संबंध में मौजूदा नीति निर्णय की नई समीक्षा की आवश्यकता है। तथापि, यहाँ एचडीएन मार्गों के संबंध में विशिष्ट रूप से किए गए समान

¹⁴ स्रोत-श्री प्रमोद पी गोयल, पूर्व उप सीएसटीई/सीओआरई द्वारा भारतीय रेलवे संकेत इंजीनियरिंग (खण्ड IV)

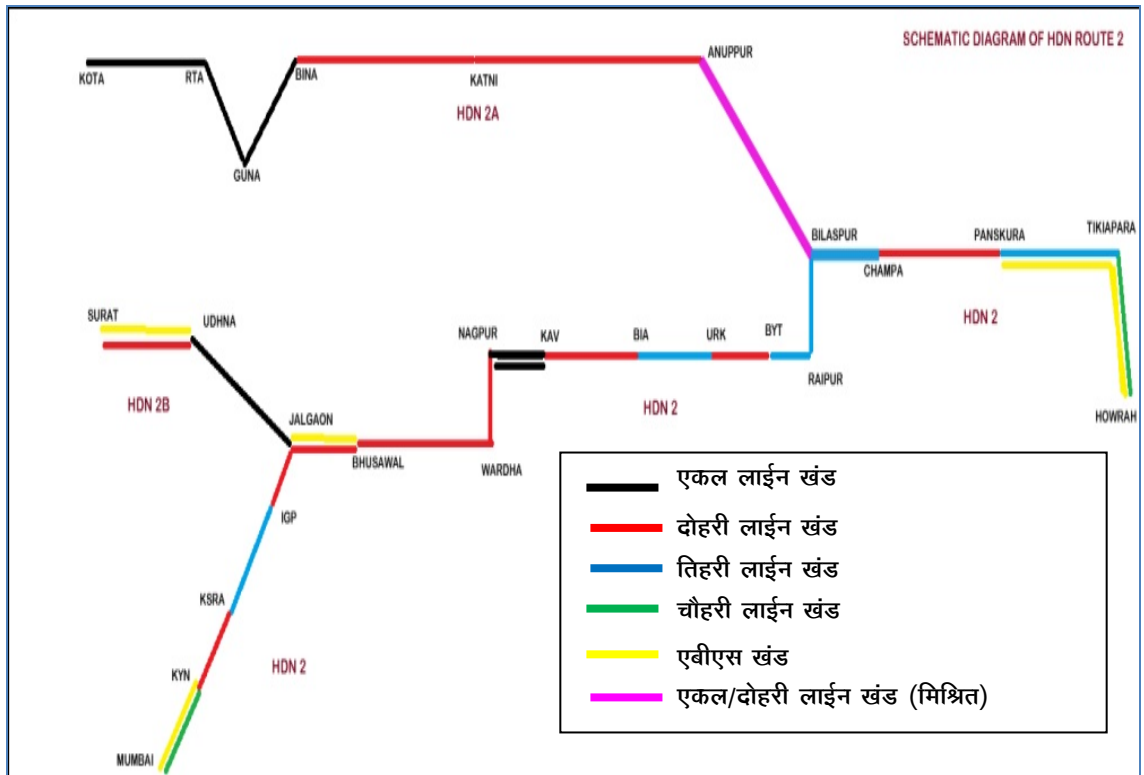
कार्यों का कोई प्रमाण नहीं था। इसके परिणामस्वरूप स्वचालित/निरंतर स्वतः संकेतन से निरपेक्ष ब्लॉक कार्यकारी खण्डों के बड़े हिस्से के अलावा उपइष्टतम दृष्टिकोण हुआ। इससे संरक्षा एवं लाइन क्षमता पर प्रतिकूल क्षमता की सम्भावना है।

(ii) कार्य की धीमी और बदलती प्रगति के कारण लापता लिंकों का गैर निष्कासन

लेखापरीक्षा ने पाया कि विभिन्न प्रकार के लाईन क्षमता संवर्धन कार्यों को करने के लिए चिन्हित खण्डों में या तो कार्य प्रारम्भ ही नहीं किए गए थे या धीमी/असमान गति से प्रगति कर रहे थे (मार्च 2012), जिसके परिणामस्वरूप लापता लिंकों का गैर निष्कासन हुआ। एचडीएन मार्ग-वार स्थिति नीचे दी गई है:

एचडीएन मार्ग सं.2 (2ए और 2बी के साथ)-

एचडीएन मार्ग सं.2 (2ए और 2बी सहित) में मुम्बई-हावड़ा मुख्य मार्ग (एचडीएन 2) और दो लिंक मार्ग अर्थात् बिलासपुर अनुप्पुर-कटनी-बीना-कोटा (एचडीएन 2ए) और जलगाँव-सूरत (एचडीएन 2बी) सम्मिलित है। इन मार्गों की कुल मार्ग लम्बाई 3162.40 आरकेएम है। यह मार्ग कोयले के परिवहन के लिए बहुत महत्वपूर्ण है। 2ए और 2बी सहित एचडीएन मार्ग 2 का योजनाबद्ध चित्र नीचे दिया गया है:



आरेखीय रेखा-लेख से यह देखा जा सकता है कि ऐसे बहुत से खंड हैं जहां दोहरी तथा तिहरी लाईन वाले निर्माण कार्य प्रगति पर थे। यह देखा गया था कि

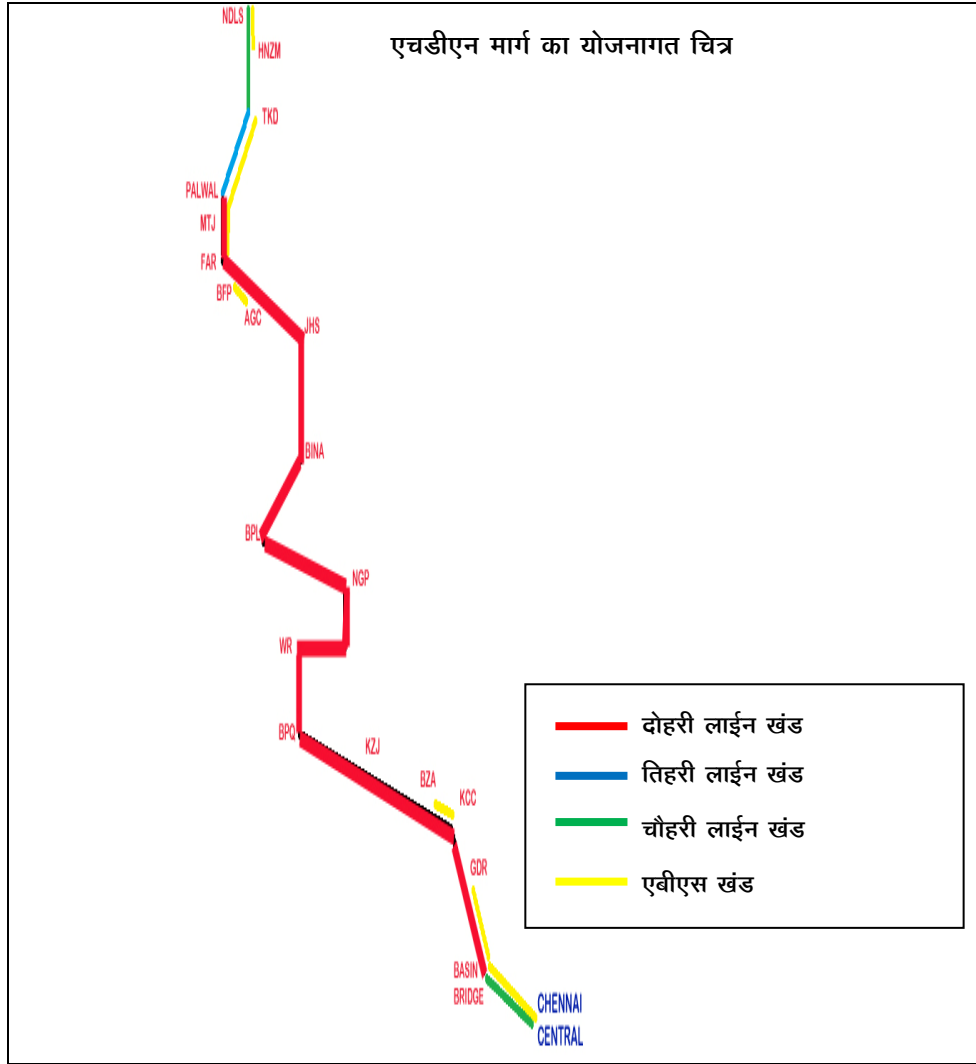
- डब्ल्यूआर पर, उधाना-जलगाँव के बीच दोहरे निर्माण कार्यों की प्रगति केवल 19 प्रतिशत थी।

- सीआर पर, तीसरी लाईन के निर्माण का कार्य 330 कि.मी. लम्बे खण्ड अर्थात कल्याण-कसारा-67 कि.मी., मनमाड-भूसावाल-184 कि.मी. तथा वर्धा-नागपुर-78 कि.मी. में शुरू नहीं हुआ था।
- डब्ल्यूसीआर पर, बीना-कोटा खण्ड (282.60 कि.मी.) में दोहरीकरण का कार्य शुरू नहीं हुआ था तथा दूसरे एकल लाईन खंड गुना-रूथियाल (20.47 कि.मी.) में दोहरीकरण कार्य की प्रगति केवल दो प्रतिशत थी।
- डब्ल्यूसीआर पर, बीना-कटनी के बीच तीसरी लाईन के निर्माण का कार्य केवल प्रारम्भिक अवस्था में ही था क्योंकि प्रारम्भिक इंजीनियरिंग एवं यातायात सर्वेक्षण प्रगति पर था।
- एसईसीआर पर, दोहरीकरण कार्य 87.60 आरकेएम लम्बे भाग पर हुआ था। सलाका रोड-खोंगसारा के कार्य की प्रगति 39 प्रतिशत तथा खोदरी-अनुप्पुर की प्रगति 47 प्रतिशत थी।
- एसईसीआर पर, 474.70 आरकेएम लम्बे भाग में तीसरी लाईन के प्रावधान हेतु कार्य अनियमित गति से चल रहा था। जबकि राजनंदगांव-गोंडिया-नागपुर (234 आरकेएम) खंड में कार्य शुरू नहीं हुआ था, अन्य तीन भागों में प्रगति-क्रमशः झरसुगुडा-चम्पा (151.70 आरकेएम)-10 प्रतिशत, भटापरा-उरकुरा (58.20 आरकेएम)-86 प्रतिशत तथा ड्रग-राजनन्दगांव (30.80 आरकेएम)-10.5 प्रतिशत थी।
- एसईसीआर पर, ड्रग गोंडिया (134.9 आरकेएम) और भिलाई-उरकुला (29.00 आरकेएम) की ब्लू प्रिन्ट में स्वतः संकेतकों हेतु पहचान की गई थी। 2008-09 में संस्वीकृति ड्रग-गोंडिया कार्य सितम्बर 2009 में रोक दिया गया था। ज़ोनल रेल प्रशासन ने भिलाई-उरकुरा खंड के लिए कार्य प्रस्तावित नहीं किया था। तथापि, 2007-08 में गोंडिया- नागपुर खण्ड (129.90 आरकेएम) में संस्वीकृति कार्य अभी प्रगति में था (25 प्रतिशत)।
- एसईआर पर 94.10 आरकेएम लम्बे भाग में तीसरी लाईन के प्रावधान हेतु कार्य अनियमित रूप से चल रहे थे (राजाखर्सवान-सिनि-15.00 आरकेएम-35 प्रतिशत, सिनि-आदित्यपुर-16.00 आरकेएम-15 प्रतिशत, खडगपुर-पंसकुरा-44.70 आरकेएम-85 प्रतिशत तथा मनोहरपुर-गोएलकारा-34.10 आरकेएम-48 प्रतिशत)।

देखा जा सकता है कि दोहरी लाईनों तथा तिहरी लाईनों के लिए कार्य या तो शुरू ही नहीं हुए थे अथवा बहुत धीमे चल रहे थे। इस प्रकार, इतने बड़े निवेश के बावजूद, कार्यान्वयन में प्राथमिकीकरण तथा समक्रमण के अभाव के कारण निवेश का लाभ नहीं मिल पाएगा।

एचडीएन मार्ग सं. 5-तीसरी लाइन कार्यों की धीमी प्रगति

एचडीएन मार्ग सं. 5 में झांसी-भोपाल-इटारसी-नागपुर-बल्लारशाह के मार्ग से दिल्ली-चेन्नई मार्ग शामिल है। इसी मार्ग पर पड़ने वाला दिल्ली-मथुरा खण्ड भी एचडीएन मार्ग सं. 3 का एक भाग है। यह संयुक्त भाग इस ब्लू प्रिन्ट में एचडीएन 3 में शामिल किया गया है। एचडीएन मार्ग संख्या 5 इस्पात यातायात के लिए महत्वपूर्ण है। इस एचडीएन की कुल पथ लम्बाई 2185.53 आरकेएम है। एचडीएन 5 का आरेखीय रेखा-चित्र निम्न प्रकार से है:



आरेखीय रेखा-चित्र ये यह देखा जा सकता है कि समस्त मार्ग कम से कम दोहरी लाईन का है तथा कुछ भागों की तिहरी/चौहरी लाइन खंड भी हैं। इससे यह पता चलता है कि इस समस्त मार्ग पर बहुत अधिक यातायात रहता है। मार्ग की क्षमता को बढ़ाने के लिए तीसरी लाईन उपलब्ध कराने के लिए कार्य कार्यान्वित किए जा रहे थे। तथापि, निम्नलिखित बातें देखी गई थी:-

- एनआर के दिल्ली-पलवल खंड, जो एचडीएन 3 का एक भाग है, की तीन लाईनें हैं। एनसीआर पर पड़ने वाले भूतेश्वर खंड (83.40 आरकेएम) में तीसरी लाईन उपलब्ध कराने का कार्य धीमा चल रहा था और उसकी प्रगति 70 प्रतिशत थी।
- डब्ल्यूसीआर पर, तीसरी लाईन के प्रावधान हेतु 230.03 आरकेएम माप के खंड पहचाने गए थे। बीना-भोपाल (143 आरकेएम) में कार्य प्रगति पर था (45 प्रतिशत), भुदानी-बारखेडा का कार्य (33.00 आरकेएम) अभी शुरू नहीं हुआ था तथा भोपाल-बारखेडा तथा बुधानी-इटारसी (कुल 54.03 आरकेएम) के शेष दो खंडों में कार्य स्वीकृत ही 2012-13 में हुआ था।
- एससीआर पर, तीसरी लाईन (कुल 757.35 आरकेएम) के प्रावधान हेतु चिन्हित तीन खंडों (बल्लारशाह-काज़ीपेट, काज़ीपेट-विजयवाड़ा तथा विजयवाड़ा-गुदूर) में से, केवल

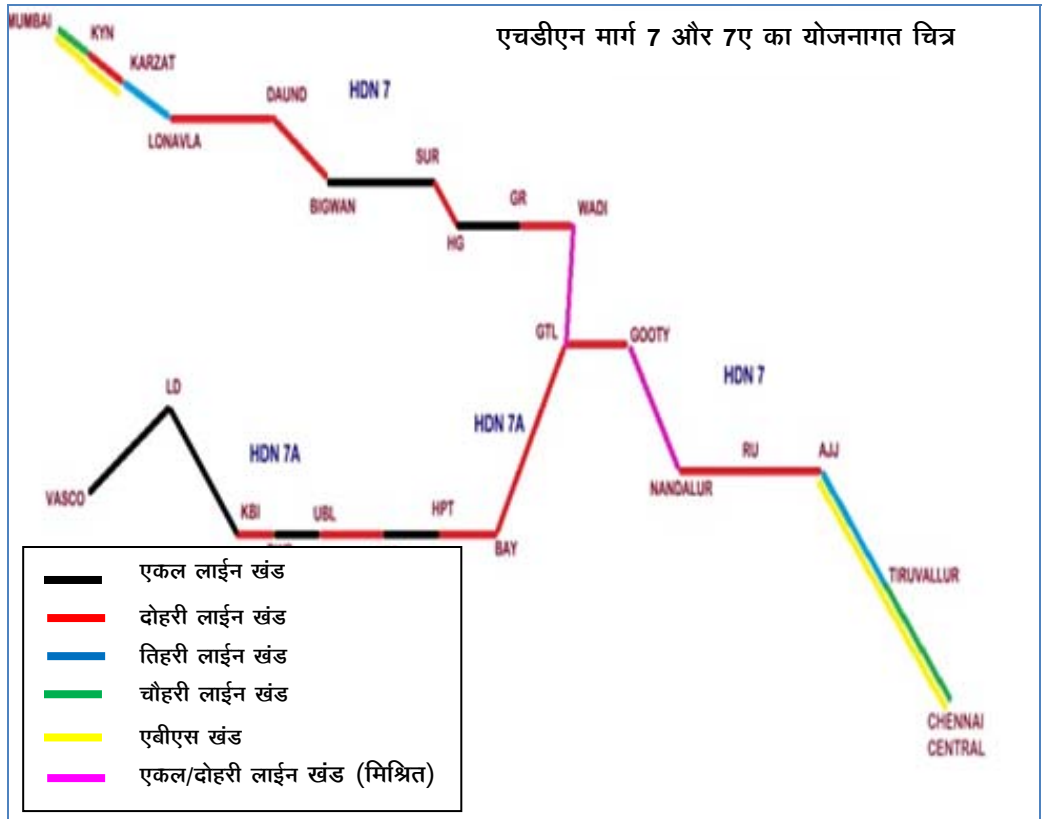
28.84 आरकेएम लम्बे भाग (राघवपुरम-मंदभाड़ी-24.47 आरकेएम तथा मंचेरियाल-पेन्डमपेटाड़-4.30 आरकेएम) पर कार्य संस्वीकृत हुआ था तथा कार्य की प्रगति केवल 25 प्रतिशत थी।

- एसआर पर, जबकि अट्टीपट्टू-कोरुकुपेट (17.95 आरकेएम) के बीच तीसरी लाईन के प्रावधान हेतु कार्य की प्रगति 83 प्रतिशत थी, तथापि चेन्नई बीच-कारुकुपेट के बीच कार्य (4.10 आरकेएम) अभी शुरू नहीं हुआ था।
- एनसीआर में एबीएस के प्रावधान हेतु 407.76 आरकेएम माप के तीन खण्डों की पहचान की गई थी। तथापि, इनमें से किसी भी खण्ड पर काम शुरू नहीं हुआ था।

यह देखा जा सकता है कि दोहरी लाईन के पथ के एक मुख्य भाग पर तीसरी लाईन के प्रावधान हेतु विचार नहीं किया गया था तथा जहां कहीं ये कार्य संस्वीकृत किए गए थे, वे धीमे चल रहे थे जिसके कारण क्षमता रूकावटों की समस्याएं सहज नहीं हो रही थी।

एचडीएन मार्ग सं. 7 (7ए सहित)-डबल लाइन कार्यों और रेलवे विद्युतीकरण का चालू न करना/धीमी प्रगति

एचडीएन मार्ग सं. 7 (7ए सहित) में मुम्बई-चेन्नई मुख्य मार्ग (एचडीएन 7) तथा लिंक मार्ग गुंतकल-हॉसपेट-हुबली-वासको अर्थात् लौह अयस्क सर्किट (सं. 7ए) शामिल हैं। यह मार्ग लौह अयस्क यातायात तथा पत्तन कनेक्टिविटी उपलब्ध कराने के लिए महत्वपूर्ण है। मार्ग की पथ लम्बाई 1679.09 आरकेएम है। एचडीएन 7 (7ए सहित) का आरेखीय रेखा-चित्र निम्न प्रकार से है:



उपर्युक्त योजनागत आरेखण से यह देखा जा सकता है कि बहुत से ऐसे एक लाईन सेगमेंट हैं जिनके लिए क्षमता संवर्धन के लिए दोहरी लाईन के प्रावधान की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त मिश्रित खंडों (एकल/दोहरी लाईन) के कुछ कतिपय पेच थे जिनके परिणामस्वरूप मार्ग में मार्गावरोध हुआ। यह देखा गया कि:

- सीआर में दो एकल लाईन खंड अर्थात भिगावान -मोहल (127 आरकेएम) और होटगी गुलबर्ग (98 आरकेएम) की दोहरी लाईन के प्रावधान हेतु पहचान की गई थी। तथापि, किसी भी खंड में कार्य अभी तक प्रारंभ नहीं किया गया था।
- एसडब्ल्यूआर में हॉस्पेट -वास्को (308.15 आरकेएम) का समस्त खंड दोहरी लाईन के प्रावधान हेतु संस्वीकृत किया गया था। कार्य आरवीएनएल को सौंपा गया है। जोनल रेलवे ने स्वयं ही 43.85 किमी. के पैच दोहरीकरण को पूरा किया था और वास्तविक कार्य आवीएनएल द्वारा अभी आरंभ किया गया जाना था।
- 414.57 आरकेएमज के माप वाले सीआर में सात खंडों और 426.61 आरकेएमज के माप वाले एससीआर में दो निकटवर्ती खंडों की रेलवे विद्युतीकरण के लिए पहचान की गई। यद्यपि एससीआर के रेनीगुंटा-गंटाकल खंड (308 आरकेएम) में कार्य प्रगति 48 प्रतिशत थी। फिर भी एससीआर के शेष खंडों (118.61 आरकेएम) और सीआर के निकटवर्ती सात खंडों में कार्य आरंभ नहीं हुआ था।

उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि दोहरीकरण का कार्य या तो आरंभ ही नहीं हुआ था या बहुत धीरे-धीरे प्रगति कर रहा था। रेलवे विद्युतीकरण का कार्य मार्ग के मुख्य भाग में भी आरंभ नहीं किया गया था। यह उल्लेख करना भी प्रासंगिक है कि यद्यपि एचडीएन 7ए एक महत्वपूर्ण मार्ग है क्योंकि यह लौह अयस्क यातायात से संबंधित है और पत्तन संयोजन प्रदान करता है इसलिए इसको रेलवे विद्युतीकरण और एबीएस के प्रतिष्ठापन के लिए पहचान नहीं की गई (मार्च 2012)। दोहरी लाईन रेलपथ के भी सारे लिंक मार्ग पर उपलब्ध नहीं है।

चयनित एचडीएन मार्गों के संबंध में किए गए उपरोक्त विश्लेषण ने स्पष्ट रूप से यह दर्शाया कि योजना प्रक्रिया कमजोर थी। भारतीय रेलवे एक एकीकृत मार्गवार अभिगम हेतु खण्डशः खण्डीय अभिगम से अपनी योजना प्रक्रिया में बदलाव करने में समर्थ नहीं था। खण्डों पर दुर्लभ संसाधनों पर ध्यान केन्द्रित करने हेतु संस्वीकृत कार्यों को करने हेतु कोई प्राथमिकता नहीं दी गई थी जिससे मार्गों पर अवरोधों को समाप्त किया जाना होगा या माल दुलाई हेतु महत्वपूर्ण खंडों को जोड़ा जाना होगा। उदाहरणार्थ पत्तन संयोजन निर्माण कार्य और लौह अयस्क मार्गों को महत्व नहीं दिया गया था। यह दोहरी लाईन, रेलवे विद्युतीकरण और स्वचालित ब्लॉक संकेतक की न्यूनतम आवश्यकता के सृजन की पहचान में बड़े अन्तराल से जुड़ा था जिसके कारण उच्च सघनता वाले नेटवर्क मार्गों पर लाईन क्षमता का बहुत धीमा संवर्धन हुआ।

2.5.1.4 भार को वहन करने की क्षमता

क्षमता वृद्धि साधनों के भाग के रूप में ग्यारहवीं योजना में यह भी प्रस्ताव था कि लौह अयस्क मार्गों पर रेलपथ को 25 टी एकसल भार को परिवहन करने हेतु उपयुक्त रूप से सुदृढ़ किया जाएगा। योजनाकर्ताओं ने ब्लू प्रिंट के अभिप्राय से इन कार्यों को अपवर्जित किया क्योंकि इस उद्देश्य हेतु एक अलग से प्रयास किया जा रहा था।

लेखापरीक्षा में देखा गया (2012-13) कि 7027.03 आरकेएमज़ को कवर करते हुए 115¹⁵ खंडों में से, 1223.93 आरकेएमज़ में फैले हुए 38¹⁶ खंडों की पहचान 25 टी एकसल भार की परिवहन क्षमता की शक्ति के लिए ब्लू प्रिंट से अलग पहचान की गई थी। तथापि केवल तीन खंडों में शामिल 42 आरकेएमज़ को 31 मार्च 2012 को 25टी एकसल भार (एचडीएन2 के अन्तर्गत एसईआर) के वहन हेतु संवर्धित किया गया था। इसके अतिरिक्त, भार वहन क्षमता के संवर्धन के लिए एचडीएन 7 मार्ग (एसआर और एसडब्ल्यूआर) पर पहचान किए गए 15 खंडों में से रेलवे संरक्षा कमिश्नर (सीआरएस) की माफी एसआर से जहां पुल 25टी एकसल भार के परिवहन के लिए उपयुक्त नहीं थे, के सात खंडों के संबंध में प्रतीक्षित थी (मार्च 2012)। पुलों के अपवर्जन के कारण जो संवर्धन प्रक्रिया के लिए पहचान किए गए खंडों का भाग बनते हैं रिकॉर्ड में नहीं थे। एएडब्ल्यूआर के शेष आठ खंडों में, यद्यपि संवर्धन कार्य पूरा हो चुका था फिर भी सीआरएस से स्वीकृति प्रतीक्षित थी (मार्च 2012)।

उपरोक्त विश्लेषण स्पष्टतः दर्शाता है कि अपर्याप्त प्रयास मूल नीति में या परिकल्पित अधिकतम लाभ को प्राप्त करने के लिए विभिन्न कार्य घटकों के एकीकरण करने के प्रति किये गये थे।

2.5.1.5 फिडर मार्गों पर प्रणालीगत क्षमता संवर्धन

लेखापरीक्षा ने तीन चयनित एचडीएन मार्गों के फिडर मार्गों का अध्ययन किया जिन्हें प्रणालीगत क्षमता संवर्धन के लिए ब्लू प्रिंट में प्राथमिकता दी गई थी और मुख्य एचडीएन मार्ग में कवर नहीं किया गया था। यह देखा गया कि:

- एचडीएन 2 और 2ए पर, चार फिडर मार्ग खंड (53 उप-खंड-कुल लंबाई 701.55 आरकेएम)¹⁷ थे जिन्हें प्रणालीगत क्षमता संवर्धन की अपेक्षा थी। इन उप-खंडों में से क्षमता संवर्धन कार्यों की 46.12 आरकेएमज़ की माप वाले छः उपखंड में पहचान नहीं की गई थी।

¹⁵ एचडीएन 2-55 खंड (3162.41 आरकेएम) , एचडीएन 3 और 5-25 खंड (2185.53 आरकेएम) और एचडीएन 7-35 खंड(1679.09 आरकेएम)

¹⁶ एचडीएन 2-21 खंड (664.90 आरकेएम)एचडीएन 3 और 5-2 खंड (20.88 आरकेएम) और एचडीएन 7-15 खंड (538.15 आरकेएम)

¹⁷ बोंडामुंड-किरीबुरु (11 उप खंड कुल लंबाई 88.20 आरकेएम), बोनामुंडा-हतिया-बोकारो ईस्पात शहर (33 उप खंड कुल लंबाई 278.22 आरकेएम), डोंगापोसी -राजखारसवान (8 उपखंड कुल लंबाई 75.00 आरकेएम) और केटीई- एसजीआरएल (एक उप खंड लंबाई 260.05 आरकेएम)

- 47 उपखंडों में पहचान किए गए दस लाईन क्षमता संवर्धन कार्यों में से तीन कार्यों को अभी भी आरंभ नहीं किया गया था, एक कार्य पूरा हो चुका था और शेष छः कार्य प्रगति के विभिन्न स्तरों में थे जैसाकि नीचे दिया गया है:-

रेलवे	खंड	कार्य का नाम	संस्वीकृति का वर्ष	प्रत्यक्ष प्रगति प्रतिशत में
एसईआर	दुमितरा-चंपाझारन	दुमितरा-चम्पाझारन दोहरीकरण (19 किमी.)	2007-08	90
एसईआर	चंपाझारन - बिमलगढ़	चंपाझारन-बिमलगढ़ दोहरीकरण(21 कि.मी.)	2010-11	10
एसईआर	आरएनसी-मुरी	सुबरनरेखा के ऊपर दूसरे पुल के प्रावधान के साथ खंड के मुरी-नोर्थआउटर केबिन -मुरी दोहरीकरण (1.4किमी.)	2008-09	40
एसईआर	टीएचई-आरएनसी	रांची-प्लेटफार्म सं.4 और 5 का निर्माण	2008-09	90
एसईआर	टीएचई-आरएनसी	हतिया-यार्ड रीमोडलिंग और कोच प्रबंधन	2004-05	100 (पूरा हुआ)
डब्ल्यूसीआर	केटीई-एसजीआरएल	मारवासग्राम-जोबा पी.आई के साथ उन्नयन और एडिशनल लूपस और सेन्ड हम्पस-08 स्टेशन	2009-10	16
डब्ल्यूसीआर	केटीई-एसजीआरएल	देवराग्राम-सराईग्राम के बीच गजराबहारा पर जोबा -दुबरीकला के बीच कंचनपुरा पर और खानाबंजारी -सलहाना के बीच पीपारिया कला पर तीन नये क्रासिंग स्टेशन	2006-07	पीपारिया कला और गजराबहारा पर 60 क्रासिंग स्टेशनों का कार्य पूरा हो चुका है और इन्हें क्रमशः दिसम्बर 2009 और जुलाई 2011 में खेला गया।
डब्ल्यूसीआर	केटीई-एसजीआरएल	निवास रोड और बरगावान की यातायात सुविधाओं का उन्नयन	2010-11	0 (आरंभ नहीं किया गया)
डब्ल्यूसीआर	केटीई-एसजीआरएल	काहना बुंजारी -बेओहारी-मानक III अतिरिक्त लूप और नियोजन के साथ प्रस्तावित इन्टर लोकिंग पैनल	2010-11	0 (आरंभ नहीं किया गया)
डब्ल्यूसीआर	केटीई-एसजीआरएल	सुरसुराई घाट-झारा- डी श्रेणी स्टेशन से बी श्रेणी के समपार स्टेशन में परिवर्तन	2011-12	0 (आरंभ नहीं किया गया)

- (i) चंपाझारन के माध्यम से दुमित्रा -बिमलगढ़ खंड के दोहरीकरण के पूरा न होने के कारण ₹ 29.67 करोड़ (तीन वर्षों के लिए ₹ 99 करोड़ का 29.97 प्रतिशत) की प्रत्याशित वार्षिक रिटर्न का उपचय अभी भी शेष है (मार्च 2012)। इसी प्रकार सुबरनरेखा पर दूसरे पुल के प्रावधान के साथ मुरी-नोर्थ आउटर केबिन-मुरी के दोहरीकरण के पूरा न होने के परिणामस्वरूप ₹ 8.34 करोड़ (₹17.22 करोड़ का 48.48 प्रतिशत) की प्रत्याशित वार्षिक रिटर्न का उपचय नहीं हुआ।
- (ii) जबकि दो क्रॉसिंग स्टेशनों (पिपारिया कला और सराईगरा स्टेशन) पर कार्य पूरा हो चुका था और क्रमशः दिसंबर 2009 और जुलाई 2011 में यातायात के लिए खोल दिया गया। फिर भी कंचनपुर स्टेशन पर रेलवे के नाम में रेलवे भूमि का अन्तरण न होने के कारण प्रगति नहीं हो सकी है। परिणामतः लाईन क्षमता का संवर्धन नहीं हो सका और अप्रैल 2010 से मार्च 2012 के दौरान कोयला यातायात के माध्यम से ₹ 24.70 करोड़ का प्रत्याशित अतिरिक्त, माल भाड़ा राजस्व प्राप्त नहीं किया जा सका।
- (iii) कटनी-सिंगरोली खंड में समकालीन स्वीकृति (आठ स्टेशन) यथा मरवासग्राम, कटनगीखुर्द, सलहाना, महरोई, विजयसोता, छटेनी, दुबरीकला और जोबा के लिए बालू टीलों के साथ पैनल इंटरलॉकिंग और अतिरिक्त लूपस के उन्नयन का कार्य 2009 -10 में संस्वीकृत किया गया था जो कार्य जनवरी 2012 तक पूरा करना था। मात्र प्रत्यक्ष प्रगति (16 प्रतिशत) स्पष्ट स्थल की अनुपलब्धता, निधियों की अनुपलब्धता, भवनों के आरेखणों की आपूर्ति में देरी आदि के कारण हुई थी।

एचडीएन2 और 2ए के फीडर मार्गों पर पहचान की गई लाईन क्षमता संवर्धन कार्यों की स्वीकृति में देरी और या इन कार्यों की धीमी प्रगति के परिणामस्वरूप फीडर मार्गों की प्रणालीगत क्षमता में वृद्धि नहीं हुई और प्रत्याशित वित्तीय लाभों का अस्वीकरण हुआ।

2.6 वित्तीय प्रबंधन

2.6.1 लेखापरीक्षा ने समीक्षा की अवधि के दौरान निधि आबंटन के स्वरूप का विश्लेषण किया (2012-13)। प्रत्याशित लागत के साथ एचडीएन मार्गों (नई लाईन के कार्यों को छोड़कर) पर लाईन क्षमता संवर्धन कार्यों के लिए बजट अनुदान (बीजी) की वर्ष-वार तुलना ने यह दर्शाया कि समस्त अवधि के दौरान बीजी का आबंटन प्रत्येक वर्ष 10 प्रतिशत से कम था। वास्तव में प्रदर्शित निधियों के शेयर ने 2011-12 में थोड़ी वृद्धि के साथ घटती प्रवृत्ति दर्शाई।

(आंकड़े ₹ करोड़ में)

वर्ष	एचडीएन मार्ग			प्रतिशत (एचडीएन मार्ग)	
	प्रत्याशित लागत	बजट अनुदान	वास्तविक व्यय	प्रत्याशित लागत पर बजट अनुदान	प्रत्याशित लागत पर वास्तविक व्यय
2007-08	10229.65	943.10	971.19	9.22	9.49
2008-09	12943.64	1157.69	1022.30	8.94	7.89
2009-10	15865.97	1179.31	1163.14	7.43	7.33
2010-11	18571.79	1134.32	943.65	6.10	5.08
2011-12	23416.46	1643.56	1139.34	7.02	4.87

इसने एचडीएन मार्गों पर कार्यों के कार्यान्वयन के लिए सम्बद्ध कम प्राथमिकता को दर्शाया। इसके अतिरिक्त, रेलवे मंत्री का कथन इस कार्य मामले के काफी विपरीत था कि निधियों को एचडीएन मार्गों पर कार्यों के निष्पादन के लिए बाधा बनने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। बजट आबंटन मात्र अल्प ही नहीं था अपितु कार्यकारी रेलवे उसे पूर्णतः उपयोग करने में समर्थ नहीं थी।

2.6.2 चयनित एचडीएन मार्गों से संबंधित दस जोनल रेलवे यथा सीआर, एनसीआर, एनआर, एससीआर, एसईआर, एसईसीआर, एसआर, एसडब्ल्यूआर, डब्ल्यूसीआर और डब्ल्यूआर के कुल बजट अनुदान (बीजी) की तुलना से और संबंधित रेलवे के उन एचडीएन मार्गों की तुलना में क्षमता संवर्धन कार्यों (नई लाईन कार्यों को छोड़कर) के लिए इन रेलवे द्वारा किए गए वास्तविक व्यय (एई) से पता चला कि समीक्षा अवधि के दौरान एचडीएन मार्गों पर बीजी का शेयर औसत 34 प्रतिशत (लगभग) रहा जबकि एचडीएन कार्यों पर निधियों का वास्तविक उपयोग सम्पूर्ण रेलवे के कुल व्यय के औसत का 30 प्रतिशत दर्ज किया गया। जैसाकि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

(आंकड़े ₹ करोड़ में)

वर्ष	सम्पूर्ण चयनित जोनल रेलवे		एचडीएन मार्गों पर		सम्पूर्ण चयनित जोनल रेलवे में एचडीएन मार्गों पर कुल प्रतिशत		एचडीएन मार्गों पर बजट अनुदान की प्रतिशत उपयोगिता
	बजट अनुदान	वास्तविक व्यय	बजट अनुदान	वास्तविक व्यय	बजट अनुदान	वास्तविक व्यय	
2007-08	2911.66	3330.97	943.10	971.19	32.39	29.16	102.98
2008-09	3766.28	3956.93	1157.69	1022.30	30.74	25.84	88.31
2009-10	3671.63	4127.81	1179.31	1163.14	32.12	28.18	98.63
2010-11	3287.28	3351.61	1134.32	943.65	34.51	28.16	83.19
2011-12*	4215.65	2725.19	1643.56	1139.34	38.99	41.80	69.32
जोड़	17,852.50	17492.51	6057.98	5239.62	33.93	29.95	86.49

* पूंजीगत (बांड) के अंतर्गत बजट परिव्यय को भी शामिल किया जाता है।

यह स्पष्ट रूप से विदित है कि जबकि गैर-एचडीएन कार्यों ने कुल निधि आबंटन (66 प्रतिशत) के बल्क शेयर को दर्शाया। इसके अतिरिक्त, निधियों के वास्तविक उपयोग के मुख्य शेयर (70 प्रतिशत) को गैर-एचडीएन सेगमेंट के लिए लेखांकित किया गया था और इस अवधि के दौरान निधियों के बढ़ते हुए अभ्यर्पण ने एचडीएन सेगमेंट को आरोपित किया था जो 2011-12 के दौरान लगभग 30 प्रतिशत तक बढ़ गया। इस प्रकार, उपलब्ध कराई गई निधियां, हालांकि पूर्णतः असंगत थी फिर उनका न तो पूर्ण रूप से उपयोग किया गया था बल्कि अभ्यर्पण किया गया था। इसने नेटवर्क के यातायात आयाम (कि एचडीएन मार्गों पर लगे हुए ढेर माल ढुलाई यातायात का 70 प्रतिशत जो रेल नेटवर्क का केवल 25 प्रतिशत बना) में प्रहस्तन प्रत्याशित वृद्धि के लिए मार्गों के विकास को त्वरित करने के उद्देश्य को अनिश्चित किया।

2.6.3 इस बैकड्रॉप के प्रति लेखापरीक्षा ने चयनित एचडीएन मार्गों पर चयनित 162 कार्यों में से 154 कार्यों का विस्तृत विश्लेषण किया (2012-13) और ऐसे मामले जिनमें निधियों का अभ्यर्पण, निधियों का विपथन/अनियमित विपथन और व्यय की अवास्तविक बुकिंग शामिल थी जैसाकि नीचे चर्चा की गई है। शेष आठ कार्यों के संबंध में स्थिति का विश्लेषण नहीं किया जा सका क्योंकि ये आरवीएनएल को सौंप दी गई थी जिसके लिए रेलवे बोर्ड ने कार्य वार अनुमोदनों के बजाए सम्पूर्ण रूप में कार्यान्वयन के अंतर्गत परियोजनाओं के लिए एक मुश्त अग्रिम के रूप में निधियां आबंटित की थी।

2.6.3.1 निधियों का अभ्यर्पण

लेखापरीक्षा में पाया गया (2012-13) कि ₹ 2840.10 करोड़ का कुल बजट अनुदान संवीक्षा अवधि (2007-08 से 2011-12) के दौरान लाईन क्षमता संवर्धन के लिए 77 विशिष्ट कार्यों हेतु रेलवे बोर्ड को आबंटित किया गया था जिसे अंतिम अनुदान स्तर पर ₹ 1453.34 करोड़ तक कम करना पड़ा था। इसके विपरीत, वास्तविक व्यय ₹ 1727.76 करोड़ हुआ था और ₹ 1112.34 करोड़ की राशि जो बजट अनुदान का 39 प्रतिशत थी को अभ्यर्पित किया गया था। इस बड़ी सीमा तक आबंटित निधियों का अभ्यर्पण मुख्यतः स्पष्ट स्थल की अनुपलब्धता, अनुमानों के अंतिम रूप देने में विलम्ब, योजनाओं और आरेखणों आदि को बताया गया था जैसाकि ब्योरा नीचे दिया गया है:-

क्रम संख्या	अभ्यर्पण का संक्षिप्त कारण	कार्यों की संख्या	अभ्यर्पण की राशि (₹ करोड़ में)
1	भूमि अधिग्रहण में देरी, कानून और व्यवस्था समस्या और स्पष्ट स्थल को सुपुर्द न करने	14	291.29
2	अनुमानों और आरेखणों को अंतिम रूप देने में विलम्ब	16	178.09
3	निविदाओं, संविदाओं को अंतिम रूप देने और निविदाओं के रिहा करने में विलम्ब	12	130.31
4	निर्माण कार्यों को छोड़ना/रोकना	9	117.49
5	सामग्री की आपूर्ति में विलम्ब और प्रत्याशित ऋणों आदि की प्राप्ति न होना	2	2.75
6	लघु परिवर्तन	3	1.24
7	संविदाओं में कार्यों की धीमी प्रगति और एबीएस कार्यों हेतु स्लीप साईडिंग्स के हटाने हेतु प्राप्त करने में सीआरएस समन्वय में विलंब के कारण	12	56.38
8	एबीएस के साथ निरन्तर कार्य करने में और कार्यान्वयन हेतु आरवीएनएल को कार्य के सौंपने में रेलवे का अनिर्णय?	2	61.23
9	आरवीएनएल /एमवीआरसी द्वारा कार्यान्वित किए जा रहे कार्य जिनके लिए कारण उपलब्ध नहीं थे।	7	273.56
	जोड़	77	1112.34

इसने स्पष्टतः दर्शाया है कि कार्यों के कार्यान्वयन की गति योजना स्तर पर निधियों के प्रावधान के साथ-साथ जैसी नहीं थी और इसने जोनल रेलवे के संबंधित विभागों के बीच अपर्याप्त समन्वय को दर्शाया है।

2.6.3.2 निधियों का विपथन

लेखापरीक्षा में पाया गया (2012-13) कि चयनित एचडीएन मार्गों पर 17 कार्यों के कार्यान्वयन के दौरान ₹ 116.40 करोड़ की सीमा तक निधियों को अन्य कार्यों को विपथित कर दिया गया था इसमें से मात्र ₹ 10.81 करोड़ एचडीएन मार्गों पर अन्य कार्यों और शेष अर्थात् ₹ 105.59 करोड़ गैर-एचडीएन मार्गों के कार्यों को विपथित कर दिए गए थे। विवरण **अनुबंध VIII** में दिया गया है।

(i) निधियों का अनियमित विपथन

पश्चिम रेलवे में 2010-11 और 2011-12 के दौरान उधना-जलगांव परियोजना के लिए की कुल राशि ₹ 149.58 करोड़ बुक की गई थी, जिसमें से केवल ₹ 95.67 करोड़ कार्य से संबंधित था। ₹ 53.91 करोड़ (2010-11 के दौरान ₹ 20.11 और 2011-12 के दौरान ₹ 33.80 करोड़) की शेष राशि को पुनः विनियोजन¹⁸ की मांग किए बिना एचडीएन मार्गों के अलावा अन्य कार्यों पर खर्च कर दिया गया था।

इसी प्रकार, उत्तरी रेलवे में, टीकेडी-पीडब्ल्यूएल के बीच चौथी लाईन के निर्माण हेतु 2009-10 के दौरान बुक की गई ₹ 61.15 करोड़ की कुल राशि में से केवल ₹ 21.71 करोड़ की राशि वास्तविक रूप से कार्य से संबंधित थी। ₹ 39.44 करोड़ की समस्त शेष राशि को निधियों के अनियमित विपथन को बनाते हुए अंबाला और दिल्ली डिवीजनों के खुली लाईन कार्यों पर खर्च की गई थी।

(ii) व्यय की नकली बुकिंग

लेखापरीक्षा में पाया गया (2012-13) कि यद्यपि "शेलवोना नदी साईड रेल टर्मिनल" (एएडब्ल्यूआर के एचडीएन 7ए के अन्तर्गत) को भूमि अधिग्रहण समस्याओं के कारण आरंभ नहीं किया गया था (मार्च 2012)। फिर भी भूमिकार्य पर व्यय के प्रति 2011-12 के दौरान इस कार्य के अन्तर्गत ₹ 0.50 करोड़ की नकली बुकिंग हुई। मामले को उजागर करते हुए रेलवे ने बताया कि रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के अनुसार व्यय को बुक किया गया था।

इस प्रकार, खराब योजना के अतिरिक्त जोनल रेलवे द्वारा उदासीन दृष्टिकोण के परिणामस्वरूप निधियों का अभ्यर्पण हुआ और एचडीएन कार्यों के अलावा उद्देश्य के लिए उनका विपथन हुआ।

2.7 कार्यों की प्रगति और अधिक लागत

2.7.1 लेखापरीक्षा ने चयनित एचडीएन मार्गों पर निष्पादन हेतु संस्वीकृत 162 नमूना कार्यों (2012-13) की संवीक्षा की और पाया कि दस कार्य रोके गये/ छोड़े गये/छोड़ने हेतु प्रस्तावित थे, 45 कार्यों को अभी भी आरंभ (**अनुबंध -IX**) करना था और 53 कार्य प्रगति (**अनुबंध -X**) में थे, जो निम्नवत हैं:

¹⁸ अंकलेश्वर -राजपीपला जीसी, सुरेंद्रनगर -विरमगाम डीएल, अकोडिया-सुजलपुर डीएल, एडीआई डिवीजन के ओएल कार्य और रतलाम-महू-खांडवा जीसी

प्रत्यक्ष प्रगति की प्रतिशतता	कार्यों की संख्या
25 प्रतिशत से कम	14
25 प्रतिशत और 49 प्रतिशत के बीच	11
50 प्रतिशत और 74 प्रतिशत के बीच	12
75 प्रतिशत और 99 प्रतिशत के बीच	16

पूरे किये गये 54 कार्यों में से 33 कार्य छः से 58 महीनों के बीच देरी के साथ पूरे किये थे। इसके अतिरिक्त, पूरा करने की लक्ष्य तारीख 37 कार्यों के संबंध में नियत नहीं की गई थी (अनुबंध XI)।

लेखापरीक्षा 93 कार्यों के संबंध में प्रत्याशित लाभों के गैर प्रोद्भवन का वित्तीय निर्धारण नहीं कर सका क्योंकि रेट ऑफ रिटर्न (आरओआर) और/या पूर्ण करने की लक्ष्य तारीख उपलब्ध नहीं थी। तथापि, 31.3.2012 को प्रगतिशील/पूर्ण हुए अन्य 31 कार्यों के संबंध में लेखापरीक्षा ने विभिन्न कारणों के कारण ₹ 921.17 करोड़ तक की सीमा तक प्रत्याशित लाभों के गैर- प्रोद्भवन निर्धारण किया जैसाकि नीचे तालिकाबद्ध किया गया है।

क्रम संख्या	संक्षिप्त में कारण	कार्यों की संख्या	प्रत्याशित लाभों के गैर प्रोद्भवन की राशि (₹ करोड़ में)	लगाधिक समय (महीनों में)	अनुबंध XI की क्रम संख्या के संदर्भ में
1	भूमि अधिग्रहण में विलम्ब	3	71.37	17 से 36	12,24 और 26
2	अतिक्रमण कारण और स्थल के क्लीयरेंस के कारण विलम्ब	7	126.99	8 और 96	1,10, 14, 15, 19,21 और 22
2	योजना और आरेखणों और परिव्यय में परिवर्तन के अनुमोदन में विलम्ब	4	221.94	16 से 36	3,7,16 और 25
3	रेलवे द्वारा स्थायी मार्ग सामग्री की आपूर्ति में विलम्ब	3	144.82	18 से 24	4,8 और 9
4	संबद्ध/अवशिष्ट कार्यों के पूरा होने में विलंब	3	57.29	1 से 15	28,29और 30
5	आरवीएनएल द्वारा धीमी प्रगति	2	174.85	9 और 84	5 और 13
6	कार्य में बाधाएँ (कानून और व्यवस्था)	2	81.26	9 और 12	6 और 17
7	निष्पादन एजेंसी, आदि पर निर्माण में विलम्ब	2	15.46	12 और 27	11 और 31
8	अनुमानों, निविदाओं और संविदाओं को अन्तिम रूप देने में विलंब	3	6.41	14 और 30	18,20 और 23
9	रखरखाव के लिए अपेक्षित श्रम शक्ति उपलब्ध न होने के कारण कमीशनिंग में विलंब	1	12.86	10	27
10	संविदाओं में कार्य की धीमी प्रगति के कारण	1	7.89	7	2
	जोड़	31	921.17		

(अनुबंध-XII)

इसके अलावा, 56 कार्यों के समापन में देशी के कारण ₹ 1,985.74 करोड़ की राशि की अधिक लागत उठाई। (अनुबंध XIII)

2.7.2 कार्यों के निष्पादन में दृष्टिकोण का अभाव

जबकि कार्यों की योजना रेल प्रशासन और रेलवे बोर्ड द्वारा बनाई जाती है, तथापि ये मुख्य रूप से क्षेत्रीय रेलवे के निर्माण संगठन द्वारा निष्पादित किये जाते हैं। रेलवे बोर्ड ने इन कार्यों में से कुछ कार्यों का निष्पादन रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) को सौंपा। इस अध्ययन में कवर्ड 162 कार्यों में से, 18 कार्य आरवीएनएल को सौंपे गये थे जिसमें चार कार्य शामिल थे जो तीन चयनित एचडीएन मार्गों के संबंध में योजना में निर्धारित 42 लाइन क्षमता संवर्धन कार्यों के संबंध में थे। लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि विभिन्न मार्ग खण्डों में कार्य के निष्पादन के तरीके में योजनाबद्ध और एकीकृत दृष्टिकोण की कमी थी, जिसके परिणामस्वरूप महत्वपूर्ण खंडों में कार्य की अनियमित प्रगति हुई। यह जोनल रेलवे और कार्यों के निष्पादन में शामिल आरवीएनएल के साथ-साथ रेल प्रशासन में अपर्याप्त समन्वयन में भी दर्शाया गया था। ऐसे कुछ मामलों की नीचे चर्चा की गई है:

2.7.2.1 दोहरीकरण कार्य

एचडीएन 2ए, 7 और 7ए पर निष्पादित किए जा रहे दोहरीकरण कार्यों की प्रगति की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

क्र.सं.	एचडीएन	रेलवे	कार्य की प्रगति
1	2ए	एसईसीआर और डब्ल्यूसीआर	सालका रोड़-खोंगसारा और खोदरी अनूपपुर (कुल लंबाई-87.60 किलोमीटर) योजना में निर्धारित दो महत्वपूर्ण खंडों के दोहरीकरण कार्य क्रमशः 2005-06 और 2006-07 में स्वीकृत किए गए थे। कार्यों की केवल क्रमशः 39 प्रतिशत और 47 प्रतिशत प्रगति हुई थी (मार्च 2012)। तथापि, डब्ल्यूसीआर पर बीना-कोटा (282.60 आरकेएम) नज़दीकी महत्वपूर्ण खंड में दोहरीकरण कार्य जुलाई 2011 में आरवीएनएल को सौंपा गया था और यह अभी शुरू होना था (मार्च 2012)।
2	7	सीआर	डांड से गुलबर्गा तक (300.77 आरकेएम) कुल दोहरीकरण कार्य में से शोलापुर-होतगी (15.07 आरकेएम), डांड-भिगवान (27.68 आरकेएम), मोहाल-शोलापुर (33.11 आरकेएम), खंडों पर काम क्रमशः जुलाई 1999, फरवरी 2002 और मई 2008 में पूरा हुआ था। तथापि, आरवीएनएल को हस्तांतरित शेष 224.91 आरकेएम (भिगवान-मोहाल-127 आरकेएम और होतगी-गुलबर्गा 97.91 आरकेएम) के दोहरीकरण कार्य का निष्पादन अभी शुरू होना था (मार्च 2012)। हालांकि, आरवीएनएल द्वारा कार्य के लिए विस्तृत अनुमान, अप्रैल 2010 में, स्वीकृत कर दिया था।
3	7ए	एसडब्ल्यूआर	संपूर्ण होसपेट-वास्को खंड (352 किलोमीटर) का दोहरीकरण कार्य योजना (एचडीएन 7ए) में निर्धारित किया गया था। कार्य

			आरवीएनएल को भागों में हस्तांतरित किया गया था अर्थात होसपेट से थनाईघाट- 201 किलामीटर दिसंबर 2007 में और थनाईघाट से वास्को- 151 किलोमीटर अक्टूबर 2010 में। संपूर्ण परियोजना का दोहरीकरण 2010-11 में पिक बुक में शामिल था। आरवीएनएल ने होसपेट-थनाईघाट के लिए विस्तृत अनुमान मार्च 2010 में स्वीकृत किया और मार्च 2011 में 13 हेक्टेयर भूमि के अधिग्रहण की प्रक्रिया शुरू की। कार्य भूमि अधिग्रहण की प्रारंभिक अवस्था में था (मार्च 2012)। इसी बीच, एसडब्ल्यूआर ने स्वयं ही हासपेट-थनाईघाट खंड पर पड़ने वाले धरवाड-कमबारांगनवी और हुबली-हेमसुर (कुल 43.85 आरकेएम) में पैच दोहरीकरण का कार्य पूरा किया। थनाईघाट-वास्को खंड पर कोई कार्य निष्पादित नहीं हुआ था (मार्च 2012)।
--	--	--	--

