

## अध्याय 2: यातायात - वाणिज्यिक और प्रचालन

यातायात विभाग में चार भाग शामिल हैं अर्थात् यातायात, वाणिज्यिक, कोचिंग और खानपान एवं पर्यटन। इन वर्गों से संबंधित कार्यकलाप संबंधित निदेशालयों द्वारा निष्पादित किए जाते हैं जिसकी अध्यक्षता अतिरिक्त सदस्यों/कार्यकारी निदेशक द्वारा की जाती है। रेलवे बोर्ड स्तर पर, यातायात विभाग की अध्यक्षता, सदस्य यातायात द्वारा की जाती है।

मार्केटिंग, यातायात विकास, ग्राहकों को प्रदान की जाने वाली रेलवे सेवा की गुणवत्ता में सुधार, यात्री/कोचिंग/माल भाड़ा, टैरिफ का विनियमन, संग्रहण की मानीटरिंग, यात्री/माल भाड़ा यातायात से राजस्व की गणना और प्रेषण जैसे कार्यकलाप वाणिज्यिक निदेशालय द्वारा प्रबंधित किए जाते हैं। तथापि कार्य जैसे परिवहन सेवाओं की योजना दीर्घावधि और अल्पविधि दोनों, उनकी समय सारणी सहित दैनिक ट्रेनों के चलाने का प्रबंधन, चल स्टॉक की उपलब्धता सुनिश्चित करना और उनका उचित रखरखाव जिससे ट्रेनों को सुरक्षित तरीके से चलाने में प्रत्याशित मांग और शर्तों को पूरा करना यातायात निदेशालय द्वारा प्रबंधित किया जाता है।

यात्री और पार्सल सेवाओं का प्रबंधन कोचिंग निदेशालय द्वारा किया जाता है और खानपान एवं पर्यटन निदेशालय द्वारा प्रबंधित किए जाते हैं।

चूँकि ज़ोनल स्तर पर, यातायात विभाग में दो विभाग अर्थात् संचालन विभाग और वाणिज्यिक विभाग शामिल हैं। इनकी अध्यक्षता क्रमशः मुख्य प्रचालन प्रबंधक (सीओएम) और मुख्य वाणिज्य प्रबंधक (सीसीएम) द्वारा की जाती है जो संबंधित ज़ोनल रेलवे के महाप्रबंधक के प्रभार के अन्तर्गत है। डिविजनल स्तर पर प्रचालन और वाणिज्यिक विभागों की अध्यक्षता क्रमशः वरिष्ठ डिविज़नल चालन प्रबंधक (व.डीओएम) और वरिष्ठ डिविज़न वाणिज्यिक प्रबंधक (व.डीसीएम) द्वारा की जाती है जो संबंधित डिविज़न के डिविज़नल रेलवे प्रबंधक के प्रभार के अन्तर्गत है।

वर्ष 2012-2013 के दौरान यातायात विभाग का कुल व्यय ` 6363.7 करोड़ था। वर्ष के दौरान कुल सकल यातायात प्राप्ति ` 1,23,732 करोड़<sup>1</sup> थी। वर्ष के दौरान

<sup>1</sup> भारतीय रेल वर्ष पुस्तक 20012-13

वाउचरों और निविदाओं आदि की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा 559 स्टेशनों सहित विभाग के 1183 कार्यालयों के निरीक्षण किए गए थे।

इस अध्याय में निम्नलिखित दो विषयक लेखापरीक्षा शामिल हैं।

- (i) **भारतीय रेल में तुलासेतुओं का निष्पादन** - इस विषयक लेखापरीक्षा में, लेखापरीक्षा ने देखा कि रेलवे बोर्ड सभी मालभाड़ा यातायात की तुलाई सुनिश्चित करने में विफल रहा। लेखापरीक्षा ने देखा कि भारतीय रेल में 1176 लदान बिन्दुओं में से 759 के पास अपने निजी तोलसेतु नहीं थे। वे अधिकतर (65 प्रतिशत) तौल विशेषकर एक मुश्त परेषणों के लिए जैसे कोयला, लौह अयस्क आदि के लिए निजी स्वामित्व वाले तुलासेतुओं पर निर्भर थे। तुलासेतुओं का निष्पादन नियमित रूप से रेल प्रशासन द्वारा नहीं जांचे जा रहे थे। इस प्रकार, माल ढोने विशेषकर एक मुश्त परेषणों में राजस्व हानि का बड़ा जोखिम है। लेखापरीक्षा ने उनके उचित देखाभाल और अनुरक्षण में भी कमियां देखीं।
- (ii) **महा कुंभ मेला 2013** - लेखापरीक्षा ने 14 जनवरी से 10 मार्च 2013 तक के दौरान इलाहाबाद में मनाए जा रहे महाकुंभ मेला के लिए रेलवे (उत्तर मध्य, उत्तर और उत्तर पूर्व) द्वारा की गई व्यवस्था पर टिप्पणी की। लेखापरीक्षा से पता चला कि रेलवे इलाहाबाद स्टेशन की तरफ तीर्थयात्रियों के बाढ़ को नियंत्रित करने के लिए राज्य प्राधिकारियों के साथ उचित समन्वय स्थापित करने में विफल रहा। इलाहाबाद स्टेशन पर 10 फरवरी 2013 को भगदड़ की घटना हुई जिससे राज्य सरकार के साथ आवश्यक समन्वय और सहयोग का अभाव उजागर होता है।

इसके अतिरिक्त, इस अध्याय में यातायात परिसम्पत्तियों के कम उपयोग जिसके कारण रेलवे को राजस्व हानि और नियमों के गलत लागू करने के कारण हानि हुई से संबंधित अलग-अलग अनियमितताएं उजागर करते हुए पाँच लेखापरीक्षा पैराग्राफ शामिल किए गए हैं।

## 2.1 भारतीय रेल में तुलासेतुओं का निष्पादन

### कार्यकारी सार

भारतीय रेल (आईआर) लम्बी दूरी के माल संचलन के लिए परिवहन का एक सबसे बड़ा साधन है। माल का परिवहन या तो थैलों में या खुले में किए जाते हैं। थैलों वाले परेषणों को एक समान मानक थैलों में लादा जाता है और आवश्यक तोल से छूट है। सामान्यतः एक मुश्त पण्यों जैसे कोयला, लौह अयस्क आदि परिवहन खुला होता है। इनकी तोल तुलासेतुओं द्वारा प्रारम्भिक स्टेशन, मार्ग में अथवा गंतव्य स्थान पर करना आवश्यक है। यह राजस्व की हानि को बंद करने बल्कि चल स्टाक और रेलपथ/मार्ग की क्षति के परिहार के लिए वैगनों/रेको के अतिलदान को हतोत्साहित करने के लिए भी आवश्यक है।

रेलवे बोर्ड ने जोर दिया है कि सभी लदान केन्द्रों को तोलसेतुओं से कवर किया जाना चाहिए ताकि सभी रेकों का 100 प्रतिशत तोल हो। मार्च 2013 को 1176 लदान केन्द्रों में से 759 (64.54 प्रतिशत) को तुलासेतु उपलब्ध नहीं कराए गए थे। रेल प्रशासन 562 लदान केन्द्रों के लिए सम्बद्ध/वैकल्पिक<sup>2</sup> तोलसेतुओं के लिए भी पहचान करने में विफल रहा। चार जोनल रेलवे अपने 261 लदान केन्द्रों के लिए कोई सम्बद्ध तोलसेतु अधिसूचित करने में विफल रहे। कम तोलसेतुओं के बावजूद केवल 76 तोलसेतुओं की संस्वीकृति 2008-13 के दौरान दी गई थी इनमें 31 तोलसेतुओं का प्रतिष्ठापन अभी किया जाना था। यह भी देखा गया कि आईआर अधिकांशतः निजी तोलसेतुओं पर निर्भर है (65 प्रतिशत)।

रेलवे नियमपुस्तक रेलवे कर्मचारियों द्वारा निष्पादित किए जाने वाले अनेक जांचे निर्धारित करता है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि तोलसेतुओं का रखरखाव उचित रूप से और निष्पादन यथार्थ रूप से होता है। सामान्यतः इन जांचों का अनुपालन विशेषकर निजी तोलसेतुओं के लिए रेल प्रशासन द्वारा नहीं किया जा रहा था। इन जांचों के निष्पादन की निगरानी नहीं की जा रही थी। निजी तोलसेतुओं पर रेलवे की निर्भरता और यह तथ्य कि एक मुश्त पण्यों का महत्वपूर्ण अनुपात निजी तुलासेतुओं पर तोला जाता है, के दृष्टिकोण से इन जांचों का महत्व माना जाता है।

<sup>2</sup> सम्बद्ध तोलसेतु (डब्ल्यूबी): बिना डब्ल्यूबी के लदान केन्द्र को डब्ल्यूबी चिन्हित किया गया। वैकल्पिक डब्ल्यूबी: डब्ल्यूबी वाले लदान केन्द्र को वैकल्पिक डब्ल्यूबी चिन्हित किया गया।

रेलवे बोर्ड ने परामर्श दिया था कि प्रतिष्ठापित सभी तोलसेतुओं का उपयोग पार्सल वैन की तोल के लिए किया जा सकता है और दिशा निर्देशों को सम्मिलित करते हुए एक संयुक्त कार्यविधि आदेश (जेपीओ) प्रत्येक जोन द्वारा जारी किया जाए। तथापि, किसी क्षेत्रीय रेलवे द्वारा कोई जेपीओ जारी नहीं किया गया था। पांच क्षेत्रीय रेलवे में सात लदान केन्द्रों में केवल 18 प्रतिशत पार्सल वैन की तोल की गई थी। तोल किए गए पार्सल वैनों में से 4.37 प्रतिशत पार्सल वैनों में अतिभार का पता चला था और 2.60 करोड़ की शास्ति संग्रहीत की गई थी। यह पार्सलों की तोल के लिए रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के बड़े पैमाने पर उल्लंघन दर्शाता है।

### 2.1.1 प्रस्तावना

64,600 रूट किलोमीटर के विशाल नेटवर्क वाली भारतीय रेल (आईआर) देश में लम्बी दूरी के माल संचलन के लिए परिवहन का एक मुख्य साधन है। भारतीय रेल ने वर्ष 2012-13 के दौरान लगभग 1008 मिलियन टन माल ढोया और 85,262 करोड़ अर्जित किए। यह रेलवे द्वारा अर्जित कुल राजस्व का 67 प्रतिशत है।

माल का परिवहन या तो बैगों में या खुले में किया जाता है। कोयला, लौह, अयस्क इत्यादि जैसे पण्यों का खुले रूप में परिवहन किया जाता है जिन्हें जहां भी वैगन तोलसेतु मौजूद होते हैं वहां उदगम स्टेशनों पर तोला जाता है। जहां उदगम स्टेशनों पर तोलसेतु मौजूद नहीं होते, वहां वैगनों को परेषितियों<sup>3</sup> को सुपर्दगी से पूर्व मार्ग में या गंतव्य स्थल पर तोला जाता है। बैग में भरे परेषण को एक समान मानक बैगों में भरा जाता है और उन्हें अनिवार्य रूप से तोल से छूट दी गई थी। कम तोल से बचने के लिए रेल मंत्रालय ने निर्णय लिया (सितम्बर 2011) कि कम से कम पाँच प्रतिशत रैकों को तोला जाना चाहिए। यह न केवल वैगनों/रैकों के अधिक भार के कारण राजस्व के रिसाव को रोकने के लिए आवश्यक है किन्तु वैगनों/रैकों की ओवरलोडिंग को रोकने की कोशिश के लिए भी है जिससे चल स्टॉक के साथ-साथ रेलपथ/मार्ग की क्षति से बचा जा सके।

भारतीय रेल के तोलसेतु (डब्ल्यूबी) की दो श्रेणियां हैं -स्थैतिक और चलाय मान। जबकि स्थैतिक डब्ल्यूबी में तुलाइ प्रत्येक वैगन के लिए अलग से स्थैतिक स्थिति में की जाती है चलाय मान डब्ल्यूबी में जैसे कि नाम से पता चलता है,

<sup>3</sup> रेलवे बोर्ड की डीओ सं. 2004/टीटी/IV/65/134 दिनांक 29.10.2004

एक रक में वैगनों के समस्त बड़े को चलते हुए तोला जा सकता है जिससे वैगनों को रोकने से बचा जाता है। भारतीय रेल में इलैक्ट्रॉनिक चलायमान तोलसेतुओं (ईआईएमडब्ल्यूबी) का प्रारंभ 1990 से पहले हुआ था। ईआईएमडब्ल्यूबी का विकास रेलवे बोर्ड द्वारा अनुसंधान डिजाइन और मानक संगठन (आरडीएसओ) के परामर्श से किया गया था।

### 2.1.2 संगठनात्मक ढाँचा

रेलवे बोर्ड तोल सेतुओं के संबंध में नीति निर्णय के लिए उत्तरदायी है। जोनल रेलवे का महाप्रबन्धक तोल सेतुओं के लिए औचित्य तथा स्थान निर्धारित करने के लिए उत्तरदायी है। उसकी सहायता मुख्य प्रचालन प्रबन्धक तथा मुख्य वाणिज्यक प्रबन्धक की अध्यक्षता वाला यातायात वाणिज्यक विभाग करता है जो तोल सेतुओं के प्रचालन, मजबूती तथा अभिलेख रक्षण के लिए उत्तरदायी है। जोनल रेलवे के मुख्य यांत्रिक इंजीनियर की अध्यक्षता में यांत्रिक विभाग तोलसेतु के तकनीकी, विनिर्देशन, प्रतिष्ठापन हेतु तकनीकी सहायता तथा अनुरक्षण हेतु उत्तरदायी है और जोनल रेलवे के भण्डार नियंत्रक की अध्यक्षता में भण्डार विभाग खरीद कार्यवाही के लिए उत्तरदायी है।

### 2.1.3 पूर्व लेखापरीक्षा रिपोर्ट

“भारतीय रेलवे में तोल सेतुओं की कार्यप्रणाली” पर लेखापरीक्षा पैरा सं. 5.3, 1998 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट सं. 9 में शामिल किया गया था। रिपोर्ट ने उल्लेख किया कि तोल सेतुओं के प्रतिष्ठापन की एक स्पष्ट दूरदर्शी योजना नहीं बनाई गई थी। इसने आगे बताया कि वैगनों की तुलाई न होने से वैगनों के अधिक लदान के कारण निर्धारित राजस्व की हानि होती है। तोल सेतुओं से गुजरने वाले केवल 27.28 प्रतिशत वैगनों की ही वास्तव में तुलाई की गई थी तथा और अधिक तोल सेतुओं के आदेश हेतु कोई त्वरित योजनाएं नहीं थीं।

अपनी की गई कार्यवाही टिप्पणी में (फरवरी 2008) रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने बताया कि अतिरिक्त सदस्यों की समिति द्वारा प्रस्तुत रिपोर्ट के आधार पर, रेलवे बोर्ड ने अत्यधिक विश्वसनीयता के साथ तोल सेतुओं की बेहतर उपलब्धता सुनिश्चित करने की आवश्यकता का अनुमोदन किया। उन्होंने यह भी दोहराया कि इष्टतम लाभ प्राप्त करने के लिए विशाल लदान विन्दुओं के निकट नए इलैक्ट्रॉनिक तोल सेतु प्रतिष्ठित किये जाएंगे।

वर्तमान लेखापरीक्षा में, हमने भारतीय रेल में तोल सेतुओं के आगामी प्रावधान तथा अनुरक्षण से संबंधित स्थिति की जाँच की है।

#### 2.1.4 लेखापरीक्षा उद्देश्य

निर्धारण करने हेतु मुख्य लेखापरीक्षा उद्देश्य निम्नलिखित थे कि:

- तोल सेतुओं का प्रावधान, निष्पादन तथा विश्वसनीयता पर्याप्त है;
- तोल सेतुओं का अनुरक्षण निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार किया जाता है;
- माल की तुलाई न होने का प्रभाव।

#### 2.1.5 लेखापरीक्षा मानदण्ड, कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली

निष्पादन के निर्धारण का मानदण्ड भारतीय रेलवे वाणिज्यिक नियमपुस्तक खण्ड II<sup>4</sup> में दिए गए अनुदेश, समय समय पर रेलवे बोर्ड द्वारा जारी आदेश/अनुदेश और भार और माप अधिनियम, 1976 के मानक थे।

रेल गाडी द्वारा प्रेषित कोयला, लौह अयस्क इत्यादि जैसी खुली चीजों के भार की जांच करने के लिए लेखापरीक्षा ने 2008-09 से 2012-13 तक पाँच वर्ष की अवधि कवर की। हमने भारतीय रेल द्वारा बेचे जाने वाले कन्टेनर याताया, स्क्रेप सामग्री और निजी पार्टियों को किराए पर देने वाली पार्सल वैनों के लिए तुलाई प्रक्रिया का भी निर्धारण किया। भारतीय रेल में 516 तोलसेतु (तालिका 2.1) में से परिशिष्ट -I में सूचीबद्ध 144 तोलसेतु जाँच के लिए चुने गए थे।

लेखापरीक्षा ने जोनल मुख्यालय, डिविजनल मुख्यालय और चयनित क्षेत्रीय स्थानों के आकड़ों की जांच और विश्लेषण भी किया।

#### 2.1.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

##### 2.1.6.1 तोलसेतुओं का निष्पादन तथा विश्वसनीयता

##### 2.1.6.1.1 लदान स्थानों पर तोलसेतुओं का प्रावधान

रेलवे बोर्ड ने अपने अक्टूबर 2006 के दर परिपत्र सं. 86/2006 में जोर दिया कि सभी लदान स्थानों<sup>5</sup> को तोलसेतुओं द्वारा कवर किया जाना चाहिए ताकि सभी

<sup>4</sup> पैरा 1426,31,35,36,और 37

<sup>5</sup> रेलवे या निजी पार्टी( माल शेड के अलावा) वाले स्वामित्व की रेलवे/लाइन साइडिंग जहां कन्टेनरों सहित माल की टुलाई रेलवे के डिविजनल वाणिज्यिक प्रबंधक की पूर्व संस्वीकृति से रेल द्वारा गन्तव्य को उसे प्रेषित करने के लिए होती है।

रेकों की 100 प्रतिशत तुलाई हो सके। इन आदेशों के अनुसार, जोनल रेलवे को तोलसेतुओं के बिना प्रत्येक लदान स्थानों के लिए संबंधित तोलसेतुओं को अधिसूचित करना था। इसके अतिरिक्त, तोलसेतु के साथ लदान बिन्दु के लिए वैकल्पिक तोलसेतु अधिसूचित किए जाने अपेक्षित थे। और ऐसे तोलसेतुओं के खराब होने के मामले में सहायक तोलसेतु होने आवश्यक हैं। एक तोलसेतु तोलसेतु के बिना बहुत से लदान स्थानों के लिए एक सहायक तोलसेतु के रूप में और तोलसेतुओं सहित लदान बिन्दुओं के लिए वैकल्पिक तोलसेतु के रूप में कार्य कर सकते हैं।

लेखापरीक्षा के दौरान यह पाया गया कि 1176 लदान बिन्दुओं में से केवल 417 लदान बिन्दुओं में अपने तोलसेतु थे। 614 लदान बिन्दुओं में, संबंधित और वैकल्पिक तोलसेतु अधिसूचित थे और बकाया 562 लदान बिन्दुओं में अधिसूचनाएं अभी जारी होनी थी (मार्च 2013)। इसके अतिरिक्त, तालिका 2.1 के डाटा के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:

**तालिका 2.1 लदान केन्द्रों और उनके सम्बद्ध और वैकल्पिक तोलसेतुओं का ब्यौरा**

जोनल रेलवे का नाम	भारतीय रेल में तोलसेतुओं की संख्या			लदान केन्द्रों की कुल संख्या			तोलसेतुओं के साथ लदान केन्द्रों की संख्या			सम्बद्ध/वैकल्पिक डब्ल्यूबी के लिए रेलवे प्रशासन द्वारा अधिसूचित डब्ल्यूबी की संख्या			लदान केन्द्रों की संख्या जहां सम्बद्ध/वैकल्पिक तोलसेतु अधिसूचित नहीं हैं		
	प्राइवेट	रेलवे	कुल	प्राइवेट	रेलवे	कुल	प्राइवेट	रेलवे	कुल	प्राइवेट	रेलवे	कुल	प्राइवेट	रेलवे	कुल
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
एसईसीआर	71	9	8	72	25	97	64	2	66	72	25	97	-	-	-
एनडब्ल्यूआर	3	7	10	14	88	102	3	7	10	7	19	26	7	69	76
ईसीआर	43	9	52	51	65	116	34	0	34	17	5	22	34	60	94
एनएफआर	2	7	9	2	23	25	2	3	5	0	0	0	2	23	25
एनईआर	0	2	2	3	58	61	0	0	0	0	0	0	3	58	61
डब्ल्यूसीआर	8	12	20	49	60	109	8	12	20	49	60	109	-	-	-
एसईआर	37	19	56	47	34	81	38	22	60	47	34	81	-	-	-
डब्ल्यूआर	17	24	41	51	98	149	17	24	41	18	38	56	33	60	93
एसडब्ल्यूआर	9	8	17	9	15	24	4	1	5	9	15	24	-	-	-
एससीआर	32	22	54	55	20	75	30	20	50	55	20	75	-	-	-
एनसीआर	0	6	6	5	37	42	0	0	0	0	5	5	5	32	37

एसआर	8	12	20	8	7	15	6	5	11	8	6	14	0	1	1
सीआर	42	5	47	42	5	47	42	5	47	0	0	0	42	5	47
एनआर	16	11	27	14	114	128	1	0	1	0	0	0	14	114	128
ईसीओआर	22	9	31	20	18	38	20	3	23	20	18	38	-	-	-
ईआर	23	21	44	27	40	67	23	21	44	27	40	67	-	-	-
कुल	333	183	516	469	707	1176	292	125	417	329	285	614	140	422	562

(स्रोत :संबंधित रेलवे के जोनल मुख्यालय के वाणिज्यिक विभाग के रिकार्ड)

- सात क्षेत्रीय रेलवे<sup>6</sup> ने तुलासेतुओं वाले और बिना तुलासेतुओं वाले अपने सभी 491 लदान केन्द्रों के लिए सम्बद्ध/वैकल्पिक तुलासेतुओं को अधिसूचित किया है।
- चार क्षेत्रीय रेलवे<sup>7</sup> ने अपने 261 लदान केन्द्रों के लिए किसी सम्बद्ध तुलासेतु को अधिसूचित नहीं किया है।
- चार क्षेत्रीय रेलवे ने 101 लदान केन्द्रों<sup>8</sup> के लिए सम्बद्ध/वैकल्पिक तुलासेतुओं को अधिसूचित किया है और 207 लदान केन्द्रों<sup>9</sup> को अभी अधिसूचित किया जाना है।

ईसीआर में बिना तुलासेतुओं के अपने 22 लदान केन्द्रों के लिए सम्बद्ध तुलासेतुओं को अधिसूचित किया है। तथापि, तुलासेतुओं वाले 94 लदान केन्द्रों के प्रति वैकल्पिक तुलासेतुओं के लिए अधिसूचना जारी नहीं की।

इस प्रकार, जैसा कि उप पैरा 2 में यथा उल्लिखित है अक्टूबर 2006 में रेलवे बोर्ड के आदेश जारी करने की तिथि से सात वर्षों के बीत जाने के बाद भी भारतीय रेल तोलसेतुओं द्वारा सभी लदान केन्द्रों को कवर करने में असमर्थ है अर्थात् 562 लदान केन्द्रों (लगभग 50 प्रतिशत) के लिए सम्बद्ध और वैकल्पिक तोलसेतु अधिसूचित नहीं किए गए।

<sup>6</sup> एसईसीआर-97, डब्ल्यूसीआर-109, एसईआर-81, एसडब्ल्यूआर-24, एससीआर-75, ईसीओआर-38, ईआर-67

<sup>7</sup> एनएफआर-25, एनईआर-61, एनआर-128, सीआर-47

<sup>8</sup> एनडब्ल्यूआर-26, डब्ल्यूआर-56, एनसीआर-5, एसआर-14

<sup>9</sup> एनडब्ल्यूआर-76, डब्ल्यूआर-93, एनसीआर-37, एसआर-1



### 2.1.6.1.2 तुलासेतुओं की रूपरेखा

किसी संयंत्र और मशीनरी का दक्ष कार्यचालन उचित रखरखाव, अनुरक्षण और यथासमय प्रतिस्थापन पर आधारित होता है। मेकैनिकल तुलासेतुओं का सामान्य कार्यकाल रेलवे बोर्ड द्वारा 15 वर्ष नियत किया गया है और इलेक्ट्रानिक चलायमान तुलासेतुओं के लिए 8 वर्ष नियत किया गया था। लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की नमूना जांच से निम्नवत पता चला:

- 1 अप्रैल 2008 तक भारतीय रेल में 393 तोलसेतु<sup>10</sup> थे। 2008-13 की अवधि के दौरान 123 इलेक्ट्रानिक चलायमान तोलसेतु<sup>11</sup> को जोड़ा गया था। जोड़े गए 123 तोलसेतुओं में से पाँच तोलसेतु<sup>12</sup> प्रतिस्थापन खाते में थे। इस प्रकार, 31 मार्च 2013 तक थोक परेषणों को तोलने के लिए भारतीय रेल में 516 तोलसेतु थे (प्राइवेट-333, रेलवे-183)। थोक परेषण जैसे कोयला, लौह अयस्क इत्यादि को सामान्यतया निजी पार्टियों द्वारा खुला भेजा जाता है तथ्य यह है कि भारतीय रेल (2012-13) द्वारा थोक परेषण माल ढुलाई का 63.41<sup>13</sup> बनता है। इस प्रकार, भारतीय रेल काफी हद तक निजी स्वामित्व वाले तोलसेतुओं (64.5 प्रतिशत) पर निर्भर है।
- स्थैतिक तोलसेतु के बजाय चलायमान तोलसेतु को वरियता दी जाती है क्योंकि यह रेलों के चलायमान स्थिति में तोल सकते हैं जिससे चल स्टाक के अवरोधन में कमी होती है। इसके बदले में, अधिक लदान हेतु चल स्टाक की उपलब्धता बढ़ती है जो रेलवे के साथ साथ ग्राहकों दोनों के लिए लाभ दायक है रेलवेबोर्ड ने मार्च 2011 तक स्थैतिक तोलसेतुओं को इलेक्ट्रानिक चलायमान तोलसेतुओं (ईआईएमडब्ल्यूबी) के साथ बदलने के अनुदेश (नवम्बर 2009)<sup>14</sup> जारी किए थे। उन मामलों में जहां विशिष्ट बाधाएं हैं वहां स्थैतिक तोलसेतु को बदला नहीं जा सकता जोनल रेलवे ने उन्हें जारी रखने के लिए रेलवे बोर्ड को विशिष्ट छूट प्राप्त करने के लिए प्रस्ताव दिया। लेखापरीक्षा ने पाया कि भारतीय रेल रेलवे बोर्ड के विशिष्ट अनुमोदन प्राप्त करने के बाद भी अभी तक 76 स्थैतिक तोलसेतु (निजी 70<sup>15</sup> और रेलवे-6<sup>16</sup>) से काम चला रहा है।

<sup>10</sup> प्राइवेट-268, रेलवे-125

<sup>11</sup> प्राइवेट-65, रेलवे-58

<sup>12</sup> प्राइवेट-3, रेलवे-2

<sup>13</sup> कोयला, लौह अयस्क, लाइमस्टोन एवं डोलोमाइट स्टोनस (जिपसम सहित) मार्बल के अलावा

<sup>14</sup> रेलवे बोर्ड का दिनांक 11.11.2009 की सं. टीसी 1/2005/108/3-पीटी

<sup>15</sup> एसईसीआर-15, ईसीआर-12, एनएफआर-1, एसईआर-12, सीआर-19, एनआर-7, ईसीओआर-1 एवं ईआर-3

- पुराने तोलसेतुओं से सही तौल सुनिश्चित करने के लिए उन्हें समय पर बदलना आवश्यक है। लेखापरीक्षा द्वारा संवीक्षा से पता चला कि भारतीय रेल में 516 तोलसेतुओं में से 164 तोलसेतु (31.78 प्रतिशत) पुराने हैं। निजी साइडिंगों में 333 में से 133 तोलसेतु (48 स्थैतिक और 83 चलायमान ) अर्थात 40 प्रतिशत पुराने हैं इस प्रकार निजी साइडिंगों में पुराने तोलसेतुओं का अधिक अनुपात था।
- जोनल रेलवे के संबंध में पुराने तोलसेतुओं की प्रास्थिति थी एसईसीआर (सं.43) ईसीआर (सं. 40),एसईआर (सं. 17), सीआर (सं. 16), एनआर (सं. 10) और ईआर (सं. 10) । 164 पुराने तोलसेतुओं में से 57 तोलसेतु<sup>17</sup> (निजी-55, रेलवे-2) 10 वर्षों से अधिक से पुराने थे, 48 तोलसेतु<sup>18</sup> (निजी-43, रेलवे-5) 5 वर्षों से अधिक से पुराने थे। लेखापरीक्षा ने पाया कि 5 वर्षों से अधिक 105 पुराने तोलसेतुओं में से, 98 तोलसेतु निजी साइडिंग मालिकों के थे। इस प्रकार, उपरोक्त से यह पता चलता है कि भारतीय रेल ने निजी साइडिंग मालिकों को अपने पुराने तोलसेतु को बदलना सुनिश्चित करने के लिए कोई ठोस कार्रवाई नहीं की।

### 2.1.6.1.3 तोलसेतुओं की खरीद और प्रतिष्ठापन

रेलवे बोर्ड ने जोर दिया (अक्टूबर 2004) कि सभी लदान केन्द्रों पर तुलासेतुओं की व्यवस्था की जानी चाहिए ताकि एक मुश्त पण्यों को ढोने वाले सभी रैकों<sup>19</sup> का 100 प्रतिशत तुलाई सुनिश्चित की जा सके। इसके लिए कोई समयसीमा निर्धारित नहीं की गई थी। पुनः रेलवे बोर्ड ने सितम्बर 2011<sup>20</sup> में क्षेत्रीय रेलवे को एक वर्ष की समय सीमा के अन्दर सभी लदान केन्द्रों को शामिल करते हुए तुलासेतुओं के प्रतिष्ठापन के लिए एक महीने के अन्दर एक योजना बनाने के लिए परामर्श दिया।

2008-13 तक की अवधि के दौरान अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि मार्च 2013 तक यद्यपि 759 लदान केन्द्र बिना अपने स्वयं के तोलसेतुओं (रेलवे

<sup>16</sup> एनआर-4, ईआर-2

<sup>17</sup> एसईसीआर- 19 प्राइवेट, ईसीआर 19 प्राइवेट, एसईआर 1 प्राइवेट, डब्ल्यूआर 1 प्राइवेट, एनसीआर 1 प्राइवेट, सीआर 12 प्राइवेट, एनआर 2 प्राइवेट, ईआर 2 रेलवे

<sup>18</sup> एसईसीआर- प्राइवेट 13; रेलवे 1, ईसीआर 5 प्राइवेट, एनएफआर 1 रेलवे, एसईआर 12 प्राइवेट, डब्ल्यूआर 4 प्राइवेट, NCR 1 रेलवे, सीआर 2 प्राइवेट, एनआर 2 प्राइवेट; 1 रेलवे, ईसीओआर 1 प्राइवेट, ईआर 4 प्राइवेट; 1 रेलवे.