उपरोक्त महत्वपूर्ण खंडों पर दोहरीकरण कार्यों की प्रगति दर्शाती है कि मंत्रालय का आरवीएनएल को कुछ क्षेत्रों के कार्य को हस्तांतरित करने का निर्णय लाभदायक सिद्ध नहीं हुआ था क्योंकि आरवीएनएल एकीकृत तरीके में लाइन की क्षमता में वृद्धि से इनकार करते हुए कार्य को शुरू करने में भी विफल रहा।

2.7.2.2 तृतीय लाइन कार्य

एचडीएन 2 और 2ए कार्यों पर, तृतीय लाइन उपलब्ध कराने वाले कार्य एसईसीआर पर समान गति से प्रगति नहीं कर रहे थे और डब्ल्यूसीआर के समीप के खंडों पर कार्य शुरू ही नहीं हुआ थे। इन कार्यों की प्रगति नीचे दिखाई गई है:

	तृतीय लाइन कार्य	स्वीकृति का वर्ष	भौतिक प्रगति	धीमी प्रगति के कारण
1	झारसुगुंडा-चंपा (151.70 आरकेएम) एसईसीआर	2009-10	10%	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में विलंब
2	बिलासपुर-भाटपुरा (46.40 आरकेएम)- एसईसीआर	1997-98	100%	2005-06 में पूरा हुआ
2	भातपरा-उरकुरा (58.20 आरकेएम)- एसईसीआर	1997-98	86%	मार्च 2003 में आरवीएनएल को हस्तांतरित धीमी प्रगति।
3	दुर्ग-राजनंदगाँव (30.80 आरकेएम)- एसईसीआर	2010-11	10.50 %	निविदा को अंतिम रूप देने में देरी के कारण कार्य शुरू होने में विलंब
4	राजानंदगाँव-गोंडिया-नागपुर-(234 आरकेएम) एसईसीआर	-	-	सर्वेक्षण की प्रारंभिक अवस्था
5	बीना-कटनी (डब्ल्यूसीआर)	-	-	सर्वेक्षण की प्रारंभिक अवस्था

उपरोक्त से स्पष्ट है कि कार्यों के निष्पादन में कोई एकीकृत दृष्टिकोण नहीं था।

2.7.2.3 चौथी, पांचवी और छठी लाइन कार्य

एचडीएन मार्ग संख्या 3 का दिल्ली-मथुरा खंड दिल्ली क्षेत्र में महत्वपूर्ण प्रवेश का हिस्सा है और संकुलन का मुख्य बिंदु है। यह एचडीएन मार्ग संख्या 5 का भी हिस्सा है। इस खंड पर दिल्ली-पलवल¹⁹ के बीच तीन लाइनें पहले ही उपलब्ध कराई गई हैं और आगे के हिस्से पलवल-भूतेश्वर (मथुरा) में तीसरी लाइन के प्रावधान के लिए निर्माण प्रगति पर है। निर्धारित खंडों²⁰ में चौथी, पांचवी और छठी लाइनों के कार्य स्वीकृत कर दिए गए हैं तथापि, एनआर में कार्य के कार्यान्वयन अधिक विलंब हुआ जिनकी चर्चा नीचे की गई है-

➤ रेलवे बोर्ड ने तुगलकाबाद और पलवल के बीच चौथी लाइन के कार्य के लिए ₹83 करोड़ की राशि की स्वीकृति दी (2006-07) और उसकी योजना और निष्पादन के लिए आरवीएनएल को कार्य सौंपा। आरवीएनएल ने ₹123.90 करोड़ का विस्तृत अनुमान स्वीकृत किया (जून 2007)। कार्य शुरू नहीं हुआ और एनआर को वापस हस्तांतरित कर दिया गया (अप्रैल 2008)। बाद में, समय के अधिक होने, (₹37.08 करोड़), कार्य क्षेत्र में परिवर्तन, (विनिर्देशों और मात्राओं सहित) और झुगियों के पुनर्वास के कारण विस्तृत अनुमान संशोधित करके ₹278.92 करोड़ कर दिया गया (सितम्बर 2012)। लेखापरीक्षा ने देखा कि निष्पादन एजेंसियों को बदलने के कारण अभिलेख में नहीं थे। आगे, फरीदाबाद न्यू टाउन और बल्लभगढ़ (चार किलामीटर) के बीच निर्माण कार्य दिल्ली मंडल द्वारा 752 झुगियों को न हटाने के कारण नहीं किया जा सका।

➤ एनआर (एचडीएन 3) में नई दिल्ली से तिलक ब्रिज के बीच पांचवीं और छठी लाइन उपलब्ध कराने का कार्य ₹39.44 करोड़ (2000-01) के लिए स्वीकृत किया गया था। समाप्ति की नियत तिथि मार्च 2004 निर्धारित की गई थी। आठ पथ मार्ग समायोजित करने के लिए तिलक ब्रिज और शिवाजी ब्रिज पर आरयूबीज़ को चौड़ा करने के लिए और इन दोनों स्टेशनों पर अतिरिक्त प्लेटफार्म उपलब्ध कराने के लिए अनुमान ₹53.15 करोड़ (मई 2007) संशोधित किया गया था। कार्य की भौतिक प्रगति 80 प्रतिशत (मार्च 2012) थी। स्थल से भूमिगत एस एंड टी केबल और ओएचई उच्च मस्तूल का विस्थापन न होने, मस्जिद



¹⁹ तिलक ब्रिज-हज़रत निजामुद्दीन को छोड़कर

²⁰ तुगलकाबाद-पलवल चौथी लाइन के लिए और नई दिल्ली-तिलक ब्रिज पांचवी और छठी लाइनों के लिए

की भूमि बदलने/आवासों के विखंडन में देरी के कारण पूर्ण स्थल को सौपने में विलंब, सीपीडब्ल्यूडी से भूमि के हस्तांतरण में विलंब, इमारत के आधार के आरेखण में बदलाव, अभिविन्यास और पुल संख्या 8 को अंतिम रूप देने में विलंब, शिवाजी ब्रिज पर आरयूबी के जीएडी को अंतिम रूप देने में विलंब, डीसीपी/ट्रैफिक, दिल्ली से ट्रैफिक ब्लॉक की उपलब्धता न होने, कार्य की विभिन्न मदों के प्रति मात्राओं में वृद्धि विलंब के मुख्य कारण थे। अनुमान फिर से संशोधित करके ₹140.69 करोड़ कर दिया गया और अनुमोदन के लिए रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत किया गया।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि निष्पादन एजेंसी और कार्यक्षेत्र से संबंधित निर्णय में बदलाव के कारण अतिरिक्त लाइनों के प्रावधान में काफी विलंब हुआ था। आगे, रेलवे बोर्ड और रेल प्रशासन के बीच समन्वय खराब था। इस प्रकार राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में प्रवेश करते हुए मुख्य क्षमता अवरोधों को आसान नहीं किया जा सका।

2.7.2.4 स्वतः अवरोध संकेतक (एबीएस)

रेलवे बोर्ड ने बहुत सीमित दूरी में एबीएस को संस्वीकृत किया। इसके बावजूद, रेलवे बोर्ड और रेल प्रशासन के बीच कम समन्वय के कारण खंडों पर एबीएस के कार्यान्वयन में विलम्ब हुआ जिसकी चर्चा नीचे की गई है-

- 2007-08 में स्वीकृत गोंडिया-नागपुर खंड (129.9 आरकेएम) में एबीएस कार्य प्रगति (25 प्रतिशत) पर था और लगभग ₹46.20 करोड़ राशि का व्यय हुआ था। कार्य की निरंतरता के संबंध में अनिश्चय के कारण कार्य का निष्पादन पिछले एक वर्ष से रोक दिया गया था। यह देखा गया था कि रेलवे के पास अत्यधिक ढाल के कारण लोको को रोकने जैसी परिचालन समस्याओं को देखते हुए कार्य को छोड़ने का प्रस्ताव था। तथापि, रेलवे बोर्ड को कार्य छोड़ने का प्रस्ताव अभी प्रस्तुत किया जाना था (मार्च 2012)।
- एचडीएन 7 (सी श्रेणी मार्ग पर नहीं) के ऊपर सीआर पर पुणे-लोनावाला खंड (65 आरकेएम) में एबीएस कार्य की प्रगति में स्लिप साइडिंग्स को हटाने के लिए रेलवे संरक्षा आयुक्त (सीआरएस) से अनुमोदन प्राप्त करने के लिए समय पर कार्रवाई शुरू करने में विलंब के कारण बाधा आई। चूंकि यह स्लिप साइडिंग्स 2006 में एबीएस कार्य के लिए संविदा प्रदान होने के पूर्व से मौजूद थी, अतः सीआरएस से मंजूरी संविदा प्रदान होने से पूर्व प्राप्त की गई है। रेलवे ने केवल अक्टूबर 2009 में पहली बार सीआरएस के सामने यह मुद्दा उठाया। सीआरएस ने स्लिप साइडिंग्स को हटाने का प्रस्ताव अस्वीकृत कर दिया। मार्च 2012, तक, संपूर्ण कार्य की भौतिक प्रगति 40 प्रतिशत और निर्धारित व्यय, ₹19.71 करोड़ था। कार्य के समापन की मूल निर्धारित तिथि के 40 महीने बाद भी कार्य अधूरा पड़ा हुआ था।

2.7.2.5 योजना में कमी के कारण शुरू होने के बाद कार्य को छोड़ना

लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित मामले देखे जहाँ लाइन क्षमता बढ़ाने के कार्य अपर्याप्त योजना के कारण छोड़ने पड़े:-

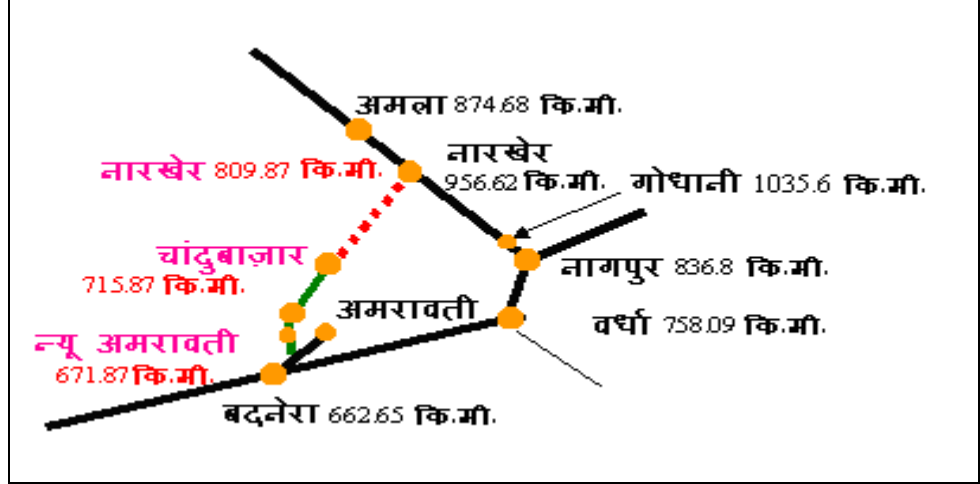
- एसडब्ल्यूआर ने हुबली मंडल (एचडीएन 7ए) के अंतर्गत गडग-होसपेट खंड के कोप्ल और जिनिगेरा स्टेशनों के बीच नया पारगमन स्टेशन उपलब्ध कराने का निर्णय लिया (सितम्बर 2007)। पारगमन स्टेशन का प्रावधान इस लौह अयस्क लाने ले जाने वाले मार्ग पर लाइन क्षमता में वृद्धि के लिए न्यायोचित था। तथापि, यह तथ्य कि मौजूदा स्टेशन से केवल तीन किलोमीटर पर उक्त पारगमन स्टेशन बनेगा और संपूर्ण होसपेट (एचपीटी)-वास्को (वीएसजी) खंड को दोहरीकरण शुरू किया जा रहा था नजरअंदाज कर दिये गये थे और ₹ 6.35 करोड़ का व्यय हुआ। बाद में, रेलवे ने उपरोक्त आधार पर कार्य छोड़ने का निर्णय लिया (सितम्बर 2009) जिससे ₹ 4.31 करोड़ का अपरिहार्य निष्फल व्यय आंका गया।
- लेखापरीक्षा में इस मुद्दे को बताये जाने पर (मई 2012) रेल प्रशासन ने बताया (जून 2012) कि मौजूदा स्टेशन के इतने नज़दीक दूसरा स्टेशन होने की आवश्यकता समीक्षाधीन है। कार्य रोक दिए गए थे और संविदा को जैसी है जहां है के आधार पर अंतिम रूप देने के लिए आवश्यक कार्रवाई प्रगति पर है। आगे, पहले से ही समाप्त खुदाई कार्य के दोहरीकरण कार्य को सुनिश्चित करने के लिए उपयोग किया जाएगा। यह स्पष्ट है कि दूसरा परगमन स्टेशन बनाने का निर्णय योजना के उल्लंघन में लिया गया था जिसने संपूर्ण एचपीटी-वीएसजी दोहरीकरण कराया। इसके अतिरिक्त, जोनल रेलवे को भी पता था कि दोहरीकरण दिसंबर 2007 में आरवीएनएल को सौंप दिया गया था। अतः उत्तर अनुबोध था और लापरवाही को दर्शाता था।
- "एचडीएन 7ए पर एसडब्ल्यूआर के हुबली (यूबीएल) मंडल पर संचालन लाइन्स/साइडिंग्स (सात स्टेशनों) के विस्तार और अतिरिक्त लूप लाइन्स द्वारा लौह अयस्क मार्ग पर स्टेशनों को मज़बूत करने " वाले कार्य में, दो स्टेशनों वास्को (वीएसजी) और कनसोलियम (सीएमएम) पर कार्य भूमि अधिग्रहण से संबंधित मुद्दे के कारण छोड़ने के लिए प्रस्तावित था। ₹ 0.96 करोड़ के निष्फल व्यय के बाद वीएसजी स्टेशन पर कार्य छोड़ दिया गया था। रेल प्रशासन ने बताया (जुलाई 2011) कि उपलब्ध रेलवे भूमि के अंदर शेटिंग नैक के प्रावधान के लिए व्यय हुआ था। तथापि, लेखापरीक्षा में देखा गया कि ठेकेदार को बैंक के मूल्य समायोजन के लिए खाईयों में खुदाई और ठोस मदों के प्रावधान और शेटिंग नैक को न जोड़ने के लिए राशि दी गई जैसाकि रेलवे प्रशासन द्वारा दावा किया गया था।

2.7.2.6 जुड़ी हुई परियोजनाओं की अपर्याप्त प्रगति

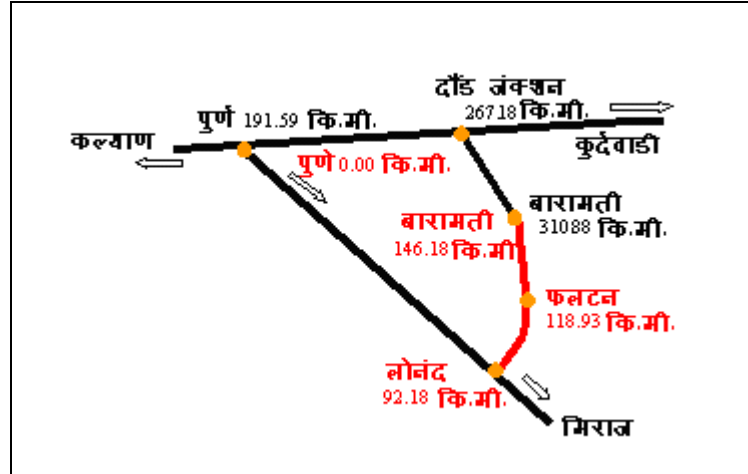
लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित मामले देखे जहां मुख्य परियोजनाओं से जुड़े कार्य की अपर्याप्त प्रगति के कारण ट्रैफिक घनत्व को आसान नहीं किया जा सकता:-

- रेलवे बोर्ड ने बादनेरा-अमरावती-नारखेर में नई लाईन (138 किलोमीटर) के निर्माण के लिए ₹ 150.66 करोड़ का विस्तृत अनुमान स्वीकृत किया था (दिसम्बर 1995)। यह लाइन एचडीएन-2 और एचडीएन-5 को जोड़ेगी और एचडीएन-2 पर बादनेरा-नागपुर और एचडीएन-5 पर आमला-नागपुर खंड पर संतृप्त ट्रैफिक को आसान करेगी। यद्यपि कार्य छः वर्ष के अंदर अर्थात् दिसम्बर 2001 तक समाप्त करने का लक्ष्य था, तथापि यह अभी तक (मार्च 2012) अधूरा था।

- लेखापरीक्षा में देखा गया कि अपर्याप्त निधि को देखते हुए, सीआर ने अमरावती से चांदुबाज़ार तक पहले 44 किलोमीटर के निर्माण का कार्य शुरू किया (जुलाई 2002) जो पूरा कर लिया गया था (फरवरी 2006)। पूरा किया गया खंड (44 किलोमीटर) ट्रेफिक के लिए अभी नहीं खोला गया था क्योंकि शेष कार्य पूरा होने और अपेक्षित अनुरक्षण कर्मचारी की तैनाती के अभाव में सीआरएस निरीक्षण नहीं किया गया था। संपूर्ण परियोजना की भौतिक प्रगति 96 प्रतिशत थी (मार्च 2012) और ₹ 516.26 करोड़ का व्यय हुआ था।



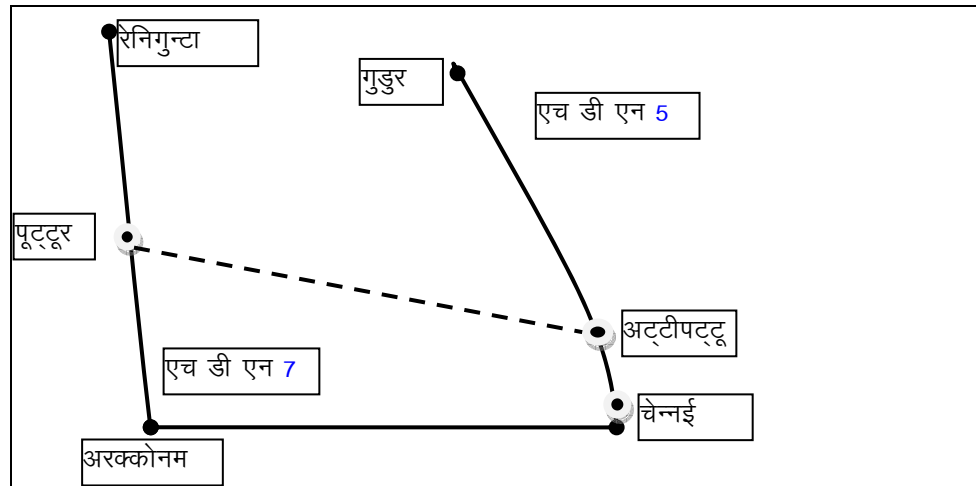
- रेलवे बोर्ड ने दौंड-मिराज के बीच उत्तर दक्षिण ट्रेफिक को जोड़ने के लिए और एचएनडी-7 के दौंड-पुणे खंड पर ट्रेफिक के संकुलन (65 कि.मी.) को हटाने के लिए ₹ 138.48 करोड़ की लागत पर फलटन के रास्ते बारामती-लोनंद (54 किलोमीटर) के बीच नई लाइन के निर्माण की स्वीकृति दी (2002)।



लेखापरीक्षा में देखा गया कि यद्यपि लोनंद-फलटन खंड (चरण I में 26.75 किलोमीटर) में निष्पादन हेतु लिए गये कार्य पर 82 प्रतिशत (मार्च 2012) तक ₹ 112.83 करोड़ के व्यय के बाद प्रगति हुई, तथापि बारामती और फलटन खंड (27.25 आरकेएमज़) के बीच भूमि अधिग्रहण की समस्या के समाधान में कठिनाई के कारण परियोजना के पूर्ण होने में विलंब हुआ था।

जब पहले लेखापरीक्षा में (2008-09 रेलवे के प्रतिवेदन संख्या सीए 11 के पैराग्राफ संख्या 3.1.3) नए लिंक के समाप्त न होने से संबंधित मुद्दा उठाया गया जो, रेल मंत्रालय ने कार्रवाई टिप्पणी में बताया (दिसम्बर 2009) कि लोनंद-बारामती रेखा की समाप्ति का कार्य जारी था और लाइन को बारामती तक जोड़ने के लिए प्रयास किये जा रहे थे। तथापि, भूमि अधिग्रहण की समस्या अभी सुलझी नहीं है (मार्च 2012) और एचडीएन 7 पर ट्रैफिक के संकुलन को हटाने के अलावा दौंड और मिराज के बीच ट्रैफिक के लिए छोटे लिंक की उपलब्धता के लिए निकट भविष्य में कोई संभावना नहीं थी।

- एसआर पर अट्टीपट्टु और पुत्तूर (एनडीएन 7) के बीच नई लाइन का निर्माण पिक बुक²¹ (2008-09) में शामिल था। यह लाइन चेन्नै-गुडूर लाइन (एचडीएन-5) और अराकोनम-रेनीगुंटा लाइन (एनडीएन-7) को जोड़ने के लिए और चेन्नै पोर्ट से एचडीएन 7 पर ट्रैफिक घनत्व को आसान करने के लिए प्रस्तावित थी। लेखापरीक्षा में देखा गया कि दो एचडीएन मार्गों को संयोजकता प्रदान करने वाली इस महत्वपूर्ण नई लाइन के लिए विस्तृत अनुमान काफी देर बाद फरवरी 2011 में एसआर प्रशासन को प्रस्तुत किया गया था जो रेलवे बोर्ड द्वारा सितम्बर 2011 में स्वीकृत किया गया था। परियोजना के शुरू होने में विलंब के कारण अभिलेखों में उपलब्ध नहीं थे।



2.8 आरवीएनएल कार्यों सहित दरों की अन्तर-जोनल तुलनाएँ

जैसा कि पिछले पैराग्राफों में दर्शाया गया है, निष्पादन के लिए योजना में एकीकृत दृष्टिकोण के अभाव के परिणामस्वरूप लागत आधिक्य के साथ कार्यों की खण्डित प्रगति हुई। निष्पादन एजेन्सियों का प्रभावी समन्वय परियोजना के कार्यान्वयन में लागत-प्रभावशीलता के लिए एक उचित वातावरण को बढ़ाएगा। इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा ने देखा कि पूरे किये गए 54 कार्यों के संबंध में तुलनात्मक क्षमताओं का मूल्यांकन नहीं किया जा सकता था क्योंकि ये असमान कार्य थे एवं तुलना योग्य नहीं थे। इस तरह, लेखापरीक्षा ने एक तुलनीय समय-अवधि का प्रयोग करते हुए, आरवीएनएल सहित सभी क्षेत्रों में

²¹ प्रारंभिक बजट निर्दिष्ट करने पर रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत अंतिम निर्माण कार्यक्रम

विभिन्न कार्यों जैसे दोहरीकरण, तीसरी लाइन, स्व संकेतन इत्यादि के लिए संस्वीकृत अनुमानों की तुलना करने का निश्चय किया। जहाँ तुलना में स्थल/क्षेत्रों में अन्तर शामिल था, कम अन्तर पर 25 प्रतिशत के एक भत्ते की अनुमति दी गई। इससे प्रति मार्ग कि.मी. की दर में कुछ विसंगतियों का पता चला जैसा नीचे चर्चा की गई है:

- आरवीएनएल एवं रेलवे पर समान अवधि के दौरान संस्वीकृत तीसरी लाईन के निर्माण के संबंध में संस्वीकृत अनुमानों के अनुसार प्रति कि.मी. दर की तुलना से पता चला कि आरवीएनएल पर प्रति इकाई दर अधिक थी जिसके परिणामस्वरूप ₹73.43 करोड़ तक तक अतिरिक्त वित्तीय देयता हुई।

रेलवे	आरवीएनएल द्वारा निष्पादित किये जाने वाले कार्य का नाम	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति का वर्ष एवं माह	दर प्रति कि.मी (आरवीएनएल)	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति का माह एवं वर्ष (जोनल रे./समान कार्य का नाम)	जोनल रेलवे के संस्वीकृत अनुमान के अनुसार समान कार्य की दर प्रति कि.मी. (25 प्रतिशत की वृद्धि के बाद)	दर प्रति कि.मी. में भिन्नता	अतिरिक्त देयता (₹)
एसई आर	गोयलकेरा-मनोहरपुर 3री लाइन (रूट-ए) एचडीएन-2	जुलाई 2009	9.52	सि. 2009/एससीआर/3-आरजीपीएम-एमएमजेड (तीसरी लाईन) (रूट-ए) एचडीएन-5	6.85	2.67	73.43

- आरवीएनएल द्वारा चौथी लाईनों के निर्माण के संबंध में संस्वीकृत अनुमानों के अनुसार प्रति कि.मी. दर की तुलना आरवीएनएल द्वारा में बाद में संस्वीकृत की तुलना में उच्च थी। उपरोक्त के कारण अतिरिक्त देयता ₹11.09 करोड़ तक थी।

रेलवे	आरवीएनएल द्वारा कार्यान्वित होने वाले कार्य का नाम	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति का माह एवं वर्ष	आरवीएनएल के संस्वीकृत अनुमान के अनुसार दर प्रति कि.मी	समान कार्य के लिए आरवीएनएल द्वारा विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति का माह एवं वर्ष (कार्य का नाम)	संस्वीकृत अनुमान के अनुसार समान कार्य की दर प्रति कि.मी. (25 प्रतिशत की वृद्धि के बाद)	दर प्रति कि.मी. में अन्तर	अतिरिक्त देयता (₹)
एसईआर	संतरागाची-तिकियापारा चौथी लाइन (रूट-ए) एचडीएन-2	फरवरी 2006	8.36	2008-09/एसआर/तिरुवल्लूर-अराकोनाम-चौथी लाइन (रूट-ए) एचडीएन-7	6.38	1.98	11.09

- समान अवधि के दौरान समान/अलग जोन पर कार्यान्वित एवं 3बी अवधि के दौरान संस्वीकृत होने वाले समान कार्य के लिए प्रति इकाई दर की एक तुलना से पता चला कि अलग-अलग स्थल परिस्थितियों के लिए 25 प्रतिशत जोड़ने के बाद भी 11 कार्यों में प्रति इकाई दर उच्च थी। अलग-अलग जोन में अतिरिक्त वित्तीय देयता ₹87.38 करोड़ तक आंकी गई थी। (अनुबंध XIV)

- चार समान कार्यों के मामले में, रेलवे पर संस्वीकृत दरें बाद की अवधि के दौरान उसी अथवा अलग रेलवे के आसन्न स्टेशनों पर संस्वीकृत की तुलना में उच्च थी। इस कारण अतिरिक्त वित्तीय देयता ₹71.51 करोड़ तक थी। (अनुबंध XV)

दर अनुमानों में उपरोक्त विसंगतियाँ द्वारा अलग-अलग श्रेणियों के कार्यों के लिए उपयुक्त बेंचमार्क, जो सारे क्षेत्रों में स्थल परिस्थितियों के लिए भत्तों के साथ अपनाया जा सके, की स्थापना की प्रासंगिता पर प्रकाश डाला गया है।

2.9 उच्च दरों पर कार्य ठेकों में स्टोर मदों का समावेश

जबकि कार्य ठेकों का परिणाम विविध मदों के कारण खरीद लागत की बचत में निकलता है, यह भी उचित है कि जब समान कार्यों की एक बड़ी संख्या ली जाए, तो अर्थव्यवस्था के हित में थोक खरीद तरीका अपनाना उचित है। वास्तव में, इस मुद्दे के साथ भी एक बार गठित किए गए एक समन्वय-तंत्र द्वारा प्रभावशाली ढंग से निपटा जा सकता है। स्टोर संविदा के साथ कार्य संविदा (संख्या 52) में सम्मिलित समान स्टोर मदों की दरों के तुलनात्मक विश्लेषण पर, यह पता चला था कि कार्य संविदा दर काफी उच्च थीं। 12 मामलों में (प्रत्येक ₹5 लाख एवं अधिक की अतिरिक्त देयता के साथ) कार्य संविदाओं में स्टोर मदों के समावेश के कारण ₹1.69 करोड़ तक का परिहार्य अतिरिक्त व्यय था। (अनुबंध -XVI)

2.10 भूमि अधिग्रहण में विलम्ब

भूमि एक रेलवे परियोजना का एक महत्वपूर्ण घटक है। एक परियोजना के लिए रेलवे भूमि की उपलब्धता की स्थिति का पता जोनल रेलवे के प्रत्येक मण्डल में रखे जा रहे भूमि रजिस्टर से लगाया जाता है। उचित एवं अद्यतन भूमि रजिस्टर रेलवे प्रशासन को कार्यों के निष्पादन के लिए भूमि की आवश्यकता का सही आंकलन करने में मदद करते हैं। चूँकि भूमि अधिग्रहण एक लम्बा मुख्य मद है, अतिरिक्त भूमि की आवश्यकताओं का समय पर आंकलन कर लेने एवं राज्य सरकार के साथ समन्वय में कार्यवाही आरंभ करने की आवश्यकता है।

लेखापरीक्षा ने देखा (2012-13) कि 162 मामलों (13 प्रतिशत) में से 22 में लाईन क्षमता विस्तार कार्यों के लिए अतिरिक्त भूमि की आवश्यकताएँ जरूरी हो गई थी। यद्यपि इन मामलों (एसईसीआर-3, सीआर-5, एसडब्ल्यूआर-6, डब्ल्यूसीआर-1, एसआर-3 एवं एससीआर-1) में से 19 में रेलवे प्रशासन भूमि रजिस्ट्रों के रखरखाव/अद्यतन की कमी के कारण उनके पास उपलब्ध वास्तविक भूमि का आंकलन करने योग्य नहीं थे। दस चयनित कार्यों के संबंध में प्रशासन द्वारा भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया को आरंभ करने में विलम्ब थे जो तीन महीने से 36 महीने तक के थे। पूर्ण किए गए अधिग्रहण के छह मामलों के संबंध में लिया गया समय 12 महीने एवं 56 महीने के बीच था। (अनुबंध -XVII)

2.11 क्षमता उपयोग पर प्रभाव - चार्टर्ड लाइन क्षमता एवं प्रतिशतता उपयोग

एक खण्ड की चार्टर्ड लाइन क्षमता रेलों की अधिकतम संख्या है जो रखरखाव ब्लॉक के लिए भत्ता देने के बाद एक दिन में एक खण्ड पर चलाई जा सकती है एवं लाइन क्षमता के उपयोग को चार्टर्ड क्षमता के संदर्भ में रेलों के प्रतिशतता के रूप में व्यक्त किया जाता है। यह क्षमता विस्तारण कार्यों का महत्वपूर्ण उद्देश्य था कि उच्च धनत्व नेटवर्क पर अतिरिक्त क्षमता का सृजन करके लाइन उपयोग में सुधार किया जाए।

2007-08 के संदर्भ में 2011-12 के लिए एचडीएन 2,5 एवं 7 मार्गों के 113 खण्डों के चार्टर्ड लाइन क्षमता और प्रतिशतता उपयोग के लिए विश्लेषण से पता चला कि लाइन क्षमता 60 खण्डों में बढ़ी थी एवं 43 खण्डों में समान रही थी। 10 खण्डों में यह बिना किसी तार्किक कारण के घट गई थी। उपयोग प्रतिशतता 82 खण्डों में बढ़ी थी, 30 खण्डों में घट गई थी तथा एक खण्ड में समान रही थी। इसके अतिरिक्त 60 खण्डों में लाइन क्षमता वृद्धि के बावजूद 82 खण्डों में उपयोग प्रतिशतता में वृद्धि ने स्पष्ट रूप से संकेत किया कि योजनागत कार्य वाँछित स्तर से गिर गए थे एवं/अथवा ब्लू प्रिंट में उपयोग किये गये डाटा का उपयुक्त रूप से वैधकरण नहीं किया गया था।

2010-11 के लिए ब्लू प्रिंट में प्रक्षेपित के साथ 2011-12 के लिए चार्टर्ड लाइन क्षमता एवं उपयोग प्रतिशतता की तुलना पर यह देखा गया कि 113 खण्डों में से 58 खण्डों में लाइन क्षमता में वृद्धि अनुमानित वृद्धि से कम थी एवं 79 खण्डों में उपयोग प्रतिशतता का लक्ष्य निष्प्रभावी था। हालाँकि 34 खण्डों में चार्टर्ड लाइन क्षमता 32 खण्डों में कम उपयोग प्रतिशतता के साथ अनुमानित वृद्धि दर से अधिक थी। 58 खण्डों में अनुमानित चार्टर्ड लाइन क्षमता की उपलब्धि ना होने का कारण कई लाइन क्षमता विस्तारण कार्यों का पूरा ना होने को कहा जा सकता है। इसके अलावा यह तथ्य कि 79 खण्डों ने अनुमानों के संदर्भ में उपयोग प्रतिशतता में वृद्धि की थी, ने संकेत दिया कि ब्लू प्रिंट में आधार डाटा को सही रूप से प्राप्त नहीं किया गया था। (अनुबंध -XVIII)

2.12 निष्कर्ष

क्षमता विस्तारण कार्यों की योजना एवं कार्यान्वयन में एक एकीकृत दृष्टिकोण के न अपनाए जाने एवं विस्तारण के प्रति वचनबद्धता की कमी के कारण योजना अवधि में यात्री एवं माल ढुलाई दोनों की मध्य-अवधि एवं लंबी अवधि की अनुमानित वृद्धि को पूरा करने का ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना (2007-12) का महत्वकांक्षी उद्देश्य काफी हद तक अधूरा ही रहा गया। एचडीएन मार्गों पर लाइन क्षमता विस्तारण कार्यों के लिए चिन्हित करने, योजना बनाने एवं धनराशि के लिए रेलवे बोर्ड स्तर पर प्रभावशाली पहलों की कमी थी। रेलवे बोर्ड, जोनल रेलवे एवं आरवीएनएल के मध्य समन्वय की कमी ने कार्य के कार्यान्वयन को लम्बित किया एवं परिणामस्वरूप विभिन्न मार्ग क्षेत्रों में असमान प्रगति हुई। इसके परिणामस्वरूप भारी समय एवं लागत विस्तार हुआ। तुलनीय समय अवधियों के लिए विभिन्न क्षेत्रों में पर्याप्त दर विविधताओं द्वारा समग्र लागत प्रभावशीलता को कम आँका गया था।

2.13 सिफारिशें

- रेलवे बोर्ड को रेलवे बोर्ड के निरीक्षण के अन्तर्गत मानीटरिंग और समन्वय की एक प्रभावी प्रणाली को संस्था का रूप देने की आवश्यकता है जिससे जोनल रेलवे और आरवीएनएल द्वारा कार्यान्वित किए जा रहे एचडीएन कार्यों को देखा जा सके।
- लाइन क्षमता विस्तार और गाड़ियों को सुरक्षित संचालन प्रदान करने के लिए रेलवे बोर्ड केवल उप नगरीय खंडों पर स्वचालित ब्लाक संकेतकों (एबीएस) के संस्थापन के लिए अपनी नीति (2005) पर पुनः विचार कर सकता है।

अध्याय 3-संकेत और दूरसंचार

संकेतन विभाग सुरक्षित गाड़ी परिचालनों और रेलगाड़ी, लोको और रेलपथों आदि जैसी स्थाई एवं चल परिसम्पत्तियों के अधिकतम उपयोग के लिए उत्तरदायी है। दूरसंचार विभाग भारतीय रेलवे नेटवर्क की संरक्षा से संबंधित और परिचालन संचार आवश्यकताओं के लिए प्रबंधन करता है।

संकेत और दूरसंचार संगठन की अध्यक्षता सदस्य इलेक्ट्रिकल द्वारा की जाती है और अतिरिक्त सदस्य (संकेत) और अतिरिक्त सदस्य (दूरसंचार) द्वारा सहायता की जाती है। जोनल स्तर पर संगठन की अध्यक्षता मुख्य संकेत और दूरसंचार इंजीनियर (सीएसटीई) द्वारा की जाती है जिसकी सहायता मुख्य संकेत इंजीनियर, मुख्य संचार इंजीनियर, सीएसटीई (योजना), सीएसटीई (परियोजना) और सीएसटीई (निर्माण) द्वारा की जाती है।

संकेतन परिसम्पत्तियों का रख-रखाव करना संकेतन विभाग की प्रमुख जिम्मेदारी है। लेखापरीक्षा द्वारा 2008-09 से 2011-12 तक चार वर्षों की अवधि को कवर करते हुए संकेतन परिसम्पत्तियों की निष्पादन क्षमता-भारतीय रेलवे पर एक विषयक अध्ययन किया गया था। अध्ययन में निगमित संरक्षा योजना (2003-13) में दिए गए लक्ष्यों के कार्यान्वयन की जांच की गई जिसमें संकेत परिसम्पत्तियों की संकेत विफलताओं और निष्पादन दक्षता की निगरानी पर विशेष ध्यान रखा गया, लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली में दस्तावेजों की संवीक्षा, जोनल मुख्यालय (मेट्रो रेलवे को छोड़कर) की एस एवं टी शाखा पर डॉटा के विश्लेषण और डिवीजनल मुख्यालय को शामिल किया गया है। एस एंड टी उपस्करों के एज प्रोफाइल और रख-रखाव कार्यक्रम का निर्धारण करने के लिए 179 रेलवे स्टेशनों के संबंधित अभिलेखों की नमूना जांच की गई थी।

इस अध्याय में उपरोक्त विषयक अध्ययन के लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं।

संकेतन परिसम्पत्तियों की निष्पादन दक्षता-भारतीय रेलवे

कार्यकारी सार

आधुनिक संकेतन प्रणाली सुरक्षित और विश्वसनीय गाड़ी प्रचालनों के बढ़ाने में महत्वपूर्ण भूमिका अदा करती है। भारतीय रेलवे ने अपनी संकेतन प्रणालियों के उन्नयन और आधुनिकीकरण के लिए निगमित संरक्षा योजना (2003-13) के अन्तर्गत कार्रवाई प्रारम्भ की है। संकेतन परिसम्पत्तियों का उचित एवं समय से उन्नयन, निरीक्षण एवं रखरखाव उनकी निष्पादन दक्षता बढ़ाने और विद्यमान लाइन क्षमता के इष्टतम उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक है। लेखापरीक्षा ने मॉनीटरिंग प्रणाली की दक्षता, संकेत उपस्कर के निवारक रखरखाव और पुरानी परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन के विशेष संदर्भ सहित संकेतन परिसम्पत्तियों की समग्र मूल्यांकन दक्षता का मूल्यांकन करने के लिए 2012-13 के दौरान वर्तमान अध्ययन किया। कुछ महत्वपूर्ण निष्कर्ष निम्नलिखित थे।

- संकेत आपतन प्रति हजार जेडआईएसटीयू संकेत आपतनों का मॉनीटर करने के लिए एक महत्वपूर्ण निष्पादन संकेतक है। संकेतक सोलह जोनल रेलवे में से मात्र छः में सह सीमा के अन्दर था। तथापि, जेडआईएसटीयू की गणना के लिए संकेत और दूरसंचार (एसएण्डटी) उपस्कर को आंबटित मूल यूनिटों को चार दशकों से संशोधित नहीं किया गया था। चूंकि जेडआईएसटीयू का सभी जोनल रेलवे में एक समान रूप से निर्धारण नहीं किया गया था इसलिए इसे संकेत आपतनों के उचित संकेतक के रूप में नहीं माना जा सकता।
- विफलताओं के मध्य औसत समय (एमटीबीएफ) और मरम्मत के लिए औसत समय (एमटीटीआर) को दर्शाते हुए विभिन्न संकेतन उपस्कर के लिए संग्रहीत डॉटा ने सभी जोनल रेलवे और उसी ब्राण्ड/मेक में व्यापक अन्तर दर्शाया। डाउन टाइम और प्रतिक्रिया समय का मॉनीटरन करने के लिए कोई मानक प्रतिमान उपस्कर के निष्पादन का निर्धारण करने के लिए निर्धारित नहीं किए गए थे।
- असमान संकेतन प्रणाली 100 प्रतिशत लाइन क्षमता उपयोग से अधिक 26 खण्डों पर विद्यमान थी, परिणामस्वरूप धीमा संकेत संचार और यातायात का संचलन हुआ।
- जबकि निगमित संरक्षा योजना के अन्तर्गत लक्ष्यों की तुलना में उन्नयन प्रणालियों में समग्र प्रगति सन्तोषजनक थी फिर भी कुछ जोनल रेलवे में 31 मार्च 2012 को लक्ष्यों के एक तिहाई से अधिक को अभी प्राप्त किया जाना था।
- 32 "क" मार्ग स्टेशनों में 93 में से 64 संकेतन उपस्कर प्रतिस्थापन के लिए कालातीत और अतिदेय थे।
- नमूना जांच किए गए स्टेशनों में से अनुरक्षण कार्यक्रमों का अनुपालन करने में पर्याप्त गिरावट हुई थी।

3.1 प्रस्तावना

आधुनिक संकेतन प्रणाली सुरक्षित और विश्वसनीय गाड़ी प्रचालन को बढ़ाने में महत्वपूर्ण भूमिका अदा करती है। भारतीय रेलवे (आईआर) ने अपनी संकेतन प्रणालियों को उन्नत और आधुनिक करने के लिए निगमित संरक्षा योजना (सीएसपी)-(2003-13) के अन्तर्गत कार्रवाई आरंभ की है। XI योजना में माना गया कि संसद के साथ वचनबद्धता की गई थी कि पुरानी परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन की मंजूरी समवर्ती आधार पर की जाएगी ताकि बकाया का संचयन न हो। इसके अतिरिक्त, इस पर भी विचार किया गया कि सीएसपी में नियोजित शेष संरक्षा संबंधित कार्यों को शीघ्र करने के लिए प्रयास किए जाएंगे।

3.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य और अध्ययन का कार्यक्षेत्र

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की 2008-09 की प्रतिवेदन संख्या पीए 26 संघ सरकार (रेलवे) के भाग को बनाते हुए "संकेतन और दूरसंचार" पर पूर्व लेखापरीक्षा निष्पादन में सीएसपी में दिए गए विभिन्न लक्ष्यों के कार्यान्वयन में की गई प्रगति का उल्लेख किया गया है। मौजूदा अध्ययन जून-जुलाई 2012 के दौरान मंत्रालय द्वारा की गई अनुवर्ती कार्रवाई का मूल्यांकन करने के लिए किया गया था, जिसका निम्न पर विशेष फोकस था:-

- संकेत विफलताओं की निगरानी;
- संकेत परिसम्पत्तियों की निष्पादन दक्षता;
- पुरानी परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन सहित निवारण अनुरक्षण में दक्षता।

अध्ययन में 2008-09 से 2011-12 तक चार वर्षों की अवधि को कवर किया गया।

3.3 लेखापरीक्षा मानदण्ड और कार्यप्रणाली

संकेत इंजीनियरिंग नियमपुस्तक (एसईएम) में शामिल प्रावधान और मंत्रालय द्वारा स्वीकृत सीएसपी की सिफारिशें लेखापरीक्षा में अपनाए गए मानदण्ड के स्रोत थे। XIवी पंचवर्षीय योजना (2007-12) के लिए रेलवे कार्यक्रमों पर कार्यकारी दल की रिपोर्ट और समय-समय पर रेलवे बोर्ड (आरबी) द्वारा जारी किए गए दिशानिर्देशों और अनुदेशों पर भी विचार किया गया था।

लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली में दस्तावेजों की संवीक्षा, जोनल मुख्यालयों (मेट्रो रेलवे के अलावा) और डिवीजनल मुख्यालय के एस एंड टी शाखा में आंकड़ों का विश्लेषण शामिल है। क्षेत्रीय इकाईयों ने आयुवार प्रोफाईल और एस एंड टी उपकरण के अनुरक्षण कार्यक्रमों के निर्धारण के लिए नमूना जांच की थी, जैसाकि नीचे दर्शाया गया है।

मार्ग का वर्ग	नमूना जांच किए गए स्टेशनों की सं.
क	53
ख	42
ग	21
घ एवं घ विशेष	30
ड. एवं ड. विशेष	33
जोड़	179

3.4 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

3.4.1 संकेत विफलताओं की निगरानी में प्रभावकारिता

3.4.1.1 संकेत विफलताओं की सह सीमा का अनुपालन

भारतीय रेलवे में संकेत विफलता की निगरानी एक सूचकांक जिसे प्रति 1000 जोनल इंटीग्रेटिड सिग्नल एण्ड टेलीकॉम यूनिट्स (जेडआईएसटीयूज) सिग्नल फेलयरस के नाम से जाना जाता है के माध्यम से की जाती है। जोनल रेलवे में एस एंड टी विभाग के कार्य भार को जोनल इंटीग्रेटिड सिग्नल एण्ड टेलीकॉम यूनिट्स (जेडआईएसटीयूज) की शर्तों में मापा जाता है जिसमें निम्नलिखित शामिल हैं।

- संकेतन उपस्करों (जेडईएसयू) के अनुरक्षण के लिए समान कार्यभार,
- दूरसंचार उपस्कर (जेडईटीयू) के अनुरक्षण के लिए समान कार्यभार और
- उस जोन में एस एवं टी कार्यशाला (जेडईडब्ल्यू) के प्रबंधन के लिए समान कार्यभार।

निष्पादित किए जाने कार्य की मात्रा का निर्धारण करने के उद्देश्य के लिए प्रत्येक संकेत एवं दूरसंचार उपस्कर के लिए आधारभूत यूनिटों को विकसित (1969) किया गया था। जेडआईएसटीयू का भारतीय रेलवे में संकेत विफलताओं के महत्वपूर्ण निष्पादन संकेतक के रूप में भी उपयोग किया गया और जिसे प्रति 1000 जेडआईएसटीयू सिग्नल विफलताओं के रूप में दर्शाया गया, जैसाकि नीचे स्पष्ट किया गया है:

$$\text{प्रति 1000 जेडआईएसटीयू सिग्नल में फेलयरस} = \frac{\text{कुल संकेत आपतन} \times 1000}{\text{जेडआईएसटीयू}}$$

सीएसपी (2003-2013) ने एक समेकित लक्ष्य पर विचार किया गया जबकि सभी प्रकार के संकेतों की खराबी में मार्च 2003 के अन्त तक 13.19 आपतन प्रति 1000 जेडआईएसटीयूज के स्तर से कम होकर मार्च 2008 के अन्त तक 7.91 और आगे मार्च 2013 तक पुनः 5.28 तक होगा। इसकी तुलना में मार्च 2012 के अन्त तक भारतीय रेलवे द्वारा प्राप्त किया गया स्तर जेडआईएसटीयू के 5.30 आपतन प्रति हजार कार्य भार का था, जैसाकि नीचे दिया गया है:

जोन	कुछ संकेत आपतन	जेडआईएसटीयू	जेडआईएसटीयू के प्रति हजार कार्यभार पर संकेत आपतन
सीआर	15292	3183.21	4.80
ईसीओआर	4099	721.72	5.68
ईसीआर	11898	1496.60	7.95
ईआर	20160	2898.00	6.96
एनसीआर	9967	2949.46	3.38
एनईआर	2886	2203.05	1.31
एनएफआर	6922	666.86	10.38
एनआर	18348	2549.80	7.20
एनडब्ल्यूआर	9068	674.03	13.45
एससीआर	10905	1551.21	7.03
एसईसीआर	6463	848.46	7.62
एसईआर	6995	1444.37	4.84
एसआर	5514	3802.76	1.45
एसडब्ल्यूआर	3626	720.87	5.03
डब्ल्यूसीआर	9544	1356.00	7.04
डब्ल्यूआर	10892	1727.30	6.31
जोड़	152579	28793.70	5.30

लेखापरीक्षा के विश्लेषण से पता चला कि छः जोन (सीआर, एनसीआर, एनईआर, एसईआर, एमआर एवं एसडब्ल्यूआर) ने मार्च 2012 में सीएसपी में परिकल्पित लक्ष्यों को स्वयं प्राप्त किया। अन्य जोन में 2011-12 के अन्त तक संकेत आपतन 5.68 (ईसीओआर) और 13-45 (एनडब्ल्यूआर) जेडआईएसटीयू के बीच रहा।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 2008-09 की तुलना में 2011-12 के दौरान प्रति 1000 जेडआईएसटीयू संकेत आपतन में कमी हुई थी और वह निर्धारित सह सीमा (5.28) के निकट थी, लेखापरीक्षा ने इसे मुख्यतः विभिन्न एस एवं टी उपस्कर एवं यार्डस्टिक्स के लिए भार के संशोधित न होने के कारण माना है जैसाकि आगामी पैराग्राफ में चर्चा की गई है।

भारतीय रेलवे में प्रति 1000 जेडआईएसटीयू (5.30) समग्र संकेत विफलताएं गिरती हुई प्रवृत्ति को दर्शाती है। तथापि, संकेत विफलताएं केवल छः जोनल रेलवे में सह सीमा के अन्दर थीं।

3.4.1.2 मूल यूनिट का अभिग्रहण

1969 के दौरान जेडआईएसटीयू के लिए नियत मूल यूनिटों के डिजीटल इलैक्ट्रॉनिक एक्सचेंज, सोलिड स्टेट इंटरलॉकिंग (एसएसआई) प्रणाली, यात्री आरक्षण प्रणाली के लिए डाटा संचार उपस्कर, सहायक चेतावनी प्रणाली, डाटा लॉगर्स एण्ड एकसल

काउन्टरस द्वारा ब्लोक प्रूविंग (बीपीएसी) जैसे आधुनिक संकेतन उपस्कर को कवर करने के लिए अद्यतन नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप, जोनल रेलवे ने समान उपस्कर के लिए विभिन्न यूनितों को अपनाया। उदाहरण के लिए, विभिन्न उपस्कर के लिए अपनाई गई मूल यूनित निम्नलिखित के रूप में भिन्न हैं:

- सभी जोन में बीपीएसी के लिए मूल यूनितें चार से 100 यूनितों के बीच थीं।
- इलैक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग के लिए आठ जोनों (एसईआर, एसआर, एसडब्ल्यूआर, एसईसीआर, सीआर, ईआर, एनईआर और एनआर) में मूल यूनित नियत नहीं की गई थी। दो जोनों (ईसीआर और डब्ल्यूआर) ने दो यूनितों को अपनाया। अन्य जोनों के लिए ब्यौरे उपलब्ध नहीं थे।
- डाटा लॉगर्स के लिए विभिन्न यूनितों को जोनल रेलवे द्वारा कई पोर्टों पर निर्भर रहते हुए आबंटित किया गया था। डाटा लॉगर्स के लिए मूल यूनितें सभी 10 जोन में पांच से 20 के बीच थीं। इनमें से ईसीआर और इनईआर में पोर्टों की संख्या के आधार पर कोई अन्तर नहीं था। एसडब्ल्यूआर ने डाटा लॉगर्स के लिए किसी यूनित को आबंटित नहीं किया था।

इस प्रकार जोनों द्वारा संगणित जेडआईएसटीयू उनके द्वारा विभिन्न मूल यूनितों के अपनाए जाने के कारण तुलनीय नहीं था।

3.4.1.3 जेडईडब्ल्यू को शामिल करने का प्रभाव

जेडआईएसटीयू के घटकों में से एक में उस जोन में एसएण्डटी कार्यशाला (जेडईडब्ल्यू) के प्रबंधन के लिए समान कार्यभार को शामिल किया गया था। सभी जोनों में इस सूचकांक को अपनाना उचित नहीं है इसके परिणामस्वरूप गैर-तुलनीय डाटा हुए। चार जोनों में लेखापरीक्षा द्वारा की गई नमूना जाँच में निम्नलिखित पाया गया था:-

(वर्ष 2011-12 के लिए)

क्र. सं.	ब्यौरा	सीआर	एसआर	ईआर	डब्ल्यूसीआर
1	जेडईएसयू	1560198.10	348187.00	1767810.00	561786.10
2	जेडईटीयू	934515.00	519038.00	538941.00	794173.16
3	जेडईडब्ल्यू	688500.00	2937600.00	591462.00	0.00
4	जेडआईएसटीयू (1+2+3)	3183213.10	3804825.00	2898213.00	1355959.26
5	कुल संकेत आपतन	15292	5514	20160	9544
6	प्रति 1000 जेडईएसयू (5/1) संकेत आपतन	9.8	15.84	11.40	16.99
7	प्रति 1000 जेडईएसयू संकेत आपतन+जेडईटीयू (5/(1+2))	6.12	6.36	8.74	7.04
8	प्रति 1000 जेडईएसटीयू (5/4) संकेत आपतन	4.80	1.45	6.96	7.04
9	कार्यशाला में विनिर्मित, पूरी तरह से मरम्मत किए गए और मरम्मत की गई सामग्री का मूल्य	15.30 करोड़	65.28 करोड़	13.14 करोड़	0