<sup>19</sup> बोर्ड का पत्र सं.2004/टीटी-IV/65/134 दिनांक 29/10/2004

<sup>20</sup> 2011 का आरसी 32 (संख्या टीसी-1/2010/108/4 दिनांक 29.10.2011

582<sup>21</sup> निजी 177<sup>22</sup> ) के थे। फिर भी क्षेत्रिय रेलवे द्वारा केवल 84<sup>23</sup> तोलसेतुओं की अधिप्राप्ति प्रस्तावित थी। इनमें से 76 तोलसेतुओं की संस्वीकृति महाप्रबंधक<sup>24</sup> (सं.68<sup>25</sup>)/रेलवे बोर्ड (सं.-8<sup>26</sup>) द्वारा की गई थी और 45<sup>27</sup> तोलसेतु मार्च 2013 तक चालू किए गए थे। बकाया 31 तोलसेतुओं को अभी संस्थापित किया जाना था क्योंकि यह खरीद के विभिन्न स्तरों पर लम्बित थे अर्थात् निविदाकरण (सं.21<sup>28</sup> )और आपूर्ति/संस्थापन प्रतीक्षित (सं. 10<sup>29</sup>)। 31 मार्च 2013 तक निविदा करण में विलम्ब 2से 40 माह, के बीच था। निविदाकरणप्रक्रिया में एसईआर और एसआर में 40 माह एनसीआर में 33 और एसडब्ल्यूआर में 30 माह का अत्यधिक विलम्ब था। आपूर्ति और संस्थापन में विलम्ब 19 से 54 माह के बीच था। एसआर (54 माह) ईसीआर और एसईआर (51 माह) और एनसीआर(43 माह) में असाधारण विलम्ब पाए गए थे। लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

<sup>21</sup> एसईसीआर-23, एनडब्ल्यूआर-81, ईसीआर-65, एनएफआर-20, एनईआर-58, डब्ल्यूसीआर-48, एसईआर-12, डब्ल्यूआर-74, एसडब्ल्यूआर-14, एनसीआर-37, एसआर-3, एनआर-114, ईसीओआर-15 एवं ईआर-19

<sup>22</sup> एसईसीआर-8, एनडब्ल्यूआर-11, ईसीआर-17, एनईआर-3, डब्ल्यूसीआर-41, एसईआर-9, डब्ल्यूआर-34 एसडब्ल्यूआर-5, एसीआर-5 एनसीआर-5, एसआर-2, एनआर-13, ईआर-4

<sup>23</sup> एसईसीआर-13, ईसीआर-2, एनएफआर-2, डब्ल्यूसीआर-2, एसईआर-11, डब्ल्यूआर-7, एसडब्ल्यूआर-5, एससीआर-19, एनसीआर-2, एसआर-9, सीआर-2, एनआर-3, ईसीओआर-4 एवं ईआर-3

<sup>24</sup> अक्टूबर 2004 में महाप्रबंधक को 15 लाख तक के तोलसेतुओं की अधिप्राप्ति की शक्ति प्रत्यायोजित की गई थी।

<sup>25</sup> एसईसीआर-8, ईसीआर-1, डब्ल्यूसीआर-2, एसईआर-11, डब्ल्यूआर-7, एसडब्ल्यूआर-2, एससीआर-14, एनसीआर-2, एसआर-9, सीआर-2 एनआर-3, ईसीओआर-4 एवं ईआर-3

<sup>26</sup> एसईसीआर-4, एनएफआर-2 एससीआर-2

<sup>27</sup> एसईसीआर-2, एनएफआर-2, डब्ल्यूसीआर-1 एसईआर-8, डब्ल्यूआर-6, एसडब्ल्यूआर-1, एससीआर-13, एसआर-7, सीआर-2, एनआर-2, ईसीआर-1

<sup>28</sup> एसईसीआर-10, एसईआर-2, डब्ल्यूआर-1, एसडब्ल्यूआर-1, एससीआर-2, एनसीआर-1, एसआर-1 एवं ईआर-3

<sup>29</sup> ईसीआर-1, डब्ल्यूसीआर-1, एसईआर-1, एससीआर-1, एनसीआर-1, एसआर-1, एनआर-1, ईसीओआर-3

## तालिका 2.2

## 2008-13 के दौरान प्रस्तावित, संस्वीकृत और प्रतिष्ठापित तोलसेतुओं का ब्यौरा

क्षेत्रीय रेलवे का नाम	निजी तोलसेतुओं वाले लदान केन्द्रों की संख्या			प्रस्तावित डब्ल्यूबी की संख्या			संस्वीकृत डब्ल्यूबी की संख्या			प्रतिष्ठापित डब्ल्यूबी की संख्या		
	प्राईवेट	रेलवे	जोड़	प्राईवेट	रेलवे	जोड़	प्राईवेट	रेलवे	जोड़	प्राईवेट	रेलवे	जोड़
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
एसईसीआर	8	23	31	लागू नहीं	13	13	लागू नहीं	12	12	लागू नहीं	2	2
एनडब्ल्यूआर	11	81	92	लागू नहीं	0	0	लागू नहीं	0	0	लागू नहीं	0	0
ईसीआर	17	65	82	लागू नहीं	2	2	लागू नहीं	1	1	लागू नहीं	0	0
एनएफआर	0	20	20	लागू नहीं	2	2	लागू नहीं	2	2	लागू नहीं	2	2
एनईआर	3	58	61	लागू नहीं	0	0	लागू नहीं	0	0	लागू नहीं	0	0
डब्ल्यूसीआर	41	48	89	लागू नहीं	2	2	लागू नहीं	2	2	लागू नहीं	1	1
एसईआर	9	12	21	लागू नहीं	11	11	लागू नहीं	11	11	लागू नहीं	8	8
डब्ल्यूआर	34	74	108	लागू नहीं	7	7	लागू नहीं	7	7	लागू नहीं	6	6
एसडब्ल्यूआर	5	14	19	लागू नहीं	5	5	लागू नहीं	2	2	लागू नहीं	1	1
एससीआर	25	0	25	लागू नहीं	19	19	लागू नहीं	16	16	लागू नहीं	13	13
एनसीआर	5	37	42	लागू नहीं	2	2	लागू नहीं	2	2	लागू नहीं	0	0
एसआर	2	2	4	लागू नहीं	9	9	लागू नहीं	9	9	लागू नहीं	7	7
सीआर	0	0	0	लागू नहीं	2	2	लागू नहीं	2	2	लागू नहीं	2	2
एनआर	13	114	127	लागू नहीं	3	3	लागू नहीं	3	3	लागू नहीं	2	2
ईसीओआर	0	15	15	लागू नहीं	4	4	लागू नहीं	4	4	लागू नहीं	1	1
ईआर	4	19	23	लागू नहीं	3	3	लागू नहीं	3	3	लागू नहीं	0	0
कुल	177	582	759	0	84	84	0	76	76	0	45	45

(स्रोत: संबंधित जोनल रेलवे के वाणिज्यिक, यांत्रिक और स्टोर विभाग के अभिलेख)

- एनडब्ल्यूआर और एनईआर ने समीक्षाधीन अवधि के दौरान प्रतिष्ठापन के लिए किसी तोलसेतु का प्रस्ताव नहीं किया यद्यपि उनके पास क्रमशः 92 और 61 बिना तोलसेतुओं वाले लदान केन्द्र हैं।

- ईसीआर, एनसीआर और ईआर ने समीक्षाधीन अवधि के दौरान अपने बिना तोलसेतुओ वाले 147 लदान केन्द्रों (ईसीआर-82, एनसीआर-42 और ईआर-23) के प्रति खरीद के लिए केवल छह तोलसेतु<sup>30</sup> संस्वीकृत किए। छह तोलसेतुओं का प्रतिष्ठापन अभी किया जाना है (मार्च 2013)।
- एनआर, डब्ल्यूआर और डब्ल्यूसीआर 12 तोलसेतुओं<sup>31</sup> की संस्वीकृति के प्रति केवल नौ तोलसेतुओं<sup>32</sup> का प्रतिष्ठापन कर सके जबकि उनके पास बिना तुलासेतुओं<sup>33</sup> वाले 324 लदान केन्द्र हैं।
- एसईसीआर जिसमें बिना तोलसेतुओ के 31 लदान केन्द्र थे ने 2008-13 के दौरान 12 तोलसेतुओं की संस्वीकृति की जिसके प्रति वह केवल दो<sup>34</sup> तोलसेतु प्रतिष्ठापित कर सका। लेखापरीक्षा में यह गया था कि निविदा की अन्तिम रूप न देने के कारण मार्च 2013 तक 10 तोलसेतु प्रतिष्ठापित नहीं किए जा सके। इन तोलसेतुओं को अन्तिम रूप देने में विलम्ब 2 से 14 महीने के बीच के थे।
- दूसरी ओर एनएफआर ने बिना तोलसेतुओं वाले 20 लदान केन्द्रों के प्रति दो तोलसेतु प्रतिष्ठापित किए और सीआर ने भी दो तोलसेतु प्रतिष्ठापित किए यद्यपि उनके पास बिना तोलसेतु के लदान केन्द्र नहीं हैं।

यद्यपि रेलवे बोर्ड ने वैगनों की 100 प्रतिशत तोल सुनिश्चित करने के लिए अक्टूबर 2004 में कार्य योजना जारी और सितम्बर 2011 में उसकी पुनरावृत्ति की थी, यह नोट करना उपयुक्त होगा कि तोलसेतुओं के संस्थापन में जोनल रेलवे द्वारा कोई प्रगति नहीं की गई थी। इसके अतिरिक्त रेलवे बोर्ड द्वारा अनुवर्ती कार्रवाई का कोई रिकार्ड उपलब्ध नहीं है।

#### 2.1.6.1.4 प्राइवेट तोलसेतु में रेलवे स्टाफ द्वारा तुलाई का पर्यवेक्षण

प्राइवेट साइडिंग जहां प्राइवेट तुलासेतुओं में तौल का पर्यवेक्षण करने के लिए तोलसेतु लिपिक के रूप में अनन्य रूप से रेलवे स्टाफ तैनात किया गया है, फरवरी 2007 के दर परिपत्र संख्या 12/2007 के साथ पठित अप्रैल 2010 के

<sup>30</sup> ईसीआर-1, एनसीआर-2, और ईआर-3

<sup>31</sup> एनआर-2, डब्ल्यूआर-6, डब्ल्यूसीआर-1

<sup>32</sup> एनआर-3, डब्ल्यूआर-7, डब्ल्यूसीआर-2

<sup>33</sup> एनआर-127, डब्ल्यूआर-108, डब्ल्यूसीआर-89

<sup>34</sup> क्रमशः दिसम्बर 2009 और जनवरी 2010

रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के अनुसार स्टाफ की लागत ग्राहक द्वारा वहन की जानी है। यदि तोल के साक्ष्य के लिए ऐसी साइडिंग पर तैनात विद्यमान रेलवे स्टाफ के लिए यह सम्भव नहीं है और ग्राहक चाहता है कि रेलवे रसीद (आरआर) वास्तविक वजन आधार पर जारी की जानी चाहिए तब ग्राहक को अतिरिक्त रेलवे स्टाफ जिसे तोल के साक्ष्य के लिए विशेष रूप से प्रति नियुक्त किया जाएगा, के लिए भुगतान करना अपेक्षित होगा। यदि प्राइवेट तोलसेतु में तोल का पर्यवेक्षण रेलवे स्टाफ द्वारा नहीं किया गया है तो ऐसे तोलसेतु की तोल स्वीकार नहीं जाएगी और आरआर वर्तमान नियमों अर्थात् प्रेषक के स्वीकृत तोल (एसडब्ल्यूए) अथवा अनुमेय टुलाई क्षमता (पीसीसी) के आधार पर जो अधिक है, के अनुसार जारी किया जाएगा। ऐसे मामलों में तोल अगले उपलब्ध तोलसेतु में भी किया जाना चाहिए और किराए का अन्तर यदि है, संग्रहीत किया जाना चाहिए।

तोलसेतुओं वाले कुल 293 लदान केन्द्रों में से प्राइवेट तोलसेतुओं वाले 89 लदान केन्द्रों के अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नवत पता चला:

- 28 लदान केन्द्रों, जिनमें आठ क्षेत्रीय रेलवे<sup>35</sup> शामिल हैं; पर तोल के पर्यवेक्षण के लिए रेलवे स्टाफ तैनात नहीं किए गए थे। एसआर में यह नोटिस किया गया कि सभी 8260 रैक अपने चार लदान केन्द्रों<sup>36</sup> से समीक्षा के अन्तर्गत अवधि के दौरान सेन्डर वेट एक्सपटिड को भेजे गए थे। एसईसीआर, एनएफआर, एसईआर, डब्ल्यूआर, एनआर, ईसीओआर और ईआर में तीन महीने (अप्रैल, अक्टूबर और दिसम्बर) में नमूना जांच में कुल 7856<sup>37</sup> रैक रेलवे स्टाफ द्वारा तोल का पर्यवेक्षण न करने के कारण 'सेन्डरवेट एक्सपटिड को भेजे गए थे। लेखापरीक्षा ने देखा कि इन रैकों के पुनः तोल अन्य तोलसेतुओं पर नहीं किए गए थे जो फरवरी 2007 के रेलवे बोर्ड के आदेश के उल्लंघन में था। इसलिए, अतिलदान रैकों के परिवहन की गुंजाइश से इनकार नहीं किया जा सकता।
- 24 प्राइवेट लदान केन्द्रों<sup>38</sup> (61 में से) में तोल के पर्यवेक्षण के लिए अनन्य रूप से रेलवे स्टाफ तैनात किए गए थे जहां स्टाफ की लागत वसूलीयोग्य थी। अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि समीक्षाधीन अवधि

<sup>35</sup> एसईसीआर-4, एनएफआर-1, एसईआर-3, डब्ल्यूआर-1, एसआर-5, एनआर-7, ईसीओआर-6, ईआर-1

<sup>36</sup> ST-CMS Siding Vadalur – 4320, Karaikal Port Siding/Nagore – 2199, Udupi Power Corporation Siding/ Panamburu-890, Chettinadu International Coal Terminal Siding/ Attipattu - 851

<sup>37</sup> एसईसीआर-2053, एनएफआर-8, एसईआर-5255, एनआर-3, ईसीओआर-366 एवं ईआर-141

<sup>38</sup> एसईसीआर-10, ईसीआर-9, एनएफआर-1 और ईआर-4

के दौरान एसईसीआर, ईसीआर, एनएफआर और ईआर के साइडिंग मालिकों से मार्च 2013 तक ` 6.22 करोड़<sup>39</sup> की राशि वसूलीयोग्य थी।

#### 2.1.6.1.5 तोलसेतुओं का निष्पादन - मशीन दिनों की हानि

तोलसेतु वर्ष के सभी 365 दिनों में 24 घंटे के दौरान उपयोग हेतु उपलब्ध है। तोलसेतुओं का निष्पादन उपलब्ध मशीन दिनों के उपयोग पर निर्भर करता है क्योंकि बड़ी खराबी तोल को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करती है इसलिए उन्हें उचित रखरखाव कर न्यूनतम स्तर पर रखा जाना चाहिए। पुराने तोलसेतुओं का समय पर प्रतिस्थापन भी अनिवार्य है। लेखापरीक्षा (93-निजी 51 रेलवे) द्वारा 144 तोलसेतुओं के अभिलेखों की समीक्षा से निम्नलिखितका पता चला:

- 35<sup>40</sup> प्राइवेट तुलासेतुओं के संबंध में मशीन दिनों के उपयोग पर डाटा के लिए अभिलेखों का रखरखाव नहीं किया गया था। परिणामतः इन तुलासेतुओं की विश्वसनीयता का सत्यापन लेखापरीक्षा में नहीं किया जा सका।
- सीआर को छोड़कर जहां खराबी नगण्य थी वहां सभी जोनल रेलवे के 56 तोलसेतुओं में खराबी या प्रमुख रखरखाव के कारण 10 से 1230 दिनों के बीच मशीन दिनों की हानियां हुई थी।
- एसईसीआर में, चम्पा में एक रेलवे तोलसेतु जिसने अपना कोडल जीवन जून 2008 में बढा लिया था, 2009-10 के दौरान 107 दिनों के लिए खराब था और इसके परिणामस्वरूप 16 रैकों को बिल तोलसेतु के उनके संबंधित गन्तव्य को भेज दिया गया था।
- ईसीआर एनएफआर और एनआर में विस्तृत संवीक्षा से पता चला कि 3 पुराने तोलसेतु<sup>41</sup> 2008-13 के दौरान क्रमशः 409, 372 और 303 दिनों तक मुख्य खराबी के तहत थे। लेखापरीक्षा ने पाया कि मशीनें क्रमशः 121,61, और 58 माह तक पुरानी थी और इस प्रकार खराबी मुख्यतः पुराने होने के कारण थी।
- ईआर में 2008-13 तक की अवधि के दौरान सालनपुर तोलसेतु (निजी) में 1826 उपलब्ध मशीनों के प्रति 1230 दिनों की खराबी (67.36 प्रतिशत) देखी गई थी। लेखापरीक्षा में अभिलेखों की अनुपलब्धता के कारण तोलसेतुओं की

<sup>39</sup> एसईसीआर-2.23, ईसीआर-1.63, एनएफआर-0.15, ईआर-2.21

<sup>40</sup> एसईसीआर-9, एससीआर-7, एनआर-6, ईसीओआर-4 एवं एसडब्ल्यूआर-8

<sup>41</sup> ईसीआर-एनएसडी (प्राइवेट), एनएफआर-जेपीजेड(रेलवे), एनआर-चानेथी (रेलवे)

आयु का पता नहीं लग सका। एनआर रेलवे में व्यासनगर का तोलसेतु 1826 उपलब्ध मशीन दिवसों के प्रति 809 दिनों (44.30) के लिए खराब था।

लेखापरीक्षा में अभिलेखों की जांच के दौरान यह पाया गया कि तोलसेतुओं के मशीन दिवसों की हानि मुख्य रूप से उनके 5 से 10 वर्षों तक पुराने होने के कारण बताई गई थी। इससे संभावित राजस्व की हानि और रेलपथ और चल स्टाक की संभव क्षति का जोखिम बढ़ गया। इसलिए जोनल रेलवे और रेलवे बोर्ड को पुराने तोलसेतुओं के प्रतिस्थापन के लिए उपयुक्त कार्रवाई करनी चाहिए।

### 2.1.6.2 तोलसेतुओं का रखरखाव

#### 2.1.6.2.1 देखभाल और अनुरक्षण-स्टेशन मास्टर द्वारा दैनिक जांच

भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमपुस्तक खंड I का पैरा 1435 अनुबद्ध करता है कि स्टेशन मास्टर को इयूटी पर आने पर तोलसेतु और तोल मशीन की प्रतिदिन जांच करनी चाहिए और क्रमशः तोलसेतु रजिस्टर तथा टेली बुक में जांच की टिप्पणी लिखनी चाहिए। यदि जांच के परिणामस्वरूप यह मालूम हुआ कि तोलसेतु अथवा तोल मशीन खराब है तो इसकी मरम्मत के लिए तुरन्त व्यवस्था की जानी चाहिए। 144 चयनित तोलसेतुओं (93 प्राइवेट, 51 रेलवे) की संवीक्षा से निम्नवत पता चला:

- केवल 9 रेलवे तोलसेतुओं<sup>42</sup> और एक प्राइवेट तोलसेतु की जांच कोडल प्रावधानों के अनुसार की गई थी।
- एनआर और एनसीआर में दैनिक जांच स्टेशन मास्टर की बजाए इयूटी पर मुख्य माल पर्यवेक्षक द्वारा की गई थी।
- 10 क्षेत्रीय रेलवे<sup>43</sup> जिनमें 94 तोलसेतु (35 रेलवे और 61 प्राइवेट) शामिल थे, में स्टेशन मास्टर द्वारा सभी की दैनिक जांच नहीं की गई थी। केवल एनईआर के स्टेशन मास्टर द्वारा अपने लेखापरीक्षा में चयनित दो रेलवे तोलसेतुओं की नमूना जांच की गई थी।

<sup>42</sup> एनएफआर-1 और एनईआर, एनसीआर, सीआर एनआर प्रत्येक-2

<sup>43</sup> एनडब्ल्यूआर-5, ईसीआर-11, डब्ल्यूसीआर-8, एसईआर-11, डब्ल्यूआर-9 एसडब्ल्यूआर-11, एससीआर-12, एसआर-8, ईसीओआर-8, ईआर-13



- शेष चार क्षेत्रीय रेलवे (एसईसीआर, एनएफआर, एनईआर और सीआर) में आंशिक नमूना जांच की गई थी जहां कुल 31 तोलसेतुओं में से मात्र छः तोलसेतु<sup>44</sup> कवर किए गए थे।

इस प्रकार, तोलसेतुओं की स्टेशन मास्टर की दैनिक जांच लगभग नगण्य थी। यह स्पष्ट है कि रेल प्रशासन द्वारा वाणिज्यिक नियम पुस्तक में प्रावधान होने के बावजूद तोलसेतुओं की जांच को कोई महत्व नहीं दिया गया था। यदि कोडल प्रावधान के अनुसार सभी तुलासेतुओं में स्टेशन मास्टर द्वारा नियमित दैनिक जांच की जा रही हो तो तुलासेतुओं की खराबी तत्काल नोटिस में आ सकती थी और सुधार के लिए समयोचित कार्रवाई की गई होती।

### 2.1.6.2.2 रेल अधिकारियों द्वारा संयुक्त द्विमासिक जांच

क्षेत्रीय रेलवे द्वारा तोलसेतुओं के द्विमासिक निरीक्षण के लिए रेलवे बोर्ड के अनुदेश<sup>45</sup> विद्यमान है। प्रचालन, मेकैनिकल, सिविल और वित्त विभाग से लिए गए वरिष्ठ वेतनमान/जेए ग्रेड अधिकारियों की एक टीम को दो महीनों में कम से कम एक बार संयुक्त निरीक्षण करना चाहिए ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि सभी तोलसेतु उचित रूप से कार्यकर रहे हैं और उचित कार्यविधि का अनुपालन और क्रियान्वयन किया जा रहा है। तोलसेतुओं के उचित कार्यचालन और कार्यविधियों का अनुपालन सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी अपरमंडलीय रेलवे प्रबन्धक (एडीआरएम) के स्तर पर होनी चाहिए। भारतीय रेलों में चयनित 144 तुलासेतुओं (93 प्राइवेट, 51 रेलवे) की समीक्षा से निम्नानुसार पता चला:

तालिका 2.3

### क्षेत्रीय रेलवे द्वारा तोलसेतुओं के द्विमासिक निरीक्षण का ब्यौरा

रेलवे	चयनित तोलसेतुओं की संख्या			आंशिक जांच (निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार नहीं)			जांच न किए गये तोलसेतु		
	प्राइवेट	रेलवे	जोड़	प्राइवेट	रेलवे	जोड़	प्राइवेट	रेलवे	जोड़
एसईसीआर	14	2	16	2	2	4	12	0	12
एनडब्ल्यूआर	3	2	5	3	1	4	0	1	1

<sup>44</sup> एसईसीआर-1 प्राइवेट, एनएफआर-1 रेलवे, एनईआर और सीआर-प्रत्येक द्वारा रेलवे

<sup>45</sup> रेलवे बोर्ड के पत्र 4/11/2004 (टीसीआई/2004/109/4 दिनांक 4/11/2004 का पैरा 50

ईसीआर	9	2	11	0	0	0	9	2	11
एनएफआर	2	2	4	1	1	2	1	1	2
एनईआर	0	2	2	0	0	0	0	2	2
डब्ल्यूसीआर	5	3	8	4	2	6	1	1	2
एसईआर	7	4	11	0	0	0	7	4	11
डब्ल्यूआर	4	5	9	0	2	2	4	3	7
एसडब्ल्यूआर	9	2	11	0	0	0	9	2	11
एससीआर	7	5	12	0	0	0	7	5	12
एनसीआर	0	6	6	0	0	0	0	6	6
एसआर	5	3	8	0	2	2	5	1	6
सीआर	9	2	11	0	2	2	9	0	9
एनआर	7	2	9	0	0	0	7	2	9
ईसीओआर	7	1	8	0	1	1	7	0	7
ईआर	5	8	13	0	3	3	5	5	10
कुल	93	51	144	10	16	26	83	35	118

(स्रोत: संबंधित रेलवे के चयनित तोलसेतु स्थानों और डिवजनों के यांत्रिक विभाग के अभिलेख)

उपरोक्त तालिका से निम्नवत अभ्युक्तियों को देखा गया:-

- सीनियर स्केल/जेए ग्रेड अधिकारियों की टीम द्वारा सात क्षेत्रीय रेलवे जिनमें 62 तोलसेतु<sup>46</sup> (23 रेलवे, 39 प्राइवेट) अन्तर्गस्त थे, की द्विमासिक जांच बिल्कुल नहीं की गई थी।
- शेष 9 क्षेत्रीय रेलवे में 82 तोलसेतुओं (54 प्राइवेट और 28 रेलवे) में से 26 तोलसेतुओं<sup>47</sup> पर आंशिक जांच (निर्धारित अनुसूची के अनुसार नहीं)

<sup>46</sup> ईसीआर-11, एनईआर-2, एसईआर-11, एसडब्ल्यूआर-11, एससीआर-12, एनसीआर-6, एनआर-9

<sup>47</sup> एसईसीआर-4, एनडब्ल्यूआर-4, एनएफआर-2, डब्ल्यूसीआर-6, डब्ल्यूआर-2, एसआर-2, सीआर-2, ईसीओआर-4, ईआर-3

की गई थी। इसके अतिरिक्त, 56 तोलसेतुओं<sup>48</sup> (44 प्राइवेट, 12 रेलवे) की बिल्कुल जांच नहीं की गई थी।

- लेखापरीक्षा में पुनः देखा गया कि 9 क्षेत्रीय रेलवे में से सात<sup>49</sup> क्षेत्रीय रेलों (जहां आंशिक जांच की गई थी) में यथा निर्धारित छह बार की बजाए एक से तीन बार द्विमासिक जांच की गई थी। एसईसीआर में तीन तोलसेतुओं (दधपारा-रेलवे, गोबरवाही-प्राइवेट, हिंद इनर्जी/गटोरा-प्राइवेट) पर पांच वर्ष में एक बार और एक तुलासेतु (चम्पा-रेलवे) पर पांच वर्ष में तीन बार ऐसी जांच की गई थी। एसआर ने अपने दो तोलसेतुओ (कोचीन, मीलाविट्टन-दोनों रेलवे) पर पांच वर्ष में एक बार ऐसी जांच की थी।
- ऐसी जांच न करने तथा प्राइवेट और रेलवे तोलसेतुओं पर जांच में कमियों के कारण कार्यस्थल अथवा क्षेत्रीय मुख्यालय में अभिलेख पर उपलब्ध नहीं थे। यह तोलसेतुओं की अप्रभावी मानीटरिंग दर्शाता है।

उपरोक्त से यह देखने में आया है कि रेलवे ने काफी सीमा तक रेलवे और प्राइवेट दोनों की तोलसेतुओं की जांच की अनदेखी की। इससे वजन के कम निर्धारण का जोखिम और राजस्व के हानि की सम्भावना बढ़ी है। इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा को रेलवे अधिकारियों/जीएम/रेलवे बोर्ड द्वारा द्विमासिक संयुक्त निरीक्षण की मानीटरिंग के लिए कोई प्रणाली अथवा कार्यविधि की स्थापना नोटिस नहीं हुई।

### 2.1.6.2.3 मेकैनिकल विभाग के निरीक्षक द्वारा अर्धवार्षिक जांच

भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमपुस्तक खंड-1 के पैरा 1431 में अनुबद्ध है कि सभी तुलासेतुओं की जांच मेकैनिकल विभाग के निरीक्षक द्वारा अर्धवार्षिक रूप से की जाएगी। जांच के बाद उसे यह दर्शाते हुए प्रत्येक तुलासेतु के लिए एक प्रमाण पत्र भेजना चाहिए कि इसका समायोजन और जांच की गई है। इस प्रमाण पत्र को तब तक तुलासेतु गृह में प्रदर्शित किया जाना चाहिए जब तक अगला निरीक्षण और नया प्रमाण पत्र जारी नहीं होता है। प्रत्येक जांच का डाटा तुलासेतु पर लगाना चाहिए।

144 चयनित तोलसेतुओ (प्राइवेट-93, रेलवे-51) की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

<sup>48</sup> एसईसीआर-12, एनडब्ल्यूआर-1, एनएफआर-2, डब्ल्यूसीआर-2, डब्ल्यूआर-7, एसआर-6, सीआर-9, ईसीओआर-4, ईआर-10

<sup>49</sup> एनडब्ल्यूआर, एनएफआर, डब्ल्यूसीआर, डब्ल्यूआर, सीआर, ईसीओआर, ईआर

- एनईआर और एनसीआर द्वारा क्रमशः उनके दो और छः रेलवे तोलसेतुओं की जाँच की गई थी।
- तथापि, लेखापरीक्षा ने पाया कि 28 तोलसेतुओं (रेलवे -9, निजी-19) सहित यांत्रिकी विभाग के निरीक्षक द्वारा तीन जोनल रेलवे<sup>50</sup> में अर्धवार्षिक तांच नहीं की गई थी।
- बकाया 11 जोनल रेलवे में आंशिक रूप से जांच की गई थी। 52 तोलसेतुओं<sup>51</sup> (रेलवे -32, निजी-20) की जांच की गई थी और 56 तोलसेतुओं<sup>52</sup> की जांच नहीं की गई थी जिनमें से 54 निजी तोलसेतु थे। विस्तृत विवरण नीचे दिया गया है:

#### तालिका 2.4

यांत्रिक विभाग द्वारा जाँच किए गए तोलसेतुओं की अर्धवार्षिक जाँच का ब्यौरा

	नहीं जांचे गए		जांचे गए	
	रेलवे	प्राइवेट	रेलवे	प्राइवेट
एसईसीआर	0	13	2	1
ईसीआर	0	1	2	8
एनएफआर	1	2	1	0
डब्ल्यूसीआर	1	5	2	0
एसईआर	0	4	4	3
डब्ल्यूआर	0	1	5	3
एसआर	0	4	3	1
सीआर	0	9	2	0
एनआर	0	7	2	0
ईसीओआर	0	7	1	0
ईआर	0	1	8	4
जोड़	2	54	32	20
कुल जोड़			56	52

(स्रोत: संबंधित रेलवे के चयनित तोलसेतु स्थानों का अभिलेख)

<sup>50</sup> एनडब्ल्यूआर-5, डब्ल्यूबी, एसडब्ल्यूआर-11, डब्ल्यूबी, एससीआर-12, डब्ल्यूबी

<sup>51</sup> एसईसीआर-3, ईसीआर-10, एनएफआर-1, डब्ल्यूसीआर-2, एसईआर-7, डब्ल्यूआर-8, एसआर-4, सीआर-2, एनआर-2, एनआर-2, ईसीओआर-1, ईआर-12

<sup>52</sup> एसईसीआर-13, ईसीआर-1, एनएफआर-3, डब्ल्यूसीआर-6, एसईआर-4, डब्ल्यूआर-1, एसआर-4, सीआर-9, एनआर-7, ईसीओआर-7, ईआर-1

इस प्रकार, उपरोक्त से यह स्पष्ट है कि 93 प्राइवेट तोलसेतुओं में से 73 तोलसेतुओं अर्थात् 78 प्रतिशत तोलसेतुओं की रेलवे कर्मचारी (मेकैनिकल विभाग) द्वारा अर्धवार्षिक जांच नहीं की गई थी। तोलसेतुओं के रखरखाव में यह गंभीर कमी को इंगित करता है। इसके अतिरिक्त, एसईसीआर में बिलासपुर और रायपुर मंडल के मेकैनिकल विभाग ने बताया कि उन्हें प्राइवेट तोलसेतुओं में ऐसी जांच पर कोई सूचना नहीं है।

#### 2.1.6.2.4 अनुरक्षण और रखरखाव-वार्षिक स्टैम्पिंग

आवधिक एवं वार्षिक जांच के लिए तोलसेतुओं के प्रतिष्ठापन के प्रत्येक कार्यस्थल के लिए कम से कम एक जांच वैगन<sup>53</sup> की उपलब्धता सुनिश्चित करने से संबंधित रेलवे बोर्ड के अनुदेश बोर्ड के पत्र दिनांक 13 अक्टूबर 2000 द्वारा जारी किए गए थे। सामान्य स्थितियों के अन्तर्गत तोलसेतुओं का उचित कार्यचालन सुनिश्चित करने हेतु रेल प्रशासन को सुनिश्चित करना चाहिए कि तोलसेतुओं (रेलवे स्वामित्व के और प्राइवेट) का व्यासमापन/ निरीक्षण/ सत्यापन वर्ष<sup>54</sup> में एक बार राज्य सरकार के वेट एण्ड मेजर विभाग द्वारा किया जाता है। इसके अतिरिक्त, जब कभी कोई बड़ी खराबी हाथ में ली जाती है और तोलसेतु के पुर्जें शामिल होते हैं जो वेट एण्ड मेजर विभाग द्वारा सील किया गया है, तुलासेतु का अनन्य रूप से सुधार किया जाना चाहिए तथा वेट और मेजर विभाग<sup>55</sup> द्वारा पुनः स्टैम्प किया जाना चाहिए। यहां वेट एण्ड मेजर ऐक्ट 1976 के मानको के सेक्शन 2 (वाई)-भाग-I के अनुसार 'स्टैम्प' की परिभाषा निम्नवत है:

इस दृष्टि कोण से "स्टैम्प" का तात्पर्य एक चिन्ह जो इस पर बनाया जाता है अथवा उससे संबंधित कोई वजन या माप जो:-

- (i) प्रमाणित करता है कि ऐसा वजन या माप इस अधिनियम द्वारा अथवा इसके अन्तर्गत विनिर्दिष्ट मानक के अनुरूप है या
- (ii) यह दर्शाता है कि कोई चिन्ह जो यह प्रमाणित करते हुए उस पर पूर्व में बनाया गया था कि ऐसा वजन अथवा माप इस अधिनियम द्वारा अथवा अन्तर्गत निर्दिष्ट मानको के अनुरूप है, को मिटा दिया गया है (व्याख्या

<sup>53</sup> टेस्ट वैगन तोल एवं माप विभाग द्वारा किसी मुख्य रखरखाव और वार्षिक स्टैम्पिंग के बाद तोलसेतुओं की जांच के लिए 4/5 वैगनों की बनी हुई एक ट्रेन है।

<sup>54</sup> रेलवे बोर्ड की स्पष्टीकरण सं. 2004/डीईवी सेल/आईडीईआई दिनांक 10.9.2012

<sup>55</sup> रेलवे बोर्ड के आदेश सं. 90/डीईवी/सेल/आईडीईआई/2 खण्ड दिनांक 16-11-2004

स्टैम्प चिन्ह, ढालने, उत्कीर्णन, निक्षारण, छापने अथवा किसी अन्य प्रक्रिया द्वारा किया जा सकता है)।

भारतीय रेलवे में 144 तोलसेतुओं (प्रा. 93, रेलवे 51) के अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नवत पता चला:

- वार्षिक स्टैम्पिंग रेलवे कर्मचारियों की उपस्थिति में संबंधित राज्य सरकार के भार एवं माप विभाग के निरीक्षक द्वारा किया गया था। रेल प्रशासन के साथ लेखापरीक्षा द्वारा संयुक्त निरीक्षण के दौरान यह देखा गया था कि 63<sup>56</sup> (प्रा. 40, रेलवे-25) तोलसेतुओं में रेलवे तथा राज्य सरकार कर्मचारियों के हस्ताक्षर युक्तकागज के टुकड़े मेटल सील द्वारा एम्बॉस करने की बजाए मशीन पर चिपकाए गए थे। एसडब्ल्यूआर में भारत माईनस और मिनरल (बीएमएम) प्राइवेट साइडिंग/व्यासनकेरी (वीवाईएस) में 23 जुलाई 2013 को लेखापरीक्षा दल द्वारा दौरे के दौरान यह देखा गया कि व्यास मापन के दौरान तोलसेतु का पेपर सील दिनांक 29 दिसम्बर 2012 को फटा पाया गया। इस संबंध में फोटोग्राफ नीचे चिपकाया गया है:



चित्र 2.1 (एसडब्ल्यूआर में बीएमएम साइडिंग/वीवाईएस पर तुलासेतु)

यह हेर-फेर को प्रणत है और गलत तौल को प्रमाणित करने की ओर अग्रसर हो सकता है जिसके परिणामस्वरूप रैको का अतिभार हुआ हो जिसके कारण राजस्व की हानि एवं रेलपथ की क्षति हुई हो। कुछ मामलों का दृष्टान्त नीचे दिया गया है:

<sup>56</sup> एसईसीआर-8, एनडब्ल्यूआर-4, एनएफआर-4, एनईआर-2, डब्ल्यूसीआर-8, एसईआर-11, एसडब्ल्यूआर-11, एसआर-8, एनआर-2, ईआर-7

- समीक्षाधीन अवधि के दौरान 85 तोलसेतुओं की वार्षिक स्टैम्पिंग में विलम्ब हुआ। 14 तोलसेतुओं<sup>57</sup> के संबंध में विलम्ब पांच वर्ष की विशेष अवधि के दौरान 100 दिन एवं उससे अधिक का था। तीन तोलसेतुओं<sup>58</sup> में वार्षिक स्टैम्पिंग में प्रत्येक वर्ष 30 से 252 दिनों का निरन्तर विलम्ब था। विलम्ब का कारण लेखापरीक्षा में अभिनिश्चित नहीं किया जा सका क्योंकि क्षेत्रीय रेलों द्वारा अभिलेख का रखरखाव नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, एसईसीआर में दो प्राइवेट तोलसेतुओं<sup>59</sup> के संबंध में वार्षिक स्टैम्पिंग के लिए अभिलेख नहीं रखे गए हैं।
- एसआर में, वर्ष 2012-13 के लिए कोचीन और इरूमपानम में रेलवे तोलसेतुओं के लिए वार्षिक स्टैम्पिंग प्रमाण पत्र केरल सरकार के लीगल मेट्रोलाजी डिपार्टमेंट से आज तक (अगस्त 2013)<sup>60</sup> नहीं प्राप्त किए जा सके क्योंकि उन्होंने जोर दिया कि स्टैम्पिंग प्रयोजन के लिए प्रस्तुत रेलवे जांच वैगन में तोलसेतुओं की स्टैम्पिंग के लिए लीगल मेट्रोलाजी प्रमाणन होना चाहिए।

तोलसेतुओं का वार्षिक रूप से और बड़ी खराबी के मामले में भी भार एवं माप विभाग द्वारा स्टैम्पिंग करवाना रेल प्रशासन की जिम्मेदारी है।

इस प्रकार, संबंधित राज्य सरकार के भार एवं माप विभाग से वैध स्टैम्पिंग प्रमाण पत्र के बिना तोलसेतुओं में तौल की विधिक शुद्धता नहीं है और भार एवं माप अधिनियम, 1976 के मानकों के सेक्शन 50 और 51 के प्रावधान लागू होते हैं। प्रावधान में सत्र की कैद के साथ जुर्माना शामिल हैं जो छह महीने तक अथवा जुर्माना या दोनों के साथ बढ़ाया जा सकता है।

#### 2.1.6.2.5 जांच वैगनों द्वारा तोलसेतुओं की शुद्धता जाँच

तोलसेतुओं के आश्वस्त करने वाले भार एवं माप विभाग द्वारा वार्षिक स्टैम्पिंग से पूर्व रेलवे टेस्ट वैगन द्वारा जांच की जाती है। तोलसेतुओं की यथार्थता एक गाड़ी जिसमें 4/5 वैगन हों, टेस्ट वैगन कहा जाता है, द्वारा आवधिक रूप से (वार्षिक स्टैम्पिंग और बड़ी खराबी के दौरान) जांच करना अपेक्षित है। अक्टूबर 2000 में

<sup>57</sup> एसईसीआर-3, एनएफआर-1, एसईआर-4, एसआर-1, सीआर-1, ईआर-2, एनसीआर-1, एसडब्ल्यूआर-1

<sup>58</sup> दीपिका अस्वीकरण - एसईसीआर, पदमापुकर और दुर्गाचक - एसईआर

<sup>59</sup> भातगांव और भिलाई स्टील संयंत्र

<sup>60</sup> क्रमशः 15.5.2014 एवं 19.3.2014 को आगामी रूप से प्राप्त

रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलों को आवधिक जांच के लिए प्रत्येक तोलसेतु हेतु कम से कम एक टेस्ट वैगन उपलब्ध कराने के लिए अनुदेश<sup>61</sup> दिया। यह टेस्ट वैगन किसी भारी रखरखाव के बाद और भार एवं माप विभाग द्वारा वार्षिक स्टैम्पिंग के समय इसकी शुद्धता को प्रदर्शित करने के लिए विशेष रूप से तोलसेतुओं की जांच के लिए अपेक्षित होगा। चूँकि रेल प्रयोक्ताओं द्वारा तोलसेतुओं की यथातथ्यता को निरन्तर चुनौती दी जाती रही है, इसलिए इन आदेशों को नवम्बर 2004<sup>62</sup> में रेलवे बोर्ड द्वारा दोहराया गया था।

प्राइवेट और रेलवे तोलसेतुओं दोनों के अभिलेखों की नमूना जांच से निम्नवत् पता चला:

**तालिका 2.5- रेलवे के टेस्ट वैगनों द्वारा तोलसेतुओं की यथार्थता जांच का ब्यौरा**

क्षेत्रीय रेलवे का नाम	निजी स्वामित्व वाले तोलसेतुओं के व्यास मापन/वार्षिक स्टैम्पिंग के दौरान टेस्ट वैगन द्वारा आवधिक जांच की चूक			रेलवे स्वामित्व के तोलसेतुओं पर व्यास मापन/वार्षिक स्टैम्पिंग के दौरान टेस्ट वैगन द्वारा आवधिक जांच में चूक		
	2008-09 से 2012-13 तक की अवधि के दौरान वार्षिक स्टैम्पिंग/ मुख्य अनुरक्षण/ व्यास मापन के अवसरों की संख्या	काल.2 में से टेस्ट वैगन द्वारा न जांचे गए अवसरों की संख्या	काल.2 में से टेस्ट वैगन द्वारा जांचे गए अवसरों की संख्या	2008-09 से 2012-13 तक की अवधि के दौरान वार्षिक स्टैम्पिंग/मुख्य अनुरक्षण/व्यास मापन के अवसरों की सं.	काल.2 में से टेस्ट वैगन द्वारा जांचे गए अवसरों की संख्या	काल.2 में से टेस्ट वैगन द्वारा न जांचे गए अवसरों की संख्या
1	2	3	4	5	6	7
एसईसीआर	अभिलेख नहीं रखे गए*		144	51	51	0
एनडब्ल्यूआर	12	0	12	27	27	0
ईसीआर	144	0	144	31	31	0
एनएफआर	6	4	2	28	0	28
एनईआर	0	0	0	10	10	0
डब्ल्यूसीआर	18	2	16	50	50	0
एसईआर	22	11	11	20	20	0
डब्ल्यूआर	61	5	56	102	102	0
एसडब्ल्यूआर	67	21	46	141	141	0
एससीआर	25	0	25	24	3	21
एनसीआर	0	0	0	20	0	20

<sup>61</sup> रेलवे बोर्ड पत्र सं. 99/डेव.सेल/आईडीआई/1 दिनांक 13/10/2000

<sup>62</sup> रेलवे बोर्ड सं. 2004/डेव.सेल/आईडीआई/2 पीटी.1 दिनांक 5/11/2004



एसआर	30	25	5	35	33	2
सीआर	42	36	6	9	9	0
एनआर	अभिलेख नहीं रखे गए			47	30	17
ईसीओआर	161	161	0	59	59	0
ईआर	129	41	88	68	68	0
कुल	717	306	555	722	634	88

\* कॉलम 2 और 3 के संबंध में अभिलेख का रखरखाव एसईसीआर द्वारा नहीं किया गया था जबकि टेस्ट वैगन द्वारा जाँचे गए अवसरों की संख्या एसईसीआर के पास उपलब्ध थी।

(स्रोत: संबंधित रेलवे के चयनित तोलसेतु स्थानों और डिवीजनों के यांत्रिक विभागों के अभिलेख)

- टेस्ट वैगन द्वारा प्राइवेट तोलसेतुओं की 717 अवसरों में से 306 अवसरों पर जाँच नहीं की गई थी जिसमें समीक्षाधीन अवधि के दौरान वार्षिक स्टैम्पिंग/मुख्य रख-रखाव/व्यास मापन किए गए थे। इसी प्रकार, रेलवे तोलसेतुओं में टेस्ट वैगन द्वारा जांच 722 में से 88 अवसरों पर नहीं किए गए थे जो ऐसी जांच के लिए बकाया थे।
- ईसीओआर में संवीक्षाधीन अवधि के दौरान (रेलवे -9 और निजी -2) तोलसेतुओं की कभी भी जाँच टेस्ट वैगनों द्वारा नहीं की गई थी, जबकि भार और माप विभाग/मुख्य अनुरक्षण/व्यास मापन द्वारा वार्षिक स्टैम्पिंग नहीं किया गया था। इसी प्रकार, एनसीआर और एनएफआर में रेलवे तोलसेतुओं<sup>63</sup> को समीक्षाधीन अवधि के दौरान किसी अवसर पर जाँच टेस्ट वैगनों द्वारा नहीं की गई थी।
- एसईसीआर और एनआर में प्रत्येक मुख्य रख-रखाव/व्यास मापन और वार्षिक स्टैम्पिंग के दौरान टेस्ट वैगनों द्वारा प्राइवेट तोलसेतुओं की नियमित जांच के संबंध में कोई विस्तृत अभिलेख नहीं रखे गए थे।

इस प्रकार, इन तोलसेतुओं पर तोल की शुद्धता सुनिश्चित नहीं थी।

#### 2.1.6.2.6 प्राइवेट साइडिंग स्वामियों से जांच वैगन प्रभारों की कम उगाही

टेस्ट वैगनों की लागत प्राइवेट पार्टी द्वारा वहन की जानी है जहां इसका उपयोग प्राइवेट तोलसेतुओं की जांच के लिए किया गया है। इस संबंध में रेलवे बोर्ड ने मई 2008<sup>64</sup> के अपने आदेश में प्रति गाड़ी न्यूनतम 1,18,000 प्रति गाड़ी

<sup>63</sup> एनसीआर-6, एनएफआर-7, रेलवे तुलासेतु

<sup>64</sup> संख्या टीसीआर/2205/96/1 दिनांक 2/5/2008

अथवा 15 मई 2008 से प्रभावी वास्तविक किलोमीटर रन के अध्यक्षीन प्रति गाड़ी ' 1180 प्रति किमी. का किराया प्रभार निर्धारित किया। ये प्रभार 1 जनवरी 2009<sup>65</sup> से प्रभावी ' 1235 और पुनः 1 फरवरी 2012<sup>66</sup> से प्रभावी ' 1708 तक संशोधित किए गए थे। लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि टेस्ट वैगन प्रभारों के प्रति संशोधित दरों का कार्यान्वयन न करने अथवा विलम्ब से कार्यान्वयन करने के कारण निम्नानुसार 14 क्षेत्रीय रेलों<sup>67</sup> में प्राइवेट तोलसेतु मालिकों से ' 5.65 करोड़ की कम उगाही हुई:

### तालिका 2.6

#### प्राइवेट साइडिंग मालिकों से टेस्ट वैगन प्रभारों की कम उगाही का ब्यौरा

रेलवे	निजी स्वाम्य वाले तोल सेतुओं पर व्यासमापन/वार्षिक स्टैम्पिंग के दौरान टेस्ट वैगन द्वारा आवधिक जांच में चूकें हुई और इसलिए टेस्ट वैगन प्रभारों की कम वसूली हुई					
	2008-09 से 2012-13 तक की अवधि के दौरान वार्षिक स्टैम्पिंग/प्रमुख रख-रखाव/किया गए व्यासमापन के अवसर की संख्या	कॉलम 2 में टेस्ट वैगन द्वारा न जाँचे गए अवसर की संख्या	कॉलम 2 में से टेस्ट वैगन द्वारा जाँचे गए अवसरों की संख्या	टेस्ट वैगन प्रभारों की कम वसूली		
				वास्तव में एकत्र किए गए टेस्ट वैगन प्रभार (')	टेस्ट वैगन प्रभारों को एकत्र किया जाना चाहिए (')	वसूली योग्य अन्तर (')
1	2	3	4	5	6	7
एसईसीआर	अनुरक्षित नहीं किए गए अभिलेख		144	22137333	26551685	4414352
एनडब्ल्यूआर	12	0	12	1231920	4515140	3283220
ईसीआर	144	0	144	27103760	32755265	5651505
एनएफआर	6	4	2	0	3057860	3057860
एनईआर	0	0	0	0	0	0
डब्ल्यूसीआर	18	2	16	4126823	5357270	1230447
एसईआर	22	11	11	12279166	12672876	393710

<sup>65</sup> संख्या टीसीआर/2205/96/1 दिनांक 15/12/2008

<sup>66</sup> संख्या टीसीआर/2205/96/1 दिनांक 17/1/2012

<sup>67</sup> एसईसीआर, एनडब्ल्यूआर, ईसीआर, एनएफआर, डब्ल्यूसीआर, एसईआर, डब्ल्यूआर, एसडब्ल्यूआर, एससीआर, एसआर, सीआर, एनआर, ईसीओआर, ईआर

डब्ल्यूआर	61	5	56	11776052	24988004	13211952
एसडब्ल्यूआर	67	21	46	7244626	10487484	3242858
एससीआर	25	0	25	6136420	16027804	9891384
एनसीआर	0	0	0	0	0	0
एसआर	30	25	5	3753995	4696935	942940
सीआर	42	36	6	2683760	3174492	490732
एनआर	अनुरक्षित नहीं किए गए अभिलेख			7048536	8017655	969119
ईसीओआर	161	161	0	20996900	30352382	9355482
ईआर	129	41	88	11575300	11926200	350900
जोड़	717	306	555	138094591	194581052	56486461
‘ करोड़ में				13.81	19.46	5.65

(स्रोत: संबंधित रेलवे के डिवीजनल वाणिज्यिक और यांत्रिक विभागों के अभिलेख)

### 2.1.6.3 माल की तुलाई न करने का प्रभाव

#### 2.1.6.3.1 स्थिर तोलसेतुओं के प्रतिस्थापन न करने के कारण हानि

भारतीय रेल अधिकतर वैगनों के अलग-अलग लदान की अपेक्षा एक साथ रोक में माल का थोक परिवहन कर रही है और इसलिए स्थिर तोल सेतु की उपयोगिता में पर्याप्त रूप से कमी आई है। नवम्बर 2009<sup>68</sup> में रेलवे बोर्ड ने बताया कि चलायमान तोल सेतु को स्थिर तोल सेतु से अधिक वरीयता दी गई थी क्योंकि यह चल स्टॉक में अवरोधन को कम करता है और उन्होंने जोनल रेलवे को अनुदेश दिए कि 1 अप्रैल 2011 से ऐसे स्थिर तोल सेतु पर तुलाई को रेलवे द्वारा स्वीकार नहीं किया जाएगा और रेलवे रसीद (आरआर) स्थिर तोल सेतु पर तुलाई के आधार पर जारी नहीं की जाएगी। आगे यह बताया गया कि विशेष बाधाओं के मामलों में, जहां स्थिर तोल सेतु को चलायमान तोल सेतु द्वारा प्रतिस्थापित नहीं किया जा सका है या तुलाई विशेष साइडिंग के सम्बद्ध/वैकल्पिक सम्बद्ध तोल सेतु पर नहीं की जा सकती, वहाँ रेलवे को रेलवे बोर्ड से विशेष छूट प्राप्त करनी चाहिए।

<sup>68</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र दिनांक 11-11-2009