- चार जोनों में से डब्ल्यूसीआर में कार्यशाला नहीं है और इसलिए जेडईडब्ल्यू की गणना नहीं की गई है। इसलिए डब्ल्यूसीआर में प्रति 1000 जेडआईएसटीयू संकेत आपतन सबसे अधिक पाई गई है।
- जबकि 16 जोनों में से केवल सात में कार्यशालाएं हैं, इसलिए जेडईडब्ल्यू की गणना केवल इन जोनों में ही की जाती है और यह इन्हें अन्य जोनों से विशाल तुलनात्मक लाभ देता है जैसेकि एक अतिरिक्त पैरामीटर नामतः जेडईडब्ल्यू के शामिल करने के कारण इन जोनों में प्रति 1000 जेडआईएसटीयू संकेत आपतन न्यूनतम होंगे।
- जेडईडब्ल्यू की गणना कार्यशाला में विनिर्मित पूर्णतः मरम्मत किए गए या मरम्मत की गई सामग्री के मूल्य पर विचार करते हुए की जाती है। अतएव, उच्च मूल्य सामग्री वाला जोन अन्य जोनों पर विशाल बढ़त प्राप्त करता है। एक मुख्य मुद्दा एसआर में है जिसने सीआर और ईआर के क्रमशः ₹ 15.30 करोड़ और ₹ 13.14 करोड़ के प्रति ₹ 65.28 करोड़ मूल्य की सामग्री का प्रहस्तन किया और इसलिए प्रति 1000 जेडईएसटीयू इसके सिग्नल आपतन प्रति 1000 जेडईएसटीयू+जेडईटीयू 6.36 संकेत आपतन के प्रति 1.45 है।

लेखापरीक्षा का मानना है कि प्रति 1000 जेडआईएसटीयू संकेत आपतन की संगणना की मौजूदा प्रणाली भारतीय रेलवे में संकेतन कमियों का सही चित्र प्रस्तुत नहीं करती है क्योंकि यह संकेतन कार्यशालाओं वाले और कार्यशालाओं में उच्च मूल्य सामग्री को संचालित करने वाले जोनों को अनुचित बढ़त देती हैं। इसके अतिरिक्त, चार दशकों से अधिक समय से मूल यूनितों के संशोधित न करने और नए उपस्कर के लिए विभिन्न जोनों द्वारा कई विस्तृत यूनितों को अपनाने के कारण अपने मौजूदा स्वरूप में प्रति 1000 जेडआईएसटीयू संकेत विफलताओं की गणना संकेत आपतन की सही एवं उचित प्रवृत्ति को प्रस्तुत नहीं करती।

एस एण्ड टी उपस्कर के लिए मूल यूनितों और यार्ड स्टिक को चार दशकों से संशोधित नहीं किया गया है। इसके कारण नए प्रारंभ किए गए आधुनिक संकेतन और दूरसंचार उपस्कर के बारे में जोनल रेलवे द्वारा विभिन्न बराबर मानी गई एस एण्ड टी यूनितों और यार्ड स्टिक को स्वीकार किया गया। चूंकि जेडआईएसटीयू ने सारे रेलवे जोन में एक समान निर्धारण नहीं किया था इसलिए कार्य भार को तुलनीय शर्तों पर और वास्तविक आधार पर नहीं लाया गया था। इस प्रकार, प्रति हजार जेडआईएसटीयू आपतन की उपलब्धि मात्र भ्रामक नहीं थी। लेकिन इसने अप्रभावी संकेत विफलताओं की मॉनीटरिंग दर्शायी। इस प्रकार इसे निश्चित रूप से नहीं बताया जा सकता कि निगमित सरक्षा योजना (2003-13) में नियत किए गए लक्ष्य प्राप्त हुए थे।

3.4.2 संकेतन उपस्कर का निष्पादन

3.4.2.1 एमटीबीएफ और एमटीटीआर का विश्लेषण

संकेतन उपस्कर का मॉनीटरिंग निष्पादन और इसके रखरखाव में दक्षता का अवधारण निर्धारित किए जाने वाले नियामक उपाय अर्थात् विफलताओं के मध्य औसत समय

(एमटीबीएफ) और मरम्मत के लिए औसत समय (एमटीटीआर) द्वारा किया जाता है। उपर्युक्त पैरा -2 में उद्धृत भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के संघ सरकार (रेलवे) के प्रतिवेदन में लेखापरीक्षा ने सिफारिश की थी कि एमटीबीएफ और एमटीटीआर के लिए बेन्चमार्क आधुनिक संकेतन उपस्कर की मॉनिटरिंग दक्षता की गुणवत्ता बढ़ाने के लिए नियत किए जाने चाहिए। रेल मंत्रालय ने अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी (फरवरी 2011) में बताया कि एमटीटीआर के लिए प्रतिमानों को जारी किया जाना चाहिए। लेखापरीक्षा ने देखा कि इन प्रतिमानों को रेल मंत्रालय द्वारा अभी जारी नहीं किया गया था।

इसके अतिरिक्त, 2008-09 से 2011-12 के दौरान विभिन्न जोनों में संकेतन उपस्कर के वास्तविक डाउन टाइम के विश्लेषण से एकीकृत विद्युत आपूर्ति प्रणाली (आईपीएस), डाटा लोगरस, बीपीएसी और एसएसआई के एमटीबीएफ और एमटीटीआर में बड़े परिवर्तनों का पता चला जैसाकि ब्यौरा नीचे दिया गया है:

उपस्कर	ब्रान्ड	प्रतिष्ठापन से कोई विफलता सूचित नहीं की गई	एमटीबीएफ(घंटों में)		एमटीटीआर (घंटों में)	
			न्यूनतम	उच्चतम	न्यूनतम	उच्चतम
एकीकृत आपूर्ति प्रणाली (आईएसएस)	अमाराजा बेटरीज	ईसीओआर	3957.35 (एनईआर)	650758.00 एनएफआर	0.82 (एनडब्ल्यूआर)	744 (एनएफआर)
	एचबीएल एनआईएफई	एनएफआर	13521.23 (ईआर)	1086888.80 (एसईआर)	0.75(एनआर)	1440.00 (एनसीआर)
	स्टेटकोन	एनएफआर, मेट्रो	26632.82 (एसईआर)	410496.00 (एनडब्ल्यूआर)	0.43 (एसआर)	2590.43 एससीआर)
डाटा लोगरस (डीएल)	ईएफएफटी ट्रोनिक्स	मेट्रो	8952.96 (एसईआर)	765928.00 (एनआर)	5.50 (एनडब्ल्यूआर)	914.04 (डब्ल्यूआर)
	एचबीएल एनआईएफई	एसडब्ल्यूआर डब्ल्यूआर	1027.89 (एससीआर)	391848.00 (एनआर)	2.57 (एनडब्ल्यूआर)	198248.00 (एनआर)
	क्राम्पटन	ईसीओआर, एनडब्ल्यूआर, डब्ल्यूसीआर एवं डब्ल्यूआर	352.98 (एससीआर)	94224 (ईसीआर)	1.07 (एससीआर)	1414.29 (एसआर)
सोलिड स्टेट इन्टरलॉकिंग (एसएसआई)	यू एस एवं एस	एनआर	5584.94 (एसईसीआर)	106911.47 (एसआर)	0.89 (ईसीओआर)	12.87 (एनसीआर)
	अन्सोल्डो	....	2291.48 (एसआर)	208284 (एनडब्ल्यूआर)	0.08 (एसआर)	14.43 (ईसीआर)
बीपीएसी	सीईएल	.....	845.07 (ईआर)	45933.00 (डब्ल्यूआर)	0.46 (ईसीओआर)	744 (एनएफआर)
बीपीएसी	बलाइडने	.....	3488.14 (एससीआर)	13054.10(डब्ल्यूसी आर)	0.87 (एससीआर)	193.05 (डब्ल्यूसीआर)

उपर्युक्त से यह देखा जा सकता है कि:

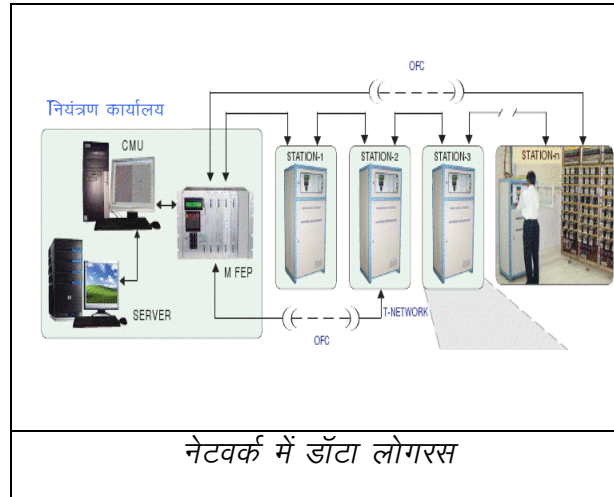
- बहुत से जोनल रेलवे द्वारा प्रतिष्ठापन से कोई विफलता दर्ज नहीं की गई थी जो अत्यधिक असम्भाव्य प्रतीत होती है।
- जोन द्वारा सूचित किए गए आईएसएस के मामले में एमटीबीएफ एचबीएल एनआईएफई (1086888-एसईआर) और अमाराजा बैटरीज (650758 घंटे-एनएफआर) मेक के बारे में बहुत उच्च था। इसी प्रकार, विस्तृत परिवर्तन अन्य उपस्कर के बारे में भी ध्यान में आए थे। डीएल एवं एसएसआई के बारे में एमटीबीएफ बहुत उच्च था। (765928.00-208284)

मानक प्रतिमान के अभाव में ये बड़े अन्तर डॉटा विश्वसनीयता के मामलों को उजागर करने के अतिरिक्त यथोचित निष्कर्षों के लिए उपयुक्त नहीं थे। इसलिए उपस्कर रखरखाव के लिए मॉनीटरिंग डाउनटाइम और रेस्पॉन्स टाइम के लिए मानक प्रतिमानों को स्थापित किए जाने की आवश्यकता है।

आधुनिक संकेतन उपस्कर के एमटीबीएफ और एमटीटीआर विस्तृत रूप से सारे रेलवे जोन और ब्रांड में भिन्न हैं। मॉनीटरिंग डाउनटाइम और रेस्पॉन्स टाइम के लिए मानक प्रतिमानों को निर्धारित नहीं किया गया है।

3.4.2.2 डॉटा लॉगरस का उपयोग

एक डॉटा लॉगर (डीएल) एक डिवाइस है जो वास्तविक समय की घटनाओं का मॉनीटर करता है और ट्रेक सर्किट्स, प्वाइन्ट्स, संकेतकों, एक्सल काउन्टर सिग्नल्स आदि के कार्यों को दर्ज करता है। इसमें सांख्यिकीय विश्लेषण, पूर्वानुमान त्रुटियों का विश्लेषण करने और विफलता रिपोर्टों के बनाने की सामर्थ्यता हैं।



रेलवे बोर्ड ने चिन्ता व्यक्त की थी (जुलाई 2010) कि डिवाइसों का स्टाफ की कमी, डिवाइस के अनुचित रखरखाव, मूल उपस्कर विनिर्माताओं (ओईएम) के साथ वार्षिक अनुसंधान ठेका (एएमसी) के अभाव, विफलताओं के मामले में खराब अनुवर्ती आदि के कारण उचित रूप से उपयोग नहीं किया जा रहा था और मुख्य संकेतन इन्जीनियर के अनुमोदन से डिवाइसों की वाइरिंग के सही विन्यास को डीएल के सही और उचित

उपयोग और रिपोर्टों के सार और प्रिन्ट-आउट में तकनीकी स्टाफ को दिए जा रहे प्रशिक्षण को सुनिश्चित करने के लिए सभी जोनल रेलवे को अनुदेशों की पुनरावृत्ति की गई। उन्होंने दुर्घटना यदि कोई भी हुई है, के कारणों का विश्लेषण करने में महत्वपूर्ण भूमिका अदा की।

लेखापरीक्षा ने जोनल रेलवेवार डॉटा लोगरस के निष्पादन और उपयोग का निर्धारण किया और निम्नलिखित का अवलोकन किया:

- डीएल का नेटवर्किंग 16 जोन (मेट्रो रेलवे के अलावा) में से मात्र पाँच जोन (एस आर, डब्ल्यूआर, एससीआर, ईसीओआर और एनडब्ल्यूआर) में पूरा था।
- सभी रिले को रेलवे बोर्ड के निदेशों के अनुसार (जून 2011) रिले के प्रभावी मॉनीटरिंग के लिए डीएल के माध्यम से साबित किया जाना अपेक्षित था। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि सभी रिले को मात्र तीन (एनईआर, सीआर, ईसीओआर) जोन में डीएल के लिए जोड़ा गया था। छः जोन (ईसीआर, एसईआर, एनसीआर, एसडब्ल्यूआर, एनआर और ईआर) में मात्र महत्वपूर्ण रिले को डीएल के माध्यम से प्रमाणित किया गया था। डीएल के लिए कनेक्शन सात जोन (डब्ल्यूआर, एसईसीआर, एससीआर, डब्ल्यूसीआर, एनडब्ल्यूआर, एनएफआर और एसआर) में आंशिक थे। लेखापरीक्षा ने देखा कि डीएल के लिए सभी रिले के न जोड़े जाने ने इसकी उपयोगिता को विकृत किया जिससे इन रिले में हुई विफलता का प्रभावी रूप से मॉनीटर नहीं किया जा सका।
- डॉटा लोगरस से अपवाद रिपोर्टों का विश्लेषण दैनिक आधार पर प्रिन्ट -आउट के माध्यम से किया जाना अपेक्षित था। लेखापरीक्षा ने देखा कि प्रिन्टर प्रावधान मात्र पाँच जोन (डब्ल्यूआर, सीआर, एसडब्ल्यूआर, एससीआर एवं ईसीओआर) में पूरा हुआ था। शेष 11 जोन में डीएल के लिए पर्याप्त प्रिन्टर अभी मुहैया कराए जाने थे जो परिसम्पत्तियों के कार्य के उचित विश्लेषण को हानि पहुँचाता है। इससे समय से निवारक रखरखाव विफल हुआ।
- मात्र तीन जोन (एसईसीआर, सीआर और डब्ल्यूआर) में सभी डॉटा लोगरस एएमसी के अन्तर्गत कवर थे। पाँच जोन (ईसीआर, एसईआर, एसआर, एनएफआर और एनडब्ल्यूआर) में कवरेज आंशिक था जो 35 से 96 प्रतिशत की रेंज में था। सात जोन में ब्यौरे उपलब्ध नहीं कराए गए थे और एएमसी एक जोन में कार्यान्वयन के अन्तर्गत थी।
- एएमसी की शर्तों में अनुबद्ध किया गया कि विफलता को आशोधित किया जाना था और प्रणाली को छः जोन (एसआर, डब्ल्यूआर, ईआर, ईसीआर, डब्ल्यूसीआर एवं एनडब्ल्यूआर) में 24 से 90 घंटों तक की रेंज की अवधि के अन्दर पुनः स्थापित करना था। तथापि, एमटीटीआर की अधिकतम अवधि एएमसी में निर्धारित अवधि के प्रति 1414.29 (क्राम्पटन), 914.04 (ईएफईटी ट्रानिकस) और 198248 घंटा (एचबीएल एनआईएफई) थी।
- 2008-09 से 2011-12 की अवधि के दौरान 33 दुर्घटनाएं हुई थी जिनमें 11 जोन में टक्कर शामिल थीं। 33 टक्करों में से डीएल का उपयोग मात्र सात स्थानों

(एसईसीआर-1, एससीआर-2, ईसीओआर-1, एनआर-2 एवं डब्ल्यूआर-1) में किया गया था। डीएल आठ स्थानों जहाँ दुर्घटनाएं हुई थीं (ईसीआर-1, एसईआर-6 एवं डब्ल्यूसीआर-1) में उपलब्ध /चालू नहीं किया गया था।

डॉटा लोगरस का प्रतिष्ठापन उचित नेटवर्किंग द्वारा जुड़ा हुआ नहीं था जिसके परिणामस्वरूप रिले का साबित न होना, अपर्याप्त अनुरक्षण और रखरखाव हुआ।

3.4.2.3 बीपीएसी का प्रावधान

एक्सल काउन्टर द्वारा ब्लाक प्रूविंग (बीपीएसी) का प्रावधान खण्ड पर चलती हुई गाड़ी के एक्सल की स्वचालित गिनती की प्रणाली के माध्यम से गाड़ी प्रचालन में मानव घटक पर निर्भरता को कम करता है और सुरक्षा को बढ़ाता है। रेलवे बोर्ड ने जुलाई 2002 और अक्टूबर 2003 के अपने पहले अनुदेशों की पुनरावृत्ति की (नवम्बर 2009) कि जोनल रेलवे को सलंगन तरीके में सभी क और ख मार्गों में बीपीएसी मुहैया कराने चाहिए। लेखापरीक्षा ने देखा कि यद्यपि प्राथमिकता सभी क और ख मार्गों के लिए प्रदान की जानी थी फिर भी क और ख मार्गों में 830 स्टेशन बीपीएसी/एक्सोल्यूट ब्लॉक सिस्टम (एबीएस) के बिना थे जबकि घ, घ विशेष और ड. मार्गों में 1103 स्टेशन बीपीएसी/एबीएस सहित थे।

3.4.2.4 एकीकृत विद्युत आपूर्ति प्रणाली का प्रावधान न करना

सुदृढ़ संकेतन प्रणाली प्रतिष्ठापन के लिए विश्वसनीय विद्युत आपूर्ति प्रणाली महत्वपूर्ण है। रेलवे बोर्ड ने विद्युन्मय और गैर-विद्युन्मय दोनों मार्गों में ब्लाक हटस सहित सभी स्टेशनों पर संकेतों के लिए पर्याप्त विद्युत आपूर्ति की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए सभी जोनल रेलवे को अनुदेश जारी किए (सितम्बर 2009)। रेलवे बोर्ड ने पुनः पुनरावृत्ति की (जुलाई 2010) कि पर्याप्त विद्युत आपूर्ति के प्रावधान के लिए कार्य मार्च 2011 तक क, ख एवं ग मार्गों (सितम्बर 2011 तक घ विशेष एवं ड. विशेष मार्गों और दिसम्बर 2011 तक घ एवं ड. मार्गों, पर पूरा किया जाना था। इसके अतिरिक्त, सितम्बर 2010 में आयोजित मुख्य सुरक्षा अधिकारियों की बैठक के दौरान संकेत ब्लेन्किंग का परिहार करने के लिए बैटरी बेक अप सहित एकीकृत विद्युत आपूर्ति (आईपीएस) मुहैया कराने का निर्णय लिया गया था। लेखापरीक्षा ने जोनल रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई की समीक्षा की और निम्नलिखित का अवलोकन किया:

- नौ जोनों (डब्ल्यूआर, एनईआर, एसईसीआर, सीआर, एससीआर, ईसीआर, ईसीओआर, डब्ल्यूसीआर और ईआर) में आईपीएस प्रणाली को 73 से 91 प्रतिशत तक की सीमा तक मुहैया कराया गया था।
- एसआर में प्रशासन ने आईपीएस प्रणाली, अनुरक्षण फ्री अर्थस, लाइटनिंग डिस्चार्जर और बैटरियों के प्रतिस्थापन एवं डीजी सेटों के उन्नत रखरखाव को मुहैया कराते हुए विश्वसनीय सुधार कार्यों को प्राथमिकता दी (फरवरी 2011)। तथापि, आईपीएस 26 प्रतिशत की सीमा तक मुहैया कराया गया था।

- आईपीएस प्रणाली को एसईआर में नमूना जाँच किए गए (खडगपुर एवं आद्रा) दो डिविजनों में 55 प्रतिशत और एसडब्ल्यूआर में 61 प्रतिशत तक की सीमा तक मुहैया कराया गया था।

उपर्युक्त निष्कर्षों के मद्देनजर लेखापरीक्षा की राय है कि सभी मार्गों में आईपीएस के प्रावधान को सुनिश्चित करने के लिए रेलवे बोर्ड के अनुदेश मार्च 2012 तक पूरे हुए बिना रहे।

3.5 संकेत विफलताओं का विश्लेषण

परिसम्पत्तियों की सुरक्षा और विश्वसनीयता के मध्य एक महत्वपूर्ण सहसम्बन्ध है। चूँकि परिसम्पत्ति की विश्वसनीयता में सुधार होता है इसलिए मानव निर्णय पर निर्भरता घटती है और सुरक्षा बढ़ती है। 2008-09 से 2011-12 के दौरान संकेत विफलताओं के कारण के ब्यौरों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्रम संख्या	एस एण्ड टी पर विफलता के कारण	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
1	उपस्कर की विफलता	12290	12541	7298	6860
2	लेम्प फ्यूजिंग	3797	3285	3854	4015
	उपर्युक्त में से विद्युत प्रवाह के कारण एलईडी/एचएमयू/सीआर की विफलता	उपलब्ध नहीं		2280	2766
3	केबल	4638	4141	5498	5890
	उपर्युक्त में से कम्पन के कारण केबल टर्मिनेटर की विफलता	उपलब्ध नहीं		338	317
4	रिले की विफलता	5290	5812	6504	6319
	उपर्युक्त में से कार्बन कोन्टेक्टस के लिए धातु में उच्च प्रतिरोध के कारण विफलता	उपलब्ध नहीं		6062	5719
5	प्वाइंट मशीन	1200	1357	1365	1551
6	फ्यूज ब्लान आफ	3792	4171	4545	4043
7	विद्युत उपस्कर	3326	3248	3406	2978
8	खराब अनुक्षण	2732	2463	4205	4307
9	ट्रेक सर्किट की विफलता	उपलब्ध नहीं		5905	6263
10	ब्लॉक इन्स्ट्रुमेंट की विफलता			10132	11555

हमारे विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:

- उपस्कर विफलता का आईआर में अवधि (2009-10 को छोड़कर) के दौरान क्षय हो रहा था। तथापि, इसने सीआर में बढ़ती हुई प्रवृत्ति दर्शाई।
- सामान्यतः लेम्प फ्यूजिंग के कारण विफलता ने एलईडीज (लाइट एमीटिंग डायोडस) द्वारा संकेतको में फिलामेंट लेम्पों के प्रतिस्थापन के बावजूद बढ़ती हुई प्रवृत्ति (2009-10 को छोड़कर) दर्शाई।



ब्लॉक इन्स्ट्रुमेंट

- केबल विफलता एनसीआर, मेट्रो, एसआर और डब्ल्यूसीआर में बढ़ती हुई प्रवृत्ति पर थी। आईआर में कुल केबल विफलता 4638 (2008-09) से बढ़कर 5890 (2011-12) हो गई थी।
- 2010-11 और 2011-12 (6319 में से 5719) के दौरान अधिकांश रिले विफलताएं (6504 में से 6062) रिले (सीआर, ईसीआर, एसईआर, एसडब्ल्यूआर, डब्ल्यूआर को छोड़कर) में कार्बन संस्पर्श के प्रति धातु में उच्च रजिस्टेंस के कारण हुई थीं।
- उपस्कर के खराब रखरखाव के कारण विफलताएं पूर्व वर्षों की तुलना में 2010-11 और 2011-12 में बहुत अधिक थीं।
- ब्लाक इन्स्ट्रुमेंट विफलता संकेत विफलता का मात्र विशाल कारण था।

3.5.1 उसी मार्ग पर असमान संकेतन उपस्कर की उपलब्धता

विशिष्ट मार्ग के सभी खण्डों में समान मानक की संकेतन अवसंरचना का विद्यमान रेलवे लाइनों के अधिकतम उपयोग को सुनिश्चित करना आवश्यक है। इसका उल्लेख अन्य बातों के साथ-साथ उपर्युक्त पैरा -2 में उद्धृत भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन में किया गया कि संकेतन के समान मानक मात्र एक जोनल रेलवे (एसडब्ल्यूआर) में मुहैया कराए गए थे। मंत्रालय ने उत्तर दिया (फरवरी 2009) कि सभी ब्रॉड गेज़ खण्डों पर आधुनिक संकेतन वर्ष 2020 तक अनुमोदित किए जाएंगे।



मालदा टाउन(ईआर) में सीमाफोर संकेत

लेखापरीक्षा ने प्रगति की समीक्षा की और बताया कि सभी जोनल रेलवे में 26 खण्डों का उपयोग वहाँ किया गया था जहाँ सभी जोनल रेलवे में लाइन क्षमता के 100% से अधिक के पास समान मानक के संकेतन उपस्कर नहीं थे। असमान मानक सहित उपस्कर का विद्यमान होना सुरक्षा आशय से है।

3.5.1.1 पुराने संकेतन उपस्कर का प्रतिस्थापन

उन्नत आधुनिक संकेतन प्रणाली के माध्यम से पुरानी और दीर्घ अवधि वाली परिसम्पत्तियों का प्रतिस्थापन टक्कर रहित प्रणाली के भारतीय रेलवे के लक्ष्य को प्राप्त करने के प्रति एक आवश्यक कदम है।

उपर्युक्त पैरा 2 में उद्धृत भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन में अन्य बातों के साथ-साथ सीएजी (2003-2013) में लक्ष्यों की तुलना में आधुनिक संकेतन उपस्कर के प्रावधान में गिरावट का उल्लेख किया गया है। उत्तर में मंत्रालय ने बताया था कि मात्र निधि की उपलब्धता ही नहीं बल्कि श्रमबल और संसाधन क्षमताओं को भी सुदृढ़ करने की आवश्यकता है (फरवरी 2011)।

3.5.1.2 संकेतन परिसम्पत्ति का ऐज प्रोफाइल

लेखापरीक्षा ने भारतीय रेलवे में 98 चयनित स्टेशनों पर उपलब्ध संकेतन उपस्कर मशीनों, प्वाइन्ट मशीनों, रिलेज, बेटरी चारजरस, संकेत ट्रान्सफोरमरस और केबलस जैसी परिसम्पत्तियों के ऐज प्रोफाइल की नमूना जाँच की और निम्नलिखित पाया:

- "क" वर्ग मार्गों पर 32 स्टेशनों में उपलब्ध 93 संकेतन उपस्करों²² में से 64 मदों (69 प्रतिशत) ने अपना निर्धारित जीवन काल समाप्त कर दिया था। तथापि, उन्हें अभी प्रतिस्थापित किया जाना था। इन परिसम्पत्तियों का निर्धारित जीवन काल उनके निर्धारित जीवन काल से अधिक हो गया था जैसाकि नीचे दिया गया है:

निर्धारित जीवन काल से अधिक की अवधि	उपस्कर की संख्या
1 वर्ष तक	5
1 वर्ष से अधिक और 5 वर्षों तक	13
5 वर्षों से अधिक और 10 वर्षों तक	13
10 वर्षों से अधिक	33

पुरानी संकेतन परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन न करने के लिए रेल प्रशासन द्वारा बताए गए कारण निम्नलिखित थे:

- परिसम्पत्तियों का सन्तोषजनक निष्पादन (यद्यपि वे पुरानी हो गई थी);
- ओवर हॉलिंग द्वारा अधिक पुरानी परिसम्पत्तियों का निरन्तर उपयोग;
- नई परिसम्पत्तियों की संस्वीकृति में विलम्ब;
- सामग्री, स्टोर, उपस्कर की कमी, और
- पेनल इन्टरलॉकिंग (पीआई), रूट रिले इन्टरलॉकिंग (आरआरआई) के लिए संकेतन प्रणाली का प्रस्तावित उन्नयन।

3.5.1.3 पचास वर्षों से अधिक पुरानी परिसम्पत्तियों के दृष्टांत

चेन्नै सेन्ट्रल में जेयुमोन्ट ट्रेक सर्किट को 1960 के प्रारम्भ में प्रतिष्ठापित किया गया था। (प्रतिष्ठापन की सही तारीख अभिलेख में उपलब्ध नहीं थी) इस ट्रेक सर्किट को यह बताने के लिए कि क्या प्लेटफार्म भरा हुआ है या नहीं, चेन्नै सेन्ट्रल स्टेशन में सभी 11 प्लेटफार्मों के बर्थिंग ट्रेक पर प्रतिष्ठापित किया गया था। रेलगाडियाँ प्लेटफार्म पर मात्र तब आ सकती थी जब प्लेटफार्म खाली होता है। विफलता की घटना में लोको पायलट को मात्र "कॉलिंग आन सिग्नल" पर आधारित होना चाहिए और 15 किमी. प्रतिघंटा की चाल से आगे बढ़ना चाहिए। ट्रेक सर्किट में उपयोग की गई रिले का आयात 1947 के दौरान जापान से किया गया था और फालतू पुर्जे उपलब्ध नहीं हैं। पुराने सर्किट का प्रतिस्थापन आधुनिक ट्रेक सर्किटस द्वारा अभी किया जाना है। यद्यपि ट्रेक सर्किट

²² प्वाइन्ट मशीनों, आरआरआई, लीवर फ्रेम, एसएसआई, एक्सल काउन्टर, एएफटीसी, आईपीएस आदि जैसी इलेक्ट्रॉनिक संकेतन प्रणाली आदि, बेटरी चारजर, डीडीसेटस, इन्वर्टरस

कार्यचालन स्थिति में हैं फिर भी अधिक पुराने उपस्कर के उपयोग के कारण विफलता के अन्तर्निहित जोखिम का अभी भी एक घटक है।

3.5.2 आधुनिक संकेत उपस्कर का प्रावधान

लेखापरीक्षा ने निगमित संरक्षा योजना (2003-13) के अन्तर्गत विहित लक्ष्यों की तुलना में 16 जोन (मैट्रो रेलवे को छोड़कर) में आधुनिक संकेतन उपस्कर के प्रावधान की प्रगति की समीक्षा की जैसाकि नीचे तालिका में दिया गया है:-

संकेतन परिसम्पत्ति का नाम	31 मार्च 2012 को मुहैया कराए गए (स्टेशन)	सीएसपी के अन्तर्गत लक्ष्यों की तुलना में मुहैया कराए गए में से शेष	मुहैया कराए गए की प्रतिशतता
इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (ईआई)	4897	643	11.64
रूट रिले इंटरलॉकिंग (आरआरआई) पेनल इंटरलॉकिंग(पीआई)			
ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउन्टर (बीपीएसी)	3264.5	1481.5	31.22
डॉटा लोगरस (डीएल)	5000	645	11.43
लाइट एमिटिंग डायोड (एलईडी)	4672	769	14.13
मल्टिपल ऐसपेक्ट कलर लाइट सिग्नलिंग(एमएसीएलएस)	5089	337	6.21
ट्रेक सर्किटिंग-एफएम से एफएम तक	5230	133	2.48
स्टेशन खण्ड में पूर्ण ट्रेक सर्किटिंग	6056	497	7.58
एकीकृत विद्युत आपूर्ति (आईपीएस)	3951	885	18.30

उपर्युक्त तालिका से यह देखा जाता है कि आधुनिक संकेतन उपस्करों के प्रावधान के लक्ष्य प्राप्त करने में अर्थात् 31 मार्च 2012 को बीपीएसी में और एकीकृत विद्युत आपूर्ति में पर्याप्त गिरावट हुई थी।

3.5.3 प्रचालन एवं रखरखाव

3.5.3.1 निवारक रखरखाव

निगमित संरक्षा योजना में कार्यों को पूरा करने के लिए उपस्कर की दीर्घ आयु को बनाए रखने के लिए औचित्य रखरखाव जिसके लिए इसे बनाया गया है के प्रति निवारक रखरखाव पर जोर दिया गया है। सीएंडएजी के प्रतिवेदन के उपर्युक्त पैरा 2 में उद्धृत किया गया कि श्रमबल की कमी की वजह से अनुरक्षण कार्यक्रम का अननुपालन/पालन करने में विलम्ब के दृष्टांत थे। उनकी की गई कार्रवाई टिप्पणी में मंत्रालय ने बताया था कि रखरखाव संगठन को नई संकेतन परिसम्पत्तियों के रखरखाव के लिए नए प्रतिमानों को जारी करते हुए सुदृढ किया जाना था। लेखापरीक्षा ने देखा कि भारतीय रेलवे संकेत इंजीनियरिंग नियमपुस्तिका भाग II (सितम्बर 2001 संस्करण) में यथानिर्धारित विभिन्न संकेतन उपस्करों के लिए वर्ष 2011-12 के लिए चयनित स्टेशनों पर अनुरक्षण कार्यक्रमों के अनुपालन की नमूना जाँच के दौरान विभिन्न स्तरों पर रखरखाव के लिए स्टाफ की कमी का आग्रह किया गया था।

लेखापरीक्षा के ध्यान में निम्नलिखित कमियाँ आईं:

- नमूना जाँच किए गए 179 स्टेशनों में से 109 स्टेशनों (61 प्रतिशत) में अनुरक्षण कार्यक्रमों के अनुपालन में कमी थी।
- विभिन्न स्तरों अर्थात् यांत्रिक संकेत अनुरक्षक, विरिष्ठ खण्ड इन्जीनियर, कनिष्ठ इन्जीनियर पर अनुरक्षण कार्यक्रमों को अयोजित करने में कमी थी।
- सात जोनल रेलवे (सीआर-3, ईसीआर-5, एनसीआर-3, एसआर-1, एसईआर-4, एसईसीआर-4 और डब्ल्यूआर-2) के "ए" वर्ग के मार्गों के 22 स्टेशनों पर रखरखाव में कमी थी।

जोनल रेलवे ने अनुरक्षण कार्यक्रमों में कमी के लिए श्रमबल की कमी को जिम्मेवार ठहराया।

3.6 एस एंड टी कार्मिक द्वारा प्रशिक्षण सुविधा का दक्ष उपयोग

सीएसपी ने मानव संसाधन विकास जिसमें कौशल उन्नयन के लिए स्टाफ के विभिन्न वर्गों को प्रशिक्षण देने हेतु शामिल किया गया पर व्यापक आधारित नीति की अनुशंसा की थी। मंत्रालय ने 2008-09 की सीएंडएजी प्रतिवेदन सं. 26 के लिए अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में उपर्युक्त पैरा-2 में उद्धृत किया गया था कि अनुरक्षण कार्यक्रम में कमी मुख्य रूप से प्रशिक्षित श्रमबल की कमी के कारण उत्पन्न हुई और नए प्रौद्योगिकीय संकेतन उपकरणों के उचित रखरखाव के लिए गहन प्रशिक्षण दिया जाना आवश्यक था। लेखापरीक्षा ने भारतीय रेलवे संस्थान संकेत इंजीनियरिंग एवं दूरसंचार (आईआरआईएसईटी) सिकंदराबाद द्वारा संचालित प्रशिक्षण पाठ्यक्रम और वास्तविक उपयोग किए गए स्लोटों की तुलना में 10 जोनल प्रशिक्षण केन्द्रों पर डॉटा का विश्लेषण किया और निम्नांकित का अवलोकन किया:

- 2008-09 से 2011-12 तक की चार वर्षों की अवधि के दौरान एनजीओज के संबंध में एनएफआर द्वारा सभी प्रशिक्षण स्लोटों का उपयोग किया गया था।
- अन्य पन्द्रह जोन²³ के संबंध में, 2008-09 से 2011-12 तक की चार वर्षों की अवधि के दौरान एनजीओज को प्रस्तावित किए गए 48061 स्लोटों में से 13009 का उपयोग नहीं किया गया था। इस प्रकार, 90 प्रतिशत से अधिक के क्षमता उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए आरबी के अनुदेशों (1999) के प्रति केवल 73 प्रतिशत प्रशिक्षण स्लोटों का उपयोग किया गया था।
- 2009-10 के दौरान एससीआर और डब्ल्यूआर को छोड़कर, सभी प्रशिक्षण केन्द्रों में स्लोटों का कम उपयोग किया गया था।

जोनल रेलवे द्वारा प्रशिक्षण स्लोटों के कम उपयोग के लिए निम्नलिखित कारण बताए गए:-

- डिविजन (एनईआर) द्वारा प्रशिक्षण स्लोटों के लिए कोटा की पूर्ति न होना;
- स्टाफ की बीमारी, लम्बी अनुपस्थिति और कमी (एसईसीआर, डब्ल्यूसीआर, डब्ल्यूआर);

²³ सीआर, ईसीओआर, ईसीआर, ईआर, एनसीआर, एनईआर, एनआर, एनडब्ल्यूआर, एससीआर, एसईसीआर, एसईआर, एसआर, एसडब्ल्यूआर, डब्ल्यूसीआर एवं डब्ल्यूआर

- प्रशिक्षकों की पूरी संख्या की अनुपलब्धता, महत्वपूर्ण आधुनिक प्रशिक्षण उपस्कर का अभाव और प्रशिक्षण केन्द्र के मॉड्यूलस का अद्यतन न होना (एसईआर)।

3.7 टक्कर के कारण दुर्घटनाएं

सीएसपी (2003-2013) ने परिकल्पना की कि भारतीय रेलवे को संकेतन प्रौद्योगिकी



2010-11 में दुर्घटना जिसमें ज्ञानेश्वरी एक्सप्रेस शामिल थी (एसईआर)



2011-12 में टक्कर से दुर्घटना (एसआर)

और उपस्कर एवं रखरखाव में दक्षता को उन्नत करते हुए सभी संबंधित सुरक्षा कार्यों के पूर्ण होने को सुनिश्चित करते हुए टक्कर रहित प्रास्थिति को प्राप्त करना चाहिए। लेखापरीक्षा ने देखा कि एसआरएसएफ के अन्तर्गत कार्यान्वित विभिन्न संरक्षा कार्यों के परिणामस्वरूप प्रतिवर्ष टक्करों की औसत संख्या 1998-99 से 2001-02 के दौरान 22.5 से कम होकर 2008-09 से 2011-12 के दौरान 8.25 हो गई थी। तथापि, 2008-09 से 2011-12 के दौरान 587 परिणामी दुर्घटनाओं में से 33 टक्कर के कारण हुई थीं। 27 मामलों में पूछ-ताछ रिपोर्टों के विश्लेषण से पता चला कि निर्णय लेने में मानव गलती और नियमों के अननुपालन मुख्य कारण बताए गए थे।

इस प्रकार, यह विदित हुआ था कि टक्कर रहित प्रणाली को प्राप्त करने के लिए भारतीय रेलवे को संकेतन प्रौद्योगिकी के उन्नयन को शीघ्र पूरा करना चाहिए जो महत्वपूर्ण रूप से मानव हस्तक्षेप को कम, निवारण रखरखाव और मानव संसाधन दक्षता को उन्नत करेगा।

3.8 निष्कर्ष

विद्यमान प्रतिमानों द्वारा मापी गई संकेतन परिसम्पत्तियों की निष्पादन दक्षता में संकेत आपतन के संबंध में एक आशान्वित दृष्टिकोण मुहैया कराया गया। तथापि, संकेत विफलता के मॉनीटरिंग के लिए मूलयूनिटों और यार्डस्टिक को दशकों से संशोधित नहीं किया गया। वे संकेत आपतनों में प्राप्त हुई वास्तविक प्रगति का सही चित्रण प्रस्तुत करने में विश्वसनीय नहीं थे। भारतीय रेलवे को प्रभावी निष्पादन मॉनीटरिंग, संकेतन परिसम्पत्तियों के उन्नयन के लक्षित कार्यान्वयन और टक्कर रहित परिवेश प्राप्त करने और बेहतर निवारण रखरखाव सुनिश्चित करने के लिए श्रमबल एवं प्रशिक्षण मामलों का संबोधन सुनिश्चित करने के लिए संकेतन प्रणालियों के चल रहे आधुनिकीकरण के मद्देनजर संकेत विफलताओं के माप के आधार पर पुनः देखने की आवश्यकता है।

अध्याय-4 भारतीय रेलवे में सफाई और स्वच्छता पर निष्पादन लेखापरीक्षा

भारतीय रेलवे में सफाई और स्वच्छता बहुअनुशासनिक जिम्मेवारी है और रेलवे के विभिन्न विभागों अर्थात् चिकित्सा, इंजीनियरिंग, वाणिज्यिक और यांत्रिक में निहित है। जबकि यांत्रिक विभाग की जिम्मेवारी कोचों में सफाई और स्वच्छता के लिए है फिर भी अन्य विभाग स्टेशन परिसरों के अन्दर सफाई बनाए रखने के लिए जिम्मेवार हैं। स्वास्थ्य और चिकित्सा विभाग स्टेशनों पर खाद्य सेवाओं की स्वच्छता सुनिश्चित करने तथा पेय जल की गुणवत्ता को बनाए रखने के लिए जिम्मेवार हैं।

इस अध्याय में सफाई और स्वच्छता पर पूर्व प्रतिवेदनों में की गई लेखापरीक्षा आपत्तियों पर भारतीय रेलवे द्वारा की गई अनुवर्ती कार्रवाई पर और लोक लेखा समिति (पीएसी) द्वारा की गई सिफारिशों पर लेखापरीक्षा निष्कर्षों को शामिल किया गया है। इस अध्ययन में स्टेशनों पर और गाड़ियों में सफाई और स्वच्छता बनाए रखने के लिए 2007-12 की अवधि के दौरान भारतीय रेलवे द्वारा की गई विभिन्न पहलों को कवर किया गया। निष्पादन लेखापरीक्षा यथोचित आश्वासन प्राप्त करने के मद्देनजर की गई थी कि क्या रेल मंत्रालय द्वारा की गई वचनबद्धता वास्तविक रूप से सफाई प्रचालनों में सुधार और स्टेशनों पर तथा गाड़ियों में उत्पन्न हुए अपशिष्ट के निपटान की दक्षता में वृद्धि के परिणामस्वरूप हुई थी और भारतीय रेलवे में सफाई और स्वच्छता पर 2007 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 6 की अनुवर्ती में भारतीय रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई के संबंध में अनुवर्ती कार्रवाई के रूप में अभिप्रेत है। इसके लिए लेखापरीक्षा ने विस्तृत नमूना जांच के लिए विभिन्न श्रेणियों से 212 स्टेशनों के नमूनों का चयन किया।

इस अध्याय में उपर्युक्त निष्पादन लेखापरीक्षा के लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं।

भारतीय रेलवे में सफाई एवं स्वच्छता - एक अनुवर्ती रिपोर्ट

कार्यकारी सार

भारतीय रेलवे (आईआर) उच्च सघनता वाले शहरी क्षेत्रों के साथ-साथ बृहत ग्रामीण और वन क्षेत्रों के माध्यम से लगभग 64460 किलोमीटर मार्ग को कवर करता है। यह 2.2 करोड़ यात्रियों को सेवाएं प्रदान करता है और प्रतिदिन 11842 यात्री गाड़ियों का प्रचालन करता है। इसलिए स्टेशनों पर और गाड़ियों में सफाई और स्वच्छता बनाए रखने के लिए एक प्रभावी प्रणाली भारतीय रेलवे के दीर्घ और दक्ष प्रचालन के लिए आवश्यक है।

"भारतीय रेलवे में सफाई और स्वच्छता" पर एक निष्पादन लेखापरीक्षा पहले ही की गई थी और जिसके परिणामों को भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की 2007 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 6 (रेलवे) में शामिल किया गया है। स्टेशनों पर और गाड़ियों में सफाई बनाए रखने में कमियों का उल्लेख प्रतिवेदन में किया गया था जिसका पुनः अध्ययन पीएसी द्वारा भी किया गया। लेखापरीक्षा निष्कर्षों और उनके समक्ष दिए गए साक्ष्य के मद्देनजर लोक लेखा समिति (पीएसी) ने अपने तिरासवे प्रतिवेदन (2008-09) में आईआर में सफाई और स्वच्छता बनाए रखने में चिन्ता के विषयों का भी उल्लेख किया है।

लेखापरीक्षा आपत्तियों और पीएसी की सिफारिशों का अनुसरण करते हुए भारतीय रेलवे ने स्टेशनों पर और गाड़ियों में सफाई बनाए रखने के लिए उत्तरदायी मामलों पर विभिन्न उपाय और विहित व्यापक दिशानिर्देशों को अपनाया। तथापि, भारतीय रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई से मॉनीटरिंग तन्त्र में कमियों के कारण सफाई में सुधार नहीं हुआ था। स्टेशनों पर और गाड़ियों पर सफाई और स्वच्छता बनाए रखने के लिए विस्तृत कार्य योजना का जोनल स्तर पर निरूपण नहीं किया गया था।

सितम्बर 2012 में गठित कार्यकारी समूह की सिफारिश के अनुसार अपनाई गई यन्त्रीकृत सफाई को धुलाई योग्य एप्रनस के अपर्याप्त प्रावधान अथवा क्षतिग्रस्त और असमतल प्लेटफार्म सतहों के कारण सभी मुख्य स्टेशनों पर प्रभावी रूप से कार्यान्वित नहीं किया जा सका। गाड़ियों में सफाई और स्वच्छता सुनिश्चित करने के लिए अपनाए गए "स्वच्छ गाड़ी स्टेशन" और "गाड़ी पर सफाई प्रबन्ध सेवाओं" जैसे उपाय जोनल स्तर पर त्रुटिपूर्ण योजना और अपर्याप्त मॉनीटरिंग के कारण पर्याप्त रूप से भी प्रभावी नहीं थे।

पूर्व लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में बताई गई कमियों और पीएसी की सिफारिशों पर पूर्ण रूप से ध्यान नहीं दिया गया था। कूड़ा कचरे के संग्रहण और निपटान में कमियाँ समाधान हुए बिना रहीं। गाड़ियों में हरित शौचालयों के कार्यान्वयन के संबंध में आईआर द्वारा पीएसी को दी गई वचनबद्धता पूर्ण हुए बिना रही थी। हरित शौचालयों के कार्यान्वयन में विलम्ब से गाड़ियों पर और स्टेशन परिसरों पर स्वच्छता और सफाई बनाए रखने में प्रतिकूल रूप से प्रभाव पड़ा था।

लिनेन के अनुचित प्रबन्धन और स्वचालित यन्त्रीकृत लान्डरिज के स्थापित करने में धीमी प्रगति के कारण लिनेन की सफाई के लिए बड़े पैमाने पर आउटसोर्स हुआ और यात्रियों की असन्तुष्टि में वृद्धि हुई। पर्याप्त सुरक्षित पेय जल सुनिश्चित करने के लिए आईआर द्वारा

प्रारम्भ किए गए औपचारिक उपाय अपर्याप्त थे। भारतीय रेलवे भी पानी के नलों का प्रावधान करने के लिए और विद्यमान सुविधाओं को बनाए रखने में विहित प्रतिमानों का कार्यान्वयन करने में विफल रही।

मुख्य बातें

- लोक लेखा समिति (पीएसी) को दिए गए आश्वासन के बावजूद स्टेशनों पर और गाड़ियों में सफाई और स्वच्छता बनाए रखने के लिए विस्तृत कार्रवाई योजना को जोनल स्तर पर निरूपित नहीं किया गया था। अधिकारियों द्वारा सफाई का मॉनीटरिंग करने के लिए स्टेशनों के विभिन्न वर्गों के लिए निरीक्षणों की बारम्बारता को स्पष्ट रूप से परिभाषित नहीं किया गया था। (पैरा 4.9.2 और 4.9.4)
- यंत्रिकृत सफाई को धुलाईयोग्य एग्रन के अपर्याप्त प्रावधान अथवा क्षतिग्रस्त और असमतल प्लेटफार्म सतहों के कारण सभी मुख्य स्टेशनों पर प्रभावी रूप से कार्यान्वित नहीं किया जा सका। सफाई के मानक में सुधार करने के लिए क्षेत्र में, अवसंरचना की उपलब्धता इस संबंध में उल्लिखित नीतियों एवं दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं थी। (पैरा 4.9.5.1)
- कूड़ा-कचरा के उठाने और निपटान करने में आने वाली कमियों पर काबू पाने के लिए उपचारी उपायों के निर्धारण और कार्यान्वयन के लिए पीएसी को भारतीय रेलवे की वचनबद्धता अपूर्ण रही। (पैरा 4.9.5.2)
- शौचालयों के रखरखाव में महत्वपूर्ण अन्तर नहीं था। यद्यपि विद्यमान शौचालयों की गन्दी दशा को देखा गया था फिर भी इस मामले का उल्लेख पिछले लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में किया गया था। (पैरा 4.9.5.3)
- जोनल स्तर पर त्रुटिपूर्ण योजना और अपर्याप्त मॉनीटरिंग के कारण गाड़ियों के मार्ग की सफाई में सुधार में सफाई गाड़ी स्टेशन योजना प्रभावी नहीं थी। पिछले लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में बताई गई कमियों का पूर्णतः समाधान नहीं किया गया था। कोचों की सफाई के लिए गाड़ी पर सफाई प्रबन्धन सेवा सन्तोषजनक नहीं थी। (पैरा 4.9.6.1 और 4.9.6.2)
- गाड़ियों में ग्रीन शौचालयों के कार्यान्वयन के संबंध में आईआर द्वारा पीएसी को दी गई वचनबद्धता पिछले दो दशकों के दौरान व्यापक रूप से परीक्षणों के बावजूद पूर्ण नहीं हुई थी। ग्रीन शौचालयों के कार्यान्वयन में विलम्ब से रेल पथ की सुरक्षा को चेतावनी देने के अतिरिक्त गाड़ियों और स्टेशन परिसरों पर स्वच्छता और हाइजीन के बनाए रखने पर प्रतिकूल रूप से प्रभाव पड़ा था। (पैरा 4.9.6.3)
- लिनेन के प्रबन्धन पर रेल मंत्रालय के दिशानिर्देशों द्वारा विशिष्ट मॉनीटरिंग तंत्र पर दक्ष नियंत्रण के अभाव से प्रभावी रूप से मॉनीटर नहीं किया गया था जिसके परिणामस्वरूप इसके यात्रियों को लिनेन की अस्वच्छता और खराब गुणवत्ता की

बार-बार आपूर्ति हुई। स्वचालित यंत्रिकृत लॉन्डरी के गठन में धीमी प्रगति के कारण लिनेन की सफाई के लिए बड़े स्तर पर आउटसोर्सिंग हुआ और यात्रियों की असन्तुष्टि में वृद्धि हुई। (पैरा 4.9.7.2 और 4.9.7.3)

- पेय जल की उपलब्धता के लिए प्रावधान निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार नहीं बनाए गए थे। यहां तक की विद्यमान सुविधाओं का खराब खरखाव किया गया था। यद्यपि पानी नमूनों की आवधिक जांच में कमी हुई थी फिर भी सारे जोनों के विभिन्न स्टेशनों से लिए गए अनुपयुक्त नमूनों के प्रतिशत में बढ़ती हुई प्रवृत्ति थी। (पैरा 4.9.7.7)

सिफारिशों का सार

- भारतीय रेलवे को एक समयबद्ध कार्रवाई योजना बनाने और अपनी नीतियों और दिशानिर्देशों के प्रभावी कार्यान्वयन के लिए जोनल स्तर पर अपने मॉनीटरिंग तंत्र को सुदृढ़ करने की आवश्यकता है।
- भारतीय रेलवे को खुले अपसरण को रोकने के लिए और हाइजेनिक प्रतिवेश को बनाए रखने के लिए कोचों में बायो शौचालय के कार्यान्वयन को शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता है। भारतीय रेलवे को प्रभावी लिनेन प्रबन्धन और पैस्ट एवं कृन्तक नियंत्रण के लिए एक प्रभावी आन्तरिक नियंत्रण प्रणाली स्थापित करनी चाहिए।
- भारतीय रेलवे को सुरक्षित पेय जल के प्रावधान को सुनिश्चित करने के लिए न्यू केटरिंग पॉलिसी 2010 के कार्यान्वयन को शीघ्र सम्पादित करने और नीति के प्रभावी कार्यान्वयन के लिए पर्यवेक्षण/मॉनीटरिंग तंत्र को सुदृढ़ करने और अपने दिशानिर्देशों/अनुदेशों का कड़ाई से अनुपालन करने की आवश्यकता है।
- भारतीय रेलवे को स्टेशनों पर और गाड़ी पर निर्दिष्ट बेन्चमार्को, गुणवत्ता आश्वासन और गुणवत्ता नियंत्रण आदि के माध्यम से सिटिजन के चार्टर में की गई विभिन्न वचनबद्धताओं की पूर्ति का प्रभावी रूप से मॉनीटर करने की आवश्यकता है।