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि केवल आठ जोनल रेलवे<sup>69</sup> के पास इलेक्ट्रॉनिक चलायमान तोल सेतु (इआईएमडब्ल्यूबी) है जबकि शेष आठ जोनल रेलवे<sup>70</sup> ने 76 स्थिर तोल सेतुओं (निजी - 70, रेलवे - 6) को जारी रखा। तथापि, नवम्बर 2009 के उपर्युक्त बोर्ड के आदेशानुसार एसईआर ने जुलाई 2011 से 12 निजी स्थिर तोल सेतुओं के उपयोग को बंद कर दिया; फिर भी इन में से किसी को भी इआईएमडब्ल्यूबी द्वारा प्रतिस्थापित नहीं किया गया था। इन आठ जोनल रेलवे में 15 निजी स्थिर तोल सेतुओं के अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- पाँच जोनल रेलवे<sup>71</sup> में स्थैतिक तोलसेतुओं में 3567 रकों की तुलाई रेलवे द्वारा नवम्बर 2009 के रेलवे बोर्ड के अनुदेशों की शर्तों में जैसाकि उपरोक्त के उप-पैरा (1) में उल्लेख है स्वीकार नहीं की गई थी और रेलवे प्राप्तियों “प्रेषक भार स्वीकृत” आधार पर जारी की गई थी। तथापि 220 रकों के लिए अनुवर्ती तुलाई, नियमानुसार की गई थी जहां कुल पेनल भाड़ा और दंडात्मक शुल्क ` 5.45 करोड़ संग्रहित किए गए थे। यदि 3567 रक अनुवर्ती केन्द्रों में तोले जाते तो भारतीय रेल पेनल भाड़े और दंडात्मक प्रभारों पर ` 93.65 करोड़ अर्जित कर सकती थी।
- इसी प्रकार, एसईसीआर और एनआर में 7743 रकों को स्वीकृत प्रेषक के भार (एसडब्ल्यूए) से दो स्थैतिक तोलसेतु स्थानों<sup>72</sup> पर बुक किया गया था और उन्हें या तो मार्ग में या गंतव्य स्थान पर दोबारा तोला नहीं गया था। इस प्रकार, इन रकों की ओवर लोडिंग से इन्कार नहीं किया जा सकता। राजस्व की हानि का अनुमान नहीं लगाया जा सकता क्योंकि बाद में किसी रक की जांच नहीं की गई थी।

### 2.1.6.3.2 तोलाई न करने के कारण माल भाड़ा की हानि

चयनित लदान केंद्रों (तोल सेतु के बिना) में 2008-13 की अवधि के दौरान प्रत्येक वर्ष के तीन महीनों (अप्रैल, अक्टूबर और दिसम्बर) के लिए अभिलेखों की

<sup>69</sup> एनडब्ल्यूआर, एनईआर, डब्ल्यूसीआर, डब्ल्यूआर, एसडब्ल्यूआर, एससीआर, एनसीआर, एसआर

<sup>70</sup> एसईसीआर, ईसीआर, एनएफआर, एसईआर, सीआर, एनआर, इसीओआर, ईआर

<sup>71</sup> एसईसीआर-1, ईसीआर-1, एसईआर-2, सीआर-1, इसीओआर-1

<sup>72</sup> बिहार इस्पात संयंत्र-7683 रैक अदानी साइडिंग -60 रक

नमूना जांच से पता चला कि 318 रैकों<sup>73</sup> को बुक किया गया था और पाँच रेलवे<sup>74</sup> के नौ लदान केंद्रों से एसडब्ल्यूए आधार पर भेजा गया था।

आगे यह देखा गया कि एसईसीआर, एसईआर और एसडब्ल्यूआर के मामले में उपरोक्त उल्लिखित रैक प्रत्येक लदान केंद्र के लिए सम्बद्ध और वैकल्पिक तोल सेतुओं के लिए अधिसूचना के बावजूद एसडब्ल्यूए पर बुक किए गए थे। चूँकि आगामी रूप से कोई पुनः तुलाई नहीं की गयी इसलिए राजस्व हानि का लेखापरीक्षा में अनुमान नहीं लगाया जा सका।

### 2.1.6.3.3 पार्सल वैन की तुलाई

पार्सल वैन का लदान रेलवे स्टेशन में किया जाता है और किसी मेल/एक्सप्रेस यात्री ट्रेन से जोड़ा जाता है। इस संबंध में बुकिंग आदि संबंधित जोनल रेलवे द्वारा की जाती है। तथापि, विभिन्न क्षमताओं की कुछ पार्सल वैनों को उनके अपने स्टाफ द्वारा पार्सल यातायात व्यवस्था, लदान और उतराई के लिए निजी पार्टियों से पट्टे पर लिया गया है। जुलाई 2009<sup>75</sup> में रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे को सलाह दी कि भारतीय रेल के अन्तर्गत प्रतिस्थापित/ शुरू किए गए सभी तोलसेतुओं का उनकी प्रणाली में कुछ सॉफ्टवेयर आशोधन करके पार्सल वैन की तुलाई के लिए उपयोग किया जा सकता है। आगे यह अनुदेश दिया गया कि इस संबंध में संयुक्त प्रक्रिया आदेश (जेपीओ) को 01 अगस्त 2009 तक प्रत्येक जोन द्वारा सीएमई, सीसीएम और सीओएम से जारी किया जाना आवश्यक है जिससे कि प्रक्रिया को शीघ्र कार्यान्वित किया जा सके।

ईसीआर को छोड़कर सभी जोनल रेलवे के 142 में से 29 पार्सल लदान केंद्रों की लेखापरीक्षा की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- किसी भी जोनल रेलवे द्वारा पट्टे पर ली गई पार्सल वैनों की तुलाई के लिए कोई जेपीओ से संबंधित दिशानिर्देश जारी नहीं किए गए थे। इसके अतिरिक्त, रेलवे बोर्ड ने जेपीओ के मामले को मानीटर नहीं किया था।

<sup>73</sup> एसईसीआर-2, एनडब्ल्यूआर-29, एसईआर-56, एसडब्ल्यूआर-5, एसआर-226

<sup>74</sup> एसईसीआर-1, एनडब्ल्यूआर-7, एसईआर-3, एसडब्ल्यूआर-2, एसआर-

<sup>75</sup> पत्र सं. 2009/टीसी(एफएम)/11/12 दिनांक 06-07-2009

- दस जोनल रेलवे<sup>76</sup> में 19 पार्सल लदान केंद्रों में यह देखा गया था कि 76,669 पट्टे पर ली गई पार्सल वैनों को समीक्षा के अन्तर्गत अवधि के दौरान तुलाई के बिना पास कर दिया गया था।
- पाँच जोनल रेलवे<sup>77</sup> में आठ पार्सल लदान केंद्रों में समीक्षाधीन अवधि के दौरान कुल 2,08,031 पार्सल वैन बुक की गई थी। इनमें से केवल 37,366 पार्सल वैनों (अर्थात् 18 प्रतिशत) को बाद के तोलसेतुओं पर तौला गया था। 1632 पार्सल वैनों के मामले में अतिभार का पता चला था जहाँ से ` 2.60 करोड़ की शास्ति का संग्रहण किया गया था। बकाया 170665 पार्सल वैनों को बिना तौल के पास कर दिया गया था।
- सीआर में 2008-13 के दौरान बुक 1,48,825 पार्सल वैनों में से रेलवे प्राधिकारियों द्वारा 613 की यांत्रिक तौल मशीन पर नमूना जांच की गई थी और सभी 613 को अतिभारित पाया गया था और उस पर शास्ति प्रभारित और संग्रहित की गई थी। यदि बकाया 1,48,212 पार्सल वैनों (99.59 प्रतिशत) का भार तौला जाता, तो इस प्रकार के अतिभार के समान मामलों का पता चल सकता था। इस प्रकार, सीआर में बुक की गई 99.59 पार्सल वैनों का तौल नहीं किए जाने के कारण संभावित राजस्व की पर्याप्त हानि हुई।
- डब्ल्यू सीआर में दो बार सर्तकता दलों द्वारा पट्टे पर ली पार्सल वैनों की पुनः जाँच करने पर अतिभार का पता चला था और ` 0.02 करोड़ के दंडात्मक प्रभार उदग्राह्य थे।

इसलिए यह सिफारिश की गई कि जोनल रेलवे को अधिक भार पर राजस्व की हानि के परिहार के लिए सभी पार्सल वैनों की तुलाई के लिए उपयुक्त कार्रवाई करनी चाहिए।

#### 2.1.6.3.4 स्क्रैप यार्ड में अलौह स्क्रैप सामग्रियों की तुलाई

अलौह स्क्रैप<sup>78</sup> की तुलाई में भारतीय रेलवे को हानि के उच्च जोखिम शामिल हैं क्योंकि यह लौह स्क्रैप से अधिक महंगे हैं। रेलवे बोर्ड ने फरवरी 2007<sup>79</sup> में

<sup>76</sup> एसईसीआर-1, एनडब्ल्यूआर-1, एनएफआर-1, एनईआर-1, डब्ल्यूसीआर-1, डब्ल्यूआर-2, एनसीआर-2, एसआर-3, एनआर-2, ईसीओआर-4

<sup>77</sup> एसईआर-1, एसडब्ल्यूआर-1, सीआर-2, एनआर-1, ईआर-2

<sup>78</sup> अलौह धातु एलुमिलियम, तांबा, शीशा जिंक, कोबाल्ट, क्रोमियम और कीमती धातुएं हैं।

निर्देश दिया कि स्क्रैप यार्ड/स्क्रैप डिपों में तोलसेतुओं के विद्यमान मैकेनिकल टाईप को 12 माह की अवधि के अन्दर में अलौह स्क्रैप की तुलाई हेतु इलेक्ट्रॉनिक तुलाई स्केल में प्रतिस्थापित किया गया/बदला गया था। 17 चयनित स्क्रैप यार्ड के अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला;

- अलौह स्क्रैप की तुलाई के लिए इलेक्ट्रॉनिक तुलाई स्केल ईसीआर के अलावा सभी जोनल रेलवे में प्रतिष्ठापित किए गए थे। ये एसईसीआर और डब्ल्यूआर को छोड़कर निर्धारित अवधि में प्रतिष्ठापित किए गए थे।
- एसईसीआर ने सितम्बर 2009 में इलैक्ट्रॉनिक तुलाई मशीन प्रतिष्ठापित की थी अर्थात् फरवरी 2008 के लक्षित माह से 18 माह के गुजरने के बाद परिणामस्वरूप, अलौह स्क्रैप की 106.07 एमटी की तुलाई मैकेनिकल तुलाई स्केल पर की गई थी और नीलामीकर्ता को दिया गया था। डब्ल्यूआर में इलैक्ट्रॉनिक तुलाई मशीन के प्रतिष्ठापन में 21 माह का विलम्ब हुआ था।
- एनएफआर, एनसीआर और ईआर में इलेक्ट्रॉनिक तुलाई मशीनों के प्रावधान के बावजूद क्रमशः 174.53 एमटी, 13.25 एमटी और 38.15 एमटी अलौह स्क्रैप की मैकेनिकल तुलाई स्केल पर तुलाई की गई और नीलामीकर्ता को सौंपा गया था।
- शकूरबस्ती (एनआर) में एक स्थिर 30 एमटी क्षमता का तोलसेतु प्रतिस्थापन के लिए नवम्बर 2004 में देय था। सेतु के प्रतिस्थापन के लिए एक इलेक्ट्रॉनिक स्थिर तोल सेतु (100 एमटी क्षमता) ` 0.26 करोड़ की लागत पर अप्रैल 2011 में खरीदा गया था लेकिन वह विद्युत अनुपलब्धता, तोल सेतु कक्ष के ड्राईग के अन्तिम रूप न देने और तोल सेतु के लिए आनुषंगिक कार्यों के लिए निधि की अनुपलब्धता के कारण चालू न किए हुए पड़ा था (मार्च 2013)।

इस प्रकार, रेलवे बोर्ड के आदेशों के बावजूद अलौह स्क्रैप को एनएफआर, एनसीआर और ईआर में मैकेनिकल तोलसेतुओं से तुलाई करना जारी रहा।

<sup>79</sup> सं. 98/आरएस (जी) /779/10/सीएस, दिनांक 13.2.2007

### 2.1.6.3.5 कन्टेनर ट्रेन की तुलाई

यातायात की प्रत्येक स्ट्रीम के लिए प्रत्येक लदान पर लोड किए गए सभी रैकों की उनके संबंधित सम्बद्ध/वैकल्पिक तोल सेतुओं<sup>80</sup> पर तुलाई किया जाना अपेक्षित है। रेलवे बोर्ड ने दिसम्बर 2009<sup>81</sup> में पुनः स्पष्ट किया कि कन्टेनर गाडियों की ओवरलोडिंग का पता लगाने के लिए तोल सेतुओं में भी तुलाई की जानी चाहिए। दोबारा यह जोर दिया गया कि कन्टेनर यातायात के मामले में ओवरलोडिंग के ही अवसर नहीं थे बल्कि कम भार के स्लैब<sup>82</sup> का लाभ उठाने के लिए वजन की गलत घोषणा का भी अवसर था।

100 में से 27 कन्टेनर लदान केन्द्रों (ईसीआर को छोड़कर जहां कोई कंटेनर डिपो नहीं है) में सत्यापन से निम्नलिखित का पता चला:

- पाँच जोनल रेलवे<sup>83</sup> में छः कन्टेनर लदान केन्द्रों में 11,178 कंटेनर रैको को समीक्षा के अन्तर्गत अवधि के दौरान बुक किया गया था जिनमें से 6139 रैकों की तुलाई की गई थी। 447 कन्टेनर रैकों में अधिक भार का पता चला और ₹ 1.26 करोड़ की शास्ति संग्रहित की गई थी। तथापि, 5039 रैकों को बिना तुलाई के पास कर दिया गया था।
- चार रेलवे<sup>84</sup> में चार कन्टेनर लदान केन्द्रों में 1647 कन्टेनर रैको को इन केंद्रों से बुक किया गया था और शत प्रतिशत रैकों की तुलाई की गई थी। 192 मामलों (एसईसीआर-35, एसडब्ल्यूआर-46 और एससीआर-111) में अधिक वजन का पता चला था और ₹ 0.62 करोड़ की शास्ति संग्रहित की गई थी। एसआर में किसी ओवर लोडिंग का पता नहीं चला था।
- 17 कन्टेनर लदान केन्द्रों में 47602 कन्टेनर रैको को 12 जोनल रेलवे<sup>85</sup> में 2008-13 की अवधि के दौरान किसी तुलाई के बिना पास कर दिया गया था। तथापि, ईआर में 1441 रैकों में से 18 रैकों की अनुवर्ती तोल सेतुओं

<sup>80</sup> आर-सी - 86/2006

<sup>81</sup> बोर्ड की सं. टीसी-1/2006/108/4-पीटी दिनांक 10-12-2009

<sup>82</sup> रेलवे चार स्लैब में कन्टेनर प्रचालन से ढुलाई प्रभार संग्रहित करती है (i) 10 टन तक (ii) 10 टन से 20 टन के बीच (iii) 20 टन से 26 टन के बीच (iv) 26 टन से अधिक

<sup>83</sup> एसईआर-1, डब्ल्यूआर-2, एसडब्ल्यूआर-1, एससीआर-1, ईसीओआर-1

<sup>84</sup> एसईसीआर-1, एसडब्ल्यूआर-1, एससीआर-1, एसआर-1

<sup>85</sup> एनडब्ल्यूआर-2, एनएफआर-1, एनईआर-1, डब्ल्यूसीआर-1, डब्ल्यूआर-2, एसडब्ल्यूआर-1, एनसीआर-1, एसआर-1, सीआर-2, एनआर-3, ईसीओआर-1, ईआर-1



में तुलाई की गई थी और सभी मामलों में अधिक भार का पता चला जहां 0.10 करोड़ की शास्ति संग्रहित की गई थी।

इसलिए, ऊपर उल्लिखित 47602 और 5039 कन्टेनर रैकों में अतिभार का पता चल सका जिन्हें बिना तुलाई के पास कर दिया गया था। यदि इन कन्टेनर रैकों की तुलाई की जाती तो रेलवे भाड़े और शास्ति के प्रति पर्याप्त राजस्व का संग्रहण कर सकती थी और रेलपथ को होने वाली संभव हानि से बचा जा सकता था।

#### 2.1.6.3.6 एसईआर में वैगनों की बड़ी मात्रा में ओवरलोडिंग के मामले

एसईआर में यह देखा गया कि 38,138 रैकों को अक्टूबर 2011 से दिसम्बर 2012 की अवधि के दौरान 38 तोलसेतुओं (रेलवे 19, निजी 19) के माध्यम से पास किया गया था। तथापि, 7791 रैकों (20 प्रतिशत) को बिना तुलाई के भेजा गया था और एसडब्ल्यूए या पीसीसी के आधार पर जो भी उच्चतर है मालभाड़ा संग्रहीत किया गया था। इनमें से 9455 रैकों (31 प्रतिशत) को ओवरलोडिड पाया गया था और जो लोड समायोजन को वारंट करता है। एसईआर प्रशासन सम्बद्ध/वैकल्पिक तोलसेतुओं की अधिसूचना के बावजूद सभी रैको की शत प्रतिशत तुलाई सुनिश्चित करने में समर्थ नहीं था।

आगे देखा गया कि भार समायोजन शेष 361 रैकों के मामले में और 9094 रैकों में रेल प्रशासन द्वारा किया गया था, ओवरलोडिड वैगन को या तो अलग कर दिया गया था या ट्रेन को सिमित गति पर चलने की अनुमति दी गई थी।

इस प्रकार, समन्वय के अभाव और अप्रभावी मोनिटरिंग के परिणामस्वरूप बड़ी मात्रा में वैगनों की ओवरलोडिंग की निरंतर घटनाएं हुईं। तुलाई न किए गए रैकों के लिए राजस्व की हानि का निर्धारण करना सम्भव नहीं है। बदले में ओवरलोडिड का ट्रेक सुरक्षा के लिए विपरीत प्रभाव है। इसके अलावा, सीमित गति पर ट्रेनों का चालन भी वैगनों के टर्नअराऊन्ड अनुपात को बुरी तरह से प्रभावित करता है।

#### 2.1.6.4 माल भाड़ा प्रचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस) के साथ तोलसेतुओं की संबंधता:

मालगाडियां निश्चित समय सारणी के अनुसार नहीं चलती, इस प्रकार माल प्रचालन करना एक उच्च सूचना गहन कार्यकलाप है। नेटवर्क पर वैगनों, लोकोमोटिव्स, क्रू और रेलपथ जैसे संसाधनों की इष्टपम उपयोगिता केवल तब सम्भव है जब प्रबंधक आवंटन निर्णय सक्रियता से लेते हैं। वास्तविक समय सूचना अच्छे निर्णय लेने की अनुमति देती है और इस प्रकार प्रणाली में उच्च स्तर की गतिशीलता को सुनिश्चित करती है। इस बोध से एफओआईएस का विकास होता है। अक्टूबर 2006<sup>86</sup> में रेलवे बोर्ड ने तोल सेतु और एफओआईएस की गाड़ी प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) के बीच इंटरफेस विकसित करने का अनुदेश दिया जिससे कि तुलाई सूचना तोलसेतु से एफओआईएस को सीधे संचारित की जाए। निजी तोल सेतुओं के मामले में एफओआईएस के साथ लिंकिंग की लागत निजी पार्टी द्वारा वहन की जानी थी (फरवरी 2007)।, सितम्बर 2008 में रेलवे बोर्ड ने सलाह दी कि सभी चलायमान तोल सेतुओं को एफओआईएस से जोड़ा जाए।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि भारतीय रेल में 516 तोलसेतुओं में से केवल 173 तोलसेतुओं (33.53 प्रतिशत) को 2008-13 के दौरान एफओआईएस के साथ संयोजकता के लिए नियोजित किया गया था। तथापि, अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि संयोजकता को वास्तविक रूप से केवल 136 तोलसेतुओं अर्थात् मार्च 2013 तक 79 प्रतिशत में उपलब्ध कराया गया था।

##### 2.1.6.4.1 ओवरलोडिड रेको/तुलाई न किए गए रेको पर गति प्रतिबंध

गाडियों के ओवरलोडिड संचालन से रेलपथ और चल स्टॉक के क्षति होने की सम्भावना है। दूसरी तरफ गति प्रतिबंधों के साथ मालगाडियों का संचालन वैगन टर्नराउंड अनुपात को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करता है। सामान्यतः किसी रेक को तुलाई के बिना नहीं भेजा जाना चाहिए। यदि किसी रेक की खराब तोलसेतुओं या किसी दुसरे कारण से लदान के बाद तुलाई नहीं की गई है तब इसकी तुलाई अगले उपलब्ध तोलसेतु पर की जानी चाहिए। उस समय तक इसे 40 कि.मी. प्रति घण्टा या कम की प्रतिबंधित गति पर अगले उपलब्ध तोलसेतु स्थल तक संचालित किया जाना चाहिए जैसाकि संबंधित रेलवे द्वारा निर्णय लिया गया है

<sup>86</sup> सं. टीसी-1/2006/108/4 दिनांक 13/10/2006 - आरसी 86/2006

(सितम्बर 2008)<sup>87</sup>। तथापि, जनवरी 2010<sup>88</sup> में बोर्ड द्वारा यह स्पष्ट किया था कि जहाँ लदान केंद्र पर तोलसेतु नहीं था वहाँ रेक को सामान्य गति के साथ पहले उपलब्ध तोलसेतु के स्थान तक तुलाई के लिए ले जाया जाएगा। यदि रेक की खराब तोलसेतु या किसी दूसरे कारणों से पहले उपलब्ध तोलसेतु पर तुलाई नहीं की जाती है और इसकी तुलाई अगले उपलब्ध तोलसेतु पर की जाती है तब संबंधित रेलवे द्वारा निर्णय ली गई 40 कि.मी. प्रति घण्टा या कम की गति सीमा का पालन पहले तोलसेतु केंद्र से अगले उपलब्ध तोलसेतु तक किया जाना है जहां तुलाई की गई है।

तथापि, तोलसेतुओं सहित या बिना 200 चयनित लदान केंद्रों पर 2008-13 की अवधि के लिए तीन माह (अप्रैल, अक्टूबर और दिसम्बर) के अभिलेखों की नमूना जांच से निम्नलिखित का पता चला:

- तोलसेतुओं वाले लदान केंद्र: एसईसीआर, ईसीआर, एनएफआर और एसईआर में 9849 रेकों को स्वयं लदान केंद्रों पर बुक किया गया और तुलाई की गई थी। उपरोक्त में से 3890 रेक ओवरलोडिड थे जहां गति प्रतिबन्ध अपेक्षित था। किन्तु गति प्रतिबंध केवल 3151 ओवरलोडिड रेको पर लागू किया गया था और शेष 739 ओवरलोडिड रेको को गति प्रतिबंध के बिना संचालन की अनुमति दी गई थी।
- तोलसेतुओं के बिना लदान केंद्र: एसईसीआर, एनएफआर, एसईआर, डब्ल्यूआर, एसडब्ल्यूआर, एनसीआर और एसआर में 2600 रेकों को लदान केंद्रों से बुक किया गया था जिनमें से 1066 रेको की पहले उपलब्ध तोलसेतुओं पर तुलाई नहीं की गई थी और इसलिए रेलवे द्वारा निर्णय ली गई 40 कि.मी. प्रति घंटा या कम का गति प्रतिबन्ध पहले उपलब्ध तोलसेतुओं से अगले उपलब्ध तोलसेतुओं तक लागू करना अपेक्षित था। लेकिन गति प्रतिबंध केवल 3 रेको पर लागू किया गया था और शेष 1063 रेकों को गति प्रतिबन्ध के बिना संचालन की अनुमति दी गई थी।

इस प्रकार, भारतीय रेल को उन वैगनों की गति की मॉनिटरिंग में अधिक सतर्क होने की आवश्यकता है जिनकी तुलाई नहीं की गई है क्योंकि इसका सुरक्षा पर प्रतिकूल प्रभाव होगा।

<sup>87</sup> स. टीसी-1/2008/108/3 दिनांक 30/09/2008

<sup>88</sup> स. टीसी-1/2008/108/3 दिनांक 05/01/2010

#### 2.1.6.4.2 भार समायोजन

भार समायोजन प्रेषक द्वारा तुलाई के दौरान ओवरलोडिंग पाए गए रेको में जोनल रेलवे की सलाह के अनुसार किया जाता है। इसके अलावा, अवरोधन प्रभारों के रूप में प्रति ओवरलोडिंग वैगन 5000 की शास्ति भी भार समायोजन के लिए रेको के अवरोधन के लिए संग्रहित की जाती है। इस संबंध में रेलवे बोर्ड ने दिसम्बर 2012<sup>89</sup> में निर्णय लिया कि 17 दिसम्बर 2012 से प्रेषक द्वारा या तो सीधे या उनकी पदनामित प्रबंधन एजेंसियों के माध्यम से भार समायोजन किए गए वैगनों की यादृच्छिक रूप से पुनः तुलाई की जानी चाहिए। यादृच्छिक पुनः तुलाई के लिए रेको की पहचान सीसीएम द्वारा जोनल रेलवे के सीओएम के परामर्श द्वारा की जानी चाहिए। आगे बोर्ड के आदेश में यह बताया गया कि यदि प्रेषक द्वारा भार समायोजन किए गए वैगनों में ओवरलोडिंग का पता चलता है तो प्रति वैगन एक लाख के दंडिक प्रभार का उद्ग्रहण किया जाएगा।

इस संदर्भ में जनवरी से मार्च 2013 की अवधि के दौरान 131 लदान केंद्रों के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि आठ रेलवे<sup>90</sup> में 15 लदान केंद्रों में 342 रेको में तुलाई के दौरान ओवरलोड का पता चलने पर लदान केंद्र पर लदान समायोजन किए गए थे। तथापि, अनुवर्ती औचक निरीक्षण केवल एसईआर पर एक रेक में किया गया था जहां 17 वैगनों में पुनः ओवरलोड का पता चला था और दिसम्बर 2012 के बोर्ड को उपरोक्त आदेश में यथा निर्धारित 17 लाख के बजाए परेषिती से 1,61,578 की शास्ति उदभूत और वसूल की गई थी। शेष 341 रेकों के मामले में कोई औचक निरीक्षण नहीं किया गया था।

#### 2.1.7 निष्कर्ष

रेलवे बोर्ड सभी माल परिवहन की तुलाई सुनिश्चित करने में विफल रहा। अधिकतर लदान केंद्रों को तोलसेतुओं द्वारा कवर नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, वे मुख्य रूप से तुलाई के लिए निजी स्वामित्व वाले तोलसेतुओं पर निर्भर कर रहे थे विशेष रूप से थोक परेषणों के लिए जैसे कोयला, लौह अयस्क इत्यादि। स्थैतिक तोलसेतुओं (15 प्रतिशत) को अभी भी तोल के लिए प्रयोग किया जाता है। विशेष रूप से निजी साइडिंगों के लिए तोलसेतुओं के उचित

<sup>89</sup> दिनांक 17.12.2012 की गजट अधिसूचना के साथ पठित आरसी 39/2012 दिनांक 26.12.2012

<sup>90</sup> एसईसीआर-2, एनएफआर-1, डब्ल्यूसीआर-3, एसईआर-1, डब्ल्यूआर-2, एसडब्ल्यूआर-1, एसआर-3, ईआर-

रखरखाव और अनुरक्षक में कमियां थीं। ये कमियां निजी तौलसेतुओं में विशेष रूप से स्पष्ट थीं। इस प्रकार, थोक परेषणों को लाने ले जाने में राजस्व हानि का जोखिम है। वैगनों के अतिभार और उपयुक्त स्थानों/थोक लदान केन्द्रों में तौलसेतुओं के प्रतिष्ठापन की मानीटरिंग करना आवश्यक है।

रेलवे बोर्ड द्वारा बारबारदिए जाने वाले अनुदेशों के बावजूद, जोनल रेलवे खुले यातायात की 100 प्रतिशत तुलाई सुनिश्चित करने में विफल रहा। इसके अतिरिक्त, नमूना जांच किए गए पार्सल वैनों में ध्यान में आए अतिभार के मामलों में उच्च प्रतिशतता के दृष्टिगत यह सलाह दी जाती है कि उनकी तुलाई करना भी अनिवार्य किया जाना चाहिए ताकि राजस्व के रिसाव से बचा जा सके।

## परिशिष्ट I

## लेखापरीक्षा प्रतिचयन के लिए तोलसेतुओं के चयन के आधार पर दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं.	श्रेणी	चयनित प्रतिशतता (रेलवेवार)	भारतीय रेल में कुल जनसंख्या	समीक्षा के लिए लेखापरीक्षा में चयनित सं.	
				कुल सं.	रेलवेवार संख्या
1	रेलवे तोलसेतु (चलायमान)	प्रत्येक जोन में न्यूनतम दो स्थानों के अध्यक्षीन 20%	177	50	एसईसीआर - 2, एनडब्ल्यूआर-2,ईसीआर-2,एनएफआर-2, एनईआर-2, डब्ल्यूसीआर-3, एसईआर-3, डब्ल्यूआर-5, एसडब्ल्यूआर-2, एसीआर-5, एनसीआर-6, एसआर-3, सीआर-2, एनआर-2, ईसीओआर-2, ईआर-7.
2	रेलवे तोलसेतु (स्थिर)	प्रत्येक जोन में न्यूनतम दो स्थानों के अध्यक्षीन 20%	6	1	ईआर-1.
3	निजी तोलसेतु (स्थिर)	प्रत्येक जोन में न्यूनतम दो स्थानों के अध्यक्षीन 20%	70	16	एसईसीआर - 3, ईसीआर-2,एनएफआर-1, एसईआर-3, सीआर-2, एनआर-2, ईसीओआर-1, ईआर-2.
4	निजी तोलसेतु (चलायमान)	प्रत्येक जोन में न्यूनतम पाँच स्थानों के अध्यक्षीन 20%	263	77	एसईसीआर - 11, एनडब्ल्यूआर-3,ईसीआर-7,एनएफआर-1, डब्ल्यूसीआर-5, एसईआर-4, डब्ल्यूआर-4, एसडब्ल्यूआर-9, एससीआर-7, एसआर-5, सीआर-7, एनआर-5, ईसीओआर-6, ईआर-3.
5	बिना तोलसेतु के लदान केंद्र (निजी)	न्यूनतम दो स्थानों के अध्यक्षीन 20%	178	40	एसईसीआर - 2, एनडब्ल्यूआर -2, ईसीआर -2, एनईआर-2, डब्ल्यूसीआर-8, एसईआर-5, डब्ल्यूआर-7, एसडब्ल्यूआर-2, एससीआर-2, एनसीआर-2, एसआर-2, एनआर-3, ईआर-1.
6	बिना तोलसेतु के लदान केंद्र (रेलवे)	न्यूनतम दो स्थानों के अध्यक्षीन 20%	523	85	एसईसीआर - 5, एनडब्ल्यूआर-2, ईसीआर-2, एनएफआर-4, एनईआर-2, डब्ल्यूसीआर-10, एसईआर-2, डब्ल्यूआर-15, एसडब्ल्यूआर-3, एनसीआर-8, एसआर-2, एनआर-23, ईसीओआर-3, ईआर-4.

7	पार्सल लदान केंद्र	प्रत्येक जोन में न्यूनतम एक लदान केंद्र के अध्यक्षीन 20%	142	28	एसईसीआर- 1, एनडब्ल्यूआर-1, एनएफआर-2, एनईआर-1, डब्ल्यूसीआर-1, एसईआर-1, डब्ल्यूआर-2, एसडब्ल्यूआर-1, एससीआर-2, एनसीआर-2, एसआर-3, सीआर-2, एनआर-3, ईसीओआर-4, ईआर-2.
8	स्क्रेप यार्ड	प्रत्येक जोन में न्यूनतम एक यार्ड के अध्यक्षीन 20%	38	17	एसईसीआर - 1, एनडब्ल्यूआर-1, ईसीआर-1, एनएफआर-1, एनईआर-1, डब्ल्यूसीआर-1, एसईआर-1, डब्ल्यूआर-1, एसडब्ल्यूआर-2, एससीआर-1, एनसीआर-1, एसआर-1, सीआर-1, एनआर-1, ईसीओआर-1, ईआर-1.
9	कंटेनर लदान केंद्र	प्रत्येक जोन में न्यूनतम एक लदान केंद्र के अध्यक्षीन 20%	100	27	एसईसीआर - 1, एनडब्ल्यूआर-2, एनएफआर-1, एनईआर-1, डब्ल्यूसीआर-1, एसईआर-1, डब्ल्यूआर-4, एसडब्ल्यूआर-3, एससीआर-2, एनसीआर-1, एसआर-2, सीआर-2, एनआर-3, ईसीओआर-2, ईआर-1.
	<b>जोड़</b>		<b>1555</b>	<b>342</b>	

## 2.2 उत्तर मध्य (एनसीआर), उत्तर (एनआर): महाकुंभ मेला, 2013 और उत्तर पूर्व रेलवे (एनईआर)

### 2.2.1 प्रस्तावना

कुम्भ मेला एक बड़ा धार्मिक त्योहार है जो प्रत्येक तीन वर्षों में चार अलग अलग स्थानों (नासिक, उज्जैन, हरिद्वार और इलाहाबाद) में क्रम से आयोजित किया जाता है। कुम्भ मेला 2013 को महाकुम्भ मेला माना गया जो प्रत्येक 144 वर्षों में केवल एक बार आता है। महाकुम्भ मेला 2013 (मेला) इलाहाबाद में 14 जनवरी 2013 से 10 मार्च 2013 तक मनाया गया था। मेला में पूरे भारत से लगभग 12 करोड़ तीर्थयात्रियों और दर्शकों ने भाग लिया।

प्रत्येक कुंभ मेला के लिए भारतीय रेल मेला स्थल की अतिरिक्त भीड़ की संभलाई के लिए विशेष व्यवस्था करती है। कुंभमेला के प्रबंध में विशेष गाड़ियों के चलाने के लिए प्रबंध करना और गाड़ियों द्वारा आने वाले तीर्थयात्रियों के लिए अतिरिक्त सुविधा शामिल है। उत्तर प्रदेश राज्य सरकार ने अनुमान लगाया था कि लगभग 8.83 करोड़ तीर्थ यात्री मेला में भाग लेंगे। रेल प्रशासन ने निर्धारित किया (दिसम्बर 2012) कि लगभग 34 लाख तीर्थ यात्री मेला अवधि के दौरान गाड़ी की सेवाओं का उपयोग करेंगे। यह सामान्य यात्री यातायात (20 लाख)<sup>91</sup> के अपेक्षा लगभग 14 लाख (70 प्रतिशत) अधिक था।