4.1 प्रस्तावना

भारतीय रेलवे उच्च सघनता वाले शहरी क्षेत्रों के साथ-साथ बृहत ग्रामीण और वन क्षेत्रों के माध्यम से लगभग 64460 मार्ग किलोमीटर को कवर करते हुए भारत में सार्वजनिक परिवहन की एकमात्र बहुत बड़ी प्रणाली है। यह 2.2 करोड़ यात्रियों को सेवाएं उपलब्ध कराती हैं और प्रतिदिन 11842 यात्री गाड़ियों का प्रचालन करती हैं। यात्री प्रचालनों की शिथिल मात्राएं विद्यमान अवसंरचना पर जबरदस्त दबाव डालती हैं और स्टेशनों एवं गाड़ियों पर सफाई एवं स्वच्छता को बनाए रखने के लिए एक प्रभावी प्रणाली को आमंत्रित करती हैं। भारत सरकार द्वारा बनाए गए अपेक्षित मानकों को उच्च यात्री यातायात सघनता का प्रबन्ध करने के लिए कार्यान्वित किए जाने की आवश्यकता है। यह यथेष्ट रूप से उत्पन्न अवशिष्ट के कारण वातावरण पर प्रभाव डालती है।

सफाई एवं हाइजेनिक प्रतिवेश का प्रावधान इसके सिटिजन चार्टर में भारतीय रेलवे द्वारा की गई वचनबद्धताओं में से एक है। इस प्रकार, स्टेशनों के साथ-साथ गाड़ी पर पेय जल, मूत्रालयों आदि जैसी स्पष्ट यात्री सुख-सुविधाओं का पर्याप्त रूप से मुहैया कराना वचनबद्धता सेवा संभरक के रूप में भारतीय रेलवे के विभिन्न सफाई संबंधी कार्यकलापों का एक एकीकृत भाग है।

स्वच्छता वास्तव में गाड़ियों पर इसके शौचालयों के माध्यम से पूरे देश में इसकी लम्बाई और चौड़ाई पर खुले में मानव मल-मूत्र के निपटान के प्रभावी प्रबन्धन के रूप में भारतीय रेलवे के सम्मुख मुख्य एवं विवेचनात्मक चुनौती हैं जो पर्यावरणीय प्रदूषण का एक मुख्य स्रोत है।

‘भारतीय रेलवे में सफाई और स्वच्छता’ पर भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की 2007 (रेलवे) की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 6 में अन्तर्विष्ट निष्पादन लेखापरीक्षा में भारतीय रेलवे द्वारा बनाए गए सफाई के मानकों/प्रतिमानों की योजना और अपर्याप्तता में कमियों का उल्लेख किया गया है। इसमें सफाई और हाइजेनिक प्रतिवेश मुहैया कराने के लिए पानी की आपूर्ति और अन्य अवसंरचना के अपर्याप्त प्रावधान का पुनः उल्लेख किया गया है। लेखापरीक्षा निष्कर्षों और उनके समक्ष दिए गए साक्ष्य के मद्देनजर लोक लेखा समिति (पीएसी) ने अपनी तिरासवीं रिपोर्ट (2008-09) में भारतीय रेलवे में सफाई और स्वच्छता बनाए रखने में सम्बन्धित क्षेत्रों का भी उल्लेख किया है।

रेल मंत्रालय (एमओआर) ने लेखापरीक्षा आपत्तियों पर अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में और पीएसी की सिफारिशों पर भी अपनी कार्रवाई योजना को विस्तृत किया तथा स्टेशनों पर और गाड़ियों में सफाई में सुधार लाने के लिए वचन दिया एवं कोचों में और स्टेशनों पर सफाई के स्तर में सुधार के लिए विभिन्न उपायों²⁴ को अपनाया।

4.2 संगठनात्मक ढाँचा

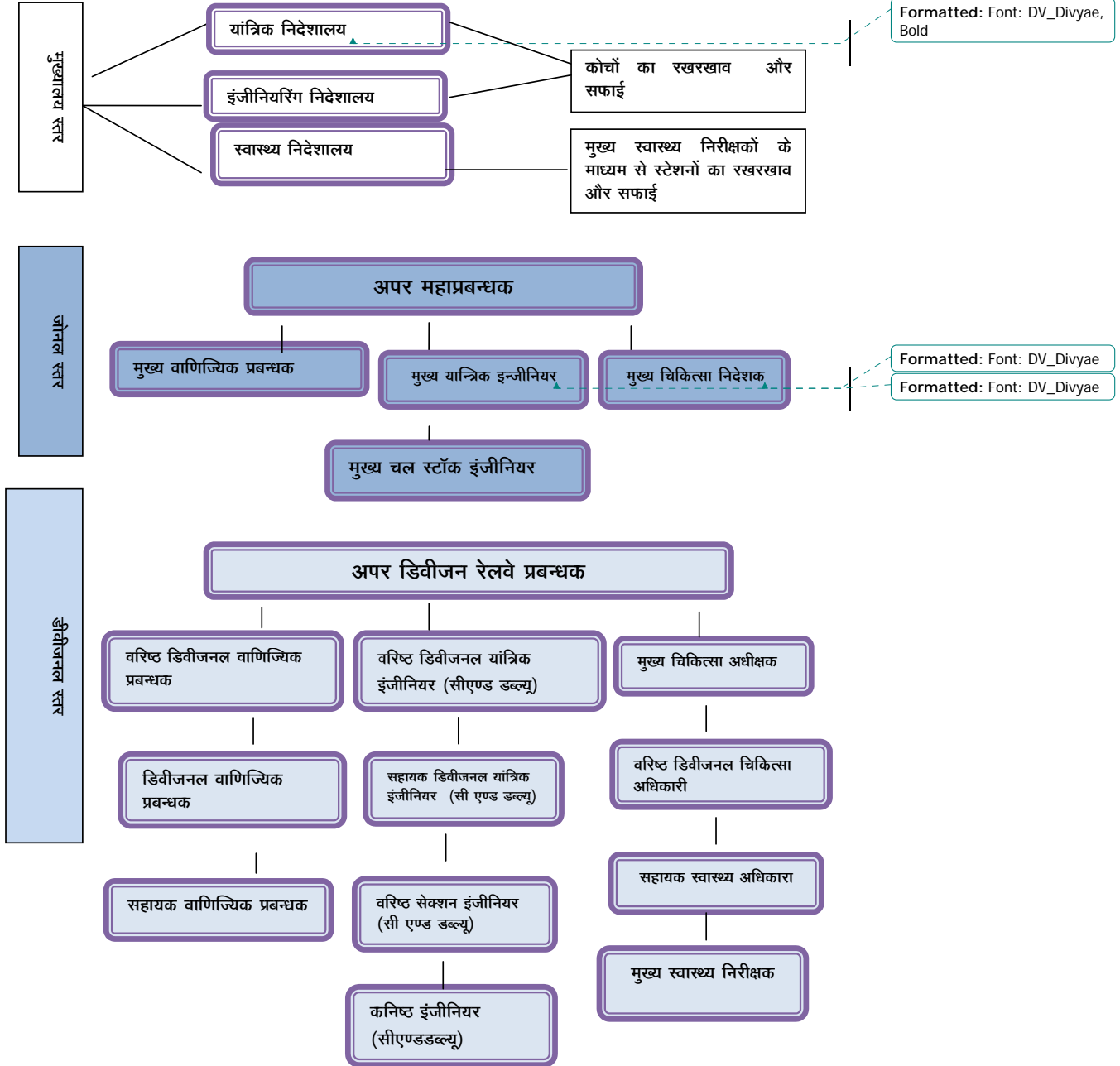
चूंकि भारतीय रेलवे में सफाई की रेलवे के विभिन्न विभागों अर्थात् चिकित्सा, इंजीनियरिंग, वाणिज्यिक एवं यांत्रिक के साथ बहुअनुशासनिक जिम्मेवारी है। भारतीय रेलवे चिकित्सा नियमपुस्तक खण्ड II के पैरा 903 के अनुसार स्टेशन परिसरों के अन्दर सभी स्वच्छता कार्य वाणिज्यिक विभाग के नियंत्रण के अंतर्गत होगा। कोचों की सफाई एवं स्वच्छता यांत्रिक विभाग की जिम्मेवारी है।

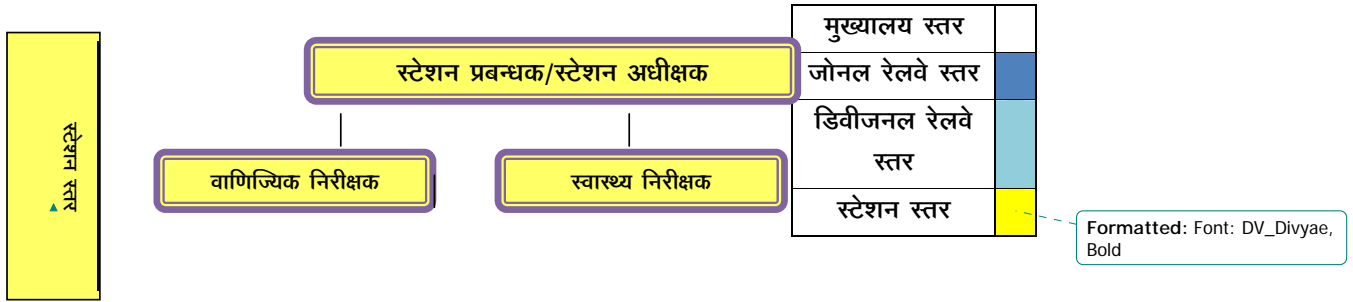
स्टेशनों पर और गाड़ियों में सफाई और स्वच्छता बनाए रखने के लिए अपर डिवीजन रेलवे प्रबन्धक (एडीआरएम)/अपर महाप्रबन्धक (एजीएम) की पहलों के संबंध में पीएसी की विशिष्ट चिन्ताओं के आधार पर एमओआर ने बताया कि जोनल स्तर पर एजीएम, डिवीजनल स्तर पर एडीआरएम और स्टेशन स्तर पर स्टेशन प्रबन्धक/स्टेशन अधीक्षक,

²⁴ इसमें यंत्रीकृत सफाई, गाड़ी पर सफाई प्रबन्धन योजना का प्रारम्भ, स्वच्छ गाड़ी स्टेशन योजना, महामारी नियंत्रण उपाय रेगपिकिंग ठेकों आदि का निष्पादन शामिल हैं। ग्रीन शौचालयों सहित गाड़ियों पर अपनी वर्तमान शौचालय प्रणाली के हटाने एवं प्रतिस्थापन के लिए भी कार्रवाई की है।

स्टेशनों पर और गाड़ियों में स्वच्छता और सफाई के बनाए रखने के लिए उत्तरदायी विभिन्न विभागों के साथ समन्वय करने के लिए नोडल अधिकारी/पर्यवेक्षक है।

संगठनात्मक चार्ट





4.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

निष्पादन लेखापरीक्षा पीएसी सिफारिशों के अनुपालन में भारतीय रेलवे पर स्वच्छता और सफाई बनाए रखने में एमओआर द्वारा की गई अनुवर्ती कार्रवाई की दक्षता और प्रभावकारिता का निर्धारण करने के लिए 2007-12 तक की अवधि को कवर करते हुए की गई थी। लेखापरीक्षा आपत्तियाँ निम्नवत थी;

- समय-समय पर रेलवे बोर्ड (आरबी) द्वारा जारी किए गए दिशानिर्देशों/अनुदेशों के अनुपालन में भारतीय रेलवे की पहलों का निर्धारण पर्याप्त, प्रभावी और अनुवर्ती था।
- यात्री सेवाओं और सुख-सुविधाओं की गुणवत्ता में सुधार करने में भारतीय रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई की प्रभावकारिता का निर्धारण करना।

4.4 लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र

अनुवर्ती लेखापरीक्षा एमओआर द्वारा पीएसी को दी गई वचनबद्धताओं के बारे में यथोचित आश्वासन प्राप्त करने के मद्देनजर अगस्त 2011 से दिसम्बर 2012 के मध्य की गई थी जिसके कारण स्टेशनों पर और गाड़ियों में उत्पन्न हुए प्रहस्तित अवशिष्ट के सफाई प्रचालनों, दक्षता में सुधार हुआ जिसमें भारतीय रेलवे में सफाई और स्वच्छता पर अनुवर्ती 2007 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन की संख्या 6 (रेलवे) के लिए भारतीय रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई शामिल थी।

निष्पादन लेखापरीक्षा के कार्यक्षेत्र में अन्य बातों के साथ-साथ निम्न को भी शामिल किया जाता है:

- आरबी द्वारा समय-समय पर जारी किए गए विभिन्न दिशानिर्देशों के कार्यान्वयन में दक्षता का निर्धारण और भारतीय रेलवे में सफाई और स्वच्छता बनाए रखने के लिए जोनल रेलवे द्वारा निरूपित कार्रवाई योजना;
- पिछले लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में उल्लेख की गई कमियों के आवर्ती समाधान के लिए भारतीय रेलवे द्वारा की गई विभिन्न पहलों और उपचारी उपायों की प्रभावकारिता की समीक्षा तथा इस आधार पर सफाई एवं स्वच्छता में सुधार करना।

4.5 लेखापरीक्षा मानदण्ड के स्रोत

लेखापरीक्षा प्रतिवेदन²⁵ में उल्लिखित लेखापरीक्षा आपत्तियों /सिफारिशों के संदर्भ में भारतीय रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई और पीएसी की सिफारिशों पर की गई कार्रवाई को भी लेखापरीक्षा मानदण्ड के रूप में अपनाया गया था। इसके अतिरिक्त, 'भारतीय रेलवे में सफाई एवं स्वच्छता' पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन और पीएसी रिपोर्ट के अनुवर्ती हेतु जारी दिशानिर्देशों और अनुदेशों पर रेलवे स्टेशनों पर और गाड़ियों में सफाई और स्वच्छता में सुधार करने हेतु भारतीय रेलवे के निष्पादन का निर्धारण करने के लिए भी विचार-विमर्श किया गया था। इन दिशानिर्देशों/अनुदेशों में रेलवे स्टेशनों (जनवरी 2007) की सफाई एवं स्वच्छता, सफाई के मॉनीटरिंग (जुलाई 2011), ओबीएचएस (अक्टूबर 2007), लिनेन प्रबन्धन (दिसम्बर 2009) आदि पर दिशानिर्देश शामिल हैं।

4.6 लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली

लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली, कार्यक्षेत्र, उद्देश्य और मानदण्ड को रेलवे बोर्ड के जोनल स्तर के साथ-साथ वरिष्ठ अधिकारियों के साथ सम्बन्धित विभागाध्यक्ष द्वारा एन्ट्री कान्फ्रेंस के दौरान स्पष्ट किया गया था।

एमओआर के विभिन्न निदेशालयों द्वारा जारी दिशानिर्देशों/अनुदेशों से संबंधित अभिलेखों में कार्यान्वयन के लिए नीति निरूपण एवं जोनों को जारी किए गए निदेश शामिल थे जिनकी जांच रेलवे स्टेशनों पर और गाड़ियों में सफाई और स्वच्छता में सुधार करने के प्रति भारतीय रेलवे की पहलों और निष्पादन को अभिनिश्चित करने के लिए अगस्त 2011 और मार्च 2012 के मध्य की गई थी। जोनल स्तर पर, लेखापरीक्षा ने आरबी द्वारा और जोनल स्तर पर जारी विभिन्न निदेशों के अनुपालन को सत्यापित किया।

212 स्टेशनों पर और 88 गाड़ियों में संयुक्त निरीक्षण भारतीय रेलवे द्वारा की गई पहलों और इसके निष्पादन का वास्तविक निर्धारण करने के लिए रेलवे अधिकारियों के साथ अगस्त 2011 और मार्च 2012 के मध्य किया गया था। इसके अतिरिक्त, फीडबैक प्रत्येक जोन के दो मुख्य स्टेशनों पर और पांच मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में किए गए सीमित यात्री सर्वेक्षण के माध्यम से यात्रियों से भी प्राप्त किया गया था।

4.7 नमूना चयन

आँकड़ें आईआर के विभिन्न जोनल और डिविजनल कार्यालयों से संग्रहित किये गये थे। सामान्यतः विभिन्न श्रेणियों²⁶ से 212 स्टेशनों का एक विस्तृत नमूना जांच के लिए चुना (अनुबंध -XIX) गया था। अपनाई गई नमूना तकनीक का विवरण नीचे दिया गया है:

²⁵ भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की 2007 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 6 (रेलवे)

²⁶ अर्जन के आधार पर आईआर स्टेशनों की श्रेणी बनाता है। यह वर्गीकरण लेखापरीक्षा नमूना के चयन में अपनाया जाता है क्योंकि यह एक स्टेशन पर यात्रियों की संख्या को भी विस्तृत रूप से दर्शाता है।

क्र.सं	विवरण	श्रेणी	नमूना आकार
1.	लेखापरीक्षा के लिए चयनित विभिन्न श्रेणियों के अंतर्गत स्टेशनों की संख्या जिसमें स्टेशनों की लेखापरीक्षा और रेलवे अधिकारियों द्वारा संयुक्त जांच शामिल थी।	ए1	कम से कम 2 स्टेशनों का 25 प्रतिशत के अधीन
		ए और बी	जहां तक संभव हो, प्रत्येक डिवीजन के कम से कम एक स्टेशन को कवर करते हुए कम से कम 5 स्टेशनों का 10 प्रतिशत
		सी, डी और ई	प्रत्येक श्रेणी से 2 स्टेशन
3.	संयुक्त जांच सहित ट्रेन	पांच एक्सप्रेस मेल/यात्री गाड़ी	<ul style="list-style-type: none"> ऑन बोर्ड हाउस कीपिंग (ओबीएचएस) पैंट्री कार वाली ट्रेनें राजधानी/शताब्दी/जन शताब्दी/साधारण यात्री गाड़ियाँ प्लेटफार्म रिटर्न गाड़ियाँ।

निम्नवत नमूना आकार के अनुसार सभी जोनों से एक यात्री सर्वेक्षण के द्वारा यात्रियों से फीडबैक भी प्राप्त किया गया था:

यात्री फीडबैक	सर्वेक्षण किये गये यात्रियों की संख्या
2 मुख्य स्टेशनों पर प्रतिदिन यात्रियों की अधिकतम संख्या से संबंधित	प्रत्येक स्टेशन में 75 यात्री
5 गाड़ियाँ-राजधानी, मेल और एक्सप्रेस गाड़ी (लंबी दूरी वाली ट्रेनों सहित) शताब्दी और जन शताब्दी गाड़ियाँ ।	वातानुकूलित यात्री-100 गैर-वातानुकूलित यात्री-250

4.8 अभिस्वीकृति

लेखापरीक्षा उद्देश्य, अध्ययन का विषय-क्षेत्र और पद्धति पर आरबी के सलाहकार (वित्त) के साथ-साथ महाप्रबंधक और लेखापरीक्षा के प्रधान निदेशक द्वारा संबंधित जोनों में संबंधित विभागीय शीर्षों द्वारा विचार-विमर्श किया गया था। प्रारूप प्रतिवेदन फरवरी 2013 में एमओआर को जारी किया गया था। मार्च 2013 में मंत्रालय का एक आंशिक उत्तर प्राप्त हुआ। लेखापरीक्षा विभिन्न पहलुओं पर उपलब्ध महत्वपूर्ण सामग्री और रेलवे द्वारा दिये गये सहयोग को निष्ठापूर्वक अभिस्वीकृत करता है। लेखापरीक्षा निष्कर्षों और सिफारिशों पर आरबी में मार्च 2013 में हुई एग्जिट कांफ्रेंस में सलाहकार (वित्त) के साथ विचार-विमर्श किया गया। जोनों में ऐसी ही एग्जिट कांफ्रेंस संबंधित जोनल प्राधिकारियों के साथ लेखापरीक्षा के प्रधान निदेशकों द्वारा भी आयोजित की गई थी। उनके विचार प्रतिवेदन में शामिल किये गये थे।

4.9 स्टेशनों और गाड़ियों में स्वच्छता

अगस्त 2002 में दौरान, आईआर ने "स्वच्छता अभियान" आरंभ किया जिसमें समस्या क्षेत्र की पहचान करने और उपचारात्मक कार्यवाही सुझाने के लिए एक कार्य-दल (सितंबर 2002) के गठन हेतु निर्देश दिया गया था। कार्य-दल के सुझावों में अन्य विषयों के साथ

आधारभूत संरचना का विकास, औजार और संयंत्रों/ उपस्करों का विकास, यंत्रचालित सफाई हेतु संविदाएं, उपयोगकर्ता को सिखाने हेतु महत्वपूर्ण अभियान आदि शामिल हैं। आईआर ने रास्ते में यात्री कोचों के साथ साथ चिन्हित स्टेशनों पर ठहराव के दौरान सफाई के लिए " गाड़ी पर आंतरिक प्रबंध सेवाएं " (ओबीएचएस) और "सफाई गाड़ी स्टेशन " (सीटीएस) जैसी योजनाओं के अंतर्गत तकनीकी सहक्रियता, उपयोगकर्ता को प्रशिक्षित करना और यंत्र चालित सफाई प्रक्रिया/ उपस्करों द्वारा विभिन्न उपाय अपनाए।

4.9.1 पीएसी की सिफारिशें और आईआर द्वारा उनका अनुपालन

2007 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 6 (रेलवे)²⁷ में विनिर्दिष्ट निष्कर्षों के आधार पर, पीएसी ने आईआर पर सफाई और स्वच्छता से संबंधित मामलों की जांच की। पीएसी ने सिफारिश की कि आईआर प्रत्येक स्टेशन हेतु यथावत प्राथमिक आवश्यकताओं के लिए प्रेरक प्लेटफार्म के साथ-साथ पर्याप्त अवसंरचना जैसे धुलने योग्य ऐप्रन, जल निकासी और नाली प्रबंध आदि के प्रावधान हेतु चिन्हित माइल्स्टोन के साथ एक कार्य योजना तैयार करनी चाहिए। उनके द्वारा की गई कार्यवाही टिप्पणी में, एमओआर ने कहा कि एक कार्य योजना परिकल्पित की गई थी और उसी को लागू करने के लिए जोनल रेलवे ने निर्देश दिये थे। महत्वपूर्ण मामलों पर एमओआर द्वारा अद्यतन प्रास्थिति मौखिक और लिखित प्रमाण के रूप में "भारतीय रेलवे में सफाई और स्वच्छता" 83वें प्रतिवेदन (2008-09) में समावेशित की गई थी जिसे नीचे दर्शाया गया है:

मामले	पीएसी प्रश्न/आपत्तियाँ	मंत्रालय का उत्तर
योजनाएं और नीतियां	क्या रेलवे ने रेलवे परिसर में सफाई के मामले पर ध्यान देने हेतु रेलवे ने कोई योजना तैयार की। आईआर प्रत्येक स्टेशन हेतु यथावत प्राथमिक आवश्यकताओं के लिए सहायक प्लेटफार्म के साथ-साथ पर्याप्त अवसंरचना जैसे धुलनेयोग्य ऐप्रन, जल निकासी और मलजल प्रणाली आदि के प्रावधान हेतु चिन्हित माइल्स्टोन के साथ एक कार्य योजना तैयार करनी चाहिए।	एक कार्य योजना प्रकल्पित की गई और जोनल रेलवे ने उसको लागू करने के अनुदेश दिये थे। एमओआर ने दावा किया कि यात्री सुविधाओं का उन्नयन, जल आपूर्ति सहित स्टेशनों पर यात्री यातायात में आनुपातिक वृद्धि, धुलने योग्य ऐप्रन आदि एक सतत् प्रक्रिया थी और जिसे निधियों की उपलब्धता और अन्य संबंधित प्राथमिकताओं के आधार पर वार्षिक कार्य योजना द्वारा किया जा रहा था।
रेलवे स्टेशन पर सफाई और सुविधाओं का उन्नयन	प्लेटफार्म, गाड़ी, रेलपथ आदि पर सफाई और स्वच्छता को बनाये रखने हेतु आईआर द्वारा की गई कार्रवाई।	कोचिंग डिपूओं में रैकों की यंत्रचालित सफाई हेतु विस्तृत दिशा-निर्देश जारी किये गये थे। ओबीएचएस और सीटीएस योजनाएं पारगमन के दौरान और चिन्हित स्टेशनों पर विराम के दौरान कीट और कृंतक नियंत्रण उपाय आदि के शुरु करने हेतु यात्री कोचों को साफ करने के लिए आरंभ की गई थी।

²⁷ "भारतीय रेलवे में सफाई और स्वच्छता" पर निष्पादन लेखापरीक्षा

		एमओआर ने कहा कि पर्यवेक्षी और अधिकारी स्तर पर परिचालित सेवा सुधार दल (एसआईजी) द्वारा सफाई निगरानी हेतु नियमित पर्यवेक्षण को कार्यान्वित किया गया था। एमओआर ने यह भी कहा कि 593 स्टेशनों का "मॉडल स्टेशन" के रूप में और 637 (2006-07 के दौरान 334 और 2007-08 के दौरान 303) "आधुनिक स्टेशन" के रूप में उन्नत यात्री सुविधाएं प्रदान करने हेतु चयनित किये गये थे।
स्वच्छता बनाने रखने में शामिल विभागों की विविधता	निर्धारित मानक पर सफाई और स्वच्छता को केन्द्रीकृत निगरानी हेतु लागू प्रणाली या तंत्र।	अतिरिक्त महाप्रबंधक और अतिरिक्त डिवीजनल रेलवे प्रबंधक द्वारा क्रमशः दोनों जोनल स्तर और डिविजनल स्तर पर स्वच्छता की आवधिक रूप से समीक्षा की जा रही है। केंद्रीय एंजेसी के गठन के संबंध में एमओआर ने दावा किया कि सफाई गतिविधियों के विस्तार को ध्यान में रखते हुए, उनके संबंधित क्षेत्रों पर उचित ध्यान सुनिश्चित करने हेतु विभिन्न निदेशालयों के बीच कार्य बांटा गया था और इसलिए, एक केंद्रीय एंजेसी की आवश्यकता पर विचार नहीं किया गया था।
अपशिष्ट प्रबंधन पर नीति	आईआर में कोई व्यापक अपशिष्ट प्रबंधन क्यों नहीं था? रेलवे स्टेशनों और गाड़ियों में स्वच्छता के रखरखाव और उत्पन्न अपशिष्ट के प्रबंधन में क्या कमियां हैं?	स्टेशनों पर केंद्रीकृत स्थानों पर कूड़े के संग्रहण और नामित निगम बिनो/भराव क्षेत्र के अंतिम निपटान की एक सुपरिभाषित प्रणाली है। एमओआर ने आगे बताया कि स्वच्छता के क्षेत्रों में आधारभूत समस्याएं और सफाई के लिए बुनियादी ढांचा और संभार तन्त्र यात्री यातायात के बढ़ते दबाव के अनुरूप नहीं था। एमओआर ने यह भी कहा कि सुविधाओं के अनुसंधान में प्रयुक्त औजार और संयंत्र अभी भी अल्पविकसित हैं।
हरित प्रसाधन परियोजना	रेलवे किस प्रकार हरित प्रसाधन परियोजना को सभी गाड़ियों में लागू कर रही हैं?	एमओआर ने कहा कि क्षेत्र परीक्षण किये जा रहे और आईआर के सभी कोचों में व्यापक कार्यान्वयन करने से पहले डिज़ाइन वैधीकरण हेतु उनके निष्पादन पर निगरानी रखी जाएगी।
स्टेशन पर मूत्रालय और प्रसाधन	स्टेशनों पर मूत्रालयों और प्रसाधनों हेतु निर्धारित प्रतिमान	एमओआर ने कहा कि यात्रियों हेतु मूत्रालयों और प्रसाधनों को उपलब्ध कराने के लिए प्रतिमान स्टेशन की श्रेणी के सन्दर्भ में नियत किये गए थे।
गाड़ियों में सफाई	क्या चलती हुई गाड़ियों में निरीक्षण हेतु कोई विशिष्ट संस्थान तंत्र स्थापित किया गया था।	एक व्यापक ओबीएचएस योजना आरंभ की जा चुकी थी। उसके सफाई कार्यकलापों पर यात्री फीडबैक, गाड़ियों में रेलवे अधिकारियों द्वारा अप्रकट जाँचों आदि द्वारा निगरानी की जा रही थी।

सितम्बर 2002 में गठित कार्यकारी दल ने, स्टेशनों और रेल में बेहतर स्वच्छता के लिए कार्य योजना बनाई। आईआर द्वारा लिये जाने वाले उपाय/कदम के संबंध में कार्य योजना

अल्पकालिक,²⁸ मध्यकालिक²⁹ और दीर्घकालिक³⁰ में विभाजित की गई थी। नवम्बर 2002 में, एमओआर ने सभी जोनल रेलवे को तदनुसार कार्य योजना बनाने के निर्देश दिये।

2007 (रेलवे) की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 6 के माध्यम से स्वच्छता और सफाई व्यवस्था के मुद्दों के सम्बन्ध में कमियों को उजागर करने पर, आरबी ने स्टेशनों पर यात्री सुविधाएं, ओबीएचएस, पैस्ट नियंत्रण और लिनेन प्रबन्धन के प्रावधानों के लिए व्यापक दिशानिर्देश जारी किये।

इसके बाद, जून 2009 में रेलवे स्टेशनों/परिसरों पर सफाई के लिए अतिरिक्त दिशानिर्देश जारी किए थे, उसमें सफाई में सुधार के लिए अपनाये जाने वाले आवश्यक उद्देश्य, रणनीति और कार्य योजना³¹ का विवरण है। यद्यपि उद्देश्य अवसंरचना के विकास, आधुनिक तकनीक का उपयोग, सफाई व्यवस्था का स्पष्ट सीमांकन, सफाई का निरीक्षण करने के लिए पर्याप्त पर्यवेक्षी कर्मचारियों की तैनाती आदि के द्वारा स्टेशनों और रेलवे परिसरों पर स्वास्थ्यकर पर्यावरण उपलब्ध करना था।

सितम्बर 2012 में, कार्यकारी निदेशकों की समिति ने न्यूनतम आवश्यक सुविधाओं³², संस्तुत सुविधाओं³³ और वांछित सुविधाओं³⁴ की मानक और प्रमात्रा स्पष्ट रूप से बताये।

²⁸ तीन महीने की समयावधि की लघुकालिक कार्य योजना में संविदा के माध्यम से सफाई संचालन की पुनः प्रस्तुति, साफ घंटे की अवधारणा को अपनाना, शक्तियों का प्रत्यायोजन, पैस्ट नियंत्रण की सेवा संविदा को अंतिम रूप देना, कचरा उठान, भुगतान करें और उपयोग करें शौचालय, 15 स्टेशनों पर साफ गाड़ी स्टेशन आदि जैसे क्षेत्र शामिल हैं।

²⁹ एक वर्ष की समयावधि वाले मध्य कालिक कार्य योजना में सफाई मानकों का विकास और यंत्रचालित सफाई के लिए सेवा संविदा के लिए कोड्स, सभी ए श्रेणी के स्टेशनों पर बहिःस्नावी उपचार संयंत्र, साफ गाड़ी स्टेशनों का 50 स्टेशनों तक विस्तार, उठाने के लिए प्रचालन - तंत्र का विकास, स्टेशन परिसर के अंदर कचरे का निर्वासन और निपटान आदि जैसे क्षेत्र शामिल हैं।

³⁰ तीन से पांच वर्ष की समयावधि वाले दीर्घकालिक कार्य योजना में धुलने योग्य एप्रेन का प्रावधान, मुख्य स्टेशनों पर बहिः स्नावी उपचार संयंत्र, भस्मक का प्रावधान, सभी मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों को कवर करने के लिए 20000 कोचों में नियंत्रण निर्वहन शौचालय उपलब्ध करा के कोचों का आशोधन, 25 डिपो पर स्वचालित कोच धुलाई की मशीन आदि जैसे क्षेत्र शामिल हैं।

³¹ कार्य योजना में अवसंरचना का विकास, उपकर, संयंत्र और उपस्कर के विकास, सभी मुख्य स्टेशनों की यंत्रचालित सफाई, सेवा सुधार समूह का उत्प्रेरण, निजी पार्टी द्वारा शौचालय सफाई और रखरखाव, जिम्मेदारियां निर्धारित करना, विशेष सफाई अभियान शुरू करना आदि शामिल हैं।

³² न्यूनतम आवश्यक सुविधाएं स्टेशन (प्रक्षेपित यातायात/उपार्जन के आधार पर) प्रत्येक श्रेणी के स्टेशन पर उपलब्ध कराई जाने वाली सुविधाएं हैं जब स्टेशन का निर्माण होता है।

³³ संस्तुत सुविधाएं स्टेशन पर होने वाले वास्तविक यात्री यातायात से निपटने पर निर्भर स्टेशन की प्रत्येक श्रेणी पर उपलब्ध कराई जाने वाली सुविधाएं हैं।

³⁴ वांछित सुविधाएं वह सुविधाएं हैं जो ग्राहक की संतुष्टि में सुधार और स्टेशन पर अंतरापृष्ठ प्रक्रिया के लिए वांछनीय समझी जाती है।

संशोधित निर्देशों के कार्यान्वयन की निगरानी से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा करने पर, लेखापरीक्षा में देखा कि यात्री सुविधाओं के प्रावधान पर अपने संशोधित निर्देशों के कार्यान्वयन की स्थिति सुनिश्चित करने के लिए समिति स्तर पर कोई कार्रवाई नहीं की गई। तथापि, एमओआर, ने कहा (मार्च 2013) कि जोनल रेलवे ने स्टेशनों पर न्यूनतम आवश्यक सुविधाओं का प्रावधान सुनिश्चित किया। तथापि, लेखापरीक्षा में शौचालय/मूत्रालय की पर्याप्त संख्या, पेय जल की उपलब्धता, अवशेष के निपटान, आदि में कमियां दिखीं।

4.9.2 सफाई पर मानक और कार्य योजना

आरबी द्वारा जारी संशोधित दिशानिर्देशों में सफाई के लिए कोई मानक निर्धारित नहीं थे, जोनल रेलवे ने विभिन्न विभागों की जिम्मेदारी के क्षेत्रों का स्पष्ट रूप से सीमांकन करते हुए संयुक्त प्रक्रिया आदेश (जेपीओ) जारी किए। इस संबंध में, पीएसी की सिफारिश थी 'डिवीजनल महाप्रबन्धक द्वारा सफाई गतिविधियों की रोजाना जांच और कम से कम प्रति दो सप्ताह में एक बार निरीक्षण होना चाहिए'। रेल मंत्रालय ने अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में बताया कि विभिन्न स्तरों पर सफाई के मानक की बार-बार जांच हुई थी। रेल मंत्रालय ने यह भी बताया कि स्कोरकार्ड की प्रणाली सफाई कार्यकलापों के मूल्यांकन और निगरानी हेतु शुरू की गई थी।

लेखापरीक्षा ने प्रणाली में निम्नलिखित कमजोरियां देखीं:

- i. यद्यपि जोनल रेलवे ने विभिन्न विभागों की जिम्मेदारियां बताने के लिए जेपीओ जारी किये, आरबीज दिशानिर्देशों (दिसम्बर 2006/जनवरी 2007) के कार्यान्वयन के लिए जोनल स्तर पर कोई व्यापक कार्य योजना नहीं बनाई गई। आगे यह देखा गया कि आरबीज दिशानिर्देशों ने भी जोनल स्तर पर कार्य योजना बनाने के लिए अनुरोध नहीं किया;
- ii. जोनल रेलवे या आरबी द्वारा सफाई गतिविधियों के लिए कोई मानक या निष्पादन संकेतक निर्धारित नहीं किये थे। तथापि, स्टेशनों पर सफाई के मानक, एसआर, एससीआर, एनईएफआर और ईसीआर जोन में 10 बिंदु पैमाने के माध्यम से निर्धारित किए जा रहे थे;
- iii. सेवा सुधार समूह (एसआईजी)³⁵ बनाया गया और जोनल और डिवीजनल दोनों स्तर पर निरीक्षण किये जा रहे थे। तथापि, एसआईजी के निरीक्षण की आवृत्ति निर्धारित नहीं थी; और
- iv. पर्यवेक्षीय कर्मचारियों द्वारा औचक जांच के लिए कोई मानक (आवृत्ति) निर्धारित नहीं है। एसईसीआर में भी औचक जांच की कोई प्रणाली नहीं थी,

³⁵ एसजीआई साधारण रूप से वाणिज्यिक, यांत्रिक, इंजीनियरिंग और चिकित्सा विभाग के प्रधानों से बना होता है।

पीएसी को आश्वासन देने के बावजूद, केवल मध्य रेलवे द्वारा विस्तृत कार्य योजना बनाई गई। एमओआर ने शेष जोन द्वारा विस्तृत कार्य योजना न बनाने के लिए कारण स्पष्ट (मार्च 2013) नहीं किया।

4.9.3 जिम्मेदारियों का पृथक्करण

सफाई के रखरखाव की जिम्मेदारी कई विभागों अर्थात् वाणिज्यिक, चिकित्सा, इंजीनियरिंग, यांत्रिक और परिचालन के ऊपर होती है। सफाई गतिविधियों के बेहतर समन्वय और प्रभावी निष्पादन के लिए, अच्छी तरह से परिभाषित जवाबदेही के साथ एकीकृत आदेश संरचना आवश्यक है।

एमओसी ने पीएसी को सूचित किया कि जोनल स्तर पर अपर महाप्रबन्धक, डिवीजनल स्तर पर एडीआरएम और स्टेशन स्तर पर स्टेशन प्रबन्धक/स्टेशन अधीक्षक, स्वच्छता और सफाई के रखरखाव के लिए विभिन्न विभागों से संयोजन के लिए नोडल अधिकारी/पर्यवेक्षक होते हैं। एमओआर ने यह भी कहा कि जोनल स्तर पर डीआरएमज और संबंधित विभागाध्यक्ष के साथ अक्सर सफाई निरीक्षण बैठकें उपचारात्मक कार्यवाही प्रतिपादित करने में कमियां/विफलता के निर्धारण के लिए आयोजित की जाती हैं।

रेलवे द्वारा की गई अनुवर्ती कार्रवाई की समीक्षा से पता चला कि सफाई पर बहु-विषयक दृष्टिकोण पर लेखापरीक्षा आपत्तियों का पालन करते हुए, जोनल रेलवे ने संयुक्त कार्यविधि आदेश के माध्यम से विभिन्न विभागों की जिम्मेदारियों के कार्य क्षेत्रों को सीमांकित किया और सफाई पर्यवेक्षण के लिए विभिन्न विभागों में समन्वय के लिए वाणिज्यिक विभाग को नोडल एजेंसी बनाया गया था।

4.9.4 निगरानी

रेलवे स्टेशनों, गाड़ियों और रेलवे परिसर में सफाई में सुधार की निगरानी के लिए, एमओआर ने सभी जोनल रेलवे को जल निकासी, कूड़ेदान, बेडरोल्स आदि जैसे सफाई के विभिन्न पहलुओं में सुधार का साप्ताहिक आधार पर विवरण देने का निर्देश (जून 2009) दिया। जुलाई 2011 में अध्यक्ष/आरबी, ने लोगों की नजर में रेलवे की छवि सुधारने के लिए शीघ्र कार्रवाई करने के लिए सभी जोनल रेलवे को निर्देश दिया। उसने यह भी निर्देश दिया कि इस संबंध में सभी पहलों की महाप्रबन्धक के स्तर पर व्यक्तिगत रूप से निगरानी की जानी चाहिए। ध्यान देने योग्य क्षेत्र जिसे तत्काल ध्यान की आवश्यकता है में कोचों और स्टेशनों की सफाई, कचरा, पैस्ट और कृतक नियंत्रण, लिनेन प्रबन्धन आदि शामिल हैं। जोनल रेलवे द्वारा कमियों के साथ की गई कार्रवाई की आरबी द्वारा जोनल रेलवे से मासिक प्रतिवेदन के माध्यम से निगरानी रखी गई। सफाई के ध्यान योग्य क्षेत्र में पहलों में कोई कमी संबंधित रेलवे को उपचारात्मक उपाय के लिए निर्दिष्ट की गई थी। इस प्रकार सफाई में सुधार के उपायों की आरबी स्तर पर पर्याप्त रूप से निगरानी की जा रही थी।

जोनल स्तर पर, विभिन्न स्तरों³⁶ पर अधिकारियों द्वारा स्टेशनों में सफाई के निरीक्षण की प्रणाली है। लेखापरीक्षा में देखा कि विभिन्न स्तर के अधिकारियों द्वारा विभिन्न श्रेणियों के लिए निरीक्षण की आवृत्ति स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट नहीं थी। एमओआर ने कहा (मार्च 2013) कि सफाई में सुधार आरबीज के मूल्य निर्धारण के लिए साप्ताहिक और मासिक आधार पर प्रतिवेदित किया जा रहा था। निगरानी की प्रणाली होने के बावजूद, वर्तमान अवसंरचना के रखरखाव, साफ रेल स्टेशन के माध्यम से प्राप्त सेवा, लिनेन प्रबंधन, पेय जल की गुणवत्ता, अपशिष्ट प्रबंधन आदि में कमियां देखी गई थी।

4.9.5 स्टेशनों पर सफाई

4.9.5.1 धुलने योग्य एप्रेन और यंत्रचालित सफाई में अपर्याप्तता

यांत्रिक सफाई के लिए पूर्व अपेक्षित, सभी प्लेटफार्म रेलपथ, प्लेटफॉर्म में समतल सतह और परिसंचारी क्षेत्रों जो मशीनों के परिचालन के लिए समुचित रूप से प्रवाही हो, पर सीमेंट कंक्रीट एप्रेन (सीसी एप्रेन) का प्रावधान है। सीसी एप्रेन प्लेटफॉर्म के बीच रेलपथ को धूल-मिट्टी और कचरे से मुक्त रखने की आवश्यकता है। अनुचित रखरखाव और क्षतिग्रस्त सीसी एप्रेन और विषम प्लेटफॉर्म सतह भी स्टेशनों पर अस्वास्थ्यकर परिवेश का कारण है।



रेलपथ के साथ कुड़ा कचड़ा से अवरुद्ध नाली
(बिलासपुर/एसईसीआर)

Formatted: Centered

Formatted: Font: 12 pt

एमओआर ने की गई कार्रवाई टिप्पणी (दिसम्बर 2008) में कहा कि धुलनेयोग्य एप्रेन सभी मुख्य स्टेशनों (ए और बी श्रेणी) पर चरणबद्ध तरीके से उपलब्ध कराने की योजना थी। उन्होंने यह भी कहा कि धुलनेयोग्य एप्रेन की मरम्मत और रखरखाव आवश्यकता के आधार पर की जा रही थी। आरबी (दिसम्बर 2006) द्वारा जारी आदेशों के अनुसार सभी जोनल रेलवे ने सभी ए और बी श्रेणी स्टेशनों पर यंत्रचालित सफाई का तरीका अपनाया। इन आदेशों के कार्यान्वयन की लेखापरीक्षा में जांच की गई थी।

17 क्षेत्रों में 123 मुख्य स्टेशनों³⁷ में लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जांच से निम्नलिखित का पता चला:-

- i यंत्रचालित सफाई का तरीका केवल 65 स्टेशनों अर्थात केवल 53 प्रतिशत में अपनाया गया था;

³⁶ महाप्रबन्धक, डिवीजनल रेलवे प्रबन्धक, सेवा सुधार समूह

³⁷ ए1, ए और बी श्रेणी

- ii 568 प्लेटफॉर्म में से, केवल 320 प्लेटफॉर्म (56 प्रतिशत) में सीसी एप्रेन उपलब्ध कराये गये थे। सीसी एप्रेन के बिना प्लेटफॉर्म की अधिकतम संख्या चार जोन³⁸ में देखी गई जहाँ प्रतिशतता 60 से 71 प्रतिशत के बीच थी।
- iii धुलनेयोग्य एप्रेन का प्रावधान ईआर (हावड़ा, नईहाटी, मालदा, बंदेल, वर्धमान और सियाल्दा) और एसआर (इर्नाकुलम टाउन और गुरुवायुर) के मुख्य स्टेशन में भी अपर्याप्त पाया गया था;
- iv. सीआर के पाँच स्टेशनों³⁹ पर प्लेटफार्म के मात्र एक चौथाई क्षेत्र का उपयोग यंत्रीकृत सफाई के लिए किया जा सका। शेष क्षेत्र की सफाई असमतल सतहों के कारण हाथ से की गई थी और;
- v. एसडब्ल्यूआर में क्षतिग्रस्त प्लेटफार्म सतह यांत्रिक सफाई के लिए सही नहीं थी।
- सीसी एप्रेन की उपलब्धता की सीमा का निर्धारण करने के लिए रेलवे अधिकारियों के साथ संयुक्त निरीक्षण से निम्नलिखित का पता चला:-
- i. नमूना जाँच किए गए कुछ स्टेशनों⁴⁰ पर एप्रेन गन्दी एवं क्षतिग्रस्त स्थिति में थे।
- ii. स्टेशन परिसरों में साफ वातावरण बनाए रखने के लिए प्लेटफॉर्मों के निकट रेलपथों के बीच में ढकी हुई नालियों का प्रबंध है। नालियों का अभाव अथवा कचरे से अवरुद्ध नालियाँ साफ धुलाई योग्य एप्रेन को साफ रखने में रूकावट पैदा करती है। लेखापरीक्षा ने देखा कि एसईसीआर एवं एसआर के कुछ⁴¹ स्टेशनों में या तो रेलपथों के बीच नालियाँ नहीं थी अथवा नालियाँ अवरुद्ध/बिना ढकी हुई थी। उदाहरण के लिए, बिलासपुर स्टेशन (एसईसीआर) पर रेलपथ के साथ लगती नाली कचरे से अवरुद्ध थी;
- iii. क्षतिग्रस्त एप्रेन पर जमा धूल-मिट्टी और धुलने योग्य एप्रेन के अभाव के कारण अनुचित स्वच्छता (मुरी स्टेशन/एसईआर, एनडब्ल्यूआर के जैसलमेर, अलवर, बीकानेर, नागौर एवं जोधपुर, एर्नाकुलम स्टेशन/एसआर, ईआर के नैहाती, बान्देल, वर्धमान एवं आसनसोल)।

इस प्रकार, रेलवे प्रशासन सभी प्रमुख स्टेशनों पर मशीनीकृत सफाई के लिए आरबी के दिशानिर्देशों (दिसम्बर 2006) के प्रभावशाली कार्यान्वयन के योग्य नहीं था। वहाँ एमओआर के दिशानिर्देशों/अनुदेशों एवं उनके कार्यान्वयन के लिए क्षेत्र में बुनियादी सुविधाओं की उपलब्धता के बीच एकरूपता की कमी थी।

³⁸ एनसीआर, ईआर, ईसीआर और डब्ल्यूआर

³⁹ सीआर के पुणे, बल्लारशाह, भूसावल, सेवाग्राम एवं ईगतपुरी

⁴⁰ एसडब्ल्यूआर में चार स्टेशन, मुम्बई सेन्ट्रल के पीएफ संख्या 8 एवं 9, सीआर की पूणे, एलटीटी, भूसावल एवं बल्लारशाह, बेंगलौर (पीएफ-7 एवं 8), वीएसजी (पीएफआई) यूबीएल (पीएफ-2) एसडब्ल्यूआर के बीजापुर एवं मैसूर (पीएफ-1)

⁴¹ बिलासपुर (एसईसीआर) अरियालुर, एर्नाकुलम टाउन, गुरुवायुर, उत्तरी कोयम्बटूर, तिरुवेल्लीकेनी, चेन्नै समुद्र तट इत्यादि

4.9.5.2 स्टेशन पर अपशिष्ट प्रबन्धन

आईआर भारी मात्रा में नोन-बायोडिग्रेडेबल और बायो-डीग्रेडेबल कचरे⁴² का उत्सर्जन करता है। तथापि, आईआर में कोई समर्पित कचरा प्रबन्धन सेल नहीं है। पीएसी ने सिफारिश की "आईआर को कचरा प्रबन्धन पर एक नीति अवश्य बनानी चाहिए एवं एक तंत्र स्थापित करना चाहिए जिससे स्टेशनों पर उत्सर्जित कचरे का वास्तविक आकलन किया जा सके ताकि प्राधिकारियों द्वारा आवश्यक संरचना सुविधाओं के साथ यथा स्थान पर्याप्त संग्रह, पृथक्करण अलगाव व निपटान की सुविधा स्थापित की जा सके। एमओआर ने अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में कहा "आईआर में कचरा निपटान प्रणाली पहले से ही मौजूद है।"

"भारतीय रेलवे में पर्यावरण प्रबन्धन-स्टेशन, गाड़ी एवं रेलपथ" पर भारत के नियन्त्रक एवं महालेखापरीक्षक की 2012-13 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 21 में पाया कि यद्यपि, एक कचरा निपटान प्रणाली स्थापित थी, फिर भी, यह उचित निगरानी की कमी के कारण प्रभावशाली नहीं थी। अन्य बातों के साथ-साथ रिपोर्ट में उजागर किया कि कचरे के संग्रहण एवं निपटान में कमियों पर काबू पाने के उपचारात्मक उपायों के निर्धारण एवं कार्यान्वयन के लिए एमओआर की वचनबद्धता पूरी नहीं हो सकी थी।

इस मौजूदा लेखापरीक्षा प्रक्रिया में, स्टेशनों में कूड़ेदान की पर्याप्तता जोकि स्टेशन परिसर में कचरा संग्रहण का मुख्य बिन्दु है की जाँच की गई थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि पूर्व लेखापरीक्षा रिपोर्ट⁴³ में इंगित किये जाने के बावजूद एमओआर ने स्टेशनों पर कूड़ेदान उपलब्ध कराने के लिए कोई पैमाना निर्धारित नहीं किया था। तथापि, सितम्बर 2012 में एमओआर ने न्यूनतम आवश्यक सुविधाओं के अनतर्गत ए1, ए और बी श्रेणी के स्टेशनों पर प्रति 50 मीटर के अन्तर पर कूड़ेदान के प्रावधान के लिए दिशानिर्देश जारी किये थे।

स्टेशनों पर कूड़ेदान की पर्याप्तता के निर्धारण के लिए किसी मानदण्ड (सितम्बर 2012 से पहले) के निर्धारण के लिए हमने अगस्त 2011 से मार्च 2012 के बीच 17 जनों में 34 रेलवे स्टेशनों पर 2439 यात्रियों पर सर्वेक्षण किया था। लेखापरीक्षा ने देखाकि औसत 42 प्रतिशत यात्रियों ने सीआर के अलावा कूड़ेदान की पर्याप्त संख्या के पक्ष में राय दी; जहाँ 54 प्रतिशत यात्रियों ने अनुभव किया कि पर्याप्त संख्या में कूड़ेदान नहीं थे।

हमने 17 जनों में 212 स्टेशनों पर रेलवे अधिकारियों के साथ संयुक्त निरीक्षण भी किया और पाया कि कूड़ेदान या तो बिना ढक्कन के थे अथवा ज्यादा भरे हुए थे (एनसीआर, डब्ल्यूआर, एसईसीआर, एनडब्ल्यूआर)।

इस प्रकार कूड़ेदान की अपर्याप्ता एवं उनकी खराब स्थिति ने स्टेशनों परिसरों पर अस्वच्छता स्थिति को बढ़ावा दिया। 17 जनों में 34 रेलवे स्टेशनों पर 2186 यात्रियों के

⁴² बायोडिग्रेडेबल कचरा सुस्म जीवों द्वारा गलने-सड़ने योग्य होता है जैसे छोड़ा गया खाना, रद्दी कागज इत्यादि एवं नान-बायोडिग्रेडेबल कचरा प्राकृतिक रूप से नहीं गलता है एवं प्रकृति में रहते हुए भूमिगत मृदा एवं जल के प्रदूषण का कारण होते हैं।

⁴³ लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 6, केन्द्र सरकार 2006-07 की (रेलवे), भारत के नियन्त्रक एवं महालेखापरीक्षक।

सर्वेक्षण से पता चला कि औसतन 50 प्रतिशत यात्रियों ने अनुभव किया कि स्टेशनों पर सफाई में "सुधार की आवश्यकता है।" यह राय सफाई के मानकों के आकलन के लिए उत्तरी, उत्तरी केन्द्रीय और उत्तर पूर्वी रेलवे पर भारतीय रेलवे परिवहन प्रबन्धन संस्थान द्वारा एक इनहाउस यात्री संतुष्टि सर्वेक्षण (जुलाई 2012) द्वारा समर्थित है। 696 यात्रियों के सर्वेक्षण से पता चला कि 39 प्रतिशत यात्रियों ने प्लेटफार्मों पर सफाई का "खराब" अनुभव किया।

4.9.5.3 स्टेशनों पर शौचालय

"भारतीय रेलवे में सफाई और स्वच्छता पर" भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के 2007 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं.6 (रेलवे) में शौचालयों की अपेक्षित संख्या की अनुपलब्धता और उनकी अनुपयोगी स्थिति को उजागर किया गया था। फरवरी 2007 में, रेल मंत्रालय ने स्टेशनों की विभिन्न श्रेणियों में संशोधित प्रतिमानों⁴⁴ और न्यूनतम अनिवार्य सुविधाओं की मात्रा को निर्दिष्ट करते हुए व्यापक अनुदेश जारी किए थे।

लेखापरीक्षा में 17 जोनों में 212 स्टेशनों में रेलवे प्रशासन द्वारा स्टेशनों पर पर्याप्त संख्या में शौचालय प्रदान करने और उनकी सफाई के रखरखाव के लिए सुधारात्मक कार्रवाई की नमूना जाँच से पता चला कि शौचालयों के निर्धारित प्रतिमानों के प्रावधान के प्रति 66 प्रतिशत की कमी थी (अनुबंध-XX)। यदि अनुपयोगी शौचालयों की संख्या को ध्यान में रखा जाए, अनुपलब्ध शौचालयों की संख्या बढ़कर 74 प्रतिशत हो जाएगी। इसके अतिरिक्त, 63 स्टेशनों पर (29 प्रतिशत) शौचालय प्रतिमानों के अनुसार प्रदान नहीं किए गए थे।

16 जोनों⁴⁵ में 207 स्टेशनों के 2314 यात्रियों के यात्री सर्वेक्षण से पता चला कि 7 जोनों⁴⁶ में 42 से 65 प्रतिशत यात्रियों ने महसूस किया कि स्टेशनों पर शौचालयों की संख्या अपर्याप्त थी। पाँच जोनों⁴⁷ में 35 से 59 यात्रियों ने महसूस किया कि शौचालय काफी गन्दे थे।

इस प्रकार, पर्याप्त संख्या में शौचालयों के अभाव और मौजूदा शौचालयों की गंदी हालत से न केवल यात्रियों को महत्वपूर्ण सुविधा से वंचित रहना पड़ा अपितु खुले में शौच के कारण स्टेशन परिसर में अस्वस्थकर वातावरण भी बना। रेल मंत्रालय ने बताया (मार्च 2013) कि अच्छे रखरखाव के लिए शौचालयों को धीरे-धीरे "भुगतान करो और प्रयोग करें प्रणाली" में परिवर्तित किया जा रहा था।

⁴⁴ संशोधित प्रतिमानों के अनुसार मूत्रालयों/शौचालयों की न्यूनतम आवश्यकता 12/12 (ए1 श्रेणी), 10/10 (ए श्रेणी), 6/16 (बी श्रेणी), 4/2 (सी श्रेणी), 4/4 (डी श्रेणी), 1/1 (ई श्रेणी)

⁴⁵ मेट्रो रेलवे को छोड़कर क्योंकि वह कोई सार्वजनिक शौचालय नहीं हैं।

⁴⁶ एसईसीआर, डब्ल्यूसीआर, एसडब्ल्यूआर, एनईएफआर, और एनआर

⁴⁷ एसईसीआर, डब्ल्यूसीआर, एसआर, एमआर और एनआर

4.9.6 गाड़ियों पर सफाई और स्वच्छता

यात्रा करने वाले यात्रियों की बड़ी संख्या के कारण गाड़ियों में सफाई और स्वच्छता सुनिश्चित करना भारतीय रेल के लिए एक प्रमुख चुनौती है। लम्बी दूरी की गाड़ियों में यह समस्या कई गुणा हो जाती है। भारतीय रेल ने गाड़ियों में उपलब्ध सफाई और स्वच्छता के स्तर में सुधार के लिए कई योजनाएं शुरू की हैं। इन योजनाओं के कार्यान्वयन की क्षमता की जाँच नीचे की गई है।

4.9.6.1 स्वच्छ गाड़ी स्टेशन

भारतीय रेल ने गाड़ियों के अन्दर (कोचों) विशेष रूप से शौचालय, रास्ते और गलियारे की अत्याधुनिक उपकरणों और मशीनों से सफाई के लिए अक्टूबर 2002 में "स्वच्छ गाड़ी स्टेशन" (सीटीएस) योजना प्रारंभ की। योजना चिन्हित गाड़ियों को रास्ते में उनके अनुसूचित स्टेशनों पर रुकने के दौरान "साफ रेल स्टेशनों" के लिए नामित किए जाने पर प्रतिष्ठित और पेशेवर एजेंसियों द्वारा सीमित यंत्रिकृत सफाई के लिए निर्धारित थी। आरबी सीधे योजना के कार्यान्वयन को मॉनीटर करता है। प्रत्येक जोनल रेलवे के लिए उनके नामित स्टेशनों⁴⁸ में अनिवार्य गतिविधि के रूप में ऐसी योजनाओं का उत्तरदायित्व लेना आवश्यक है।

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की 2007 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं.6 (रेलवे) में यह पाया कि सीटीएस योजना निम्नलिखित कमियों जैसे सभी कोचों की सफाई में विफलता, नामित प्लेटफार्मों पर गाड़ियों का नोन-प्लेसमेंट, श्रमबल और मशीनरियों के अपर्याप्त नियोजन और विभागों के बीच समन्वय की कमी के कारण काफी अप्रभावी था।

पीएसी ने भी टिप्पणी⁴⁹ की कि सीटीएस योजना अपना कथित लक्ष्य प्राप्त नहीं कर सकी। रेल मंत्रालय ने पीएसी को अवगत करवाया कि कई कार्यवाहियाँ प्रारंभ की गई हैं जिनमें उच्च स्तरीय जेट मशीनों से प्रारंभिक स्थल पर रेलों की सफाई सम्मिलित है।

16 जोनों में सीटीएस के कार्यान्वयन की प्रगति और उसकी प्रभावशीलता की जाँच की गई थी। हमारा उद्देश्य यह निर्धारण करना था कि क्या रेल मंत्रालय के आश्वासन से वास्तव में सफाई में सुधार हुआ था। हमारी जाँच से निम्नलिखित का पता चला:

- i. सीटीएस के अन्तर्गत चिन्हित 30 स्टेशनों में से इसे केवल 28 स्टेशनों में किया गया था (जून 2012)। एनसीआर में लागू बाकी दो स्टेशनों (बिलासपुर/एसईसीआर और कानपुर मध्य) की निविदा प्रक्रियाधीन थी। दो स्टेशनों में (बिलासपुर/एसईसीआर और आसनसोल सीआर) सीटीएस ठेका अक्टूबर 2010 और नवम्बर 2011 में समाप्त कर दिया गया था क्योंकि इसका अन्य ठेकों के माध्यम से सौंपे गए ओबीएचएस के साथ ओवर लेप हुआ।

⁴⁸ आरबी द्वारा सीटीएस के अन्तर्गत कवर किए गए स्टेशनों को जोनों द्वारा प्रस्तावों के आधार पर नामित किया जाता है।

⁴⁹ "भारतीय रेलवे में सफाई और स्वच्छता" पर 83 रिपोर्ट (2008-09)

- ii. पाँच स्टेशनों⁵⁰ पर सीटीएस ठेका के संबंध में ठेकों की अवधि जून और अक्टूबर 2012 के बीच समाप्त हो गई थी। तभी से न तो नया ठेका किया गया न मौजूदा ठेके को विस्तारित किया गया।
- iii. 2010-11 की अवधि के दौरान पांच जोनों में पाई गई कमियों के उदाहरण नीचे दिए गए हैं:

जोन	स्टेशनों की संख्या	स्टेशन का नाम		सीटीएस के अन्तर्गत सफाई हेतु चिन्हित गाड़ियों की संख्या	सीटीएस अन्तर्गत वास्तव में साफ की गई गाड़ियों की संख्या	प्रतिशत में कमी
एसीआर	2	गुंटकल	विजयवाड़ा	66	50	24
एनडब्ल्यूआर	1	जयपुर		36	26	27
एसआर	1	इरोड जं		4579	4048	11
डब्ल्यूआर	1	अहमदाबाद		10350	9197	11
एनईआर	2	छपरा	गोरखपुर	55	34	38

इस प्रकार लेखापरीक्षा ने सीटीएस के अंतर्गत वास्तव में साफ की गई गाड़ियों की संख्या में लगभग 20 प्रतिशत की औसत कमी देखी।

- iv. सीटीएस के अन्तर्गत साफ की गई गाड़ियों पर केवल आंशिक रूप से ध्यान दिया गया था। स्लीपर श्रेणी कोच ज्यादातर ध्यान दिये बगैर रह गए थे। उदाहरण के लिए एसआर में अप्रैल 2010 से दिसम्बर 2010 के अवधि के दौरान कोचों के केवल 44 प्रतिशत पर ध्यान दिया गया था। कोच जो प्रत्येक माह साफ नहीं किये गए थे, की प्रतिशतता 45 से 64 प्रतिशत के मध्य थी। आगे यह देखा गया कि 2010-11 के दौरान हुबली (एसडब्ल्यूआर) में 37 प्रतिशत शौचालय साफ नहीं किये गए थे।

सीटीएस परियोजना के द्वारा ध्यान दी गई गाड़ियों के संयुक्त निरीक्षण के दौरान, लेखापरीक्षा ने देखा कि कोचों के बीच प्रकोष्ठ बचे खुचे भोजन, प्रयोग की गई प्लास्टिक प्लेटों, चाय के कप इत्यादि के कचरे से भरे हुए थे एवं रेलपथ पर फेंके गए थे। निरीक्षण की गई अधिकतर गाड़ियों में शौचालय या तो अवरूद्ध थे अथवा गन्दे थे। यह राय उत्तर, उत्तर मध्य



कूड़ा कचरा स्टोर करने के लिए उपयुक्त प्रकोष्ठ

⁵⁰ इटारसी जं./डब्ल्यूसीआर, हुबली जं./एसडब्ल्यूआर, झांसी जं./एनसीआर, बलहारशाह/सीआर, और शोलापुर जं./ सीआर

एवं उत्तर पूर्व रेलवे में भारतीय रेलवे परिवहन प्रबन्धन संस्थान लखनऊ (जुलाई 2012) द्वारा किए गए यात्री संतुष्टि सर्वेक्षण द्वारा समर्थित है। 696 यात्रियों के सर्वेक्षण से पता चला कि 45 प्रतिशत यात्रियों ने शौचालयों की सफाई को "खराब" बताया था। कोचों में समग्र स्वच्छता से संबंधित, 34 प्रतिशत यात्रियों का मत था कि कोचों में सफाई "अच्छी" थी एवं 28 प्रतिशत ने उसे "खराब" बताया था।

इसे इंगित किये जाने पर (जून 2012) एमओआर ने कहा कि गाड़ियों के कार्यक्रम में परिवर्तन, प्लेटफार्मों के नामांकन में परिवर्तन इत्यादि के कारण सीटीएस के तहत सौ प्रतिशत कवरेज संभव नहीं थी। एमओआर का तर्क स्वीकार्य नहीं था क्योंकि सफाई न की गई गाड़ियों का प्रतिशत उच्च थी एवं कारणों जैसे गाड़ियों के कार्यक्रम में परिवर्तन एवं प्लेटफार्मों के नामांकन में जैसे परिवर्तन से संबंधित नहीं था। इसके अतिरिक्त, एमओआर मौजूदा बाधाओं में गाड़ियों / कोचों का अधिकतम कवरेज सुनिश्चित करने के लिए उपयुक्त योजना निर्धारित नहीं कर सका था।

इस प्रकार, आईआर जोनल स्तर पर मुख्यतः अपर्याप्त मानीटरिंग एवं खराब योजना के कारण गाड़ियों में स्वच्छता बनाए रखने के उद्देश्य को आंशिक रूप से प्राप्त कर सका था। हमारे पिछले प्रतिवेदन में दर्शाई गई कमियाँ, एमओआर द्वारा सुधारात्मक कार्रवाई के बावजूद अभी भी विद्यमान थी।

4.9.6.2 गाड़ी पर सफाई प्रबंधन

गाड़ियों में, विशेषकर लंबी दूरी की गाड़ियों में स्वच्छता के मानक को सुधारने के दृष्टिकोण से, आईआर ने गाड़ियों के चलने के दौरान कोच शौचालयों, दरवाजों, तंग मार्गों एवं यात्री डिब्बों की यंत्रिक सफाई के लिए "गाड़ी पर सफाई प्रबंधन" (ओबीएचएस) की शुरुआत की। अक्टूबर 2007 में, आरबी



एर्नाकुलम शहर, एसआर, में लाईन/व्हीचिंग पाउडर से ढके हुए रेलपथ में मानव अपशिष्ट

ने कोचों की सफाई गाड़ी पर करने के लिए ध्यान देने के लिए व्यापक दिशा

निर्देश जारी किये एवं कार्य आईआर सीटीसी⁵¹ से यांत्रिक विभाग को स्थानांतरित कर दिया। दिशा निर्देशों में अन्य बातों के साथ यह प्रावधान किया था कि योजना के तहत चिन्हित मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों की कुल जावक /वापसी यात्रा 16 घंटों से कम नहीं होनी चाहिए। जुलाई 2010 में प्लेटफार्म वापसी गाड़ियों जिनकी न्यूनतम यात्रा छः घंटों की है, तक योजना का विस्तार किया। आरबी ने आगे जोर दिया कि ओबीएचएस का परिणाम गाड़ियों में स्वच्छता एवं सफाई के मानकों में प्रत्यक्ष सुधार होना चाहिए एवं ठेकेदारों के निष्पादन की आवधिक समीक्षा की एक प्रणालीस्थापित की जानी चाहिए।

⁵¹ आईआरसीटीसी इण्डिया रेलवे कंट्रोलिंग एण्ड टूरिज्म कार्पोरेशन का प्रतिनिधित्व करता है।

16 जनों⁵² में ओबीएचएस के कार्यान्वयन से संबंधित अभिलेखों की जांच से निम्नलिखित का पता चला:

- i. ओबीएचएस के कार्यान्वयन के लिए चिन्हित 554 युगल गाड़ियों में से, केवल 350 युगल गाड़ियों (63 प्रतिशत) के लिए ओबीएचएस के लिए निविदाओं को अन्तिम रूप दिया गया था। 16 जनों में से, पाँच जनों (डब्ल्यूसीआर, एनआर, एनडब्ल्यूआर, एनईएफआर एवं एसआर) में गैर कार्यान्वयन का प्रतिशत 46 से 100 प्रतिशत (अनुबंध-XXI) के बीच था।
- ii. ऑन राउन्ड ट्रिप आधार पर एक गाड़ी के औसत यात्री संतुष्टि सूचकांक (पीएसआई) पर आधारित, संतरागाची एवं टाटानगर स्टेशन (एसईआर) में ओबीएचएस के लिए उत्तरदायी ठेकेदारों से सितम्बर 2010 एवं जुलाई 2011 के मध्य ₹ 0.53 करोड़ की राशि शास्ति के रूप में वसूल की गई थी।



लेखापरीक्षा ने ओबीएचएस की दक्षता एवं प्रभावकारिता का निर्धारण करने के लिए 17 जनों में 88 गाड़ियों में रेलवे अधिकारियों के साथ एक संयुक्त निरीक्षण किया। निम्नलिखित सामान्य कमियाँ देखी गई थी:

- i. चलती गाड़ियों में सफाई एवं स्वच्छता कार्य के लिए कार्यकारी हाउसकीपर की मौजूदगी के बारे में यात्रा की शुरुआत में स्टेशन पर सार्वजनिक उद्घोषणा प्रणाली के द्वारा पर्याप्त प्रचार का अभाव;
- ii. ओबीएचएस करार की निबंधन एवं शर्तों में आने वाले अधिसूचित स्टेशनों पर कचरे के निपटान के लिए प्रावधान किया गया। यह देखा गया था कि अधिसूचित स्टेशनों पर कचरे के संग्रह के लिए स्टाफ आता नहीं था;
- iii. स्लीपर श्रेणी कोचों पर ज्यादातर ध्यान नहीं दिया जाता था एवं;
- iv. ओबीएचएस में सम्मिलित स्टाफ के कार्यकलापों के संबंध में रेलवे अधिकारियों द्वारा पर्याप्त पर्यवेक्षण का अभाव।

16 जनों में 88 गाड़ियों में अगस्त 2011 एवं मार्च 2012 के मध्य लेखापरीखा द्वारा की गई 3950 यात्रियों के सर्वेक्षण से पता चला कि एसी एवं गैर एसी सभी यात्रियों का औसत

⁵² मेट्रो रेलवे को छोड़कर क्योंकि मेट्रो रेल ओबीएचएस के अन्तर्गत कवरेज के लिए मानदण्ड को पूरा नहीं करती।

41 प्रतिशत ओबीएचएस के निष्पादन से संतुष्ट नहीं था एवं "सुधार की आवश्यकता" महसूस की गई।

इस प्रकार, चिन्हित गाड़ियों में ओबीएचएस के कार्यान्वयन की गति धीमी थी। रेलवे अधिकारियों द्वारा पर्याप्त पर्यवेक्षण के अभाव के कारण ओबीएचएस का निष्पादन एवं ओबीएचएस द्वारा गाड़ियों में स्वच्छता के वांछित मानकों को प्राप्त नहीं किया जा सका।

4.9.6.3 गाड़ियों में शौचालय

स्वच्छता आमतौर पर मानव अपशिष्ट के निपटान के लिए सुविधाओं की व्यवस्था को दर्शाता है। यह ठोस एवं तरल अपशिष्ट के संग्रहण एवं निपटान जैसी सेवाओं के द्वारा स्वच्छ स्थितियों के रखरखाव से संबंधित है। गाड़ियों में शौचालय, रेलपथों, नदियों, नहरों इत्यादि पर फैलने से सूक्ष्म जीवों के कारण जन हानिकारक, घातक रोगों को फैलाकर पर्यावरणीय प्रदूषण के शायद सबसे बड़े स्रोतों में से एक है।

दो दशकों से क्षेत्रीय परीक्षणों के प्रयोगों के बावजूद, एमओआर भारतीय पर्यावरण के लिए उपयुक्त शौचालय के एक माडल को अन्तिम रूप देने में सफल नहीं हो पाया था। इस मुद्दे पर लेखापरीक्षा निष्कर्षों का "भारतीय रेल में पर्यावरण प्रबन्धन-स्टेशन, गाड़ियों एवं रेलपथ पर भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की 2012-13 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 21 (रेलवे) में उल्लेख किया गया है।

4.9.7 स्वास्थ्य एवं स्वच्छता

लाखों यात्रियों के लिए उनकी यात्रा के दौरान धारणीय आधार पर एक स्वस्थ एवं स्वच्छ वातावरण बनाए रखना आईआर के लिए एक चुनौतीपूर्ण कार्य रह गया है। मूल स्वच्छता बार बार आने जाने वाले यात्रियों के मन में विशेष रूप से सबसे बड़ी चिंता का विषय होता है। यहाँ मूल स्वच्छता यात्रियों को आपूर्ति किये गए लिनन की गुणवत्ता एवं कीट एवं कृंतक नियंत्रण की प्रभावकारिता में सम्मिलित होगी।

आईआर अपने यात्रियों को स्टेशनों पर एवं गाड़ियों में दोनों पर अपने केटरर, ठेकेदारों एवं प्राधिकृत विक्रेताओं के माध्यम से खाना भी उपलब्ध कराता है। मूल स्वच्छता गाड़ियों एवं स्टेशनों पर आपूर्ति किए जाने वाले खाने की गुणवत्ता को बनाए रखने के लिए आवश्यक है। एक बड़ी हद तक आईआर पर केटरिंग आईआरसीटीसी से आउटसोर्स किया गया है। फूड कोर्ट, फूड प्लाजा एवं फास्ट फूड इकाईयों के अलावा आईआरसीटीसी यात्रियों को अपनी मूल रसोईयों एवं चलती फिरती खानपान सेवाओं के द्वारा खाने की आपूर्ति करती है। आईआरसीटीसी के पास खाने की मॉनीटरिंग एवं गुणवत्ता नियंत्रण के लिए अपनी कोई प्रणाली स्थापित नहीं है।

4.9.7.1 पिछली रिपोर्ट

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की 2007 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 6 (रेलवे) में ठेकेदारों के निष्पादन के लिए गुणवत्ता बेंचमार्क निर्धारित करने के लिए विफलता सहित त्रुटिपूर्ण ठेका प्रबन्धन एवं कमजोर निगरानी का उल्लेख किया गया है जिसके कारण किये गए कार्य की गुणवत्ता पर समझौता हुआ।

एमओआर ने अपनी की गई कार्यवाही टिप्पणी में बताया कि व्यवसायिक एजेन्सियों द्वारा गाड़ियों में प्रभावशाली कीट एवं कृतक नियंत्रक तंत्र सुनिश्चित करने के लिए सभी जोनल रेलवेज को अनुदेशों की पुनरावृत्ति की गई थी। लिनेन प्रबंधन के संबंध में, एमओआर ने बताया कि जोनल रेलवेज को उपयुक्त सलाह दी गई थी। जनवरी 2010 एवं दिसम्बर 2010 में, एमओआर ने क्रमशः लिनेन प्रबंधन एवं कीट नियंत्रण पर व्यापक दिशानिर्देश जारी किये हैं।

4.9.7.2 लिनेन प्रबंधन

गाड़ी पर यात्रियों को आपूर्ति किये गए साफ एवं स्वच्छ लिनेन की उपलब्धता, ज्यादातर आयु/स्थिति के आधार पर नए लिनेन सहित पुर्न पूर्ति के अलावा धोने की गुणवत्ता पर निर्भर करती है। दिसम्बर 2009 में, आरबी ने विभिन्न विभागों द्वारा प्रबंधन किए जाने के लिए अबतक गाड़ियों में लिनेन किट धोने, भंडारण, आपूर्ति एवं संवितरण आदि सहित गाड़ियों पर लिनेन प्रबंधन के व्यापक कार्य को एक एकल खिड़की एजेन्सी के रूप में रेलवे के यांत्रिक विभाग (सीएवंडब्ल्यू) को सौंपने का निश्चय किया। मशीनीकृत धुलाई के लिए कोई प्रावधान न रखने वाले जोनों में, लिनेन की धुलाई बाहरी एजेन्सियों को सौंपी गई थी। इसके अतिरिक्त जनवरी 2010 में एमओआर लिनेन के निराकरण, स्टॉक की जाँच इत्यादि में लिनेन प्रबंधन के लिए व्यापक दिशानिर्देश जारी किये थे।

एमओआर द्वारा जारी किये गए अनुदेशों के संदर्भ में लिनेन प्रबंधन में दक्षता की जांच की गई थी। अभिलेखों की जांच से निम्नलिखित का पता चला:

- I. आरबी द्वारा विभिन्न स्तरों पर निर्धारित लिनेन की नमूना जांच जोन के क्षेत्रीय कार्यालयों में नहीं की जा रही थी जैसा कि नीचे वर्णित है:
 - i. की गई नमूना जांच का ब्यौरा दर्शाने के लिए किसी अभिलेख का रखरखाव नहीं किया जा रहा है। मौजूदा ठेका जो नवम्बर 2012 तक वैध है (तिरुचिरापल्ली/एसआर) में विशिष्ट खण्ड के अभाव में धुलाई संयंत्र में निरीक्षण नहीं किया जा रहा है;
 - ii. कनिष्ठ प्रशासनिक (जेए) ग्रेड अधिकारी⁵³ और सहायक/वरिष्ठ स्केल अधिकारियों (नानडेड और सिकंदराबाद/एससीआर, पूणे/सीआर) द्वारा नमूना जांच में कमी;
 - iii. डिपों (राज्ज केला/एसईआर और इसीओआर) में धुले लिनेन प्राप्त करते समय जेए ग्रेड अधिकारी/सहायक स्केल अधिकारी/वरिष्ठ स्केल अधिकारी द्वारा निरीक्षण नहीं किया गया था और;
 - iv. स्टोर डिपो की तिमाही स्टॉक जांच नहीं की गई थी (एनसीआर)।

⁵³ डिपो में धुले हुए लिनेन की दो प्रतिशत नमूना जांच कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड अधिकारी द्वारा प्रत्येक तिमाही में एक बार, सहायक स्केल अधिकारी द्वारा प्रत्येक माह में एक बार और पर्यवेक्षक द्वारा प्रत्येक खेप प्राप्त करते समय की गई थी।

- II. गुणवत्ता प्रतिमानों का पालन न करने के लिए ₹ 66.04 लाख की शास्ति लगाई गई थी (एनडब्ल्यूआर- ₹ 0.39, एनआर- ₹ 16.15, ईआर- ₹ 37.10 और एसईआर- ₹ 12.34)। धुले हुए लिनेन 39.21 और 23.16 प्रतिशत की सीमा तक निरस्त कर दिए गए थे चूंकि इन्होंने क्रमशः एलटीटी⁵⁴ और पूणे (सीआर) स्टेशनों पर पर्यवेक्षण स्तर पर गुणवत्ता प्रतिमानों को पूरा नहीं किया। 2010-11 (सीआर) के दौरान 30 अवसरों पर भी शास्ति⁵⁵ लगाई गई थी।

आपूर्ति किए गए लिनेन की गुणवत्ता की जांच करने के लिए 17 जोन में 88 गाड़ियों में रेलवे अधिकारियों के साथ एक संयुक्त निरीक्षण किया गया था। निरीक्षण से निम्नलिखित का पता चला:

- आपूर्ति किए गए लिनेन गन्दे, फटे हुए / टैटर्ड और अपने निर्धारित जीवन काल से अधिक पुराने थे (एसईसीआर, ईसीओआर, एसआर, ईसीआर और एसडब्ल्यूआर)
- प्रत्येक तकिया कवर और हैण्ड टावल पर विनिर्माता के नाम, माह और विनिर्माण के वर्ष को दर्शाते हुए टैग उपलब्ध नहीं थे। टैग की अनुपस्थिति में यह सुनिश्चित करना संभव नहीं होगा कि क्या आपूर्ति किए गए लिनेन इसके निर्धारित जीवन काल के अन्दर थे (एनसीआर⁵⁶, एससीआर, एसईसीआर, ईसीओआर, एसडब्ल्यूआर और डब्ल्यूआर)।

15 जोन⁵⁷ में अगस्त 2011 और मार्च 2012 के बीच लेखापरीक्षा द्वारा किए गए 1595 यात्रियों के सर्वेक्षण से पता चला कि औसतन 43 प्रतिशत यात्रियों ने अनुभव किया कि लिनेन की सामान्य सफाई में "सुधार की आवश्यकता" है; 48 प्रतिशत यात्रियों ने अनुभव किया कि "कई बार" लिनेन की आपूर्ति फटी या क्षतिग्रस्त अवस्था में की गई थी।

मामला जून 2012 में एमओआर के ध्यान में लाया गया था। एमओआर ने बताया (नवम्बर 2012) कि लिनेन की आपूर्ति यात्रियों को बोर्ड द्वारा अनुमोदित विनिर्देशन के अनुसार की जा रही थी। एमओआर का तर्क लिनेन प्रबंधन में उपरोक्त कमियों को देखते हुए मान्य नहीं था।

इस प्रकार, एमओआर द्वारा विशिष्ट तंत्र की निगरानी पर प्रभावी नियंत्रण की कमी के परिणामस्वरूप इसके यात्रियों को अस्वच्छ और निम्न गुणवत्ता की सेवा की बार-बार आपूर्ति हुई। उत्तरी, उत्तर मध्य और पूर्वोत्तर रेलवे पर कुछ प्रमुख स्टेशनों (ए 1 और ए वर्ग) में जुलाई 2012 में भारतीय रेलवे परिवहन प्रबंधन संस्थान द्वारा किए गए सर्वेक्षण के परिणाम ने लेखापरीक्षा निष्कर्षों का समर्थन किया जैसाकि इससे पता चला कि 45 प्रतिशत यात्रियों ने अनुभव किया कि आपूर्ति किए गए लिनेन की गुणवत्ता खराब थी।

⁵⁴ लोकमान्य तिलक टर्मिनल के लिए एलटीटी मानक

⁵⁵ लगाई शास्ति की मात्रा सुनिश्चित नहीं की जा सकी।

⁵⁶ केरल एक्सप्रेस (सं. 12625)

⁵⁷ मेट्रो रेलवे और पूर्व रेलवे को छोड़कर

4.9.7.3 स्वचालित यंत्रिकृत लॉन्ड्री की स्थापना

गाड़ियों में यात्रियों को आपूर्ति किए जा रहे लिनेन में सफाई और स्वच्छता के मानक में सुधार करने के लिए आरबी ने जोनल रेलवे की यंत्रिकृत लॉन्ड्री की स्थापना करने के लिए दिशानिर्देश (दिसम्बर 2009) जारी किए। मंत्री ने अपने बजट भाषण (2011) के दौरान रेलवे के लिए इसके सभी जोन में विभिन्न स्थानों पर पहले से चालू किए गए या स्थापित किए जा रहे अन्य 19 के अतिरिक्त नागपुर, चण्डीगढ़ और भोपाल में 3 यंत्रिकृत लॉन्ड्री स्थापित करने का प्रस्ताव रखा था।

लेखापरीक्षा की समीक्षा से पता चला कि 16 जोन में स्थापना के लिए प्रस्तावित 54 यंत्रिकृत लॉन्ड्रीज़⁵⁸ में से 15 लॉन्ड्री (27 प्रतिशत) काफी पहले से ही ग्यारह जोन⁵⁹ में चालू कर दी गई थी (मई 2012)। छः जोन⁶⁰ में सात यंत्रिकृत लॉन्ड्रीज़ के लिए केवल ठेका किया गया था और कार्य की प्रगति बहुत निरर्थक थी। यंत्रिकृत लॉन्ड्रीज़ की स्थापना में धीमी प्रगति सफाई और स्वच्छता के स्तर को सुधारने की पहलों में आग्रह की कमी का सूचक था। इसके परिणामस्वरूप लिनेन की सफाई की बड़े स्तर पर आउटसोर्सिंग और स्वास्थ्य जोखिम से समझौते के अतिरिक्त यात्रियों में बढ़ती असंतुष्टता हुई।

इस प्रकार, यात्रियों को आपूर्ति किए गए धुले हुए लिनेन की गुणवत्ता में सुधार के लिए यंत्रिकृत लॉन्ड्री की स्थापना के लिए भारतीय रेलवे की कार्य योजना और पहल इसकी नीतियों/दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं थी।

4.9.7.4 पैस्ट नियंत्रण

पैस्ट नियंत्रण उपायों के निष्पादन में सुधार के लिए एमओआर ने अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में बताया था कि जोनल रेलवे को व्यावसायिक एजेंसियों के माध्यम से ट्रेनों में पैस्ट और चूहों के प्रभावी नियंत्रण को सुनिश्चित करने के लिए अनुदेश दुबारा दिए गए थे। एमओआर ने यह भी कहा कि जोनल रेलवे को विशेष ज़रूरी शुरू करने और गाड़ियों में गुप्त जांच के लिए अधिकारियों को नियुक्त करने का निदेश दिया गया था।

2010 में, आरबी ने गाड़ियों में पैस्ट और चूहों के डर पर नियंत्रण के लिए विस्तृत दिशानिर्देश/अनुदेश जारी किए थे। ये अनुदेश पैस्ट नियंत्रण उपचार की अधिकता, उपयोग किए गए कीटनाशकों की गुणवत्ता आदि का उल्लेख करते थे।

भारतीय रेलवे द्वारा पैस्ट नियंत्रण किए गए उपायों से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

⁵⁸ विभागीय 31, बीओओटी (निर्माण, प्रचालन, मालिक और स्थानांतरण) मॉडल-18, बीओओ मॉडल-2 और संबंधित जोनल रेलवे-3 द्वारा मांगी गई पुनःविचारार्थ

⁵⁹ सीआर, ईआर, एसआर, एनईएफआर, एनआर, एससीआर, एसईआर, डब्ल्यूआर, एसईसीआर, डब्ल्यूआर और ईसीआर

⁶⁰ सीआर, ईसीआर, एसईसीआर, डब्ल्यूआर, एसईआर और एसडब्ल्यूआर

- निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार ईआर,एसईआर,सीआर,एनसीआर, और एनडब्ल्यूआर में पैस्ट नियंत्रण की आवश्यकता में कमी को देखा गया था।
- ईआर में कोचों में कॉकरोच और चूहों की उपस्थिति के बारे में ठेका में एक पैनल खण्ड को शामिल किया गया । 2010-11 के दौरान ₹ 7.66 लाख की शास्ति दो डिवीजनों⁶¹ में फर्मों पर लगाई गई थी और;
- ईसीआर में यद्यपि सभी चयनित गाड़ियों में पैस्ट नियंत्रण उपाय किए गए थे, फिर भी उपयोग किए गए कीटनाशक और रसायन केन्द्रीय कीटनाशक बोर्ड द्वारा अनुमोदित विनिदेशन के अनुसार नहीं थे।

17 जोन में 88 गाड़ियों के संयुक्त निरीक्षण के दौरान, छः जोन⁶² में चयनित गाड़ियों में वातानुकूलित और गैर-वातानुकूलित कोच में कोकून/काकरोच देखे गए थे।

16 जोन में 1600 वातानुकूलित यात्रियों और 4000 गैर वातानुकूलित यात्रियों के यात्री सर्वेक्षण से पता चला कि औसतन 50 प्रतिशत वातानुकूलित यात्रियों और 47 प्रतिशत गैर-वातानुकूलित यात्रियों ने अनुभव किया कि पैस्ट नियंत्रण उपायों को "सुधार की आवश्यकता" है। इसके अतिरिक्त 24 प्रतिशत वातानुकूलित यात्रियों और 18 प्रतिशत गैर-वातानुकूलित यात्रियों ने कहा कि उन्होंने गाड़ियों में हमेशा कॉकरोच/चूहें आदि देखे थे।

मामला जून 2012 में एमओआर के ध्यान में लाया गया था। एमओआर ने बताया (नवम्बर 2012) कि पैस्ट नियंत्रण उपचार बोर्ड द्वारा विहित मानकों के अनुसार आवश्यक रूप से सभी चयनित गाड़ियों में किए जा रहे थे। एमओआर का तर्क मान्य नहीं था क्योंकि छः जोन⁶³ में नमूना जाँच की गई गाड़ियों में वातानुकूलित और गैर-वातानुकूलित कोचों में कोकून/काकरोच के दृष्टान्त बड़ी मात्रा में देखे जा रहे थे।

इस प्रकार, हमारी पूर्व लेखापरीक्षा रिपोर्ट में पैस्ट नियंत्रण की अप्रभाविकता को उजागर करने और विस्तृत दिशानिर्देश जारी किए जाने के बावजूद भारतीय रेलवे पैस्ट और चूहों के डर पर काबू पाने में सफल नहीं रही।

4.9.7.5 खाद्य में मिलावट

स्वच्छता का स्तर बनाए रखा गया है को सुनिश्चित करने के लिए खाद्य मिलावट निवारण अधिनियम 1954 और खाद्य मिलावट निवारण नियमावली, 1955 पास किए गए थे। इन नियमों में निर्दिष्ट है कि स्वयं को संतुष्ट करने के लिए परिसरों का निरीक्षण जैसाकि खाद्य पदार्थ (स्वास्थ्य) अधिकारी द्वारा निर्धारित किया गया है कि लाईसेंस की शर्तों का पालन हो रहा है, किसी शिकायत की जांच एवं निवारण विश्लेषण करना, यदि आवश्यक है, खाद्य पदार्थों के नमूने जो अधिनियम के प्रावधानों के उल्लंघन में बिक्री के लिए, विनिर्मित, भण्डारित अथवा बेचने के लिए या प्रदर्शित किए जा रहे हैं। इस अधिनियम के

⁶¹ हावड़ा (₹ 6.89 लाख) और सीयाल्दह (₹ 0.77 लाख)

⁶² एससीआर, एनसीआर, एसईआर, एसईसीआर, डब्ल्यूआर और ईसीओआर।

⁶³ एसीआर, एनसीआर, एसईआर, एसईसीआर, एनईएफआर और ईसीओआर

आधार पर एमओआर ने इसके यात्रियों को उनके/उनको ठेकेदारों द्वारा आपूर्ति किए जा रहे भोजन की गुणवत्ता नियंत्रण सुनिश्चित करने के लिए दिशानिर्देशों को तैयार किया। एमओआर द्वारा निर्धारित⁶⁴ स्थायी गुणवत्ता नियंत्रण (क्यूसी) जांच उनके क्षेत्राधिकार के अन्तर्गत आने वाले चिकित्सा अधिकारी और स्वास्थ्य निरीक्षक द्वारा सभी खाने वाले स्थानों के नियमित निरीक्षण, सभी फूड हैण्डलर्स की वार्षिक चिकित्सा जांच, रेलवे खाद्य विश्लेषण प्रयोगशाला पर खाद्य पदार्थों का एकत्रण और विश्लेषण का प्रबंध करता है।

उपरोक्त अधिनियम, 5 अगस्त 2011 से प्रभावी खाद्य संरक्षा और मानक अधिनियम 2006 और खाद्य संरक्षा और मानक नियमावली 2011 के अधिनियमन व्यवस्था और अधिसूचना सहित प्रतिस्थापित कर दिए गए हैं। नए अधिनियम के अन्तर्गत रेलवे में किए गए नमूनों और जांच से संबंधित विस्तृत दिशानिर्देश अभी बनाए जाने हैं। तथापि, स्टेशनों से लिए गए खाद्य पदार्थों के नमूने और पूर्व अधिनियम में दिए गए और एमओआर द्वारा निर्धारित प्रावधानों के अनुसार जांच के परिणाम हमारी आपत्तियों के आधार बने।

समस्त 17 जोन में 212 स्टेशनों में हमारे अध्ययन से निम्नलिखित कमियों पता चला;

- i. 11 जोन में 41 स्टेशनों (19 प्रतिशत) में समीक्षा की अवधि के दौरान पीएफए अधिनियम के अनुसार खाद्य नमूनों की जाँच नहीं की गई थी। यहां तक की हावड़ा और सीयाल्दह (ईआर) जैसे प्रमुख स्टेशनों में भी 2006-10 के दौरान गुणवत्ता नियंत्रण जांच के तहत खाद्य पदार्थों की नमूना जांच में कमी देखी गई थी;
- ii. पीएफए अधिनियम के अन्तर्गत जांच के लिए अपेक्षित⁶⁵ 14763 नमूनों में से केवल 7309 नमूने (49 प्रतिशत) एकत्र किए गए और जांचे गए थे। इनमें से 337 नमूने (4 प्रतिशत) मिलावटी या स्तर से कम पाए गए थे;
- iii. भारतीय रेलवे चिकित्सा नियमावली में निर्धारित⁶⁶ गुणवत्ता नियंत्रण जांच के अनुसार जांच करने के लिए अपेक्षित 17867 खाद्य नमूनों में से केवल 15447 नमूनों की जांच की गई थी। विश्लेषण करने पर 868 नमूने (पांच प्रतिशत) स्तर से कम पाए गए थे।

लेखापरीक्षा द्वारा 17 जोनो पर 88 गाड़ियों में अगस्त 2011 तथा मार्च 2012 के बीच किए गए 3382 गैर-वातानुकूलित यात्रियों तथा 1407 वातानुकूलित यात्रियों के यात्री सर्वेक्षण से पता चला कि 29 प्रतिशत गैर-वातानुकूलित यात्रियों तथा 25 प्रतिशत वातानुकूलित यात्रियों ने अनुभव किया कि खाने की गुणवत्ता "खराब" थी। इसके अलावा, 54 प्रतिशत वातानुकूलित यात्रियों तथा 50 प्रतिशत गैर-वातानुकूलित यात्रियों ने मत दिया कि खाने की गुणवत्ता में कुछ "सुधार की आवश्यकता" हैं। जुलाई 2012 में कुछ प्रमुख स्टेशनों (ए1

⁶⁴ भारतीय रेलवे चिकित्सा नियमावली संस्करण II का पैरा -1010

⁶⁵ प्रति स्टेशन, प्रति माह दो नमूने

⁶⁶ प्रत्येक स्वास्थ्य निरीक्षक द्वारा से कम एक/दो /चार नमूने एकत्र किए जाने चाहिए।

तथा ए वर्ग) पर यातायात प्रबंधन के भारतीय रेलवे संस्थान द्वारा किए गए इस तरह के सर्वेक्षण से इस मत की पुष्टि हुई, जिससे पता चला कि 31 प्रतिशत यात्रियों ने अनुभव किया कि खाने की गुणवत्ता "खराब" थी।

इस प्रकार, नमूने की जाँच के लिए एमओआर के मौजूदा प्रावधानों सहित सांविधिक प्रावधानों के अनुपालन में पर्याप्त मॉनीटरिंग का अभाव था तथापि, मिलावटी अथवा घटिया खाद्य पदार्थों के मामले महत्वपूर्ण नहीं थे। मिलावटी अथवा घटिया खाद्य पदार्थों पर जुर्माना लगाने के बावजूद आपूर्ति किए गए खाद्य की गुणवत्ता जैसाकि यात्रियों द्वारा अभिव्यक्त किया गया, में सुधार नहीं किया गया था।

4.9.7.6 भारतीय रेलवे कैटरिंग नीति 2010

आईआर की नई कैटरिंग नीति 2010 का मुख्य उद्देश्य सर्वोत्तम व्यापार तथा आतिथ्य उद्योग प्रथाओं को अपनाकर यात्रा करने वाले यात्रियों को स्वच्छ, अच्छी गुणवत्ता तथा सस्ता भोजन प्रदान करना है। इस नीति के अनुसार, आईआर को चरणबद्ध तरीके से विभागीय कैटरिंग द्वारा बेस किचन तथा मोबाइल कैटरिंग को शामिल करते हुए सभी मोबाइल कैटरिंग सेवाओं के प्रबंधन को प्रगामी रूप से अपने हाथ में लेना चाहिए। आईआरसीटीसी द्वारा प्रबंधित मौजूदा ठेकों के समाप्त होने पर, जोनल रेलवे द्वारा नए ठेके दिए जाएंगे।

नई कैटरिंग नीति में अन्य बातों के साथ-साथ गुणवत्ता आश्वासन कार्यक्रम तथा ठोस कचरा प्रबंधन हेतु प्राथमिकता उपलब्ध कराती है। नीति में ट्रॉलियों तथा कैटरिंग उपकरणों की स्थापना तथा भोजन की सेवा तथा स्टैकिंग हेतु राजधानी और दूरतो ट्रेनों में उयुक्त स्थान के प्रावधान की आवश्यकता पर भी बल दिया गया था। इससे इस उद्देश्य हेतु वर्तमान में उपयुक्त शौचालय के आस-पास के क्षेत्र तथा गलियारे का उपयोग खत्म होगा तथा स्वच्छ सेवाएं सुनिश्चित होगी।

पीएसी ने अपने 83वें प्रतिवेदन (2008-09) में बेस किचन के रखरखाव तथा स्वच्छता की कमी के सम्बंध में विभिन्न शिकायतों पर टिप्पणी की। पीएसी ने पुनः टिप्पणी की कि नॉन-बॉयोडिग्रेडेबल तथा डिग्रेडेबल कचरे को अलग करने के मामले पर गंभीरता से ध्यान करना चाहिए। एमओआर ने उत्तर में कहा कि आईआरसीटीसी को इस संबंध में सुधारात्मक उपाय करने का उपयुक्त परामर्श दिया गया था।

पीएसी की आपत्ति पर एमओआर के आश्वासन के करने के परिणामस्वरूप इस विषय पर सुधार तथा नई कैटरिंग नीति के लागू करने की प्रस्थिति की समीक्षा से पता चला कि नई नीति किसी भी स्थान पर पूर्ण रूप से लागू नहीं हुई थी तथा आईआरसीटीसी से कैटरिंग सेवाओं को लेने की प्रक्रिया अभी तक स्वीकृति प्राप्त करने के चरण में हैं। यद्यपि कुछ चल और अचल इकाइयों को आईआरसीटीसी से लिया गया था तथापि उन्होंने आईआरसीटीसी के उसी कैटरिंग ठेकेदार को सेवाएं देना जारी रखा।

17 जोनों पर 88 गाड़ियों में तथा 212 स्टेशनों पर नई कैटरिंग नीति के कार्यान्वयन के विस्तार का आकलन करने हेतु रेलवे अधिकारियों के साथ संयुक्त निरीक्षण से निम्नलिखित का पता चला:

- चयनित गाड़ियों के स्टोर रूम तथा किचन को शामिल करते हुए पेंट्री कार के अन्दर सफाई का स्तर बहुत खराब था।
- पेंट्री कारों में उपलब्ध कराए गए डस्टबिन की क्षमता अपर्याप्त पाई गई। पेंट्री कार वाली गाड़ियों में कैंटरिंग स्टाफ द्वारा कचरा फेंकने हेतु गलियारे क्षेत्र का उपयोग किया जा रहा था। गलियारे तथा शौचालय के पास के क्षेत्र को स्टैकिंग तथा यात्रियों के खाद्य वितरण का प्रबंधन करने हेतु उपयोग करना अस्वास्थ्यकर था।
- एनईआर में, गाड़ियों से उत्पादित कचरों को अन्तिम स्टेशन पर पहुँचने से थोड़ी देर पहले ही कैंटरिंग स्टाफ द्वारा रेलपथों पर फेंका जा रहा था। रेल प्रशासन (एनईआर) ने कहा कि पेंट्री कार के ठेकेदार को डस्टबिन में कचरा संग्रहित करने तथा उन्हें नामित स्टेशनों पर खाली करने के उपयुक्त निर्देश दिए गए थे।
- सभी स्टेशनों में खाद्य स्टालों पर बॉयो-डिग्रेडेबल तथा नॉन-बॉयोडिग्रेडेबल कचरे के पृथक्करण हेतु अलग डस्टबिन उपलब्ध नहीं कराए गए थे।
- सीआर में, बल्लारशाह स्टेशन पर बेस किचन गन्दा पाया गया तथा किचन स्टोर रूम में चूहें देखे गए। रेल प्रशासन ने गुणवत्ता सुनिश्चित करने का कोई कार्यक्रम नहीं बनाया था।
- एसईआर में, 12021 हावड़ा-बर्बिल जन शताब्दी एक्सप्रेस के प्रत्येक कोच के साथ संलग्न सभी मिनी पेंट्री कार जीर्ण-शीर्ण हालत में थे। फ्रीज, हाट केस, इलेक्ट्रिक स्विच बोर्ड, वॉटर बॉयलर, वाटर कूलर, गीजर तथा अन्य उपस्कर जैसे आवश्यक किचन उपकरण ठीक से काम नहीं कर रहे थे।

इस प्रकार, यात्रियों को सीधे कैंटरिंग करते समय स्वच्छता तथा सफाई के मानकों को सुधारने में एमओआर सफल नहीं रहा।

4.9.7.7 पेयजल

स्टेशनों पर पेयजल की अपर्याप्तता के बारे में भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के 2007 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 6 (रेलवे) में बताया था पीएसी ने यह भी पाया⁶⁷ की गंदगी तथा अस्वच्छ वातावरण में संयोजित जल आपूर्ति की अपर्याप्तता ने इसे उपयोग के लिए अनुपयुक्त बना दिया। इसलिए पीएसी ने सम्पूर्ण देश के सभी स्टेशनों पर चरणबद्ध तरीके से शीघ्र नलों की संख्या बढ़ाना आवश्यक समझा। इसके बाद, जनवरी 2007 में आरबी ने मुख्य स्टेशनों (वर्ग ए1, ए तथा बी) हेतु प्रत्येक प्लेटफार्म पर न्यूनतम 12 नलों की तथा सी और डी वर्ग के स्टेशनों हेतु प्रत्येक प्लेटफार्म पर छह नलों की आवश्यकता निर्धारित की।

लेखापरीक्षा में स्टेशनों पर यात्रियों के लिए आईआर द्वारा पर्याप्त तथा स्वच्छ पेयजल उपलब्ध कराने के लिए अपनाए गए उपायों की नमूना जांच से निम्नलिखित का पता चला:

⁶⁷ "स्वच्छता तथा सफाई पर भारतीय रेलवे" की 83 प्रतिवेदन (2008-09)

- i. दो जोनों (एसआर और ईआर) में, चयनित स्टेशनों पर उपलब्ध पेयजल के नलों की कुल संख्या निर्धारित प्रतिमानों से कम थी;
- ii. नमूना जाँच किए गए छह जोनों (एससीआर, एसईआर, एसईसीआर, ईसीओआर, एनईएफआर तथा ईआर⁶⁸) में आरबी द्वारा परामर्शित (नवम्बर 2011) रिवर्स ओसमोसिस प्लांट किसी भी स्टेशन पर उपलब्ध नहीं था। स्टेशनों पर आपूर्त किए गए जल को मेन्यूल क्लोरीनीकरण प्रक्रिया द्वारा स्वच्छ किया गया था।

संयुक्त निरीक्षण के दौरान पर्याप्त जल आपूर्ति के प्रावधान की भी जाँच की गई तथा इससे निम्नलिखित का पता चला:

- i. यद्यपि 20 नलों का प्रावधान कोयम्बेतूर उत्तर (एसआर में ए1 वर्ग स्टेशन) में बनाया गया था, तथापि कोई जल कनेक्शन उपलब्ध नहीं कराया गया। एसआर में नमूना जाँच में 14 स्टेशनों में से छह पर नल के बिना जलबूथों के उदाहरण भी पाए गए। रामेश्वरम तथा तिरुवल्लिककेनी स्टेशनों (एसआर) पर सिंक अवरूद्ध पाए गए जिससे उत्पन्न हुई अस्वच्छता की स्थिति को अनुपयुक्त बनाया।
- ii. एनसीआर और डब्ल्यूआर में केवल कानपुर तथा वलसाड स्टेशनों पर लगे आरओ संयंत्र खराब थे।

इसके अलावा, लेखापरीक्षा द्वारा किए गए 17 जोनों के यात्री सर्वेक्षण में 2468 में से 42 प्रतिशत यात्रियों ने अनुभव किया कि नल का जल पीने के लिए सुरक्षित नहीं होगा तथा 46 प्रतिशत यात्रियों ने अनुभव किया कि बोतल का जल अधिक सुरक्षित है। एसईआर को छोड़कर सभी जोनों में 30 प्रतिशत से ज्यादा यात्रियों ने बताया कि उन्होंने नल के जल का उपयोग कभी नहीं किया।

इस प्रकार, पर्याप्त तथा सुरक्षित पीने योग्य जल उपलब्ध कराने में आईआर का निष्पादन तथा पहल पीएसी के सामने की गई प्रतिबद्धताओं के अनुरूप नहीं था। आरबी द्वारा निर्धारित मापदंडों को लागू नहीं किया गया। विद्यमान सुविधाओं के रखरखाव की कमी ने भी आन्तरिक जाँच व्यवस्था की निष्फलता का संकेत दिया।

⁶⁸ ईआर में जल को दोनों मेन्यूअल और स्वचालित क्लोरीनेशन तथा रेपेड सेंड फिल्टरेशन द्वारा शुद्ध किया गया।

4.9.7.8 पेयजल की गुणवत्ता

वर्तमान निर्देशों⁶⁹ के अनुसार, स्वास्थ्य निरीक्षक को विभिन्न वितरण प्वाइंट⁷⁰ पर दैनिक क्लोरीन अवशेषों की विद्यमानता की जाँच करनी चाहिए तथा एक समान रिकॉर्ड रखने चाहिए। स्वास्थ्य निरीक्षकों को समय-समय पर कीटाणु परीक्षण के लिए जल के नमूने भी एकत्रित करने चाहिए तथा छह महीने में एक बार रसायनिक जांच हेतु नमूने भेजने चाहिए।

हमने जीवाणु परीक्षण तथा रसायनिक विश्लेषण की निर्धारित बारंबारता के संदर्भ में विद्यमान निर्देशों के अनुपालन तथा 17 जोनों पर 212 स्टेशनों पर उनके परिणाम की जांच की। अध्ययन का परिणाम (अनुबंध- XXII) में वर्णित है।

17 जोनों पर 212 स्टेशनों में एकत्रित जल नमूने (अनुबंध- XXIII) में विद्यमान अनुपयुक्त प्रतिशतता⁷¹ के स्तर की समीक्षा से पता चला कि जल के अनुपयुक्त नमूने के अधिकतम उदाहरण अवशिष्ट क्लोरीन के संबंध में देखे गए। वहां पर अनुपयुक्त नमूनों के उदाहरणों का एक बढ़ता हुआ प्रचलन था। ईसीआर, एसडब्ल्यूआर और एसईआर में मुख्यतः दो स्टेशनों-सगोली/ईसीआर तथा गोराया/ एनआर पर अनुपयुक्त नमूनों की अधिकतम संख्या के मामले (50 प्रतिशत से अधिक) दर्ज किए गए जहां 2010-11 के दौरान एकत्रित सभी नमूने अनुपयुक्त पाए गए। अनुपयुक्त नमूनों की एक अधिक प्रतिशतता एनईएफआर के नए जलपाईगुडी तथा सिलीगुडी जंक्शन पर भी पायी गई थी।

एमओआर ने बताया कि आपूर्त किए जाने वाले जल के जीवाणु परीक्षण के सम्बन्ध में निर्धारित बारम्बारता के अनुसार सभी स्टेशनों को शामिल करने के लिए प्रयत्न किए जा रहे थे। एमओआर ने यह भी बताया कि जल के रासायनिक विश्लेषण पर रेलवे बोर्ड की नीति (अप्रैल 2001) के अनुसार रासायनिक विश्लेषण के सम्बन्ध में कोई कमी नहीं थी। मंत्रालय कि तर्क निर्धारित बारम्बारत के अनुपालन में कमियों की दृष्टि से मान्य नहीं था।

इस प्रकार, आरबी तथा रेलवे प्रशासन दोनों की और विद्यमान निर्देशों के अनुपालन की मॉनीटरिंग में कमियों के परिणामस्वरूप जाँच हेतु नमूने एकत्रित करने में पर्याप्त कमी हुई। जोनों के विभिन्न स्टेशनों से एकत्रित अनुपयुक्त नमूनों की प्रतिशतता में निरन्तर वृद्धि पाई गई थी।

⁶⁹ भारतीय रेलवे मेडिकल मैनुअल खण्ड II

⁷⁰ प्लेटफार्म, रिफ्रेशमेंट रूम, वेटिंग हॉल, अस्पताल, विद्यालय तथा रेलवे कलोनियों में (वितरण प्रणाली में सबसे दूर के नल से)

⁷¹ चयनित स्टेशनों पर वर्ष के दौरान जांच किए गए अनुपयुक्त प्रतिशत तथा एकत्रित किए नमूनों की कुल संख्या के उल्लेख के साथ अनुपयुक्त पाए गए नमूनों की प्रतिशतता को दर्शाता है।

4.10 निष्कर्ष

पीएसी द्वारा की गई सिफारिशों के आधार पर एमओआर ने गाड़ियों तथा स्टेशनों पर सफाई तथा स्वच्छता के स्तर को सुधारने के उपायों की शुरुआत की थी। तथापि, इन उपायों से स्टेशनों और गाड़ियों में दोनों में सफाई के स्तर में ठोस सुधार नहीं हुआ था। हमारे पूर्व लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में इंगित की गई कमियाँ और चिन्ताएं केवल आंशिक रूप से सम्बोधित की गई थीं। यात्रियों को दी जाने वाली धुली हुई चादरों की गुणवत्ता की प्रभावहीन निगरानी और स्वचालित यंत्रिकृत धुलाई स्थापित करने में धीमी प्रगति के परिणामस्वरूप न केवल चादरों की धुलाई के लिए बड़े पैमाने पर बाह्य स्रोत लगाना था किन्तु इससे यात्री असंतोष में भी योगदान दिया गया। दिशानिर्देशों/ निर्देशों के कार्यान्वयन की उचित निगरानी के अभाव ने आईआर द्वारा प्रारंभ किए गए कीट और चूहा नियंत्रण उपायों की प्रभावकारिता को भी काफी प्रभावित किया था।

इसके अतिरिक्त, यात्रियों को स्वच्छ, अच्छी गुणवत्ता और सस्ता भोजन उपलब्ध करवाने और स्टेशनों पर सफाई के स्तर में सुधार लाने के लिए आईआर की नई खानपान नीति 2010 को लागू करने में किए गए प्रयास भी अधिकतर अप्रभावी थे। बायो-डीग्रेडेबल और गैर-बायोडीग्रेडेबल कचरे के पृथक्करण के लिए पीएसी का आश्वासन भी पूरा नहीं हुआ था।

पर्याप्त मात्रा से सुरक्षित पेयजल सुनिश्चित करने के आईआर द्वारा प्रारंभ किए गए उपचारी उपाय अपर्याप्त थे। आईआर पानी के नल के प्रावधान और मौजूदा सुविधाओं के लिए निर्धारित प्रतिमानों को लागू करने में भी विफल रही। अयोग्य पानी के नमूनों की उच्च दर रेलवे प्रशासन द्वारा किए गए उपचारी उपायों में कमी का संकेत थी।

4.11 सिफारिशें

- भारतीय रेल को अपनी नीतियों और दिशानिर्देशों के प्रभावी कार्यान्वयन के लिए जोनल स्तर पर एक समयबद्ध कार्य योजना बनाने की आवश्यकता है।
- भारतीय रेल को अपना निगरानी तंत्र विशेष रूप से जोनल स्तर पर सुदृढ़ करने और सफाई के स्तर में सुधार करने के लिए आरबी द्वारा जारी दिशानिर्देशों/निर्देशों का कड़ाई से अनुपालन सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।
- भारतीय रेल को स्वच्छ परिवेश के रखरखाव और खुले में शौच रोकने के लिए डिब्बों में जैव-शौचालयों के कार्यान्वयन में तेजी लाने की आवश्यकता है।
- भारतीय रेल को यात्रियों को दी जाने वाली धुली चादरों की गुणवत्ता की प्रभावी ढंग से निगरानी और कीट और चूहा नियंत्रण तंत्र आरंभ करना चाहिए।
- नई खानपान नीति 2010 का कार्यान्वयन शीघ्र किया जाए और रेल उपयोगकर्ताओं को सेवाएं देते समय सफाई और स्वच्छता के मानकों में सुधार सुनिश्चित करने के लिए नीति के प्रभावी कार्यान्वयन के लिए पर्यवेक्षण/निगरानी तंत्र को सुदृढ़ किया जाए।

- भारतीय रेल को सुरक्षित पेय जल का प्रावधान सुनिश्चित करने के लिए अपने दिशानिर्देशों/अनुदेशों का कड़ाई से अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए अपना निगरानी तंत्र सुदृढ़ करना चाहिए।

भारतीय रेल को एक सेवा प्रदाता के रूप में नागरिक चार्टर में दी गई विभिन्न प्रतिबद्धताओं को पूरा करने के लिए नियमित रूप से संवीक्षा और निगरानी करनी चाहिए जिससे उपयुक्त डिज़ाईन और मानकों, बेन्चमार्को, गुणवत्ता आश्वासन और गुणवत्ता नियंत्रण के कार्यान्वयन द्वारा वह अपने उत्तरदायित्व का निर्वहन सुनिश्चित कर सके।

नई दिल्ली

दिनांक:

(विजया मूर्ति)

उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली

दिनांक:

(विनोद राय)

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

अनुबंध I

(पैरा सं. 1.6.3)

वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान मीडिया वार अर्जन दिखाने वाला विवरण (₹ लाख में)

रेलवे	वर्ष	गाड़ियाँ	टिकट/आरक्षण फार्म/चार्ट	स्टेशन	अन्य मीडिया अर्थात् एलसी गेट्स, रेलवे स्टानों के लिए पहुँच, वेबसाइट, टीईम टेबल आदि
1	2	3	4	5	6
सीआर	2009-10	522.79	14.39	2831.68	0.56
	2010-11	631.4	0.25	3059.59	1.04
	2011-12	532.59	56.76	3120.56	1.65
ईआर	2009-10	62.8	42	461.65	14.02
	2010-11	196.95	25.68	710.87	8.01
	2011-12	181.82	14.01	563.3	16.89
ईसीआर	2009-10	0.49	103.79	160.82	5.73
	2010-11	27.8	94.44	164.01	6.59
	2011-12	2.39	33.37	265.96	11.93
इसीओ आर	2009-10	47.98	0	271.27	0.61
	2010-11	45.5	0	301.37	2.55
	2011-12	52.59	0	264.1	2.05
एनआर	2009-10	305	226	3732	0
	2010-11	233	168	3929	49
	2011-12	73	106	4934	123
एनसीआर	2009-10	16.33	0	270.78	1.05
	2010-11	12.12	0	257.83	3.76
	2011-12	26.32	12.25	300.66	5.13
एनईआर	2009-10	39.22	0	107.61	16.53
	2010-11	45.58	0	143.81	25.42
	2011-12	11.22	0	205.95	28.42
एनएफआर	2009-10				
	2010-11				
	2011-12				
		एनएफआर के सीसीएम ने वाणिज्यिक प्रचार से अर्जन हेतु डिवीजनों का कार्यकलाप वार लक्ष्य आर्बटित नहीं किए थे।			
एनडब्ल्यूआर	2009-10	0	3.13	292.61	136.62
	2010-11	0	2.34	442.98	15.1
	2011-12	0	17.05	347.22	29.37
एसआर	2009-10	153.84	0.64	1838.37	41.17
	2010-11	314.71	26.29	2445.19	89.6
	2011-12	265.66	23.05	2592.88	69.16
एससीआर	2009-10	97.66	79.57	475.55	38.59
	2010-11	210.09	63.1	736.37	26.31
	2011-12	212.87	0.16	837.32	27.25
एसईआर	2009-10	50.15	17.44	252.83	12.81
	2010-11	64.96	0	271.29	6.58
	2011-12	45.02	16.48	297.71	13.53
एसडब्ल्यूआर	2009-10	38.73	30.12	543.87	0.26
	2010-11	77.35	32.75	619.84	2.36
	2011-12	115.41	3.73	876.33	0
डब्ल्यूआर	2009-10	617.26	38.01	2840.27	125.04
	2010-11	308.75	52.45	3217.98	143.11
	2011-12	302.35	74.86	4387.67	211.78
डब्ल्यूसीआर	2009-10	21.81	6	231.99	3.77
	2010-11	23.63	25.52	210.96	1.27
	2011-12	28.38	2.42	254.16	1.25
एसईसीआर	2009-10	13.74	5.36	58.03	21.5
	2010-11	22.42	1.56	137.67	16.92
	2011-12	11.81	2.68	95.29	14.73
मेट्रो	2009-10	147.77	0	762.29	0
	2010-11	280	0	922.53	0
	2011-12	60.24	0	1088.3	0
जोड	2009-10	2135.57	566.45	15131.62	418.26
	2010-11	2494.26	492.38	17571.29	397.62
	2011-12	1921.67	362.82	20431.41	556.14
कुल जोड		6551.5	1421.65	53134.32	1372.02
(₹ करोड़ में)		65.52	14.22	531.34	13.71

अनुबंध II
(पैरा सं. 1.6.3.4)

वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान पीआरएस/यूटीएस टिकटों/आरक्षण चार्ट/आरक्षण फार्मों से अर्जनों के ब्यौरें दिखाने वाला विवरण (₹ लाख में)

रेलवे	पीआरएस टिकटों से अर्जन	यूटीएस टिकटों से अर्जन	पीआरएस/यूटीएस टिकटों से कुल अर्जन (कॉल ३३ कॉल)	आरक्षण चार्टों से अर्जन	आरक्षण फार्मों से अर्जन	क्या अर्जित राजस्व पर तिमाही रिपोर्ट आरबी को प्रस्तुत की जा रही है।	क्या निवेदन अन्तिम रूप देने के मोड़ पर तिमाही रिपोर्ट आरबी को प्रस्तुत की जा रही है।	गैर अनुपालन हेतु टिप्पणियाँ/कारण यदि कोई भी हो।
1	3	4	5	6	7	8	9	10
सीआर	56.76	5.00	61.76	6.59	3.05	हाँ	नहीं	
ईआर	81.70		81.70			हाँ	नहीं	
ईसीआर			0.00		4.38	हाँ	नहीं	
एनआर	460	40	500.00	0.00	0.00	लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं किया गया		
एनसीआर	12.25		12.25			नहीं	नहीं	2011-12 से एनसीआर ने आरबी को तिमाही रिपोर्ट प्रस्तुत करना आरंभ कर दिया
एनडब्ल्यू आर	16.8	1.09	17.89	0.94	3.70	हाँ	नहीं	
एनएफ आर	14.85		14.85			नहीं	नहीं	
एसआर	20.77	27.37	48.14		1.84	हाँ	हाँ	
एससीआर	100.50	42.60	143.10		0.16	नहीं	नहीं	वर्ष 2009-10 हेतु पीआरएस एण्ड यूटीएस से अर्जन में आरक्षण फार्म और चार्ट से भी है। अर्जनों को शामिल किया जाता है।
एसईआर	33.93		33.93			हाँ	हाँ	
एसडब्ल्यू आर	29.42	30.00	59.42	6.87	0.33	हाँ	नहीं	
डब्ल्यूआर	155.73	9.6	165.33	1.10		हाँ	नहीं	
डब्ल्यूसीआर	33.94		33.94			नहीं	नहीं	
एसईसीआर	9.60		9.60			हाँ	हाँ	
	1026.25	155.66	1181.91	15.50	13.46			
रूपयों में	10.27	1.56	11.83	0.15	0.13			
	कुल जोड़					12.11		

अनुबंध III

(पैरा सं. 1.6.4.3)

45 दिनों (अक्टूबर 2011 तक प्रभावी)/90 दिनों (नवम्बर 2011 से प्रभावी) के अन्दर वाणिज्यिक प्रचार निवदा को अंतिम रूप देने में विलंब दर्शाने वाला विवरण (₹ करोड़ में)

रेलवे	डिवीजन	ठेका मामलों की संख्या	ठेका मूल्य	देरी की सीमा		विलम्ब के कारण राजस्व की हानि
				45 दिनों की समय सीमा के लिए	90 दिनों के समय सीमा के लिए	
1	2	3	4	5	6	7
सीआर	मुम्बई	4	2.79	54 से 118		0.56
ईआर	सियालदाह	2	1.00	41 से 71		0.04
ईसीआर	समस्तीपुर	1	1.10	50		0.00
ईसीओआर	खुर्दा रोड एवं वाल्टेयर	16	3.19	4 से 154		0.23
एनआर	दिल्ली एवं लखनऊ	15	4.60	1 से 180		0.00
एनसीआर	झांसी एवं इलाहाबाद	28	7.90	12 से 175		0.62
एनडब्ल्यू आर	जोधपुर एवं जयपुर	6	2.71	15 से 93		0.17
एनईआर	इज्जतनगर एवं लखनऊ	24	2.87	16 से 206	213	0.30
एनएफआर	लुमडिंग	8	0.44	27 से 148		0.09
एसआर	त्रिवेन्द्रम एवं चेन्नै	10	3.70	76 से 114	35	0.91
एससीआर	सिकन्दराबाद एवं विजयवाड़ा	59	14.16	2 से 124		0.49
एसईआर	रांची एवं खड़गपुर	5	5.25	72 से 319	16 to 84	0.41
एसडब्ल्यू आर	मैसूर एवं बेंगलूर	18	4.41	11 से 84		0.45
डब्ल्यूआर	मुम्बई सेंट्रल एवं अहमदाबाद	31	22.89	1 से 124	27	3.86
डब्ल्यूसी आर	भोपाल, जबलपुर एवं कोटा	22	6.56	20 से 201		0.29
एसईसी आर	बिलासपुर	2	0.08	115 और 75		0.00
मेट्रो		19	1.26	36 से 190		0.25
	जोड़	270	84.91			8.67

अनुबंध- IV (पैरा 2.5.1.2)

चयनित एचडीएन मार्गों पर विलम्बित रूप से संस्वीकृत ब्लू प्रिंट में चिन्हित किये गए कार्यों के ब्यौरे का दर्शाने वाला विवरण

एचडीएन	रेलवे	खण्ड	कार्य का नाम	जोन द्वारा प्रस्ताव का वर्ष	ब्लू प्रिंट के अनुसार आवश्यक निवेश (₹ करोड़ में)	प्रस्तावित लागत (₹ करोड़ में)	पिक बुक/ऑरेंज बुक/कानून में मंजूरी का वर्ष	विलम्बित संस्वीकृति के कारण
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2	सीआर	कल्याण-कासारा	कल्याण-कासारा-तीसरी लाइन (67 कि.मी.)	2009-10	167.00	252.13	2011-12	उपलब्ध नहीं
2	सीआर	जेएल-बीएसएल	जलगाँव में ग्रेड सेपरेटर	2007-08	75.00	उ.न.	2011-12	2007-08 के दौरान जेएल-बीएसएल तीसरी लाइन के साथ कार्य प्रस्तावित किया गया था।
5	एनसीआर	एमटीजे-बीटीएसआर	भुटेश्वर में फ्लाईओवर (बीटीएसआर) **	2007-08	75.00	146.85	2011-12	रेलवे बोर्ड को सर्वेक्षण अभि. कम यातायात सर्वेक्षण प्रस्तुत करने में विलंब। यह केवल 2010 में प्रस्तुत किया गया था।
5	एनसीआर	एमटीजे-बीटीएसआर	मथुरा में जंक्शन प्रबंधन (एमटीजे)	2008-09	50.00		2011-12	
2	एसईआर	डोंगापोसी-राजखर्सवान	डोंगापोसी-पेद्राशोली तीसरी लाइन	2007-08	252.00	271.76	2010-11	उपलब्ध नहीं
2	एसईआर	खड़कपुर-पंसकुरा	खड़कपुर-पंसकुरा (45 कि.मी.) - तीसरी लाइन	2004-05	140.00	146.30	2008-09	उपलब्ध नहीं
5	एससीआर	बीपीक्यू-बीपीए	बीपीक्यू में तीसरी लाइन (टुकडा)-राघवपुरम से (65 कि.मी.)	2006-07	170.00	210.40	2008-09	उपलब्ध नहीं
7A	एससीआर	जीडीआर-आरयू	गुडर-रेनीगुन्टा सेक्शन में आईबीएस-8 (85 कि.मी.)	2008-09	12.00	12.00	2009-10	रेलवे द्वारा 2008-09 में प्रस्तावित कार्य आरबी द्वारा 2009-10 में संस्वीकृत किया गया था।
7A	एस डब्ल्यूआर	एचपीटी-वीएसजी	एचपीटी-वीएसजी दोहरीकरण	2008-09	1840.00	1753.31	2010-11	उपलब्ध नहीं

** जोन द्वारा प्रस्ताव का वर्ष अभिलेख पर उपलब्ध नहीं है। अतः ब्लू प्रिंट में समावेश के वर्ष को प्रस्ताव के वर्ष के रूप में लिया गया है।

अनुबंध -V (पैरा 2.5.1.2)

ब्लू प्रिंट में चिन्हित कार्य परन्तु जो चयनित एचडीएन मार्गों पर अभी तक संस्वीकृत नहीं हुए हैं के ब्यौरों को दर्शाने वाला विवरण

मार्ग	रेलवे	खण्ड	कार्य का नाम	ज़ोन द्वारा प्रस्ताव का वर्ष	ब्लू प्रिंट के अनुसार आवश्यक निवेश (₹ करोड़ में)	प्रस्तावित लागत (₹ करोड़ में)	ज़ोन द्वारा गैर प्रस्ताव/विलम्बित प्रस्ताव के कारण
1	2	3	4	5	6	7	8
2	सीआर	डब्ल्यूआर-एनजीपी	वर्धा-नागपूर-तीसरी लाइन (78 कि.मी.)	2009-10	234.00	223.80	अभिलेख पर उपलब्ध नहीं
5	सीआर	डब्ल्यूआर-बीपीक्यू	चितोड़ा-सेवाग्राम का दोहरीकरण (4 कि.मी.)	प्रस्तावित नहीं किया गया	75.00	-	अभिलेख पर उपलब्ध नहीं
5	सीआर	ईटी-एएमएफ	इतारसी-किरतगढ़ स्वाचालित संकेतन (10 कि.मी.)	प्रस्तावित नहीं किया गया	4.00	-	अभिलेख पर उपलब्ध नहीं
2	सीआर	एमएमआर-बीएसएल	मनमाड़ भुसावल--तीसरी लाइन (184 कि.मी.)	2007-08	550.00	814.55	क्योंकि कार्य 2010-11 तक संस्वीकृत नहीं किया गया था ₹ 184.06 में जलगाँव में (पीबी नं. 15) ग्रेड सेपरेटर के साथ तीसरी लाइन के लिए बीएसएल-जेएल (24.13 कि.मी.) का एक खण्ड प्रस्तावित किया गया था एवं उसे संस्वीकृत
3	एनसीआर	पीडब्ल्यूएल-एमटीजे	एमटीजे-पीडब्ल्यूएल के बीच चौथी लाइन	प्रस्तावित नहीं किया गया	250.00	-	ज़ोन द्वारा रेलवे बोर्ड को प्राथमिक इंजिनियरिंग कम यातायात सर्वेक्षण रिपोर्ट प्रस्तुत करने में विलंब
2	एसईआर	बोंडामुंडा-मनोहरपुर, मनोहरपुर-गोयलकेरा एवं गोयलकेरा राजखर्सवान	गोयलकेरा राजखर्सवान 3री लाइन संस्वीकृत नहीं हुई (ब्लू प्रिंट में चिन्हित गोयलकेरा सीनी तीसरी	2010-11	76.00	457.09	अभिलेख पर उपलब्ध नहीं
2	एसईआर	डोंगापोसी-नोमंडी	जोआमुंडी में फ्लाईओवर	प्रस्तावित नहीं किया गया	75.00	-	अभिलेख पर उपलब्ध नहीं
2	एसईसीआर	बीआईए-केएमआई-एसजेडबी	भिलाई-अरकुरा स्वाचित संकेतन	प्रस्तावित नहीं किया गया	11.00	-	अभिलेख पर उपलब्ध नहीं
2	एसईसीआर	बीआईए-केएमआई-एसजेडबी	सरोना में फ्लाईओवर	प्रस्तावित नहीं किया गया	75.00	-	अभिलेख पर उपलब्ध नहीं

मार्ग	रेलवे	खण्ड	कार्य का नाम	ज़ोन द्वारा प्रस्ताव का वर्ष	ब्लू प्रिंट के अनुसार आवश्यक निवेश (₹ करोड़ में)	प्रस्तावित लागत (₹ करोड़ में)	ज़ोन द्वारा गैर प्रस्ताव/विलम्बित प्रस्ताव के कारण
2ए	एसईसीआर	बीएसपी-एपीआर	खोन्गसारा-खोदरी का पुनः श्रेणीकरण	प्रस्तावित नहीं किया गया	46.00	-	खण्ड में दोहरीकरण कार्य आरवीएनएल द्वारा कार्यान्वित किया जा रहा है (एसएलकेआर-केजीएस एवं केओआई-एपीआर)। दोहरीकरण के शुरू होने पर यातायात प्रवाह के आंकलन के बाद पुनः श्रेणी के लिए रूपात्मकता पर विचार किया जाएगा एवं तदनानुसार सर्वेक्षण के बाद कार्य के समावेश के लिए प्रस्ताव लिया जाएगा क्योंकि इसमें एक लम्बी अवधि के लिए
2ए	डब्ल्यूसीआर	केटीई-बीना	कटनी में ग्रेड सेपरेटर	प्रस्तावित नहीं किया गया	75.00	-	कटनी में ग्रेड सेपरेटर के प्रस्ताव को छोड़ दिया गया एवं कोर्ड लाइन प्रस्तावित की गई एवं पिंक बुक 2011-12 में सम्मिलित की गई।
2ए	डब्ल्यूसीआर	आरटीए-कोटा	आरटीए-कोटा खण्ड में आईबीएस-3	प्रस्तावित नहीं किया गया	3.60	-	रेलवे के दृष्टिकोण में आईबीएस को प्रदान नहीं किया जाना चाहिए क्योंकि यह तकनीकी रूप से व्यवहार्य नहीं है क्योंकि आरटीए-कोटा एकल लाइन खण्ड है।
5	डब्ल्यूसीआर	बीना-बीपीएल	बीना में ग्रेड सेपरेटर	2010-11	50.00	उपलब्ध नहीं	सर्वेक्षण रिपोर्ट पर रेलवे बोर्ड का निर्णय/संस्वीकृति प्रतिक्षित है।
5	डब्ल्यूसीआर	बीपीएल-ईटी	ईटी खुतवान्सा में स्वचालित संकेतन	प्रस्तावित नहीं किया गया	7.20	10.40	अभिलेख पर उपलब्ध नहीं
5	एससीआर	बीपीक्यू-बीजेडए	बीपीक्यू-बीजेडए में तीसरी लाइन (शेष हिस्सा) (381 कि.मी.)	2008-09	1145.00	बीपीक्यू-केजेजेड: ₹ 1207 करोड़ एवं बीजेडए-केजेजेड: ₹ 1054 करोड़	अभिलेख पर उपलब्ध नहीं
5	डब्ल्यूसीआर	बीपीएल-ईटी	इतायाकलाँ में 'सी' श्रेणी से 'बी' श्रेणी में परिवर्तन	प्रस्तावित नहीं किया गया	0.33	-	अभिलेख पर उपलब्ध नहीं

अनुबंध VI (पैरा 2.5.1.2)

जोन द्वारा प्रस्तावित कार्यों (चिन्हित ब्लू प्रिन्ट को छोड़कर) परन्तु अभी तक उन्हें चयनित एचडीएन मार्गों पर संस्वीकृत नहीं किया गया,के ब्यारे को दर्शाने वाला विवरण

क्रम संख्या	एचडीएन मार्ग	रेलवे	खण्ड	कार्य का नाम	जोन द्वारा प्रस्ताव का वर्ष	प्रस्तावित लागत (₹ करोड़ में)
1	2	3	4	5	6	7
1	5	सीआर	ईटी-एनजीपी	वाघली-नीचे की दिशा में लूप लाइन उपलब्ध कराकर नक्शे का मानकीकरण।	2008-09	3.07
2	2	सीआर	एनजीएन-जेएल	पचोरा-माल के शेड को यू.पी. यात्री लूप से यू.पी. माल लूप में बदलना तथा पूर्ण रैक सुविधा का विकास।	2008-09	2.71
3	7	सीआर	डीडी-एसयूआर	पोपलाज-एकल लाइन खंड के मानक 3 लाइन नक्शे पर साइडिंग स्टेशन का रूपांतर।	2008-09	2.90
4	7	सीआर	डीडी-एसयूआर	हंशीहदगिल-एकल लाइन खंड के मानक 3 लाइन नक्शे पर साइडिंग स्टेशन का रूपांतर।	2008-09	2.93
5	7	सीआर	डीडी-एसयूआर	बबलाद-एकल लाइन खंड के मानक 3 लाइन नक्शे पर साइडिंग स्टेशन का रूपांतर।	2008-09	2.82
6	7	सीआर	डीडी-एसयूआर	तीलाती-एकल लाइन खंड के मानक 3 लाइन नक्शे पर साइडिंग स्टेशन का रूपांतरण।	2008-09	3.01
7	2	सीआर	एमएमआर-एनजीएन	स्थायी गति प्रतिबंध हटाने हेतु काजगाँव का मुम्बई अंत क्रॉस ओवर पर रूपांतरण।	2008-09	0.64
8	7	सीआर	एचजी-जीआर	गोड़गाँव-एकल लाइन खंड के अनुसार मानक के नक्शे में यार्ड के रूपांतरण का प्रदर्शन।	2008-09	2.16
9	7	सीआर	डीडी-एसयूआर	अरली.येवत और खेडगाँव-आपालकालीन क्रॉसओवर प्रागण उपलब्ध कराना।	2008-09	1.10
10	5	सीआर	डब्ल्यूआर-बीपीक्यू	वानी-18 कोच ट्रिन के समायोजन हेतु का रिमाडयूलिंग	2008-09	1.83
11	2	सीआर	आईजीपी-एमएमआर	आईजीपी-122-123 अप एनई घाट कि.मी. के बीच सरेखण के स्थानांतरण द्वारा गति प्रतिबंध हटाना।	2008-09	1.71
12	2	सीआर	केवाईएन-टीएलए	वासीद-स्थायी गति प्रतिबंध को हटाना।	2008-09	1.49
13	2	सीआर	केवाईएन-टीएलए	खदावली-स्थायी गति प्रतिबंध को हटाना।	2008-09	1.01
14	2	सीआर	बीएसएल-बीडी	मल्कापुर रोड-सी वर्ग स्टेशन का मानक 4 लाइन बी वर्ग स्टेशन रूपांतरण।	2009-10	5.70
15	2	सीआर	बीडी-डब्ल्यूआर	दीपोरी-सी वर्ग स्टेशन का मानक 4 लाइन बी वर्ग स्टेशन में रूपान्तरण।	2009-10	5.68
16	2	सीआर	बीडी-डब्ल्यूआर	तलनी-सी वर्ग स्टेशन का मानक 4 लाइन बी वर्ग स्टेशन में रूपान्तरण।	2009-10	5.73
17	5	एनसीआर	एजीसी-बीआईएनए	झांसी खड एजीसी-बीएचए, बीएचए-जेजे तथा जेजे-एमआईए के बीच में मौजूदा आईबीएच को बदलकर 3 नए "बी" वर्ग स्टेशन का प्रावधान	2007-08	19.30
18	5	एनसीआर	एजीसी-बीआईएनए	जेएचएस-जीडब्ल्यूएल-बीएलएनआर के बीच 3 लाइन का प्रावधान।	2008-09	1.66
19	5	एनसीआर	एजीसी-बीआईएनए	जेएचएस यार्ड का रिमाडयूलिंग	2008-09	5.33
20	2	एसईआर	राजखरसवन-चक्रधरपुर	चक्रधरपुर (20 कि.मी.) तक 3 लाइन का पेनड्रासली-राजखरसवन बाईपास का प्रावधान।	2007-08	60.82
21	2	एसईआर	पंसकुरा-खड़गपुर	पंसकुरा-प्लेटफॉर्म अपलोडिंग का विकास।	2008-09	97.32
22	2	एसईआर	पंसकुरा-खड़गपुर	पंसकुरा-हावड़ा अंत के दो क्रॉसिंग उपलब्ध कराकर सामान्य लूप संख्या 1 व 2 का विस्तार।	2009-10	1.62
23	2	एसईआर	बोन्डामुन्डा राउरकेला	बोन्डामुन्डा-लाइन संख्या 7 का पुनः सुयोजन तथा नई लाइन संख्या 7ए का निर्माण।	2009-10 / 2010-11	7.01
24	2	एसईआर	राजखरसवान-डोंगापोसी	राजखरसवान-डोंगापोसी-स्वचालित संकेतन	2008-09	38.98

क्रम संख्या	एचडीएन मार्ग	रेलवे	खण्ड	कार्य का नाम	जोन द्वारा प्रस्ताव का वर्ष	प्रस्तावित लागत (₹ करोड़ में)
25	2	एसईआर	खंडगपुर-टाटानगर	नीमपुरा-बीसीएन-आरओएच डिपो का उन्नयन	2007-08	1.44
26	2	एसईआर	सतरागाची-पसकुरा	सतरागाची-4 लाइन पसकुरा	2004-05	243.88
27	2	एसईसीआर	बीवाईटी-यूआरके	उरकुरा स्टेशन पर फलाई-ऑवर का प्रावधान।	2007-08	76.65
28	2	एसईसीआर	सीपीएच-जेएसजी	शक्ति स्टेशन पर अप लूप का प्रावधान।	2008-09	2.94
29	2	एसईसीआर	सीपीएच-जेएसजी	जमगा पर डाउन लूप का प्रावधान।	2008-09	5.32
30	2	एसईसीआर	सीपीएच-जेएसजी	आईबी-जेएसजी के बीच नए क्रॉसिंग स्टेशन का प्रावधान।	2008-09	18.53
31	2	एसईसीआर	सीपीएच-जेएसजी	कोटरलिया स्टेशन पर यूपी रिशेप्टन लाइन के साथ अतिरिक्त लूप का प्रावधान।	2009-10	5.32
32	2	एसईसीआर	यूआरके-एसजेडबी	माध्यमिक परीक्षा के साथ रायपुर पर खाड़ी लाइन का विस्तार	2008-09	6.26
33	2	एसईसीआर	एसडीएल-कटनी	शाहदोल-बदवाबरा के बीच पीएसआर को हटाना।	2009-10	8.18
34	2	एसईसीआर	सीपीएच-जेएसजी	रायगढ़ स्टेशन पर यार्ड की रिमाडयूलिंग।	2009-10	24.57
35	2	एसईसीआर	बीएसपी-सीपीएच	बिलासपुर खंड के रॉबर्टसन तथा भूपदयोपुर स्टेशनों के बीच क्रॉसिंग स्टेशन का प्रावधान।	2009-10	13.72
36	2	एसईसीआर	केएवी-एनजीपी	कलुम्ना-कोरादिह के बीच दोहरीकरण।	2009-10	37.29
37	2	एसईसीआर	बीएसपी-एपीआर	एपीआर स्टेशन पर यार्ड का रिमाडयूलिंग।	2009-10	6.81
38	2	एसईसीआर		धनोली पर आईबीएच का 4 लाइनों के साथ बी वर्ग स्टेशन में रूपान्तरण।	2009-10	6.39
39	2	एसईसीआर	एसडीएल-कटनी	विलायतकलान-स्टेशन पर अतिरिक्त यूपी व डीएन का प्रावधान	2009-10	9.45
40	2	एसईसीआर	बीएसपी-सीपीएच, सीपीएच-जेएसजी	कोटारीला, नाएला, जेआरएमजी, आरआईजी के सीआईसी खण्ड पर मुख्य लाइन पर वितरित सुविधा तथा समकालिक अभियहण।	2009-10	5.40
41	2	एसईसीआर	एसडीएल-कटनी	उमरिया स्टेशन पर डीएन लूप का सामान्य लूप में रूपान्तरण।	2009-10	1.03
42	2	एसईसीआर	केएवी-एनजीपी	इटवारी पर लाइन संख्या 1 व 2 के वर्गीकरण फैलाव द्वारा दो अतिरिक्त यूपी का प्रावधान।	2010-11	7.22
43	2	एसईसीआर	सीपीएच-जेएसजी	बीयूए स्टेशन पर अतिरिक्त यूपी लूप का प्रावधान।	2010-11	6.43
44	2	एसईसीआर	जी-एनजीपी	गोंडिया यार्ड की रिमाडयूलिंग	2010-11	19.67
45	2	एसईसीआर	यूआरके-एसजेडबी	रायपुर तथा सरोना के बीच आईबी संकेत का प्रावधान	2011-12	1.72
46	2	एसईसीआर	बीएसपी-एपीआर	बिलासपुर डिवीजन:के अनुप्पुर स्टेशन पर पूर्ण रैक टर्मिनल सुविधा के प्रावधान के साथ यार्ड रिमाडयूलिंग	2010-11	10.45
47	7ए	एसडब्ल्यूआर	एचपीटी-बीएसजी	टीजीटी व सीएलआर के शर्त के अतिरिक्त 3 के प्रावधान द्वारा लौह-अयस्क के चल मार्ग के एलडी-वीएसजी वीभाग को मजबूत करना।	2007-08	13.12
48	7ए	एसडब्ल्यूआर	एचपीटी-बीएसजी	यूबीएल डिवीजन: एसकेवीएल व वीएसजी की शर्त पर अतिरिक्त सींग स्टेशन दबोलियम (डीबीएम) का प्रारंभ करना	2008-09	8.45
49	7ए	एसडब्ल्यूआर	एचपीटी-बीएसजी	यूबीएल डिवीजन: टीजीटी-सीएलआर की विचार पर अतिरिक्त सींग स्टेशन का प्रारंभ	2008-09	8.90
50	7ए	एसडब्ल्यूआर	एचपीटी-बीएसजी	यूबीएल डिवीजन: बन्नीकोप्पा-भानापुर के बेट पर अतिरिक्त सींग स्टेशन का प्रारंभ	2008-09	9.07

क्रम संख्या	एचडीएन मार्ग	रेलवे	खण्ड	कार्य का नाम	जोन द्वारा प्रस्ताव का वर्ष	प्रस्तावित लागत (₹ करोड़ में)
51	7ए	एसडब्ल्यू आर	एचपीटी-बीएसजी	यूबीएल डिवीज: शिवाथन, कशनटी,नगरागल्ली तथा चंदरगाँव पर अतिरिक्त लूप लाइन	2009-10	12.06
52	7ए	एसडब्ल्यू आर	एचपीटी-बीएसजी	यूबीएल डिवीजन: केयूएस-एजीएल (14 कि.मी.) बेट बाईपास लाइन	2009-10	104.18
53	7ए	एसडब्ल्यू आर	एचपीटी-बीएसजी	यूबीएल डिवीजन:कुदथिनी-बीटीपीएस साइडिंग से दरोजी स्टेशन (1.5 कि.मी.) तक बाईपास लाइन	2009-10	11.05
54	7ए	एसडब्ल्यू आर	एचपीटी-बीएसजी	यूबीएल डिवीजन: टीजीटी-एलडी बेट पर अतिरिक्त ज़िग स्टेशन का प्रारंभ	2009-10	10.33
55	7ए	एसडब्ल्यू आर	एचपीटी-बीएसजी	यूबीएल खंड: ट्रेनो के आर व डी समकालीन सुविधा को आरडी 2 से एवीए लाइन को जोड़ने तथा एलडब्ल्यूआर-एक्सटेंशन	2010-11	1.13
56	7ए	एसडब्ल्यू आर	एचपीटी-बीएसजी	टीएनजीएल: आरडी 7/8 से जेवीएसएल लाइन का प्रत्यक्ष सम्बन्ध	2011-12	7.73
57	7ए	एसडब्ल्यू आर	एचपीटी-बीएसजी	जीडीजी-लगभग 2 किमी के होबाक व बिनकडाकटी खंड के बेट पर बाईपास लाइन का प्रावधान	2011-12	12.67
58	7ए	एसडब्ल्यू आर	एचपीटी-बीएसजी	यूबीएल डिवीजन-बल्ली खंड के केआरसीएल के लगभग 1 किमी. तथा सीएनआर-एमएओ विभाग के एसडब्ल्यूआर के एमएओ बेट पर एमएओ बाईपास	2011-12	11.27
59	2	डब्ल्यूआर	उदना जलगाँव	104.30 किमी. पर नवपुर-कोल्डे के बीच नए क्रॉसिंग स्टेशन का प्रावधान	2007-08	7.59
60	5	एसआर	चैन्ने बीच-केओकेजी	चैन्ने बीच-कोरुकुपेट-3 लाइन-4.1 किमी.	2003 - 04	53.60
61	5	एससीआर	जीडीआर-बीजेडए	सुरोरडी पलेम-गुडुर अन्त पर पूर्ण नेथ शंटिंग नेक को सामान्य लूप से जोड़ने का प्रावधान	2008-09	1.78
62	5	एससीआर	बीटीटीआर-जीडीआर	बीटीटीआर-तेनाली अन्त पर गुडुर अन्त की ओर 7 से 10 रोड के लिए रोड-1 से 4 के लिए अलग स्टार्टस हेतु प्रस्ताव	2008-09	1.11
63	5	एससीआर	केआई-बीजेडए	स्वचालित ब्लॉक का कार्य (17.49 किमी.)	2009-10	13.06
64	5	एससीआर	एनएलआर-जीडीआर	एनएलआर-जीडीआर खण्ड 38.32 किमी. स्वचालित ब्लॉक का कार्य	2009-10	28.89
65	5	एससीआर	टीईएल-सीएलएक्स	तेनाली-चिराला के बीच स्वचालित ब्लॉक का कार्य	2010-11	57.38
66	5	एससीआर	एनएलआर-केवीजेड	केवीजेड-एनएलआर के बीच स्वचालित ब्लॉक का कार्य	2010-11	50.44
67	5	एससीआर	केजेडजे-डीकेजे	केजेडजे-पोडुकपल्ली, केजेडजे-आरजीपीएम, व केजेडजे-के समुद्रम स्टेशनों के बीच स्वचालित संकेत प्रणाली हेतु प्रावधान	2010-11	35.45
68	5	एससीआर	केजेडजे-बीपीक्यू	वेमपल्ली पर मानक नक्शा	2010-11	13.01
69	5	एससीआर	केजेडजे-बीपीक्यू	रिपेले वड़ा पर मानक नक्शा	2010-11	8.87
70	5	एससीआर	केजेडजे-बीजेडए	तदालपोसला पल्ली पर मानक नक्शा	2010-11	8.46
71	5	एससीआर	बीजेडए-जीडीआर	70 वर्ग मिमि के 2 करोड़ के साथ एलसी गेटस पर 2 x25 वर्ग मिमि की पावर आपूर्ति केबल का स्थानांतरण प्रस्ताव	2010-11	2.10
72	7	एससीआर	डब्ल्यूडी-जीटीएल-आरयू	4 स्थानों (मांगपट्टनम-मुद्दुनुरु, व गुटी-पथकोटा चेरूवू) पर आईबीएस का प्रावधान	2007-08	3.86
73	7	एससीआर	जीटीएल-डब्ल्यूडी	8 स्थानों पर आईबीएस का प्रावधान	2008-09	10.40
74	7	एससीआर	जीटीएल-आरयू-टीपीटीवाई	7 स्थानों पर आईबीएस का प्रावधान	2008-09	9.12
75	7	एससीआर	जीटीएल-आरयू	जक्कालाचेरूवू तथा पथकोटाचेरूवू स्टेशनों पर संकेतों के साथ सुविधाओं को आपातकाल में बदलने का प्रावधान	2009-10	2.07
76	7	एससीआर	आरयू-जीटीएल-जीवाई	नक्कानाडोडी, पथकोटाचेरूवू तथा जक्कलचेरूवू पर सामान्य लूप सुविधा को सरल करने का क्रॉसओवर प्रावधान	2010-11	4.42
			स्रोत:पीडब्ल्यूपी		जोड़	1316.77

अनुबंध VII (पैरा 2.5.1.3-i)

स्वचालित ब्लॉक संकेतों (एबीएस) हेतु पहचान न किए गए खण्डों का विवरण

एचडीएन मार्ग संख्या	रेलवे	एबीएस हेतु पहचान न किए गए खण्डों का विवरण			
		से	तक	आरकेएम	
एचडीएन-2 (2ए तथा 2बी को शामिल करते हुए)	सीआर	टीएलए	एनजीपी	733	
		केसर	ईगतपुरी	16	
	एसईसीआर	केएवी-आईटीआर	एनजीपी	6.3	
		डीयूजी	बीआईए	13.6	
		बीआईए-केएमआई	एसजेडबी	17.3	
		एसजेडबी	यूआरके	9.4	
		यूआरके	बीवाईटी	58.2	
		बीवाईटी	बीएसपी	46.4	
		बीएसपी	सीपीएच	52.5	
		सीपीएच	जेएसजी	151.7	
		बीएसपी	अनुपुर	150.9	
		अनुपुर	एसडीएल	41	
		एसडीएल	कटनी	125.3	
		एसईआर	जेएसजी	राजाखरसवां	222.7
			टाटा	खड़गपुर	134.1
		डब्ल्यूसीआर	कटनी	कोटा	555.95
		डब्ल्यूसीआर	उघना	जेएल	306.93
	जोड़				2641.28
	एचडीएन-5	डब्ल्यूसीआर	बीना	बीपीएल	138.3
बीपीएल			बुधानी	65.06	
सीआर		ईटी	बीपीक्यू	508	
एससीआर		बीपीक्यू	गुडुर	751.85	
जोड़				1463.21	
एचडीएन-7 (7ए के साथ)	सीआर	पुणे	वाडी	442.57	
	एससीआर	वाडी	आरयू	536.61	
	एसआर	आरयू	एजेजे	64.86	
	एससीआर	जीटीएल	बीएवाई	48.54	
	एसडब्ल्यूआर	बीएवाई	एचपीटी	407.03	
जोड़				1499.61	

नमूना आकार में कवर किए गए कार्यों पर निधियों के विपथन को दर्शाने वाला विवरण

क्रम संख्या	एचडीएन मार्ग	रेलवे	खण्ड	कार्य का नाम	संस्वीकृति का वर्ष	आकलन का विवरण/संशोधित आकलित लागत	निधियों का विपथन	एचडीएन कार्यों /गैर एचडीएन कार्यों का विपथन		
								एचडीएन	गैर एचडीएन	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	2	एसईसीआर	एनजीपी-आईटीआर -केएवी	कलुम्बा-नागपुर दोहरीकरण	2007-08	27.69 / 24.78 (संशोधित)	2.50	2.50	0.00	
2	2	एसईसीआर	जी-डीयूजी	दुर्ग-राजनंदगाँव तीसरी लाइन (31किमी.)	2010-11	152.99	3.25	0.76	2.49	
3	2	एसईसीआर	सीपीएच-जेएसजी	चम्पा-झारसुगुड तीसरी लाइन	2008-09	872.12	1.50	1.50	0.00	
4	2	एसईसीआर	सीपीएच-जेएसजी	चम्पा बाईपास लाइन	2007-08	30.19 / 42.93(संशोधित)	2.63	2.63	0.00	
5	2	एसईसीआर	सीपीएच-जेएसजी	झारसुगुड बाईपास लाइन	2003-04	24.39 / 44(संशोधित)	1.00	1.00	0.00	
6	2	एसईसीआर	बीएसपी-एपीआर	बिलासपुर-सालका रोड पेच दोहरीकरण	2004-05	144.18	1.00	1.00	0.00	
7	2	एसईसीआर	एनजीपी-आईटीआर-केएवी,केएवी-टीएमआर तथा टीएमआर-जी	गोंडीया-नागपुर स्वचालित संकेतन	2007-08	76.06	1.00	1.00	0.00	
8	2	एसईसीआर	सीपीएच-जेएसजी	आईबी-अतिरिक्त डाउन लूप	2007-08	7.44	0.01	0.01	0.00	
9	2	एसईसीआर	बीवाईटी-बीएसपी	बिलासपुर डिवीजन-मध्यवर्ती ब्लॉक संकेत (8 स्थानों पर)	2008-09	6.00	0.30	0.30	0.00	
10	2	एसईसीआर	सीपीएच-जेएसजी	झारीदीह-अतिरिक्त लूप	2005-06	7.80	0.25	0.00	0.25	
11	2	एसईसीआर	सीपीएच-जेएसजी	हिमगिरी-अतिरिक्त अप लूप	2007-08	6.18	0.56	0.06	0.50	
12	2	एसईसीआर	जी-डीयूजी	पर्मालकासा का बी वर्ग स्टेशन में रूपांतरण	2005-06	6.84	0.01	0.01	0.00	
13	2	एसईसीआर	सीपीएच-जेएसजी	हिमगिरी-अतिरिक्त डाउन लूप	2009-10	5.48	0.04	0.04	0.00	
14	2बी	डब्ल्यूआर	उधना-जलगाँव	उधना-जलगाँव के साथ विद्युतीकरण (306.93 कीमी.)	2008-09	1389.00	53.91	0.00	53.91	
15	5	एसआर	एमएसबी-केओकेजी	चेन्नै बीच-कोरुकुपेट (तीसरी लाइन)	2003-04	85.70	4.50	0.00	4.50	
16	5	एसआर	एमएसबी-एआईपी	चेन्नै बीच-अट्टीपट्ट 4 लाइन	2003-04	96.14	4.50	0.00	4.50	
17	3	एनआर	टीकेडी-पीडब्ल्यूएल	तुगलकाबाद जंक्शन केबिन-पलवल-4 लाइन	2006-07	डीई `124 करोड़ (मई 2012 में बीटी आरबी ने `287.48 करोड़ की राशि स्वीकृत की।	39.44	0.00	39.44	
स्रोत: संदर्भित वर्षों के विनियोग लेखे							जोड़	116.40	10.81	105.59

अनुबंध-IX (पैरा 2.7.1)

31.3.2012 को प्रारम्भ न किए गए कार्यों के ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण

क्रम संख्या	एचडीएन	रेलवे	खण्ड	कार्य का नाम	अनुमानित लागत (करोड़ ₹ में)	कार्य के शुरू न करने हेतु संक्षिप्त कारण
1	2	3	4	5	6	7
1	2	एसईआर	नालपुर-पीकेयू	नालपुर, फूलेश्वर, यूलेबेरिया, वृषिबपुर व पंसकुरा-विभिन्न रेल लोकोज़ के साथ शामिल एन-बॉक्स/43 बीसीएन हेतु मुख्य/लूप लाइन का विस्तार	9.43	उपलब्ध नहीं
2	2	एसईआर	संक्रेल	संक्राय-फ्रेट टर्मिनल	असंस्वीकृत	वर्ष 2011-12 में संस्वीकृत कार्य तथा 04.04.2012 तक संस्वीकृति हेतु बोर्ड को जमा किए गए ₹147.35 करोड़ के आकलन का विवरण
3	2	एसईआर	एसआरसी-टीकेपीआर	संतरागाची-परिपत्रित क्षेत्र का विकास तथा यात्रियों की आवश्यक सुख-सुविधाएं और रोड जोड़ने वाले कोना एक्सप्रेस वे	असंस्वीकृत	वर्ष 2011-12 में संस्वीकृत कार्य तथा तैयारी के तहत आकलन का विवरण
4	2	एसईआर	संक्रेल-एसआरसी	संक्राय नीचे की तरफ से ऊपर की तरह संतरागाच लिंक लाइन फलाईऑवर।	असंस्वीकृत	वर्ष 2011-12 में संस्वीकृत कार्य तथा 04.04.2012 तक संस्वीकृति हेतु बोर्ड को जमा किए गए ₹236.93 करोड़ के आकलन का विवरण
5	2	एसईआर	एसआरसी-टीकेपीआर	संतरागाची-सामान्य लूप संकेतन सुविधा के साथ आर-1 व आर-2 विखण्डन द्वारा 1 लूप व आर-3 के बीच आईलेन्ड प्लेटफार्म	11.56	वर्ष 2011-12 में संस्वीकृत कार्य। निविदा अंतिम रूप में हैं।
6	2	एसईआर	गोयलकेरा-मनोहरपुर	गोयलकेरा-राजखरसवां व बोंडामुंडा-मनोहरपुर 3 लाइन	असंस्वीकृत	अनुपलब्ध
7	2	एसईआर	नाओमुंडी	नाओमुंडी पर फलाईऑवर	असंस्वीकृत	अनुपलब्ध
8	2	एसईसीआर	सर्वाना	सर्वाना पर फलाईऑवर	असंस्वीकृत	कार्य एसईसीआर द्वारा प्रस्तावित नहीं है।
9	2	एसईसीआर	बीआईए-केएमआई-एसजेडबी	भिलाई-उरकुरा स्वचालित संकेतन	असंस्वीकृत	कार्य एसईसीआर द्वारा प्रस्तावित नहीं है।
10	2	एसईसीआर	बीएसपी-एपीआर	कोगंसरा-खरोडी को पुनः श्रेणीकरण करना	असंस्वीकृत	कार्य अभी एसईसीआर द्वारा प्रस्तावित होना है।
11	2	एसईसीआर	बीएसपी-एपीआर	बीएसपी-बाईपास लाइन	असंस्वीकृत	असंस्वीकृत कार्य
12	2	एसईसीआर	जी-डीयूजी	4 लाइनों के साथ सी वर्ग स्टेशन का बी वर्ग स्टेशन में बकल रूपान्तरण	असंस्वीकृत	2011-12 में कार्य स्वीकृत हुआ तथा 30/12/2012 को रेलवे बोर्ड को भेजी अनुमति लागत का विवरण तथा संस्वीकृति प्रतीक्षित।
13	2	एसईसीआर	सीपीएच-जेएसजी	आईबी फलाईऑवर	असंस्वीकृत	कार्य वर्ष 2011-12 में संस्वीकृत हुआ तथा 3/5/2012 को अंतिम स्थान सर्वेक्षण हेतु संविदा दी गई।

क्रम संख्या	एचडीएन	रेलवे	खण्ड	कार्य का नाम	अनुमानित लागत (करोड़ ₹ में)	कार्य के शुरू न करने हेतु संक्षिप्त कारण
14	7ए	एसडब्ल्यू आर	एचपीटी-वीएसजी	हॉसपेट-वाँसको सेक्शन (352.28 किमी.) का दोहरीकरण	2127.00	यह परियोजना कार्यान्वयन हेतु आरवीएनएल को सौंपी गई है। एसडब्ल्यूआर तथा आरवीएनएल के बीच एमओयू के कार्यान्वयन में विलम्ब हुआ। स्थान अधिग्रहण प्रक्रिया की शुरुआत आरवीएनएल द्वारा संस्वीकृति तिथि से 12 माह बाद शुरू हुई थी जिसके कारण कार्य की शुरुआत नहीं हुई। इसके अलावा, अनुमानित विवरण एचपीटी-यूबीएल-टीजीटी(245 किमी.) केवल विभाग के भाग हेतु आरबीएनएल द्वारा मार्च 2010 में स्वीकृति दी गई कार्य भूमि अधिग्रहण की आरंभिक अवस्था में था तथा निविदा अंतिम चरण में थी।
15	7ए	एसडब्ल्यू आर	एचपीटी-वीएलजी	एचपीटी पर प्रासंग का पुनः प्रतिरूपण	12.98	योजना का अन्तिम चरण में न होना। आरवीएनएल को कार्य सौंपने के फैसले को अभी कार्यान्वित करना बाकी था।
16	2ए	डब्ल्यूसी आर	बीना-कोटा	बीना-कोटा दोहरीकरण	1125.07	कार्य आरवीएनएल द्वारा निष्पादित किया जाना है और अन्तिम स्थान सर्वेक्षण प्रगति में हैं।
17	3	एनसीआर	पीडब्ल्यूएल-एमटीजे	पीडब्ल्यूएल-एमटीजे के बीच चौथी लाइन	संस्वीकृत नहीं	उपलब्ध नहीं
18	5	एनसीआर	पीडब्ल्यूएल-एजीसी	भूतेश्वर पर एमटीजे यार्ड रिमांडलिंग और फ्लाइ ओवर	146.85	कार्य 2011-12 में संस्वीकृत किया गया है और निविदा प्रगति में है।
19	5	एनसीआर	पीडब्ल्यूएल-एजीसी	बोटीएसआर पर फ्लाइ ओवर (उक्त के साथ क्लब करके)	उपर्युक्त कार्य में शामिल	कार्य 2011-12 में संस्वीकृत किया गया है और निविदा प्रगति में है।
20	5	एनसीआर	जेएचएस-एजीसी	दातिया करारी जेएचएस और जाखालॉन, धाउरा की क्लास स्टेशन, आईबीएच (03) के परिवर्तन के द्वारा (03)	26.19	उपलब्ध नहीं
21	7	एससीआर	डब्ल्यूडी-जीटीएल	पूणे-जीटीएल इलेक्ट्रिकिफिकेशन (एससीआर खण्ड डब्ल्यूडी-जीटीएल-229 किमी.)	800.97	आरवीएनएल द्वारा निष्पादित किया जाना है और शुरू नहीं किया।
22	2ए	डब्ल्यूसी आर	केटीई-एसजीआरएल	निवास रोड और बारगावान अद्वयतन की ट्रैफिक सुविधाएं	19.73	उपलब्ध नहीं
23	2ए	डब्ल्यूसी आर	केटीई-एसजीआरएल	कहाना बंजारी-बीओहारी-एसटीडी III अतिरिक्त लूप और आइसोलेशन के साथ प्रस्तावित पनाल इन्टर लॉकिंग	13.32 (मूल) 12.47 (संशोधित)	उपलब्ध नहीं
24	2ए	डब्ल्यूसी आर	केटीई-एसजीआरएल	सरसुराई घाट-झारा-संस्वीकृत डी क्लास का बी क्लास स्टेशन में परिवर्तन	संस्वीकृत नहीं	ब्यौरेवार प्राक्कलन तैयार हो रहा है।
25	7	एसआर	एमएस-आरयू	तिरुवलूर-अराकोनाम 4थी लाइन-26.83 किमी.	78.92	तिरुवलूर और थिरुवालंगडू के बीच केवल भूमि की आवश्यकता राज्य सरकार को अभी भेजी गई है।
26	7	एसआर	एमएस-आरयू	अराकोनाम-सड़क 1 और 2 को मज़बूत बनाना और प्लेटफार्म 1,2 और 3 से 24 बोगियों का विस्तार	8.80	अपर्याप्त बजट परिव्यय के कारण कार्य प्रगति नहीं कर सका।
27	5	एसआर	एमएस-जीडीआर	चेन्नै बीच-कोरुकुपेट तीसरी लाइन (एमएल)	85.70	संशोधित ब्यौरेवार प्राक्कलन रेलवे बोर्ड को भेजा गया।
28	5	एसआर	एमएस-जीडीआर	चेन्नै बीच-अटीपट्टू चौथी लाइन (एमएल)	96.14	बन्दरगाह/राज्य सरकार से भूमि कब्जा लेना है।
29	5	एसआर	एमएस-जीडीआर	कुरुकुपेट माल- अतिरिक्त टर्मिनल सुविधाएं	11.50	ठेका दिया गया। कार्य की प्रगति बजट परिव्यय पर निर्भर करती है।
30	5	एससीआर	डीकेजे-बीजेडए	चेरुवुमाधवरम-मानक-परिव्यय	8.68	---

क्रम संख्या	एचडीएन	रेलवे	खण्ड	कार्य का नाम	अनुमानित लागत (करोड़ ₹ में)	कार्य के शुरू न करने हेतु संक्षिप्त कारण
31	2	सीआर	केवाईएन-केएसआरए	केवाईएन-केएसआरए (67किमी.) के बीच तीसरी लाइन	279.70	31.3.2012 तक प्राक्कलन तैयार नहीं किया गया था। परियोजना का अनुमोदन किया गया है और अन्तिम स्थान सर्वेक्षण के लिए आंशिक प्राक्कलन 23.11.2011 को संस्वीकृत(`5.55 करोड़) किया
32	2	सीआर	एमएमआर-बीएसएल	एमएमआर-बीएसएल (184 किमी.) के बीच तीसरी लाइन	711.54	31.3.2012 तक प्राक्कलन नहीं तैयार किया गया था। जलगांव भुसावून की 924.13 किमी. की तीसरी लाइन का आंशिक कार्य जलगांव में ग्रेड सेपरेटर सहित `184.06 करोड़ की लागत पर 2011-12 के दौरान संस्वीकृत किया गया है
33	2	सीआर	जेएल-बीएसएल	जेएल पर ग्रेड सेपरेटर	उपर्युक्त कार्य में शामिल	वहीं जैसा उपर्युक्त कार्य के सम्बन्ध में
34	2	सीआर	डब्ल्यूआर-एनजीपी	डब्ल्यूआर-एनजीपी (78 किमी.) के बीच तीसरी लाइन	संस्वीकृत नहीं	कार्य केवल 2012-13 को पिक बुक में दिखाई पड़ा।
35	2	सीआर	सीएसटीएम-सीएलए	सीएसटीएम-केवाईएन-संस्वीकृत 5वीं और 6वीं लाइन (सीएलए)	संस्वीकृत नहीं	ब्यौरेवार व्यावहार्यता सर्वेक्षण प्रगति में है। मै. राटस ने आंशिक प्राक्कलन और योजनाएं/संरक्षण प्रस्तुत किये हैं, जिन पर चर्चा हो रही है।
36	7	सीआर	एलएनएल-पीए	पीए-डब्ल्यूडी, पीए-जीटीएल, डीएल और संशोधित प्राक्कलन संस्वीकृत जहां भी यह एकल लाइन हो	800.97	खंड को दोहरा करना अर्थात मोहोल-पाकनी और पाकनी-सोलापुर आरवीएनएल द्वारा पूरा किया गया है और 4थी मई 2012 को दो खंडों अर्थात (i) भिगवान-मोहोल (127.14 किमी.) और (ii) होटगी-गुलबर्गा (98 किमी.) पूणे-भिगवान गुलबर्गा-वाडी, वाडी-रायपुर और रायबूर-गुन्टाकल की निविदा 8.12.2011 को खोले गये थे और अभी तक निविदा को अन्तिम रूप नहीं दिया गया है।
37	2	सीआर	डब्ल्यूआर-एनजीपी	गोडानी (सीआर)-कलुमना कॉड (एसईसीआर) लाइन (13.7 किमी.) को दोहरा करना	59.13	अन्तिम स्थान के लिए सर्वेक्षण और मिट्टी की जांच पूरी कर दी गई है और सिविल कार्यों के लिए निविदा-अनुसूची तैयार की जा रही है।
38	2	सीआर	केएसआर-आईजीपी	कसारा-प्राप्ति और प्रेषण लाइनों का विस्तार (अप एण्ड डाउन यार्ड प्रत्येक में 3 संख्या) (`11.05 करोड़)	संस्वीकृत नहीं	उपलब्ध नहीं
39	7	सीआर	केजेटी-एलएनएल	करज़न-आर एण्ड डी लाइनों का विस्तार, यूपी यार्ड को करज़त-पीएनवीएल लाइन से जोड़ने वाली अतिरिक्त लाइनें और केजेटी-पलासदारी (`20.15 करोड़) के बीच 4थी लाइन	संस्वीकृत नहीं	उपलब्ध नहीं
40	2	सीआर	जेएल-बीएसएल	जलगांव यार्ड की रिमांडलिंग (`26.27 करोड़)	संस्वीकृत नहीं	उपलब्ध नहीं
41	2	सीआर	डब्ल्यूआर-बीपीक्यू	चितोड़ा को दोहरा करना-सेवाग्राम (4 किमी.)	संस्वीकृत नहीं	उपलब्ध नहीं
42	5	सीआर	ईटी-ईएमएफ	ईटी-किरतगढ़ एबीएस (10 किमी.)	संस्वीकृत नहीं	उपलब्ध नहीं
43	5	डब्ल्यूसी आर	ईटी-बीपीएल	बुधनी-बारखेड़ा तीसरी लाइन	287.35	शून्य
44	5	डब्ल्यूसी आर	ईटी-बीपीएल	ईटी-ग्रेड सेपरेटर	80	शून्य
45	5	डब्ल्यूसी आर	कटनी-बीना	कटनी-ग्रेड सेपरेटर	75	शून्य

स्रोत: आरओआर समेत औचित्य पीडब्ल्यूपी में दिया गया, वर्कस प्रगति रिपोर्ट

अनुबंध X (पैरा 2.7.1)
एचडीएन मार्गों पर कार्य में प्रगति (31.03.2012 तक) दर्शाने वाले विवरण

क्र. सं.	एचडीएन मार्ग	रेलवे	खण्ड	कार्य का नाम	% में अनुमानित प्रतिफल का दर	कार्य पूरा करने के लिए निर्धारित लक्ष्य	% में प्रत्यक्ष प्रगति	द्वारा किए गए कार्य एवं डब्ल्यूआईपी के संबंध में 31.03.2012 तक लक्ष्य के संदर्भ में	कार्य आरम्भ न होने/निष्पादन में विलंब पूरा होने में विलंब के लिए संक्षिप्त कारण
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	3	एनआर	एनडीएनएस-टीकेजे	एनडीएनएस-तिलक ब्रिज 5वीं एवं छठी लाइन	16.85	मार्च 2004	80.00	96	1. एसएडटी केबल्स न बदलने; 2. झुगियों को न हटाने; 3. आरपीएफ एवं कॉफमाव स्टाफ द्वारा अवरोध; और 4. आरयूबी शिवाजी ब्रिज पर दिल्ली यातायात पुलिस से यातायात ब्लॉक की अनुपलब्धता एवं 5. ठेकेदार को साइट सुर्द करने में विलंब
2	3	एनआर	टीकेडी-पीडब्ल्यूएल	टीकेडी जं. कैबिन-पीडब्ल्यूएल-चौथा लाइन	22.08	निर्धारित नहीं	73.00	**	1. आरम्भ में, आरवीएनएल को कार्य निष्पादन करने के लिए आबंटित किया गया था लेकिन आरवीएनएल ने जून 2007 में ₹ 124 करोड़ डीई की संस्वीकृति को छोड़कर कोई प्रगति नहीं की। तब एनआर-सीएन मार्ग को कार्य स्थानांतरित कर दिया गया था (अप्रैल 2008)। अतः दो वर्ष बित गए; 2. झुगियों के न हटाने के कारण फरीदाबाद न्यू टाउन से बल्लभगढ़ का कार्य अभी तक शुरू किया जाना है; और 3. निविदाओं को अंतिम रूप देने में 849 दिनों तक का
3	5	एसआर	एमएस-जीडीआर	अट्टीपट्ट-कोरुकुपेट तीसरी लाइन (आरवीएनएल) - (एमएल)	19.18	अगस्त 2011	83.00	7	ईएनआर-एआईपी (6 कि.मी.) खण्ड मीट्रो कार्य और बीजों को पूरा किया गया। शेष कार्य प्रगति पर है। जुलाई 2012 तक सीआरएस निरीक्षण की योजना थी।
4	3	एनसीआर	पीडब्ल्यूएल-एमटीजे	पीडब्ल्यूएल-भृटेश्वर तीसरी लाइन (81 कि.मी.) (आरवीएनएल द्वारा निष्पादित)	अनुमानित नहीं	एनएवी	70.00	0	आरवीएनएल द्वारा पैचों में कार्य किया जा रहा है।
5	5	एनसीआर	एजीसी-बीना	बिरला नगर अप लूप लाइन	अनुमानित नहीं	निर्धारित नहीं	70.00	0	शून्य
6	5	एनसीआर	जेएचएस-बीना	जेएचएस-बीना सी श्रेणी स्टेश. से बी श्रेणी स्टेश. आपातकालिन क्रॉस ओवर अप एंड डाउन	अनुमानित नहीं	निर्धारित नहीं	83.00	0	शून्य
7	7	एससीआर	जीवाय-आरयू	जीवाय-आरयू पैच दोहरीकरण (आरवीएनएल)	अनुमानित नहीं	मार्च 2008	98.00	48	आरवीएनएल द्वारा कार्य निष्पादित किया जा रहा है।
8	5	एससीआर	बीपीक्यू-केजेडजे	आरजीपीएम-एमएमजेड-तिहरी लाइन	17.18	मार्च 2012	25.00	0	निधियों का कम आबंटन
9	5	एससीआर	बीपीक्यू-केजेडजे	एमसीआई-पीपीजेड-तिहरी लाइन	14.74	मार्च 2013	3.00	0	---
10	7	एससीआर	डब्ल्यूडी-जीटीएल	आरसी-जीटीएल (81.1 कि.मी.)	अनुमानित नहीं	मार्च 2009	87.00	36	आरवीएनएल द्वारा कार्य निष्पादित किया जा रहा है।
11	7	एससीआर	आरयू-जीटीएल	आरयू-जीटीएल विद्युतीकरण (आरवीएनएल)	एनएवी	मार्च 2010	48.00	24	आरवीएनएल द्वारा पैचों में कार्य किया जा रहा है।
12	5	एससीआर	केजेडजे-बीजेडए	बीजेडए-भूमि का अधिकार त्याग को शमर्थ बनाने के लिए यार्ड का सुधार	अनुमानित नहीं	मार्च 2006	61.00	72	---

क्र. सं.	एचडीएन मार्ग	रेलवे	खण्ड	कार्य का नाम	% में अनुमानित प्रतिफल का दर	कार्य पूरा करने के लिए निर्धारित लक्ष्य	% में प्रत्यक्ष प्रगति	द्वारा किए गए कार्य एवं डब्ल्यूआईपी के संबंध में 31.03.2012 तक लक्ष्य के संदर्भ में	कार्य आरम्भ न होने/निष्पादन में विलंब पूरा होने में विलंब के लिए संक्षिप्त कारण
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
13	5	एससीआर	बीटीटीआर-जोडीआर	वेटापलेम, युप्पुगंदरु, श्रीवंकटेश्वरापलेम एवं वेदया पलेम कामिन लुप-सुविधाएं	अनुमानित नहीं	मार्च 2010	90.00	24	---
14	5	एससीआर	बीपीक्यू-केजेडजे	केजेडजे के अंत से सीधे प्रवेश और बाहर होने के लिए वाईपास लाइन टैक्शन का	22.82	मार्च 2012	60.00	0	---
15	2	एसईआर	आरकेएसएन-एसएनवाय	राजखसवान-सिनी तीसरी लाइन	47.75	मार्च 2010	35.00	24	स्टेशन यार्ड योजना, ब्रिजों आदि के ड्राइंग की स्वीकृति का अंतिम रूप देने में विलंब
16	2	एसईआर	डीपीएस-पेंड्रासली	डोंगा पोसी-पेंड्रासली का राजखसवान तीसरी लाइन तक विस्तार	32.11	मार्च 2014	5.00	0	कार्य प्रगति पर है
17	2	एसईआर	बंसापनी-जरूली	बंसापनी-जरूली	34.81	मार्च 2010	95.00	24	प्रशासन द्वारा समय पर रेलपथ सामग्री की अपेक्षित मात्रा की आपूर्ति न होना। विस्फोट कार्यों के लिए अपेक्षित ट्रेफिक/पावर ब्लॉक की आवृत्ति द्वारा कार्य निष्पादित किया जा रहा है एवं प्रगति पर है।
18	2	एसईआर	केजीपी-पीकेयू	खड़गपुर-पंसकुरा-तीसरी लाइन	22.74	जून 2011	85.00	9	अधिकांश खंड उद्योगी प्रभावित क्षेत्र से पार करता है। स्थानीय उपद्रवों के कारण कार्य अक्सर प्रभावित होता है।
19	2	एसईआर	एमओयू-जीओएल	मनोहरपुर-गोयलकेरा-तीसरी लाइन	29.97	मार्च 2011	48.00	12	मूलरूप से वहां 850 अतिक्रमण था। इनमें से अधिकांश अतिक्रमण को हटा दिया गया था। तथापि शेष अतिक्रमण मिट्टी की खादाई के काम की प्रगति में बाधा उत्पन्न कर रही है। अतः 4 ठेकेदार को हटा दिया गया था।
20	2	एसईआर	एसआरसी-टीकेपीआर	संतरागंच-टिकिया पारा चौथी लाइन	--	दिसम्बर 2008	78.00	39	पुल ड्राइंग का अंतिम रूप देने में विलंब, कार्य आदि में धीमी प्रगति के कारण निविदा को समाप्त कर दिया गया।
21	2	एसईआर	दुमित्रा-चम्पाझरम	दुमित्रा-चम्पाझरम दोहरीकरण	29.97	मार्च 2009	90.00	36	कार्य प्रगति पर है
22	2	एसईआर	चम्पाझरन बिमलगढ़ दोहरीकरण	चम्पाझरन बिमलगढ़ दोहरीकरण	40.65	मार्च 2014	10.00	0	कार्य प्रगति पर है
23	2	एसईआर	आरएनसी-मुरी	मुरी-उत्तर बाहरी कैबिन/सुवर्ण रेखा पर दुसरा पुल का प्रावधान सहित खण्ड का दोहरीकरण	48.48	सितम्बर 2010	40.00	18	कार्य में धीमी गति
24	2	एसईआर	टाटा-एडीटीपी	टाटा नगर एवं आदित्यपुर-यार्ड रिमॉडलिंग	26.89	दिसम्बर 2012	96.00	0	अदित्यपुर यार्ड 19.08.2009 को चालू हुआ एवं ओपलको सुपुर्द किया गया टाटानगर यार्ड योजना सुधार के अंतर्गत है। केबल्स के बदलने, गैर-अनुसूचित कार्य आदि का निपटान करने में

क्र. सं.	एचडीएन मार्ग	रेलवे	खण्ड	कार्य का नाम	% में अनुमानित प्रतिफल का दर	कार्य पूरा करने के लिए निर्धारित लक्ष्य	% में प्रत्यक्ष प्रगति	द्वारा किए गए कार्य एवं डब्ल्यूआईपी के संबंध में 31.03.2012 तक लक्ष्य के संदर्भ में	कार्य आरम्भ न होने/निष्पादन में विलंब पूरा होने में विलंब के लिए संक्षिप्त कारण
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
25	2	एसईआर	आरओयू-जेडएसजी	झरसुगुडा-फ्रेट टर्मिनल के रूप में मालगोदाम का विकास	--	अगस्त 2013	2.00	0	वर्ष 2008-09 में कार्य की स्वीकृति प्रदान की गई। लेकिन केवल 14.02.2012 को निविदा प्रदान की गई
26	2	एसईआर	एसएनवाय-एडीटीपी	सिनी-आदित्यपुर-तीसरी लाइन	42.51	दिसम्बर 2013	15.00	0	वर्ष 2010-11 में कार्य की स्वीकृति प्रदान की गई। अगस्त 2011 में निविदा प्रदान की गई और प्रगति पर है।
27	2	एसईआर	टाटा-एडीटीपी	टाटा नगर माल प्रस्थान यार्ड-फ्रेट टर्मिनल का विकास	--	मार्च 2013	20.00	0	अनुमादित ड्राइंग एवं अनुमोदित परिवर्तित ड्राइंग टैफिक ब्लॉक, अपेक्षित रेल आदि की
28	2	एसईआर	एचटीई-आरएनसी	रोंची प्लेटफार्म सं. 4 एवं 5 का निर्माण	--	सितम्बर 2010	90.00	18	ड्राइंग की स्वीकृति में विलम्ब समय पर रेल आदि की आपूर्ति न होना
29	2	एसईसीआर	एनजीपी-आईटीआर-केएवी	केएवी-एनजीपी दोहरीकरण	30.03	मार्च 2010	25.00	24	नागपुर अभिगम पर 469 अतिक्रमण को न हटाने के कारण
30	2	एसईसीआर	जी-डीयूजी	दुर्ग-राज नंदगांव तीसरी लाइन	अनुमानित नहीं	2014-15	10.50	0	नया कार्य। सितम्बर/अक्टूबर 2010 में कार्य शुरू हुआ।
31	2	एससीआर		जी-बीपीक्यूआरई	24.6	2013-14	1%	0	एनएपी
32	2	एसईसीआर	सीपीएच-जेएसजी	जी-एनजीपी एबीएस	16.67	मार्च 2011	25%	12	लंबित नीति निर्णय का अभाव, क्षेत्रीय क्रिया कलापों को एक वर्ष के लिए रोक रखा।
33	2	एसईसीआर		सीपीएच कोर्बा की ओर बाई-पास लाइन	17.96	अगस्त 2010	65%	19	भूमि मामले
34	2	एसईसीआर	यूआरके-वीवायटी	भाटापारा उरकुरा तीसरी लाइन (फेज I) आरवीएनएल द्वारा निष्पादित	16.54	2004-05	86.00	84	आरवीएनएल द्वारा कार्य निष्पादित किया जा रहा है। कार्य की धीमी गति के कारण
35	2	एसईसीआर	सीपीएच-जेएसजी	सीपीएच-झरसुगुडा तीसरी लाइन	24.20	निर्धारित नहीं	10.00	0	मार्च 2012 में विस्तृत अनुमान की मंजूरी दी गई। मिट्टी खोदाई का कार्य, छोटा पुलों, बड़ा पुलों के लिए निविदा प्रदान की गई। कार्य प्रगति पर है।
36	2	एसईसीआर	सीपीएच-जेएसजी	आईबी अति-रिक्त अप लुप	अनुमानित नहीं	दिसम्बर 2011	15.00	3	15.2.2012 को एस एण्ड टी ठेका प्रदान किया गया। इंजीनियरिंग निविदा 30.05.2012 को खोली गई।
37	2	एसईसीआर	बीएसपी-एपीआर	सन्का रोड-खांगसारा पैच दोहरीकरण	अनुमानित नहीं	निर्धारित नहीं	39.30	0	आरवीएनएल द्वारा कार्य निष्पादन के अधीन है। भूमि अधिग्रहण, वन भूमि के अपवर्तन और पेड़ों को काटने के लिए एमओईएफ की अनुमति प्रतीक्षित ड्राइंग की स्वीकृति और ठेकेदार के
38	2	एसईसीआर	बीएसपी-एपीआर	बिलासपुर में फ्लास ओवर सहित खोदरी-अनुपुर दोहरीकरण	अनुमानित नहीं	निर्धारित नहीं	47.00	0	आरवीएनएल द्वारा कार्य निष्पादन के अधीन है। भूमि अधिग्रहण, वन भूमि के अपवर्तन और पेड़ों को काटने के लिए एमओईएफ की अनुमति प्रतीक्षित ड्राइंग की स्वीकृति और ठेकेदार के
39	2	एसईसीआर	एसडीएल-कटनी	अनुपुर-कटनी आईबीएस (8 ब्लॉक खण्ड)	अनुमानित नहीं	मार्च 2009	70.00	36	उच्च दर, ठेकेदार द्वारा धीमी गति, निधि की अनुपलब्धता, सीआरएस एवं सर्किट परिवर्तन की मंजूरी के कारण ठेका समाप्त करने के कारण

क्र. सं.	एचडीएन मार्ग	रेलवे	खण्ड	कार्य का नाम	% में अनुमानित प्रतिफल का दर	कार्य पूरा करने के लिए निर्धारित लक्ष्य	% में प्रत्यक्ष प्रगति	द्वारा किए गए कार्य एवं डब्ल्यूआईपी के संबंध में 31.03.2012 तक लक्ष्य के संदर्भ में	कार्य आरम्भ न होने/निष्पादन में विलंब पूरा होने में विलंब के लिए संक्षिप्त कारण
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
40	7A	एसडब्ल्यूआर	एचपीटी-वीएसजी	यूबीएल डिविजन (आरडीजी) वायटीजी, आरएमजीडी,वीएसजी (एसवीएम,सीएसएम एवं क्यूएलएम) पर चानू लाइन/साइडिंग को अतिरिक्त लूप एवं विस्तार कर लौह अयस्क मार्गों को सहद कराना	अनुमानित नहीं	मार्च 2009	50.00	36	भूमि अधिग्रहण मामले के कारण
41	2A	डब्ल्यूसीआर	केटीई-एसजीआरएल	मरवासगाम-पीआई एवं अतिरिक्त लूप एवं रेतउभार सहित उन्नयन-07 स्टेशन	68.00	सितम्बर 2012	16.00	0	शून्य
42	2A	डब्ल्यूसीआर	केटीई-एसजीआरएल	केटीई-एसजीआरएल तीसरी लाइन क्रॉसिंग स्टेशन	25.72	मई 2009	60.00	34	निधि की अनुपलब्धता और मुक्त साइट (एसजी रिजर्व बन द्वारा अधिक्रमित रेलवे भूमि की अनुपलब्धता
43	2A	डब्ल्यूसीआर	बीआईएन-जीयूएन	पिपरेगाँव-ओड़ न्यू क्रॉसिंग स्टेशन	16.62	अप्रैल 2012	70.00	0	शून्य
44	2A	डब्ल्यूसीआर	बीआईएन-जीयूएन	अशोक नगर-ओड़ न्यू क्रॉसिंग स्टेशन	16.62	अप्रैल 2012	95.00	0	शून्य
45	2A	डब्ल्यूसीआर	जीयूएन-आरटीए	गुणा-आरटीए दोहरीकरण	18.00	मार्च 2014	2.00	0	शून्य
46	2A	डब्ल्यूसीआर	आरटीए-केटीटी	न्यू क्रॉसिंग स्टेशन 2 सं. केटीटी-आरटीए खण्ड	29.30	2 वर्ष	75.00	25	राज्य सरकार से भूमि अधिग्रहण न होने के कारण सीआरकेआर कार्य रूक गया।
47	2A	डब्ल्यूसीआर	आरटीए-केटीटी	न्यू क्रॉसिंग स्टेशन 3 सं. एवं केटीटी-आरटीए खण्ड	17.53	2 वर्ष	55.00	16	विभाग एवं लेआउट योजनाओं और मद आदि में परिवर्तन के बीच गैर सहयोग
48	5	डब्ल्यूसीआर	बीपीएल-ईटी	ऑटोमेटिक सिगनलिंग बुडनी-ईटी	अनुमानित नहीं	अगस्त 2009	85.00	31	1. पेनल डायग्राम कैबल कोर एवं आईपी अनुमोदन के कारण कार्य में विलम्ब 2. सफ़्ट डायग्राम, अपेक्षित जॉब, एनएस मदे और पीआरकेडी-बुडिन में अंतिम रूप से आईपी। रेलवे द्वारा सामग्री मुहैया न करने के कारण कार्य में विलंब
49	2	डब्ल्यूआर	उघना-जलगाँव	आरई सहित उद्यना-जेएल खण्ड का दोहरीकरण	15	2013-14	19.00	0	शून्य
50	2	सीआर	टीएनए-डीडब्ल्यू	सीएसटीएन-केवाईएम-अनुमोदित 5वां एवं 6ठा लाइन (टीएनए-डीडब्ल्यू)	एनएवी	मार्च 2014	15.00	0	एमयूटीपी II के अंतर्गत एमआरवीसी (पीएसयू) द्वारा कार्य निष्पादन किया जा रहा है। कार्य प्रगति पर है।
51	7	सीआर	केजेटी-एलएनएल	कर्जत-लोनावला-एसोकनवर्जन कार्य	अनुमानित नहीं	निर्धारित नहीं	65.00	0	चरणों में कार्य किया जा रहा है।
52	7	सीआर	एलएनएल-पीए	लोनावला-पीएबीएस	अनुमानित नहीं	अगस्त 2008	40.00	43	पुणे की ओर तालेगांव से बाहर स्लीप साइडिंग को हटाने के कार्य को अगस्त 2008 से सीआरएस की मंजूरी के अभाव में रोक दिया गया।
53	5	डब्ल्यूसीआर		बीना-बीपीएल, तीसरी लाइन	एनएवी	जून 2013	45.00	0	अरवीएनएल द्वारा कार्य पैचों में किया जा रहा है।

अनुबंध XI (पैरा 2.7.1)

एचडीएन मार्गों के चयन पर विलम्ब सहित पूरा किए गए कार्य की सूची दर्शानेवाले विवरण

क्र. सं.	एच डी एन	रेलवे	खण्ड	कार्य का नाम	अनुमानित लागत (रु करोड़ में)	कार्य पूरा करने के लिए निर्धारित लक्ष्य	% में प्रत्यक्ष प्रगति	पूरा किए गए कार्य एवं डब्ल्यूआईपी के सबंध में 31.03.2012 का लक्ष्य के संदर्भ में महीने में विलंब	कार्य शुरू न होने/निष्पादन में विलंब/पूरा करने में विलम्ब के लिए संक्षिप्त कारण
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	एसई आर	एचटीई-आरएनसी	हटिया-याई रिमॉडलिंग एवं कोच अनुरक्षण	9.67	जून 2007	100.00	8	फरवरी 2008 में कार्य पूरा एवं चालू किया गया।
2	2	एसई आर	डीजीपी-सीकेपी	राजखरस्वान का परिहार करते हुए केजीपी-एनजीपी को जोड़ने के लिए डोंगापोसी बाई पास लाइन	15.13	जून 2007	100.00	9	उद्यवादी अक्सर साइट पर उपद्रव कर रहा था। जिससे कार्य की प्रगति में बाधा उत्पन्न होती है। कार्य पूरा हुआ एवं 31.03.2008 को यातायात के लिए खोल दिया गया।
3	2	एसई आर	पेडापहाड़-बंसपानी	पेडापहाड़-बंसपानी दोहरीकरण	129.74	मार्च 2010	100.00	24	सही समय पर रेलो एवं स्लीपरों की अपेक्षित मात्रा की आपूर्ति न होना
4	2	एसई सी आर	जी-डीयूजी	बी श्रेणी स्टेशन में परमलक्ष्मा का परिवर्तन	6.84	दिसम्बर 2007	100.00	20	कार्य पूरा हुआ और सितम्बर 09 में चालू हुआ
5	2	एसई सी आर	केएवी-टीएमआर	सल्वा बी श्रेणी स्टेशन में परिवर्तन	7.54	जून 2008	100.00	17	कार्य पूरा हुआ और नवम्बर 09 में चालू हुआ
6	2	एसई सी आर	डीयूजी बीआईए	भिलाई-दुर्ग तीसरी लाइन	49.96	अक्टूबर 2008	100.00	8	कार्य पूरा हुआ और जून 09 में चालू हुआ
7	2	एसई सी आर	सीपीएच-जेएसजी	झाड़ीडीह अतिरिक्त लूप	7.80	दिसम्बर 2007	100.00	30	कार्य पूरा हुआ और जुलाई, 10 में चालू हुआ
8	2	एसई सी आर	सीपीएच-जेएसजी	किरौंदी मलनगर अतिरिक्त लूप लाइन	5.77	दिसम्बर 2007	100.00	36	कार्य पूरा हुआ और दिसम्बर, 10 में चालू हुआ
9	2	एसई सी आर	सीपीएच-जेएसजी	हिमगीरी-अतिरिक्त अप लूप	6.18	मार्च 2009	100.00	24	कार्य पूरा और चालू हुआ
10	2	एसई सी आर	सीपीएच-जेएसजी	आईबी-अतिरिक्त डाउन लूप	7.44	जून 2008	100.00	14	कार्य पूरा और चालू हुआ
11	2	एसई सी आर	सीपीएच-जेएसजी	भूपदेवपुर-केडीटीआर-जेडीआई-एसकेटी एवं आरआईजी-	5.69	दिसम्बर 2008	100.00	19	कार्य पूरा और चालू हुआ

क्र. सं.	एच डी एन	रेलवे	खण्ड	कार्य का नाम	अनुमानित लागत (रू करोड़ में)	कार्य पूरा करने के लिए निर्धारित लक्ष्य	% में प्रत्यक्ष प्रगति	पूरा किए गए कार्य एवं डब्ल्यूआईपी के सबंध में 31.03.2012 का लक्ष्य के संदर्भ में महीने में विलंब	कार्य शुरू न होने/निष्पादन में विलंब/पूरा करने में विलम्ब के लिए संक्षिप्त कारण
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
12	2	एसई सी आर	सीपीएच-जेएसजी	सीपीएच-जेएसजी आईबीएस (3-5 ब्लॉक स्टेशनों)	6.93	दिसम्बर 2008	100.00	6	कार्य पूरा हुआ और जून 09 में चालू हुआ
13	2	एसई सी आर	बीएसपी-एपीआर	बिलासपुर-सल्का रोड पैच दोहरीकरण	144.18	नवम्बर 2008	100.00	14	कार्य पूरा हुआ और मई 09 में चालू हुआ
14	2	एसई सी आर	बीएसपी-एपीआर	अनुपुर वाईपास लाइन	21.01	दिसम्बर 2008	100.00	17	कार्य पूरा हुआ और मई 10 में चालू हुआ
15	2	एसई सी आर	बीवायटी-बीएसपी	बिलासपुर-डि-विजन इंटरमीडिएट ब्लॉक सिगनेलिंग (8 स्थान)	6.00	मार्च 2011	100.00	12	कार्य पूरा हुआ और मार्च 12 में चालू हुआ
16	7	एसआर	एमएस-आरयू	तिरुवेल्लोर-अराक्कोनम तीसरी लाइन (आरवीएनएल)	71.94	पूरा हुआ	100.00	33	भूमि अधिग्रहण और योजना स्वीकृति पाने में विलम्ब
17	7ए	एस डब्ल्यू आर	एचपीटी-वीएसजी	डीडब्ल्यूआर-केबीआई दोहरीकरण	96.76	मार्च 2009	फेज I (15.88 कि.मी.) 100% पूरा हुआ एव जून 2010 में चालू हुआ; फेज-II (15.00 कि.मी.) 100%	फेज I 14 महीने फेज II 36 महीने	भूमि अधिग्रहण में विलंब, जीएडी के अंतिम रूप देने में विलम्ब, रेलपथ सामग्रियों आदि की अनुपलब्धता
18	7ए	एस डब्ल्यू आर	एचपीटी-वीएसजी	यूबीएल-एचईवी दोहरीकरण	56.99	फरवरी 2009	पूरा हुआ और जनवरी 2010 में चालू हुआ	10	यद्यपि, कार्य लक्ष्य तारीख के अंदर प्रत्यक्ष रूप से पूरा हुआ था लेकिन रखरखाव के लिए अपेक्षित श्रमबल की अनुपलब्धता के कारण चालू करने में विलंब हुआ था।
19	2ए	डब्ल्यू सी आर	केटीई-बीना	एबीएस-बधोरा-बीना	5.09	नवम्बर 2009	100.00	15	निधि की अनुपलब्धता और "ऑटो रिसेट युनिट" की आपूर्ति न होने के कारण
20	2ए	डब्ल्यू सी आर	केटीई-बीना	आईबीएस-10 कटनी-बीना	14.06	मार्च 2011	100.00	12	रेलवे प्रशासन में ड्राइंग के लिए अनुमोदन लंबित

क्र. सं.	एच डी एन	रेलवे	खण्ड	कार्य का नाम	अनुमानित लागत (रु करोड़ में)	कार्य पूरा करने के लिए निर्धारित लक्ष्य	% में प्रत्यक्ष प्रगति	पूरा किए गए कार्य एवं डब्ल्यूआईपी के सबंध में 31.03.2012 का लक्ष्य के संदर्भ में महीने में विलंब	कार्य शुरू न होने/निष्पादन में विलंब/पूरा करने में विलम्ब के लिए संक्षिप्त कारण
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
21	5	डब्ल्यू सी आर	बीना-ईटी	आईबीएस 3 बीना-ईटी	1.52	जनवरी 2009	100.00	6	सामग्री की प्राप्ति में विलम्ब के कारण
22	2	डब्ल्यू आर	उधना-जलगाँव	पदसे-भोरटेक्स च्वालखेडे-अतिरिक्त लूप लाइन	5.95	मई 2007	100.00	14	विस्तृत अनुमान ड्राइंग और डिजाइन का अनुमोदन में विलंब
23	2	डब्ल्यू आर	उधना-जलगाँव	टिम्बर्वा-लोटर्वा-होल डी श्रेणी स्टेशन को बी श्रेणी क्रॉसिंग स्टेशन में परिवर्तन	11.18	मई 2007	100.00	29	विस्तृत अनुमान की स्वीकृति, ड्राइंग और डिजाइन की स्वीकृति में विलंब, टीडब्ल्यूओ की मंजूरी में विलंब
24	5	एनसी आर	जेएचएस-एजीसी	घोलपुर-जेएचएसआईबीएच का प्रावधान (12 सं.)	18.00	मार्च 2009	100.00	26	सिक्रोडा में इंजीनियरिंग विभाग द्वारा कार्य पूरा न करने के कारण विलंब
25	5	एनसी आर	जेएचएस-बीना	आईबीएच का जेएचएस बीना प्रावधान (10 सं.)	15.43	दिसम्बर 2008	100.00	23	आउटडोर के लिए एसआईपी के कारण विलम्ब और मात्राओं में अंतर के लिए मंजूरी उपलब्ध नहीं थी
26	2	सी आर	सीएलए-टीएनए	सीएसटीएम-केवाईएन-5वां एवं छठा लाइन की स्वीकृति (सीएलएटीएनए) (फेज I)	136.45	दिसम्बर 2009	99.00	15	उ. न.
27	2	सी आर	सीएलए-टीएनए	सीएसटीएम-केवाईएन 5वां एवं छठा लाइन की स्वीकृति (सीएलएटीएनए) (फेज II)	89.18	दिसम्बर 2009	99.00	15	उ. न.
28	2	सी आर	आईजीपी-जेएल	आईजीपी-एमएमआर-आईबीएस 6+एनजीएन-जेएल-आईबीएस-8=14	18.80	दिसम्बर 2008	92.00	32	1) सीए सं सीआर/एसएंडटी/बीबी/117 दिनांक 18.01.2008 (एलओए दिनांक 20.12.2007) = कार्य के कार्यक्षेत्र में परिवर्तन, 6 क्वेड केबल्स की अनुपलब्धता। ठेकेदार को बकाया की अदायगी में विलंब, पथरीली मिट्टी में ट्रेनिंग 2) सीएस सीआर/एसएंडटी/बीबी/126/08 दिनांक

क्र. सं.	एच डी एन	रेलवे	खण्ड	कार्य का नाम	अनुमानित लागत (रु करोड़ में)	कार्य पूरा करने के लिए निर्धारित लक्ष्य	% में प्रत्यक्ष प्रगति	पूरा किए गए कार्य एवं डब्ल्यूआईपी के संबंध में 31.03.2012 का लक्ष्य के संदर्भ में महीने में विलंब	कार्य शुरू न होने/निष्पादन में विलंब/पूरा करने में विलम्ब के लिए संक्षिप्त कारण
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
29	2	सी आर	बीएसएल-बीडी	बीएसएल-बीडी-आईबीएस-6	7.20	दिसम्बर 2008	100.00	32	उपरोक्त जैसा
30	5	सी आर	ईटी-एमएफ	ईटी-एमएफ-आईबीएस-4	4.19	दिसम्बर 2008	100.00	22	1) सीए सं सीआर/एसएंडटी/बीबी/118/07 दिनांक 18.01.2008 (एलओए दिनांक 28.01.2009 = आईबीएस कार्य पूरा करने के लिए अपेक्षित श्रमिक और कुशल स्टाफ की प्रतियुक्ति न होना, सामग्री की अनुपलब्धता, रेलवे द्वारा आपूर्ति किए जानेवाले केवल की अनुपलब्धता, एमएस का निरीक्षण में विलंब
31	5	सी आर	एमएफ-एनजीपी	एमएफ-एनजीपी-आईबीएस-10	12.65	दिसम्बर 2008	100.00	36	यथा उपरोक्त
32	5	सी आर	जीआर-डब्ल्यूडी	686 एम सीएसबी के लिए 6 प्राप्ति और प्रेषण लाइनों का वाडी यार्ड-विस्तार	5.14	मई 2005	100.00	15	उ.न.
33	7	सी आर	बीयूडी-केजेटी	बदलापुर-कर्जतउपनगरीय खण्ड पर ऑटोमैटिक ब्लॉक सिग्नलिंग	17.21	फरवरी 2006	100.00	58	आर्थिंग व्यवस्था जो एसी विद्युतीकरण को चार्जिंग करने के लिए आवश्यक था और बदलापुरकर्जत खण्ड में लगातार विद्युत आपूर्ति का प्रावधान 26.12.2010 को मुहैया किया गया था।

अनुबन्ध XII (पैरा 2.7.1)

कार्यों के पूरे न होने के कारण अनुमानित बचतों/लाभों के प्रोदभूत होने के ब्यौरे दर्शाने वाली विवरणी

क्र. सं.	एचडी एन	रेलवे	खंड	कार्य का नाम	अनुमानित लागत (करोड़ रूपए में)	प्रतिफल की दर%में	कार्य पूरा करने के लिए नियत लक्ष्य	भौतिक प्रगति % में	डब्ल्यूआईपी तथा पूरे किए गए निर्माण कार्यों के संबंध में 31.3.2012 को लक्ष्य के संदर्भ में महीनों में विलम्ब	विलम्ब के कारण अनुमानित बजट/लाभ प्रोदभूत न होने की राशि	कार्य शुरू न होने/उनके निष्पादन में विलम्ब/पूरा होने में विलम्ब के संक्षिप्त कारण
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	3	एनआर	एनडीएलएस-टीकेसे	एनडीएलएस-तिलकब्रिज 5 वीं तथा 6ठी लाइन	53.15	16.85	मार्च 2004	80.00	96		1. एसएण्डटी केबिलों की शिफ्टिंग न होना; 2. झुग्गियां न हटना; 3. आरपीएफ तथा काफमाऊ स्टॉफ द्वारा बाधा तथा 4. आरयूबी शिवाजी ब्रिज पर दिल्ली ट्रेफिक पुलिस से ट्रेफिक ब्लॉक की अनुपलब्धता एवं 5 ठेकेदार को स्थल उपलब्ध कराने में विलम्ब।
2	5	एसआर	एमएएस-जीडीआर	अटटीपट्ट-कोरकुपेट तीसरी लाइन (आरबीएनएल)-(एमएल)	70.50	19.18	अगस्त 2011	83.00	7	7.89	ठेकागत कार्य में धीमी प्रगति
3	2	एसईआर	आरकेएसएन-एसएनवाई	राजरवर्सवान-सिनी 3री लाइन	91.61	47.75	मार्च 2010	35.00	24	87.49	स्टेशन यार्ड प्लान के अन्तिम रूप देने पुलों की ड्राइंग के अनुमोदन आदि में विलम्ब
4	2	एसईआर	बंसपानी-जरुली	बंसपानी-जरुली दोहरीकरण	90.89	34.81	मार्च 2010	95.00	24	63.28	प्रशासन द्वारा समय पर पीवे सामग्री की अपेक्षित मात्रा आपूर्ति न करना, ब्लास्टिंग कार्य के लिए अपेक्षित यातायात। पॉवर ब्लॉक
5	2	एसईआर	केजीपी-पीकेयू	खड़गपुर-पसकुरा 3री लाइन	252.54	22.74	जून 2011	85.00	9	43.07	आरवीएनएल द्वारा कार्य की धीमी प्रगति
6	2	एसईआर	एमओयू-जीओएल	मनोहरपुर-गोएलकेरा 3री लाइन	261.69	29.97	मार्च 2011	48.00	12	78.43	खंड अधिकतर उग्रवादियों के उपद्रव से ग्रस्त रहता है। कार्य में स्थानीय उपद्रव से बार-बार प्रभावित होता रहता है।
7	2	एसईआर	दुमित्रा-चम्पाझरन	दुमित्रा-चम्पाझरन दोहरीकरण	99.00	29.97	मार्च 2009	90.00	36	89.01	निविदा निकालना, पुल के नक्शों को अन्तिम रूप देने में विलम्ब, कार्य की धीमी प्रगति, आदि।
8	2	एसईआर	आरएनसी-मूरी	मूरी-उत्तर बाहरी केबिन/सुबरनरेखा पर 2रे पुल के प्रावधान सहित खंड का	17.22	48.48	सितम्बर 2010	40.00	18	12.52	समय पर पटरियों और स्लीपर्स की आपूर्ति न करने के कारण कार्य की धीमी प्रगति।
9	2	एसईआर	पदापहाड़-बंसपानी	पदापहाड़-बंसपानी दोहरीकरण	129.74	26.60	मार्च 2010	100.00	24	69.02	निर्धारित समय में पटरियों और स्लीपर्स की अपेक्षित माप की आपूर्ति न होना
10	2	एसईसी आर	एनजीपी-आईटीआर-केएवी	केएवी-एनजीपी दोहरीकरण	27.69	30.03	मार्च 2010	25.00	24	16.63	नागपुर के रास्ते में 469 अतिक्रमण न हटाने के कारण
11	2	एसईसी आर	सीपीएच-उ	जी-एनजीपी एबीएस	76.06	16.67	मार्च 2011	25.00	12	12.68	कार्य को छोड़ने अथवा अन्यथा के संबंध में नीति निर्णय लम्बित होने के कारण क्षेत्रीय क्रियाकलाप रुक गए।
12	2	एसईसी आर		कोरबा की ओर सीपीएच बाईपास लाइन	42.93	17.96	अगस्त 2010	65.00	19	12.21	भूमि के मामले जैसे गांव वाले कार्य को स्वीकार तो कर रहे थे तथा अधिक प्रतिपूर्ति तथा रोजगार की मांग करके कार्य के

क्र. सं.	एचडी एन	रेलवे	खंड	कार्य का नाम	अनुमानित लागत (करोड़ रूप में)	प्रतिफल की दर%में	कार्य पूरा करने के लिए नियत लक्ष्य	भौतिक प्रगति % में	डब्ल्यूआईपी तथा पूरे किए गए निर्माण कार्यों के संबंध में 31.3.2012 को लक्ष्य के संदर्भ में महीनों में विलम्ब	विलम्ब के कारण अनुमानित बजट/लाभ प्रोदभूत न होने की राशि	कार्य शुरू न होने/उनके निष्पादन में विलम्ब/पूरा होने में विलम्ब के संक्षिप्त कारण
13	2	एसईसी आर	यूआरके- बीवाईटी	आरवीएनएल द्वारा निष्पादित भटपारा-युरकुरा तीसरी लाईन (चरण-II)	113.85	16.54	2004-05	92.00	84	131.82	कार्य की धीमी प्रगति। कार्य आरवीएनएल को निष्पादित किया जा रहा है।
14	2ए	डब्ल्यू सीआर	केटीई-एसजी आरएल	केटीई-एसजीआरएल 3 लाईन क्रॉसिंग स्टेशन	20.57	25.72	मई 2009	60.00	34	14.99	निधियां उपलब्ध न होना। स्पष्ट स्थल उपलब्ध न होने के कारण भी विलम्ब था क्योंकि रेलवे लाईन पर एसजी रिज़र्वड वन द्वारा अतिक्रमण कर लिया गया था।
15	2ए	डब्ल्यू सीआर	आरटीए-केटीटी	नए क्रॉसिंग स्टेशन 2 सं. केटीटी-आरटीए खंड	13.95	29.30	2 वर्ष	75.00	25	8.52	राज्य सरकार से भूमि का अधिग्रहण न किए जाने के लिए कारण सीआरकेआर कार्य रुक गया।
16	2ए	डब्ल्यू सीआर	आरटीए-केटीटी	नया क्रॉसिंग स्टेशन 3 सं. केटीटी-आरटीए खण्ड	28.76	17.53	2 वर्ष	55.00	16	6.72	विभागों के बीच असहयोग तथा अभिविन्यास योजना में तथा मर्दों आदि में विलम्ब
17	2	एसईआर	डीजीपी-सीकेपी	राजखसवान को नज़रअन्दाज़ करते हुए केजीपी-एनजीपी के कनेक्शन हेतु डोंगापोसी बाईपास लाईन	15.13	24.96	जून 2007	100.00	9	2.83	बदमाश लोग स्थल पर बार-बार उपद्रव कर रहे थे जिससे कार्य की प्रगति में बाधा उत्पन्न हुई।
18	2	एसईसी आर	केएवी-टीएमआर	सालवा का बी श्रेणी स्टेशन में परिवर्तन	7.54	17.44	जून 2008	100.00	17	1.86	अनुमानों को अन्तिम रूप देने में विलम्ब
19	2	एसईसी आर	डीयूजी- बोआईए	भिलाई-दुर्ग तीसरी लाईन	49.96	29.72	अक्टूबर 2008	100.00	8	9.90	स्थल की क्लीयरेंस में विलम्ब
20	2	एसईसी आर	सीपीएच- जेएसजी	झर्रीदीह अतिरिक्त लूप	7.80	15.84	दिसम्बर 2007	100.00	30	3.09	ठेकों को अन्तिम रूप देने में विलम्ब
21	2	एसईसी आर	सीपीएच- जेएसजी	किरोडीमल नगर अतिरिक्त लूप लाईन	5.77	17.40	दिसम्बर 2007	100.00	36	3.01	स्थल की क्लीयरेंस में विलम्ब
22	2	एसईसी आर	सीपीएच- जेएसजी	हिमगिरी-अतिरिक्त अप-लूप लाईन	6.18	18.57	मार्च 2009	100.00	24	2.30	स्थल की क्लीयरेंस में विलम्ब

क्र. सं.	एचडी एन	रेलवे	खंड	कार्य का नाम	अनुमानित लागत (करोड़ रूपए में)	प्रतिफल की दर%में	कार्य पूरा करने के लिए नियत लक्ष्य	भौतिक प्रगति % में	डब्ल्यूआईपी तथा पूरे किए गए निर्माण कार्यों के संबंध में 31.3.2012 को लक्ष्य के संदर्भ में महीनों में विलम्ब	विलम्ब के कारण अनुमानित बजट/लाभ प्रोदभूत न होने की राशि	कार्य शुरू न होने/उनके निष्पादन में विलम्ब/पूरा होने में विलम्ब के संक्षिप्त कारण
23	2	एसईसी आर	सीपीएच- जेएसजी	आईबी-अतिरिक्त डाऊन लूप	7.44	16.81	जून 2008	100.00	14	1.46	निविदाओं के डिस्चार्ज के कारण निविदाओं को अन्तिम रूप देने में विलम्ब,
24	2	एसईसी आर	बीएसपी- एपीआर	अनुपूपर बाई पास लाईन	21.01	22.66	दिसम्बर 2008	100.00	17	6.74	भूमि अधिग्रहण में विलम्ब
25	7	एसआर	एमएस-आइयू	तिरुवेल्लोर-आरक्कोनम तीसरी लाईन (आरवीएनएल)	71.94	19.57	पूरी कर ली गई	100.00	33	38.72	योजना को अनुमोदित करवाने तथा भूमि के अधिग्रहण में विलम्ब।
26	7ए	एसडब्ल्यू आर	एचपीटी- वीएसजी	डीडब्ल्यूआर- केबीआई दोहरीकरण	96.76	29.12	मार्च 2009	चरण I (15.88 कि.मी.): 100% पूरा कर लिया गया और चालू कर दिया गया- चरण II (15.00 कि.मी.): 100% पूरा कर लिया गया परन्तु अभी चालू किया जाना है। (सीएन/बीएनसी पीसीडीओ-मार्च	चरण I : 14 महीने चरण II : 36 महीने	52.42	भूमि अधिग्रहण जीएडी को अन्तिम रूप देने में विलम्ब, तथा पीडब्ल्यूएवाई सामग्री उपलब्ध न होना, आदि।
27	7ए	एसडब्ल्यू आर	एचपीटी- वीएसजी	यूबीएल-एचबीएस- दोहरीकरण	56.99	27.07	फरवरी 2009	जनवरी 201 में पूरी और चालू की गई।	10	12.86	अनुरक्षण हेतु अपेक्षित मानवशक्ति उपलब्ध न होने के कारण चालू होने में विलम्ब हुआ।
28	2	सीआर	सीएलए- टीएनए	सीएसटीएम- केवाईएन- 5वीं तथा 6ठी लाईन संस्वीकृत (सीएलए- टीएनए) (चरण I)	136.45	20	दिसम्बर 2009	99.00	15	34.11	अवशिष्ट कार्य प्रगति में थे।
29	2	सीआर	सीएलए- टीएनए	सीएसटीएम- केवाईएन- 5वीं तथा 6ठी लाईन संस्वीकृत (सीएलए- टीएनए) (चरण II)	89.18	20	दिसम्बर 2009	99.00	15	22.30	अवशिष्ट कार्य प्रगति में थे।
30	2	सीआर	डीडब्ल्यू-केवाईएन	सीएसटीएम-केवाईएन- 5वीं और 6ठी लाईन संस्वीकृत (डीडब्ल्यू-केवाईएन)	69.75	15.15	जनवरी 2008	100.00	1	0.88	अवशिष्ट कार्य प्रगति में थे।
31	5	एसआर	एमएस- जीडीआर	कवेरापेट्टाई माल शेड सुविधाएं	6.63	18.67	दिसम्बर 2009	0.00	27	2.79	कार्य जो शुरू से ही खुली लाईन सहित था, निर्माण के अन्तरित कर दिया गया था।
										921.17	
स्रोत:				आरओआर के साथ औचित्य पीडब्ल्यूपी, निर्माण कार्य प्रगति रिपोर्टों में भेजा गया।							

अनुबन्ध - XIII (पैरा 2.7.1)

चयनित एचडीएन मार्गों में कार्यों के संबंध में अधिक लागत के ब्यौरे दर्शाने वाली विवरणी

एच-डी-एन मार्ग	रेलवे	कार्यों की संख्या	कार्यों की सं. जिनमें अधिक लागत आई	राशि (करोड़ रूपए में)	कारण
1	2	3	4	5	6
3 एवं 5	एनसीआर	10	1	1.77	वृद्धि के कारण
2	एसईआर	24	10	98.87	कार्यों के निष्पादन में विलम्ब के कारण मज़दूरी और सामग्री की लागत में वृद्धि
2	एसईसीआ	35	10	365.67	अधिक समय लगने के कारण जिसके परिणामस्वरूप मूल्य में वृद्धि हुई।
2	सीआर	15	3	148.71	अधिक समय लगने के कारण
5	सीआर	6	0	0	लागू नहीं
7	सीआर	6	1	645.40	अधिक समय लगने के कारण
7ए	एसडब्ल्यू आर	10	2	84.38	मूल्य वृद्धि के कारण अधिक लागत
2, 2ए और 5	डब्ल्यू सीआर	24	1	27.30	सामग्री आशोधन और अधिक लागत
2बी	डब्ल्यू आर	4	2	1.70	मुख्यतः विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति, आरेखणों और डिज़ाइन के अनुमोदन में विलम्ब के कारण अधिक लागत
5 एवं 7	एसआर	8	6	86.49	अधिक समय
5, 7 एवं 7ए	एससीआर	18	18	482.14	आरवीएनएल से आंकड़े प्रतीक्षित
3	एनआर	2	2	43.31	अधिक समय के कारण
		162	56	1985.74	

अनुबंध XIV (पैरा 2.8)

समान/विभिन्न ज़ोनो पर निष्पादित और उसी अवधि के दौरान संस्वीकृत किये जा रहे समान कार्य हेतु दरों की तुलना
(ऑकड़ें ₹ करोड़ में)

रैलवे	कार्य का नाम	विस्तृत अनुमान की मंजूरी का महीना और वर्ष	आरकेएम/संख्या में निष्पादित की जा रही यनित	प्रति यनित दर	विस्तृत आकलन की मंजूरी का महीना और वर्ष (जोनल रेलवे/समान काम का नाम)	मंजूरी हुए आकलन (स्थल शर्तों हेतु 25% तक वृद्धि के बाद) के अनुसार समान कार्य की प्रति यनित दर	प्रति यनित दर में अंतर	अतिरिक्त दायित्व
1	2	3	4	5	6	7	8	9
एसईआर	सिनि-अदित्यपुर तीसरी लाईन (स्ट-ए) एचडीएन-2	नवम्बर 2010	22.5	6.36	अक्टूबर 2010/एसईसीआर दुर्ग राजनगडगाँव तीसरी लाईन (31 किमी.) (स्ट-ए)	6.21	0.15	3.38
एसआर	एआईपी-केओके प्रस्तावित तीसरी लाईन (स्ट-ए) एचडीएन-5	1999-00	18	3.92	1990/एनसीआर-मथुरा-भृतेश्वर तीसरी लाईन (3.48 किमी.) (स्ट-ए) एचडीएन 2	1.52	2.39	43.02
एससीआर	एमसीआई-पीपीजेड (टिपल लाईन) (स्ट-ए) एचडीएन-5	अगस्त 2010	4.37	7.11	अक्टूबर 2010/एसईसीआर दुर्ग राजनगडगाँव तीसरी लाईन (31 किमी.) (स्ट-ए) एचडीएन-2	6.21	0.9	3.94
सीआर	बादलपुर-केजटी एबीएस वर्क एचडीएन-7	मार्च 2004	32	0.54	मई 2004/सीआर-पूणे-लोनावला एबीएस वर्क-एचडीएन-7	0.46	0.08	2.56
एनसीआर	आईबीएच (सं. 01) एचडीएन-5 के रूपांतरण द्वारा हितामपुर-मोरेना "बी" श्रेणी स्टेशन	मार्च 2008	1	13.26	आईबीएच (सं. 03) एचडीएन-5 के रूपांतरण के द्वारा "बी" श्रेणी स्टेशन जुलाई 2008/एनसीआर/दतिया-करारी झांसी व जखलोन-धौरा	8.04	5.22	5.22
एसीआर	ननचरेला पश्चिम गुंटाकल बाई पास लाईन (स्ट-बी) एचडीएन-7	2007-08	1	20.2	2007-08 एससीआर-येदलापुर (स्ट-बी) एचडीएन-7 आरसी से आरसी यर्मल पॉवर स्टेशन तक ट्रेफिक हेतु बाई पास	12	8.2	8.2
सीआर	इगतपुर जलगाँव आईबीएस-14 एचडीएन-2	जुलाई-2007	14	1.26	अगस्त 2007/डब्ल्यूसीआर आईबीएस-03 नग बीना-ईटी एचडीएन-5	0.63	0.63	8.82
सीआर	भुसावाल बदनेरा आईबीएस-6 एचडीएन-2	जुलाई-2007	6	1.36	अगस्त 2007/डब्ल्यूसीआर आईबीएस 03 नग बीना-ईटी एचडीएन	0.63	0.73	4.38
सीआर	आमला-नागपुर आईबीएस-10	जुलाई-2007	10	1.27	अगस्त 2007/डब्ल्यूसीआर आईबीएस 03 नग बीना-ईटी एचडीएन-5	0.63	0.63	6.3
सीआर	इटारसी आमला आईबीएस 4 एचडीएन-5	जुलाई-2007	4	1.02	अगस्त 2007/डब्ल्यूसीआर आईबीएस 03 नग बीना-ईटी एचडीएन-5	0.63	0.39	1.56
							जोड़	87.38

अनुबंध-XV (पैरा 2.8)

एक रेलवे पर समान कार्यों की मंजूरी हेतु तथा बाद की अवधि के दौरान उसी या अन्य जोन के सन्निकट खंड पर मंजूरी की दरों की तुलना
(आंकड़े ₹ करोड़ में)

रेलवे	कार्य का नाम	विस्तृत आंकलन की मंजूरी का महीना एवं वर्ष	यूनिट आरकेएमस मे	प्रति यूनिट दर	विस्तृत आंकलन की मंजूरी का महीना व वर्ष (जोनल रेलवे/इसी तरह के कार्य का नाम)	मंजूरी आंकलन के अनुसार समान कार्यों की प्रति दर यूनिट	प्रति यूनिट दरों में अंतर	अतिरिक्त दायित्व
1	2	3	4	5	6	7	8	9
सीआर	कुर्ला-धाने 5वां व 6वां लाईन फेज II (7 किमी.) (रूट-सी) एचडीएन-2	1997-98	14	4.06	सितम्बर 2000/सीआर/दिवा-कल्याण 5वीं व 6वीं लाईन (11 किमी.) (रूट-सी) एचडीएन-2	2.18	1.87	26.18
एसईसीआर	गोंडिया नागपुर स्वचालित संकेतन एचडीएन-2	मार्च-2008	130	0.59	सितम्बर 2008/डब्ल्यूसीआर/स्वचालित संकेतन बुदनी-ईटी एचडीएन-5	0.41	0.18	23.4
एसईसीआर	दुर्ग-गोंडिया स्वचालित संकेतन एचडीएन-2	मार्च-2008	135	0.56	सितम्बर 2008/डब्ल्यूसीआर/स्वचालित संकेतन बुदनी-ईटी एचडीएन-5	0.41	0.15	20.25
एसईसीआर	बिलासपुर डिवीजन मध्यवर्ती ब्लॉक संकेतन (8 स्थानों पर) स्थानों के लिए अनुमानित मंजूरी एचडीएन 2-ए	2008	4	1.5	सितम्बर 2009/डब्ल्यूसीआर आईबीएस-सं. 10 इस खंड पर (10 बीना-केटीई-3 केटीई-एमकेपा) एचडीएन-2ए	1.08	0.42	1.68
							जोड़	71.51

अनुबंध-XVI(पैरा 2.9)

चयनित एचडीएन मार्गों पर स्टोर संविदाओं के साथ निर्माण संविदा में शामिल स्टोर मदों की दरों की तुलना का दर्शाता विवरण

क्रम संख्या	एचडीएन सं.	रेलवे	खंड	एजीटी सं./तिथि	स्टोर मद का नाम	मात्रा	प्रति इकाई (रूपए) दर	मूल्य (रूपए)	पीओ सं.और तिथि की संदर्भ	स्टोर संविदा में प्रति इकाई के अनुरूप दर (₹)	खरीद आदेश में शामिल स्टोर मदों की मात्रा	स्टोर संविदा दर पर स्टोर मद का मूल्य (₹)	अन्तर (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	2	एसईआर	आदित्यपुर-एसआईएनआई	सीई/सीओएन/जीआरसी 56/2011/दिनांक 28.09.2011	ईआरसी-मार्क-III/जे क्लीपस	88000	61.75	5434000	2011/005/10036 दिनांक 31.01.2012	49.69	165240	4372720	1061280
2	2	एसईआर	आदित्यपुर-एसआईएनआई	सीई/सीओएन/जीआरसी 56/2011/दिनांक 28.09.2011	ड्राइंग सं.टी/3706आरडीएसओ के अनुसार जीएफएन लाइन	88000	14.25	1254000	2009/039/ए/10002 दिनांक 04.07.2011	7.30	204000	642400	611600
3	2	एसईआर	आदित्यपुर-एसआईएनआई	सीई/सीओएन/जीआरसी 57/2011/दिनांक 28.09.2011	ईआरसी-मार्क-III/जे क्लीपस	80000	61.75	4940000	2011/005/10036 दिनांक 31.01.2012	49.69	165240	3975200	964800
4	2	एसईआर	आदित्यपुर-एसआईएनआई	सीई/सीओएन/जीआरसी 57/2011/दिनांक 28.09.2011	ड्राइंग सं.टी/3706आरडीएसओ के अनुसार जीएफएन लाइन	80000	14.25	1140000	2009/039/ए/10002 दिनांक 04.07.2011	7.30	204000	584000	556000
5	2	एसईआर	दुमेश-चंपाझारन	सीई/सीओएन/जीआरसी 55/2009/दिनांक 19.08.2009	आरडीएसओ की ड्राइंग सं.टी3711 विशिष्टिकरण: आईआरएस-टी-47-2006 के 60 केजी रेल हेतु खांचेदार रबर सोल प्लेट,	80000	23.76	1900800	2009/014/बी/10029 दिनांक 26.10.2009	17.37	400000	1389600	511200
6	2	एसईआर	दुमेश-चंपाझारन	सीई/सीओएन/जीआरसी 55/2009/दिनांक 19.08.2009	विशिष्टिकरण:आईआरएस-टी 3192 के अनुरूप इलास्टिक रेल क्लिपस मार्क-111/जे-क्लिपस	170000	84.24	1432080	सीई/टीपी/2009/012/ए/10026दिनांक 28.10.2009	44.35	916674	7539500	6781300
7	2	एसईआर	राजखरस्वान-एसआईएनआई	सीई/सीओएन/जीआरसी 29/2009/दिनांक 30.03.2011	आरडीएसओ की ड्राइंग सं.टी/3706 के अनुसार जीएफएन लाइनर पथक्करण	116000	14.00	1624000	2009/039/बी/10001 दिनांक04.07.2011	7.64	1156000	886240	737760
8	2	एसईसीआर	एनजीपी-आईटीआर-केएवी	15/सीईई/सीओएन/एसइसीआर/बीएसपी/20/2009 दिनांक 16.09.2009	संपर्क तार	5.973	587815.30	3511021	पीओ सं. 04091193106397 दिनांक15/7/2009	359256.97	4.00	2145842	1365179
9	2	एसईसीआर	सीपीएच-जेएसजी	28/सीईई/सीओएन/एसइसीआर/बीएसपी/20/2009 दिनांक 17.08.2009	संपर्क तार	4.659	541976.49	2525036	पीओ सं. 04091193106397 दिनांक15/7/2009	359256.97	4.00	1673757	851279
10	2	एसईसीआर	जी-डीयूजी	17/सीईई/सीओएन/एसइसीआर/बीएसपी/20/2008 दिनांक 18.06.2008	संपर्क तार	3.6526	513633.10	1876076	पीओ सं. 04065049746405 दिनांक 24/12/2008	367188.13	67.17	1341177	534899
11	2	एसईसीआर	डीयूजी-बीआईए	एसटी/सीओएन/निविदा/तीसरी लाइन बीआईए/बीआईए-डीयूजी/274 दिनांक 18.01.2008	रिले एसी रहित क्यूएन1-24 वी डीसी 8एफ.8बी	1150	2940.08	3381092	पीओ सं. 05077168142091 दिनांक 3/6/2008	2046.45	165	2353418	1027675
12	2	सीआर	आईजीपी-जेएल	सीआर/एसओरटी/बीबी/117/07/दिनांक 18.01.2008	12 कोर केबल	90.00	138500	1246500	सीओएस पीओ सं. 15.06.8054.1.01168 दिनांक 11/01/2008	117160	100	10544400	1920600
													16923572

भूमि हेक्टेयर में

अनुबंध XVII(पैरा 2.10)

चयनित एचडीएन मार्गों पर लाईन क्षमता संवर्धन हेतु भूमि उपलब्धता का विवरण

एचडीएन मार्ग	रेलवे	खंड	कार्य का नाम	पिक पुस्तिका में संस्वीकृति का वर्ष	भूमि उपयोगिता			भूमि अधिग्रहण की प्रारंभिक प्रक्रिया			अधिग्रहण			कमी		
					भूमि की कुल आवश्यकता	ट्रक के साथ-साथ उपलब्ध रेलवे भूमि की मात्रा	अधिग्रहण हेतु प्रस्तावित भूमि	रेलवे भूमि को उपयोग न करने के कारण	भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया के आरंभ की तिथि	भूमि अधिग्रहण के प्रारंभ में लिया गया समय (महीने)	भूमि अधिग्रहण की प्रारंभिक प्रक्रिया	वास्तविक रूप से अधिग्रहित भूमि	कमी		कमी के कारण	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
2	एसईसीआर	जी-दुर्ग	दुर्ग-राजनंदगांव तीसरी लाईन (31 कि.मी.)	2010-11	40.64	71.73	1.67	0.95 कि.मी. की लंबाई वाले पैच में आवश्यक अतिरिक्त भूमि	24/6/2011		विस्तृत अनुमान की स्वीकृति से 9 महीने (1/10/2010)	प्रस्तावित भूमि और आगे राजस्व मानचित्र की ट्रेसिंग शीट की तैयारी आदि के स्वामित्व की पहचान के लिए राजस्व कर्मचारियों के साथ संयुक्त सर्वेक्षण में विलंब	शून्य	1.67	राज्य सरकार ने भूमि गंवाने वालों से नौकरी हेतु स्पष्टीकरण मांगे	लागू नहीं
2	एसईसीआर	बीएसपी-सीपीएच	चपा बाई पास लाईन	2007-08	18.876	11.8	13.376	बाई पास भाग में कोई रेलवे भूमि उपलब्ध नहीं	29/10/2007	विलंब नहीं	उपलब्ध नहीं	13.376	शून्य	लागू नहीं	55 महीने	
2	एसईसीआर	बीएसपी-एपीआर	अनुपपुर बाईपास लाईन	2007-08	आकलित नहीं	आकलित नहीं	6.7	बाई पास भाग में कोई रेलवे भूमि उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	6.7	शून्य	लागू नहीं	उपलब्ध नहीं	
2	एसईसीआर	बीएसपी-एपीआर	(II) साल्का रोड-खोगसारा पैच दोहरीकरण आरबीएनएल द्वारा कार्यान्वित बिलासपुर के प्लाई ओवर के साथ दोहरीकरण	2005-06	आकलित नहीं	आकलित नहीं	24	लागू नहीं	08.3.2007	विलंब नहीं	उपलब्ध नहीं	शून्य	24	चार गांवों से जुड़ी भूमि दो गांव में भूमि क्षतिपूर्ति हेतु बैंक के वितरण के दौरान आठ गांवों ने रेलवे द्वारा प्रस्तुत नौकरी से संबंधित उद्धारण स्वीकार नहीं किये।	लागू नहीं	
2	एसईसीआर	बीएसपी-एपीआर	खोदरी -अनुपपुर आरबीएनएल द्वारा कार्यान्वित बिलासपुर के प्लाई ओवर के साथ दोहरीकरण	2006-07	आकलित नहीं	आकलित नहीं	26.891	लागू नहीं	11.7.2009	18 (विस्तृत अनुमान दिसम्बर 07 की स्वीकृति से)	ठेकेदार के उपकरणों को जब्त करने के बाद आरबीएनएल ने पाया कि 3 ब्लॉक खंडों में भूमि का विपथन अपेक्षित है। इसके बाद प्रक्रिया आरंभ की गई थी।	शून्य	26.891	आरबीएनएल ने भूमि के विपथन के लिए जुलाई 2009 में एक प्रस्ताव दिया। वर्तमान में यह प्रस्ताव सीसीएफ/एमओईएफ/भोपाल के पास लंबित है।	लागू नहीं	
2	सीआर	सीएलए-टीएनए	सीएसटीएम-केवाईएन-5वीं और 6वीं लाईन (सीएलए-टीएनए) चरण	1995-96	1.71	आकलित नहीं	2 हेक्टेयर और 265.50 एम2	उपलब्ध नहीं	13-07-1998	27 महीने	उपलब्ध नहीं	1 हेक्टेयर और 9145.30 एम2	0.11202 हेक्टेयर	उपलब्ध नहीं	56 महीने	
2	सीआर	टीएनए-डीडब्ल्यू	सीएसटीएम-केवाईएन-5वीं और 6ठी लाईन (सीएनए-डीडब्ल्यू) चरण।	2008-09	1.2	आकलित नहीं	1.2	उपलब्ध नहीं	2009	विलंब नहीं	उपलब्ध नहीं	1.2	शून्य	लागू नहीं	लागू नहीं	
2	सीआर	डीडब्ल्यू-केवाईएन	सीएसटीएम-केवाईएन-5वीं और 6ठी लाईन (डीडब्ल्यू-केवाईएन)	1999-00	0.42	आकलित नहीं	0.28	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	0.28	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	
7	सीआर	एलएनएल-पीए	पीए-डब्ल्यूडी-पीए-जीटीएलडीएल और आरई संस्वीकृत जहां भी एकल लाईन है।	उपलब्ध नहीं	आकलित नहीं	आकलित नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	
2	सीआर	डब्ल्यूआर-एनजीपी	गोधानी (सीआर) का दोहरीकरण कलूमा कॉर्ड (एसईसीआर) लाईन (13.7 कि.मी.)	2010-11	आकलित नहीं	आकलित नहीं	2 हेक्टेयर	लागू नहीं	अभी तक आरंभ नहीं	लागू नहीं	उपलब्ध नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	
7ए	एसडब्ल्यूआर	एचपीटी-वीएसजी	हॉस्पेट-वास्को खंड (352.28 कि.मी.) का दोहरीकरण	2010-11	आकलित नहीं	आकलित नहीं	14.59 हेक्टेयर	उपलब्ध नहीं	29.03.2011	12	उपलब्ध नहीं	शून्य	14.59 हेक्टेयर	उपलब्ध नहीं	लागू नहीं	

एचडीएन मार्ग	रेलवे	खंड	कार्य का नाम	पिक पुस्तिका में संस्वीकृति का वर्ष	भूमि की कुल आवश्यकता	ट्रैक के साथ-साथ उपलब्ध रेलवे भूमि की मात्रा	अधियहण हेतु प्रस्तावित भूमि	रेलवे भूमि को उपयोग न करने के कारण	भूमि अधियहण प्रक्रिया के आरंभ की तिथि	भूमि अधियहण के प्रारंभ में लिया गया समय (महीने)	भूमि अधियहण की पहल में देरी के कारण	वास्तविक रूप से अधियहित भूमि	कमी	कमी के कारण	वास्तविक अधियहण के प्रारंभ से अधियहण के लिए लिया गया समय (महीनों में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
7ए	एसडब्ल्यूआर	एचपीटी-वीएसजी	यूबीएल-एचबीएस दोहरीकरण	2006-07	आकलित नहीं	आकलित नहीं	22.78 हेक्टेयर	उपलब्ध नहीं	05.10.2007	6	उपलब्ध नहीं	22.78 हेक्टेयर	शून्य	उपलब्ध नहीं	12
7ए	एसडब्ल्यूआर	एचपीटी-वीएसजी	डीडब्ल्यूआर-केबीआई दोहरीकरण	2006-07	आकलित नहीं	आकलित नहीं	55.55 हेक्टेयर	उपलब्ध नहीं	12.11.2007	10	उपलब्ध नहीं	55.55 हेक्टेयर	शून्य	उपलब्ध नहीं	13-23
7ए	एसडब्ल्यूआर	एचपीटी-वीएसजी	केबीएल-जीआईएन अतिरिक्त जिंग स्टेशन	2008-09	आकलित नहीं	आकलित नहीं	9.01 हेक्टेयर	उपलब्ध नहीं	18.03.2010	12	उपलब्ध नहीं	9.01 हेक्टेयर	शून्य	उपलब्ध नहीं	लागू नहीं
7ए	एसडब्ल्यूआर	एचपीटी-वीएसजी	बिकाडकैती अतिरिक्त जिंग स्टेशन	2008-09	आकलित नहीं	आकलित नहीं	3.83 हेक्टेयर	उपलब्ध नहीं	12.07.2008	शून्य	उपलब्ध नहीं	3.83 हेक्टेयर	शून्य	उपलब्ध नहीं	विलंब नहीं
7ए	एसडब्ल्यूआर	एचपीटी-वीएसजी	अतिरिक्त लूपों और रनिंग लाइनों के विस्तार /यूबीएन मंडल आरडीजी, आरएमजीडी, बीएसजी, द्वारा लोह अयस्क मार्गों को मजबूत बनाकर	2007-08	आकलित नहीं	आकलित नहीं	1.69 हेक्टेयर	उपलब्ध नहीं	01.07.2008	3	उपलब्ध नहीं	0.50 हेक्टेयर	1.19 हेक्टेयर	उपलब्ध नहीं	अधियहण पूरा नहीं हुआ
2ए	डब्ल्यूसीआर	बीना-आरटीए	जीयुएन-आरटीए दोहरीकरण (20.5 किमी.)	2009-10	25.71 हेक्टेयर	आकलित नहीं	25.71 हेक्टेयर	उपलब्ध नहीं	24.05.2010	विलंब नहीं	शून्य	शून्य	25.711	उपलब्ध नहीं	22
2ए	डब्ल्यूसीआर	आरटीए-कोटा	नए पारगमन स्टेशन 3 संडसा (संडलक, चौराखेटी, कशौली)	2008-09	4.02	23.84 Hctrs.	2.4429	उपलब्ध नहीं	10.04.2009	विलंब नहीं	शून्य	0.53 हेक्टेयर.	1.913 हेक्टेयर.	राजस्व विभाग (राज्य सरकार के) के कारण विलंब	24
5	एसआर	एमएस-जीडीआर	चेन्नै बीच -कोल्कपेट-तीसरी लाईन	2003-04	6.1743 हेक्टेयर	आकलित नहीं	6.1743 हेक्टेयर	उपलब्ध नहीं	रेलवे बोर्ड ने सीपीटी और रेलवे के बीच भूमि विनिमय की	36	उपलब्ध नहीं	शून्य	6.1743	उपलब्ध नहीं	लागू नहीं
5	एसआर	एमएस-जीडीआर	चेन्नै बीच अडीपडू चौथी लाईन	2003-04											
7	एसआर	एमएस-एजेजे-आरयू	तिरुवल्लूर-अरीक्कोनम के बीच चौथी लाईन	2002-03	23.77 हेक्टेयर	आकलित नहीं	23.77 हेक्टेयर	उपलब्ध नहीं	मार्च 11	9	लागू नहीं	शून्य	23.77	उपलब्ध नहीं	लागू नहीं
5	एससीआर	बीपीक्यू-केजेडजे	राधवपुरम-एमएमजेड (24.47 किमी) पंच ट्रिपलिंग	2008-09	22.001 हेक्टेयर	आकलित नहीं	22.001 हेक्टेयर	उपलब्ध नहीं	24.3.2009	विलंब नहीं	उपलब्ध नहीं	8.79 हेक्टेयर	13.211 हेक्टेयर	यद्यपि राजस्व विभाग से संबंधित भूमि अधियहित कर दी गई थी, वन भूमि का अधियहण प्रक्रिया में	लागू नहीं

स्रोत:भूमि अभिलेख

अनुबंध - XVIII (पैरा 2.11)

चयनित रूटों पर चार्टर्ड लाईन क्षमता (अनुरक्षण ब्लॉक के साथ) और प्रतिशत उपयोगिता पर खण्डवार प्रभाव दर्शाने वाला विवरण

एचडीएन रूट	रेलवे	खण्डों की संख्या	खण्डों की सं. जहां चार्टर्ड लाईन क्षमता (2011-12) में 2007-08 के संदर्भ में वृद्धि/कमी हुई			खण्डों की सं. जहां चार्टर्ड लाईन क्षमता (2011-12) में वृद्धि/कमी हुई जो वर्ष 2010-11 के लिए ब्ल-प्रिंट में प्रक्षेपित के संदर्भ में है।			वृद्धि/कमी/कोई बदलाव नहीं, के लिए कारण	खण्डों की सं. जहां % उपयोगिता (2011-12) में वृद्धि/कमी हुई जो 2007-08 के संदर्भ में है।			खण्डों की सं. जहां % उपयोगिता (2011-12) में वृद्धि/कमी हुई जो वर्ष 2010-11 के लिए ब्ल प्रिंट में प्रक्षेपित के संदर्भ में है।			वृद्धि/कमी/कोई बदलाव नहीं के कारण वृद्धि/कमी/समान रहे
			वृद्धि	कमी	समान रहे	वृद्धि	कमी	समान रहे		वृद्धि	कमी	समान रहे	वृद्धि	कमी	समान रहे	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
3	एनआर	4	3	0	1	0	1	3	2011-12 में संशोधित चार्टर्ड लाईन क्षमता	1	3	0	4	0	0	सकेतन सुविधा में सुधार और आपतन में कमी
3/5	एनसीआर	1	1	0	0	0	1	0	तीसरी लाईन चालू करना	0	1	0	1	0	0	तीसरी लाईन शुरू करना
5	एनसीआर	3	3	0	0	0	3	0	आईबीएच का रूपांतर	0	3	0	3	0	0	आईबीएच का रूपांतरण
2	सीआर	16	8	0	8	10	3	3	अनुपलब्ध	16	0	0	9	7	0	अनुपलब्ध
5	सीआर	4	4	0	0	1	3	0	अनुपलब्ध	4	0	0	4	0	0	अनुपलब्ध
7	सीआर	10	2	0	8	3	4	3	अनुपलब्ध	9	1	0	10	0	0	अनुपलब्ध
2	एसईआर	15	9	2	4	4	8	3	अनुपलब्ध	8	7	0	11	4	0	अनुपलब्ध
2	एसईसीआर	14	6	1	7	7	5	2	कॉलम 4,5 और 6 के लिए: वृद्धि: 6 खण्डों में लाईन क्षमता सुधार कार्यों के कारण। कमी: अतिरिक्त रखरखाव ब्लॉक देने के कारण। समान रहे: खण्ड क्षमता सुधार कार्य की संस्वीकृत लाईन क्षमता विवरण 2010-11 को अन्तिम रूप देने तक चालू नहीं किए गए थे। कॉलम 7,8 और 9 के लिए: वृद्धि: सात खण्डों में लाईन क्षमता सुधार कार्यों के कारण। कमी: इन खण्डों में स्वीकृत लाईन क्षमता कार्य 2010-11 तक शुरू नहीं किए जा सके थे जैसाकि ब्ल प्रिंट में दर्शाए गए थे। समान रहे: चार्टर्ड क्षमता का प्रक्षेपण 2010-11 की मूल लाईन क्षमता से मेल खाता था।	13	1	0	9	5	0	कॉलम 11,12 और 13 के लिए: वृद्धि: माल भाड़ा और यात्री यातायात में वृद्धि के कारण। कमी: 2007-08 के लाईन क्षमता विवरण का प्रक्षेपण, डीएल के साथ चार्टर्ड क्षमता के आधार पर ढांचागत किया गया था। तथापि, 2010-11 के लाईन क्षमता विवरण में क्षमता तिहरी लाईन के साथ ढांचागत किया गया था। कॉलम 14,15 और 16 के लिए: माल भाड़ा और यात्री यातायात में वृद्धि के कारण बढ़ोतरी। कमी: ब्ल प्रिंट में यातायात का प्रक्षेपण लाईन क्षमता पुस्तक 2005-06 के जैसा था। तथापि, 2010-11 में गाड़ियों की वास्तविक संख्या
7ए	एसडब्ल्यू आर	8	5	3	0	4	4	0	दो पैच डबलिंग कार्य और एक क्रॉसिंग स्टेशन का पूरा होना, उच्च शक्ति लोको के साथ गति में वृद्धि, 4 व्हीलर स्टॉक और बैकयूम स्टॉक को हटाना, 3 खण्डों (एलडी-सीएलआर-15 से 13, सीएलआर-क्यूएलएम-13 से 8, क्यूएलएम-वीएसजी-15 से 12) में 2007-08 में चार्टर्ड लाईन क्षमता में कमी के लिए कोई तर्क संगत कारण नहीं थे क्योंकि % उपयोगिता एलडी-सीएलआर (84.7 से 83.8) में काफी कमी हुई थी और सीएलआर-क्यूएलएम (110 से 170) और क्यूएलएम-वीएसजी (86.7 से 115.8) खण्डों में वास्तव में वृद्धि हुई। 2010-11 के लिए ब्ल-प्रिंट में प्रक्षेपित चार्टर्ड लाईन क्षमता में कमी, इस संदर्भ में है कि एचपीटी से वीएसजी (यूबीएल-एचबीएस और डीब्ल्यूआर-केबीआई खण्डों के अलावा) तक खण्डों में डबलिंग के पूरा न होने को सहयोग दिया।	3	5	0	2	6	0	प्रतिशतता उपयोगिता में कमी दो पैच डबलिंग कार्य और एक क्रॉसिंग स्टेशन के पूरा होने, उच्च शक्ति लोको से गति में वृद्धि, 4 व्हीलर स्टॉक और बैकयूम स्टॉक का निरस्तीकरण और लौह अयस्क यातायात में गिरावट के कारण हो सकती थी। प्रतिशतता उपयोगिता में वृद्धि एचपीटी से वीएसजी (यूबीएल-एचबीएस और डीब्ल्यूआर-केबीआई खण्डों के अलावा) तक खण्डों की डबलिंग के पूरा न होने के कारण हो सकती थी।

एचडीएन स्ट	रेलवे	खण्डों की संख्या	खण्डों की सं. जहां चार्टर्ड लाईन क्षमता (2011-12) में 2007-08 के संदर्भ में वृद्धि/कमी हुई			खण्डों की सं. जहां चार्टर्ड लाईन क्षमता (2011-12) में वृद्धि/कमी हुई जो वर्ष 2010-11 के लिए ब्लू-प्रिंट में प्रक्षेपित के संदर्भ में है।			वृद्धि/कमी/कोई बदलाव नहीं, के लिए कारण	खण्डों की सं. जहां % उपयोगिता (2011-12) में वृद्धि/कमी हुई जो 2007-08 के संदर्भ में है।			खण्डों की सं. जहां % उपयोगिता (2011-12) में वृद्धि/कमी हुई जो वर्ष 2010-11 के लिए ब्लू प्रिंट में प्रक्षेपित के संदर्भ में है।			वृद्धि/कमी/कोई बदलाव नहीं के कारण वृद्धि/कमी/समान रहे
			वृद्धि	कमी	समान रहे	वृद्धि	कमी	समान रहे		वृद्धि	कमी	समान रहे	वृद्धि	कमी	समान रहे	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
2ए	डब्ल्यूसीआर	3	2	1	0	0	3	0	आईबीएस और बिना-केटीपी खण्ड में डबलिंग कार्य के अलावा बिना-केटीपी खण्ड में आईबीएस कार्य पूरा होने के कारण	2	1	0	3	0	0	लाईन क्षमता, बीआरएन-केटीपी खण्डों पर तीसरी लाईन के प्रावधान के बाद रख-रखाव योग्य हो सकती थी जिसके लिए लाईन क्षमता बनाए रखने के लिए प्रस्ताव विचाराधीन था। बीआईएन-केटीपी खण्ड में आईबीएस और डबलिंग कार्य पूरा नहीं किया गया है।
5	डब्ल्यूसीआर	2	0	2	0	0	2	0	तीसरी लाईन और अन्य यातायात कार्यों के पूरा न होने के कारण।	2	0	0	0	2	0	तीसरी लाईन और अन्य यातायात कार्यों के पूरा न होने के कारण
2	डब्ल्यूआर	3	3	0	0	3	शून्य	शून्य	तीन स्टेशनों (पडसे, भोरटेक्स और चावलखेड़े) पर अतिरिक्त लूप लाईन का प्रावधान। 3 "डी" वर्ग स्टेशन (टीमबरवा, लोटाखा और होल) से "बी" वर्ग क्रॉसिंग स्टेशन का रूपांतरण।	3	शून्य	शून्य	शून्य	3	Nil	इन खण्डों पर अधिक संख्या में ट्रेनें दौड़ती हैं। तथापि, ब्लू प्रिंट उपयोगिता % की तुलना में चार्टर्ड क्षमता में वृद्धि के कारण कम प्रतीत होती थी।
5	एसआर	8	5	0	3	1	6	1	छः खण्डों में चार्टर्ड लाईन क्षमता का प्रक्षेपित स्तर, कार्य पूरा न होने के कारण प्राप्त नहीं किया जा सका था।	4	4	0	7	1	0	कार्य पूरा न होने के कारण लाईन क्षमता उपयोगिता सात खण्डों में बढ़ गई है। शेष एक खण्ड में बंदरगाह से कम यातायात के कारण उपयोगिता में कमी हुई थी।
7	एसआर	9	1	1	7	0	4	5	चार खण्डों में चार्टर्ड लाईन क्षमता का प्रक्षेपित स्तर, कार्य पूरा न होने के कारण प्राप्त नहीं किया जा सका था।	8	1	0	9	0	0	कार्य पूरा न होने के कारण उपनगरीय यातायात मौजूदा संतुप्त लाईनों पर भेज दिया गया था और इसलिए उपयोगिता की प्रतिशता नौ खण्डों में बढ़ गई है।
5 और 7	एससीआर	13	8	0	5	1	11	0	अनुपलब्ध	9	3	1	7	4	1	13 खण्डों में से 1 खण्ड (जीटीएल-बीएवाई) के संबंध में प्रक्षेपित चार्टर्ड लाईन क्षमता ब्लू प्रिंट में प्रदर्शित नहीं की गई थी। इसलिए, ब्लू प्रिंट में प्रक्षेपित के संदर्भ में चार्टर्ड क्षमता और % उपयोगिता की तुलना इस खण्ड के लिए नहीं की जा सकती।

अनुबंध-XIX

पैरा संख्या 4.7

नमूना चयन

क्षेत्र	स्टेशन						रेलगाडियँ	
	ए-1	ए	बी	सी	डी	ई	गाड़ी संख्या	नाम
एससी आर	सिकन्दराबाद	नांदेड	कुरनूल टाऊन	शून्य	हाई-टेक सिटी	अक्कनपेट	12285/86	दूरन्तो एक्स.
	विजयवाड़ा	काचेगुडा	मछलीपटनम		मिरियालोगुडा	रंगपुरम	12715/16	सचखंड एक्स.
		गुन्टूर	डोरन्कल जंक्शन				12759/60	चारमोनार एक्स.
		गुन्तकल	नागरसोल				17607/08	तुन्गभद्रा एक्स.
आरपीयू	कोई वर्गीकरण नहीं					347	पैसेन्जर	
एनईआर	लखनऊ जंक्शन	काठगोदाम	भटनी	बादशाह नगर	टनकपुर	गौरी बाजार	15035	काठगोदाम - दिल्ली
	गोरखपुर	बस्ती	कासगंज	लखनऊ सिटी	नौतनवा	मगहर	12511	गोरखपुर-त्रिवेन्द्रम
		देवरिया	मानकपुर				55189	जीडी-बीई
							11016	गोरखपुर-लोकमान्य तिलक टर्मिनल
एसईसी आर	बिलासपुर	रायगढ़	डोंगरगढ़	शून्य	पेन्द्रारोड	जैरामनगर	18239/40	नागपुर एक्स.
	रायपुर	दुर्ग			अकलतारा	बेलहा	12855/56	इन्टरसिटी एक्स.
		गोंडिया					8236/35	पैसेन्जर
							18234/33	नर्मदा एक्स.
							2851/52	सुपरफास्ट एक्स.
							2849/50	सुपरफास्ट एक्स.
							2069/70	जनशताब्दी
							405/06	पैसेन्जर
							401/02	पैसेन्जर
							1एबीएएम/2	पैसेन्जर
एसईआर	टाटानगर	खड़गपुर	चक्रधरपुर	सतरागछी	मुरी	सलबोनी	12841	कोरमंड एक्स.
		राऊरकेला	पसकुरा		बिस्नुपुर	मादपुर	12021	जनशताब्दी
		चक्रधरपुर					58021	पैसेन्जर
		बोकारो स्टील सिटी					12871	इस्पात एक्स.
		आद्रा					18001	कन्दारी एक्स.
		राँची						
एनआर	नई दिल्ली	दिल्ली शहादरा	किकोन	शून्य	गनौर	गढ़ी हर्षपुर	12236	राजधानी
	लखनऊ	फिरोजपुर	फरीदकोट		धनडारी कलम	गोरया	12011	कालका शताब्दी
	वाराणसी	बाराबकी	अबोहर				12925	पश्चिम एक्स.
		मुरादाबाद					19105	एडीआई मेल
सीआर	मुम्बई सीएसटी	भुसावल	पनधारपुर	अम्बरनाथ	इगातपुरी	अकई	12105/06	बिदभा एक्स
	पूणे	बल्लारशाह	सेवाग्राम	शिवाजीनगर	रोहा	होटगी	12071/72	जनशताब्दी
							11327/28	पैसेन्जर
							12123/24	डकन क्वीन
							12139/40	नागपुर सेवाग्राम एक्स.
एनसी आर	सीएनबी	एफटीपी	पीएचडी	शून्य	बीडीएल	टीबीटी	11124	छपरा एक्स.
	झाँसी	एलएआर	बबीना		केएसवी	बाद	12033	शताब्दी
		एजीसी					361/51901	पैसेन्जर
							12625	केरल एक्स.
एनड बल्यूआर	जयपुर	अजमेर	नागौर	शून्य	देवपुरा	राणा प्रताप नगर	19708	एक्स.
	जोधपुर	बौकानेर	हनुमानगढ़		करजोडा	जालोर	12988	एक्स.
		अलवर					14854/64	एक्स.
	जैसलमेर					12240	एक्स.	

क्षेत्र	स्टेशन						रेलगाडियँ	
	ए-1	ए	बी	सी	डी	ई	गाड़ी संख्या	नाम
डब्ल्यू सीआर	जबलपुर	कटनी	गंगापुर सिटी	शून्य	अशोक नगर	नीवार	15610	एक्स.
	भोपाल	इटारसी			हिन्डन सिटी	बन्दी	12061	एक्स.
		कोटा					12189	एक्स.
							11466	एक्स.
							12181	एक्स.
एनएफ आर	गवाहाटी	रंगीया	बीपीआरडी	शून्य	केवाईक्यू	सीजीएस	11705	एक्स.
	न्यू जलपाई गृड़ी	न्यू कोच बिहार	एसजीयूजे		एयूबी	झाउवा	12067/68	जनशताब्दी
		तिनसूखिया					12505/06	एनई एक्स.
		केआईआर					12509/10	गई-बंगा एक्स.
		डीएमबी					12501/02	सम्पक-क्राती एक्स
ईआर	हावड़ा	नेहाती	बानडेल	बैरकपुर	सैन्थीया	खन्ना	55617/18	गई-बंगा एक्स.
	सियाल्दह	वर्धमान		श्रीरामपुर	अन्दल	पान्डावासर	12314	सियालदह राज
		मालदा टाऊन					12304	पूर्वा एक्स.
		आसनसोल					12023	जनशताब्दी
							13008	तूफान एक्स
एसआर	चेन्नई सेन्ट्रल	इरोड	रामेश्वरम	तिरुवेलीकेनी	अरीयालूर	कोयम्बटूर उत्तर	53178	लालगोला पैसेन्जर
	कोयम्बटूर जंक्शन	मंगलौर सेन्ट्रल	गुरुवायूर	चेन्नई बीच	सिवाकाशी	चिदम्बरम	12615/16	ग्रान्ड ट्रक एक्स.
		एर्नाकुलम टाऊन					12007/08	शताब्दी
		तिरुचिरापल्ली					12671/72	नीलगिरी एक्स.
							12635/36	वेगई एक्स.
ईसीओ आर	विशाखापत्तनम	बीजेडएम	आरजीडीए	शून्य	क्षेत्रपुर	बराग	66021/22	पैसेन्जर
	भुवनेश्वर	केयूआर			बोबीली	स्कोटा	12421/22	राजधानी
		संबलपुर					12073/4	जनशताब्दी
							209/210	पुरी तालसर
							8010/12	पुरी ओखा एक्स.
एसड ब्ल्यूआर	बैंगलूर सिटी	मैसूर जंक्शन	बीजापुर	शून्य	तीप्टूर	मारीकुप्पम	18411/12	इन्टरसिटी एक्स.
	जसवंत पुर	वास्कोडिगामा	हसन जंक्शन		रानीबेनूर	अल्नावर	12627	एनडीएलएस-बैंगलूर एक्स.
							12028	एसबीसी-एमएस एक्स.
							56229	मैसूर-एसबीसी पैसेन्जर
							12779	वीएसडी से एनजेडएम
डब्ल्यू आर	बान्द्रा टर्मिनल	वलसाद	बीलीमोड़ा जंक्शन	बोरीवली	अम्बरगांव	अतुल	12295	एसबीसी-पीएनबीई एक्स.
	रतलाम	भड़ोच	दाहोद	दहानूरोड	मनीनगर	साबरमती	12953	राजधानी
							12009	शताब्दी
							12933	कर्नावती एक्स.
							12925	पश्चिम एक्स.
ईसीआर	पटना जंक्शन	धनबाद	पटना साहेब	शून्य	चन्द्रपुर	खशरूपूर	19131	कच्छ एक्स.
	मूजफरपुर	मीकामा	बीकेपी		सेमापूर	गौचरी	2309/10	राजधानी
	दरभंगा	मृगल सराय	नौगछिया		जहानाबाद	पुनिया कौर	2355/56	आरजेपीबी
		समस्तीपुर	मान्शी		रफीगंज	सिन्दरी	2401/02	मगध एक्स.
		केजीजी	गोमोह				2391/92	श्रमजीवी एक्स.
		सगौली				2553/54	वैशाली एक्स	

अनुबंध-XX
(पैरा 4.9.5.3)

शौचालयों के प्रावधान और प्रास्थिति को दर्शाने वाला विवरण

जोन	नमूना जाँच किए गए स्टेशनों की कुल संख्या	स्टेशन जिन्हें अपेक्षित संख्या में शौचालय प्रदान नहीं किए गए थे	प्रदान किए जाने वाले शौचालयों का प्रतिमान	वास्तव में उपलब्ध शौचालयों की संख्या	कमी	संयुक्त निरीक्षण के दौरान बंद, या अनुपयोगी शौचालय	बंद या अनुपयोगी
1	2	3	4	5	6	7	8
एससीआर	14	7	37	21	16	10	रखरखाव के लिए कोई ठेका नहीं। पिछले दो वर्षों से बंद
एनडब्ल्यूआर	12	4	24	17	7	7	पानी की अनुपलब्धता
एसईआर	12	5	72	39	33	0	कोई टिप्पणी नहीं
एनसीआर	11	2	10	5	5	4	ठेकेदार के स्टाफ की कमी के कारण
एसईसीआर	10	2	20	17	3	7	पानी आपूर्ति का कनेक्शन काटा गया। शौचालय मरम्मत हो रहे हैं।
डब्ल्यूसीआर	10	1	8	7	1	9	स्टाफ की अनुपलब्धता
एसआर	14	6	48	35	13	12	अनुपयोगी होने के कारण शौचालय बंद पाए गए।
एसडब्ल्यूआर	11	7	213	100	113	10	जीर्ण-शीर्ण और अनुपयोगी स्थिति
एनईएफआर	13	1	10	4	6	9	उपलब्ध नहीं
ईसीओआर	10	4	185	175	10	7	शौचालय जीर्ण शीर्ण स्थिति में और अनुपयोगी हैं
ईआर	13	2	20	10	10	7	उपलब्ध नहीं
ईसीआर	22	7	35	17	18	13	उपलब्ध नहीं
सीआर	13	2	7	5	2	19	पानी की अनुपलब्धता गंदा और अनुपयोगी
डब्ल्यूआर	12	12	1020	130	890	18	पानी का कोई कनेक्शन नहीं/ गंदा और अनुपयोगी
एनआर	15	1	4	2	2	2	गंदा और अनुपयोगी
एनईआर	15	0	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	9	उपलब्ध नहीं
एमआर	5	0	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	शौचालय केवल स्टाफ के लिए
कुल	212	63	1713	584	1129	143	

अनुबंध-XXI

(पैरा 4.9.6.2)

गाड़ी पर/आन्तरिक प्रबंध सेवाओं के कार्यान्वयन की प्रस्थिति को दर्शाने वाला विवरण

जोन	ओबीएचएस के लिए पहचान की गई गाड़ियों की कुल संख्या	ओबीएचएस जिसके लिए निविदाओं को अन्तिम रूप दिया गया है के लिए पहचान की गई गाड़ियों की संख्या	शेष	प्रतिशतता जहाँ निविदा को अभी अन्तिम रूप दिया जाना है
1	2	3	4	5
सीआर	57	36	21	36.84
ईसीओआर	37	36	1	2.70
ईसीआर	21	21	0	0.00
ईआर	54	54	0	0.00
एनसीआर	5	5	0	0.00
एनईआर	13	12	1	7.69
एनईएफआर	30	29	1	46.88
एनआर	105	35	70	66.67
एनडब्ल्यूआर	19	4	15	78.94
एससीआर	35	27	8	22.86
एसईसीआर	13	13	0	0.00
एसईआर	34	27	7	20.59
एसआर	52	0	52	100.00
एसडब्ल्यूआर	26	16	10	38.46
डब्ल्यूसीआर	7	3	4	57.14
डब्ल्यूआर	36	32	4	11.11
जोड़	544	350	194	35.66

अनुबंध-XXII

(पैरा 4.9.7.8)

विभिन्न स्टेशनों से पानी नमूनों के जाँच की प्रास्थिति को दर्शाने वाला विवरण

अवशिष्ट कलोरीन जाँच	<p>I मेट्रो रेलवे, ईआर (2010-11 को छोड़कर श्रीरामपुर और बेरकपुर) और एनसीआर (फफून्द और बिन्ध्याचल) में कोई जाँच नहीं की गई थी।</p> <p>II निर्धारित फ्रिक्वेन्सी का ईसीओआर को छोड़कर सभी जोन में अनुसरण नहीं किया गया था।</p> <p>III फ्रिक्वेन्सी में देखी गई गिरावट पाँच जोन में उच्च थी जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:</p> <p>i. एसईआर के तीन स्टेशनों नामतः पसकुरा, सतरागच्ची और माडपुर में गिरावट 46.58 और 99.73 प्रतिशत के मध्य थी।</p> <p>ii. 2006-08 से बीएडी स्टेशन (एनसीआर) पर गिरावट 87-91 प्रतिशत थी।</p> <p>iii. एसईसीआर के 5 स्टेशनों पर कमी 75-99 प्रतिशत की रेन्ज में थी।</p> <p>iv. अशोक नगर और हिन्दुन सिटी (डब्ल्यूसीआर) में कमी कोटा स्टेशन के लिए 98 प्रतिशत और 77 प्रतिशत से अधिक थी।</p> <p>v. तिनसुकिया (एनईएफआर) में कमी 13 से 73 प्रतिशत की रेन्ज में थी।</p>
जीवाणु वैज्ञानिक जाँच	<p>I. निर्धारित फ्रिक्वेन्सी के प्रति गिरावट नमूना जाँच किए गए सभी स्टेशनों में देखी गई थी। मेट्रो रेलवे के अन्तर्गत नमूना जाँच किए गए सभी पाँच स्टेशनों (उत्तम कुमार, एस्प्लेनेट, कालीघाट, रबिन्द्र सदन और डमडम), एसआर में आठ स्टेशनों (एरनाकुलम टाउन, गुरुवायर, रामेश्वरम, चेन्नै बीच, अरियालुर शिवाकासी, कोयम्बेतूर जंकशन और चिदम्बरम), डब्ल्यूसीआर में दो स्टेशनों (कोटा एवं अशोकनगर) में उदाहरण के लिए गिरावट 90 प्रतिशत से अधिक थी।</p> <p>II. 2010-11 के दौरान तीन अवसरों को छोड़कर श्रीरामपुर (ईआर) में कोई जाँच नहीं की गई थी।</p>
रासायनिक विश्लेषण	<p>I. रासायनिक विश्लेषण सभी जोन के नमूना जाँच किए गए सभी स्टेशनों में किया गया था।</p> <p>II. सात जोन (एसआर, एसईआर, मेट्रो रेलवे, एसईसीआर, एनआर, एसडब्ल्यूआर और डब्ल्यूसीआर) में वर्ष में दो बार रासायनिक विश्लेषण की निर्धारित फ्रिक्वेन्सी के प्रति गिरावट हुई थी।</p> <p>III. आरपीयू और मेट्रो में 94 प्रतिशत गिरावट पाई गई थी।</p> <p>IV. रासायनिक विश्लेषण पटना, मुजफ्फरपुर और दरभंगा (ईसीआर) जैसे मुख्य स्टेशनों में भी नहीं किया गया था।</p>

अनुबंध-XXIII

(पैरा 4.9.7.8)

अनुपयुक्त नमूनें जहाँ अनुपयुक्त की प्रतिशतता 50 प्रतिशत⁷² से अधिक है की संख्या दर्शाने वाला विवरण

वर्ष	अवसरों की संख्या	अवशिष्ट कलोरीन	जीवाणु वैज्ञानिक विश्लेषण	रासायनिक विश्लेषण	स्टेशन जहाँ अनुपयुक्त की प्रतिशतता उच्च है (90-100 प्रतिशत)
1	2	3	4	5	6
2006-07	21 (एसईआर-3, एसईसीआर-1, एसआर-2, एसडब्ल्यूआर-7, एनईएफआर-2, ईसीआर- 5, एनआर-1)	15	5	1	सिलीगुड़ी और न्यू जलपाईगुड़ी (एनईएफआर), सगोली और मुगलसराय (ईसीआर) फिरोजपुर (एनआर)
2007-08	21 (एससीआर-2, एसईआर- 3, एसईसीआर-2, एसआर-3, एसडब्ल्यूआर- 5, एनईएफआर-2, ईसीआर-3, एनआर-1)	10	9	2	सिलीगुड़ी और न्यू जलपाईगुड़ी (एनईएफआर), सगोली और समस्तीपुर (ईसीआर) कोयम्बेतूर (एसआर), चक्रधरपुर (एसईआर)
2008-09	22 (एससीआर-1, एसईआर- 3, एसईसीआर-1, एसआर-4, एसडब्ल्यूआर- 5, एनईएफआर-2, ईसीआर-5, एनसीआर-1)	10	10	2	सिलीगुड़ी जंकशन, न्यू जलपाईगुड़ी (एनईएफआर), सगोली (ईसीआर), बेलहा (एसईसीआर), बद (एनसीआर)
2009-10	31 (एससीआर-3, एसईआर- 3, एसआर-6, एसईसीआर-3 एसडब्ल्यूआर-4, एनईएफआर-2, ईसीआर- 5, एनसीआर-1, एनआर- 2, सीआर-2)	17	12	2	सिलीगुड़ी और न्यू जलपाईगुड़ी (एनईएफआर) सगोली, खगरिया और समस्तीपुर (ईसीआर), बेलहा (एसईसीआर) बद (एनसीआर)

⁷² अनुपयुक्त प्रतिशतता चयनित स्टेशनों पर वर्ष के दौरान संग्रहित और नमूना जाँच किए गए कुल नमूनों के सन्दर्भ में अनुपयुक्त पाए गए नमूनों की प्रतिशतता को बताता है।

वर्ष	अवसरों की संख्या	अवशिष्ट कलोरीन	जीवाणु वैज्ञानिक विश्लेषण	रासायनिक विश्लेषण	स्टेशन जहाँ अनुपयुक्त की प्रतिशतता उच्च है (90-100 प्रतिशत)
1	2	3	4	5	6
2010-11	31 (एससीआर-2, एसईआर-7, एसआर-2, एसईसीआर-1, एसडब्ल्यूआर-6, ईआर-1, ईसीआर-6, एनसीआर-1, एनआर-3, एनडब्ल्यूआर-1, एनईएफआर-1)	17	11	3	सिलीगुड़ी (एनईएफआर) सगोली और मुगलसराय (ईसीआर) गौरया (एनआर) बद (एनसीआर)
जोड़	126	69	47	10	