### फीगर 2.3



10 फरवरी 2013 को पड़ने वाले मौनी अमावस्या को मेला का अति शुभ स्नान दिवस (शाही स्नान) माना गया। राज्य सरकार को आशा थी कि लगभग 3.05 करोड़ तीर्थ यात्री इस दिन मेला का दर्शन करेंगे और रेलवे ने अनुमान लगाया कि

<sup>91</sup> स्रोत: राज्य/जिला प्राधिकारियों और रेलवे मेला अधिकारी के बीच 13.12.2012 को आयोजित बैठक का कार्य वृत्त



लगभग 4.10 लाख यात्री इस दिन गाड़ी सेवाओं का उपयोग करेंगे। इलाहाबाद स्टेशन के प्लेट फार्म नं. 6 और फुटओवर ब्रिज नं. 1 पर एक बड़ी भगदड़ हुई। रेल प्रशासन ने बताया (मई 2013) कि उन्होंने लगभग 18.54 घंटे पर सार्वजनिक संबोधन प्रणाली के माध्यम से भगदड़ होने की घोषणा की।



रेल प्रशासन द्वारा भेजी गई सूची के अनुसार (फरवरी 2013) भगदड़ में कुल 38 यात्री मारे गए और 48 घायल हुए तथा राज्य द्वारा चलाए गए अस्पतालों को ले जाए गए। रेल प्रशासन ने आगे बताया (मार्च 2014) कि अंतिम गणना के अनुसार 37 यात्री मरे और 45 घायल हुए थे।

### 2.2.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य

क्या तीर्थ यात्रियों की भीड़ की संभलाई के लिए रेलवे द्वारा बनाई गई योजना यथेष्ट थी और क्या इसका कार्यान्वयन प्रभावी और कुशलता पूर्वक किया गया था को अभिनिश्चित करने के लिए रेलवे द्वारा किए गए प्रबंध की लेखापरीक्षा द्वारा जांच की गई।

### 2.2.3 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली

महाकुम्भ मेला के दौरान तीर्थ यात्रियों की संभलाई के संबंध में रेलवे के निष्पादन की जांच करने के लिए लेखापरीक्षा द्वारा मार्च से अक्टूबर 2013 तक के दौरान एक समीक्षा की गई। लेखापरीक्षा ने क्षेत्रीय और मंडलीय मुख्यालय तथा मेला स्थानों से संबंधित अभिलेखों की जांच की। रेलवे की ओर से व्यवस्था की तैयारी के लिए रेल प्रशासन और राज्य प्राधिकारियों के बीच बैठकों के कार्य वृत्तों की भी जांच की गई थी।

### 2.2.4 समन्वय और योजना

#### 2.2.4.1 सामान्य योजना

मेला अवधि के दौरान भारी तीर्थ यात्री भीड़ की आशा के दृष्टिकोण से राज्य सरकार ने अध्यक्ष रेलवे बोर्ड से राज्य और पुलिस प्रशासन के साथ समन्वय के लिए एक नोडल अधिकारी और एक नोडल मंडल नियुक्त करने का अनुरोध किया

(मई 2012) ताकि तीर्थ यात्रियों के लिए प्रभावी और पर्याप्त तैयारी सुनिश्चित की जा सके। उन्होंने रेलवे से विशेष गाड़ियों और उनकी अधिसूचना का भी विशेष ध्यान देने के लिए अनुरोध किया।

जवाब में रेलवे ने नोडल/ मेला अधिकारी के रूप में इलाहाबाद डिविजन (एनसीआर) का एक एसएजी स्तर अधिकारी नियुक्त किया (जून 2012)। चूंकि इलाहाबाद स्टेशन को अधिक तीर्थ यात्रियों की संभलाई करनी होगी इसलिए एनसीआर जो न को राज्य सरकार और अन्य क्षेत्रों के साथ समन्वय के लिए नोडल जोन के रूप में नामित किया गया था। मेला अधिकारी/एनसीआर से रेलवे के विभिन्न क्षेत्रों/विभागों के मध्य यात्री सुविधाओं और विशेष गाड़ियां चलाने से संबंधित क्रियाकलापों में समन्वय की भी प्रत्याशा थी। अतिरिक्त मंडल रेलवे प्रबन्धक (एडीआरएम), लखनऊ और वाराणसी मंडल को क्रमशः एनआर और एनईआर द्वारा नोडल अधिकारी के रूप में नियुक्त किया गया था।

मेला के लिए प्रबन्ध का महत्वपूर्ण फोकस क्षेत्र भीड़ प्रबन्धन है। यह मुद्दा स्टेशनों विशेषकर इलाहाबाद स्टेशन, विशेषकर महत्वपूर्ण स्नान दिवस पर प्रत्याशित तीर्थ यात्रियों की भारी भीड़ की दृष्टि से काफी महत्व का है।

रेलवे परिसर के अन्दर और चारों तरफ यात्रियों की सुरक्षा की संयुक्त जिम्मेदारी रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ)/रेलवे सुरक्षा विशेष बल (आरपीएसएफ)<sup>92</sup> और सरकारी रेलवे पुलिस (जीआरपी)<sup>93</sup> की है। रेलवे परिसर के बाहर यात्रियों की सुरक्षा की जिम्मेदारी राज्य पुलिस की है जो रेलवे स्टेशन के बाह्य सिंगनल से बाहर कानून और व्यवस्था समस्या को निपटाती है।

#### 2.2.4.2 रेलवे की जिम्मेदारी

मेला अवधि के दौरान रेल प्रशासन को अपनी सेवाओं का उपयोग करते समय तीर्थ यात्रियों की भारी भीड़ (लगभग 34 लाख) की प्रत्याशा थी। राज्य सरकार के अधिकारियों के साथ बैठक के दौरान रेलवे को विशेष गाड़ियां चलाने, स्टेशन और स्टेशन के आस-पास यात्रियों की संरक्षा और सुरक्षा का प्रावधान, अतिरिक्त मौलिक सुविधाएं जैसे बुकिंग काउंटर, आने जाने वाली गाड़ियों की सूचना प्रदर्शित करना, पेयजल, खानपान स्टाल, चिकित्सा पोस्ट आदि की व्यवस्था करने की

<sup>92</sup> आरपीएफ/आरपीएसएफ रेल प्रशासन के नियंत्रणाधीन होते हैं और रेल परिसम्पत्ति सुरक्षा तथा यात्रियों की सुरक्षा का कार्य करते हैं।

<sup>93</sup> जीआरपी स्टेशन परिसरों, गाड़ियों में कानून एवं व्यवस्था का कार्य करती है तथा राज्य सरकार के नियंत्रणाधीन है।

इयूटी सौपी गई थी।

मेले के दौरान रेलवे की भूमिका अधिकांशतः निम्न से संबंधित थी-

- तीर्थ यात्रियों को अस्थाई रूप से रोकने और छोड़ने, उनके टिकटों की बुकिंग आराम, सुरक्षा आदि की व्यवस्था;
- यात्रियों की भीड़ इकठी न हो, इसके लिए विशेष गाड़ियों का संचालन;
- संगम क्षेत्र में ही यात्रियों के टिकटों की बुकिंग तथा उनके संबंधित सूचना के प्रसारण की व्यवस्था।

नोडल अधिकारी और राज्य के प्राधिकारियों के बीच महाकुम्भ मेला की तैयारी के संबंध में हुई बैठकों के कार्यवृत्तों की समीक्षा से पता चला कि इलाहाबाद में प्रत्याशित तीर्थयात्रियों के भारी भीड़ को संभालने के लिए कई उपाय किए गए थे। मेले को प्रभावित करने वाले उत्तर रेलवे और पूर्वोत्तर रेलवे तथा मेले को प्रभावित करने वाले अन्य क्षेत्रों के साथ परामर्श करके विस्तृत योजनाएं तैयार की गई थी। इनकी चर्चा नीचे की जाती है:

- चूंकि मेला इलाहाबाद में होना था इसलिए तीर्थ यात्रियों के आवागमन के दबाव का भार इलाहाबाद स्टेशन को वहन करना होगा। इलाहाबाद स्टेशन पर भीड़ को कम करने के लिए रेल प्रशासन ने आठ (इलाहाबाद जंक्शन सहित) निकटवर्ती अतिरिक्त स्टेशनों की घोषणा की थी। ये स्टेशन थे-

**तालिका 2.7**

क्षेत्रीय रेलवे का नाम	स्टेशन का नाम
उत्तर मध्य रेलवे	इलाहाबाद जंक्शन
	नैनी जंक्शन
उत्तर रेलवे	प्रयाग
	प्रयाग घाट
	फाफामऊ
पूर्वोत्तर रेलवे	इलाहाबाद सिटी
	झूंसी
	दारागंज

(स्रोत: राज्य सरकार को बताई गई महाकुम्भ मेला 2014 की उ.म.रे. प्रशासन की कार्ययोजना)

- यात्रियों की भीड़ को कम करने के लिए इलाहाबाद स्टेशन सहित सभी नामित मेला स्टेशनों से मेला स्पेशल गाड़ियां चलाने की योजना बनाई गई थी;
- सभी मेला स्टेशनों पर पेय जल, साफ सफाई आदि जैसी अतिरिक्त यात्री

- सुविधाओं की व्यवस्था की गई थी संगम क्षेत्र में टिकटों की बुकिंग और यात्री सूचना प्रणाली की अस्थाई व्यवस्था, स्टेशनों की और तीर्थ यात्रियों की इकट्ठी भीड़ न जाए इसके लिए स्टेशनों के निकट अस्थाई बाड़े बनाए गए थे;
- सुरक्षा प्रबंधो, भीड़ प्रबन्धन और गाड़ी संचालन के लिए केन्द्रीकृत मानीटरिंग, नियंत्रण और समन्वय के लिए इलाहाबाद और नैनी स्टेशनों पर कंट्रोल टावर बनाने की योजना की गई थी;
  - तीर्थ यात्रियों की भीड़ को नियंत्रित करने के लिए नामित स्टेशनों और उसके आस-पास यात्रियों की संरक्षा और सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए अतिरिक्त सुरक्षा कार्मिक तैनात करने की योजना थी। स्टेशनों की और बढ़ रहे तीर्थ यात्रियों के संचालन को नियंत्रित करने में सहायतार्थ स्टेशनों पर सीसीटीवीज के प्रतिष्ठापन की भी योजना थी।
  - नामित स्टेशनों पर डाक्टरों सहित चिकित्सा चौकियों, सहायक चिकित्सा सटाफ तथा एम्बुलेंस आदि की व्यवस्था करने की योजना थी।

### 2.2.5 पूर्व मेलों के अनुभव

कुंभ मेला 2001 के बाद तत्कालीन मंडलीय रेल प्रबंधक (डीआरएम), उत्तर रेलवे ने इलाहाबाद रेलवे स्टेशन के लिए भावी दिशानिर्देशों के लिए कुछ सिफारिशें जारी की थी (सितम्बर 2001)। इन सिफारिशों में अन्य बातों के साथ निम्नलिखित सिफारिशें शामिल थी :

- इलाहाबाद स्टेशन<sup>94</sup> के प्लेट फार्म नं.1 का प्रयोग अनन्य रूप से मेला स्पेशल गाड़ियों के लिए किया जाना चाहिए ताकि यात्री बाड़े से गाड़ियों तक यात्रियों के आवागमन में सुविधा हो।
- मेला क्षेत्र से वापस लौटने वाले तीर्थ यात्रियों के केवल सिविल लाइन की तरफ आने से रोकने के लिए स्थानीय प्रशासन पर जोर देना चाहिए।
- प्लेट फार्म नं.9/10 को सीमित क्षेत्र बनाया जाए। इन प्लेट फार्मों को सिविल लाइन से सीधी पहुंच होनी चाहिए जिससे यात्री फुट ओवर ब्रिज (एफओबी) का विलकुल उपयोग न कर पाए।

उपर्युक्त योजना के क्रियान्वयन से सम्बन्धित अभिलेखों की लेखापरीक्षा द्वारा जांच की गई थी और सम्बन्धित निष्कर्षों की चर्चा नीचे की जाती है:

<sup>94</sup> इलाहाबाद स्टेशन पर शहर और सिविल लाइन साइड दोनों ओर से प्रवेश के साथ 10 प्लेट फार्म हैं।

### 2.2.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### 2.2.6.1 समन्वयन

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि मेला अधिकारी/एनसीआर ने राज्य सरकार के विभिन्न अधिकारियों जिनमें मुख्य मंत्री, उत्तर प्रदेश के मुख्य सचिव और राज्य सरकार के अन्य सुरक्षा अधिकारियों जैसे यातायात आयुक्त आईजी पुलिस, एसएसपी कुम्भ आदि शामिल थे, के साथ बैठकों में भाग लिया था। इन बैठकों के कार्यवृत्तों के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि विशेष गाड़ियाँ चलाने, यात्रियों के सुचारू आवागम, यात्री सुख सुविधाओं के प्रावधान जैसे प्रश्न और संरक्षा और सुरक्षा जैसे प्रश्नों पर मेला अधिकारी एनसीआर द्वारा इन बैठकों में विचार विमर्श किया गया था।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि अध्यक्ष रेलवे बोर्ड/सदस्य अभियांत्रिक/सदस्य यातायात द्वारा आयुक्त/आईजी इलाहाबाद के साथ रेलवे द्वारा किए जाने वाले प्रबन्ध की समीक्षा हेतु बैठके आयोजित की गई थीं।

मेला अधिकारी एनसीआर से विशेषमेला गाड़ियों को चलाने के लिए और इलाहाबाद से अन्य मेला स्टेशनों को तीर्थयात्री यातायात मोड़ने हेतु अन्य दो जोनों(एनआर और एनईआर) के नोडल अधिकारियों के साथ समन्वय की अपेक्षा की गई थी। तीनों रेलवे के नोडल अधिकारियों के बीच बैठक के संबंध में लेखापरीक्षा द्वारा कोई साक्ष्य नहीं पाया गया था।

इस संबंध में रेल प्रशासन (एनसीआर) ने बताया (मार्च 2014) कि नोडल अधिकारियों के बीच समुचित समन्वय था क्योंकि इलाहाबाद क्षे9 में सभ्सी स्टेशनों से समन्वित गाड़ी चलाने की योजना बनाई गई थी। उत्तर को स्वीकार नहीं किया जा सकता क्योंकि नोडल अधिकारियों के बीच आयोजित बैठकों के कार्यवृत्त लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराए गए थे। इसके अतिरिक्त, रेल प्रशासन द्वारा तारीखें जब बैठके हुई थी नहीं दी गई हैं। मामले में किसी अभिलेख के अभाव में योजना की सीमा और विशेष गाड़ियों की आवश्यकता निर्धारित करने के लिए किए गए समन्वय को निर्धारित करना सम्भव नहीं है ताकि इलाहाबाद स्टेशन पर तीर्थ यात्रियों के दबाव को कम किया जा सके।

#### 2.2.6.2 यात्रा करने वाले यात्री

टिकटों की बुकिंग (पीआरएस और यूटीएस) के संबंध में रेल प्रशासन के

अभिलेखों से पता चला कि मेला अवधि के दौरान लगभग 41.04 लाख यात्रियों ने गाड़ी से यात्रा की। इन विवरणों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

**तालिका 2.8**

रेलवे		यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या (लाख में)
एनसीआर	इलाहाबाद	24.64
	नैनी	4.62
एनआर	प्रयाग	3.95
	प्रयाग घाट	0.62
	फाफामऊ	0.53
एनईआर	इलाहाबाद सिटी	3.00
	झूंसी	1.99
	दारगंज	1.69
जोड़		41.04

(स्रोत: उ.म.रे./इलाहाबाद, उ.रे./लखनऊ और पू.रे./वाराणसी के डिवीजनल वाणिज्यिक विभाग के अभिलेख)

उपर्युक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि 34 लाख यात्रियों की प्रत्याशा के प्रति वास्तव में 41.04 लाख यात्रियों अर्थात् प्रत्याशित की अपेक्षा 21 प्रतिशत अधिक ने गाड़ी से यात्रा की। यह भी देखा जा सकता है कि अधिकांश तीर्थ यात्रियों (71 प्रतिशत) की संभलाई केवल इलाहाबाद स्टेशन से संभाले गए 60 प्रतिशत के साथ एनसीआर द्वारा की गई।

रेल प्रशासन ने सूचित किया (जून 2013) कि तीर्थ यात्रियों की अतिरिक्त भीड़ की संभलाई के लिए तीन रेलवे द्वारा 192 अतिरिक्त अनारक्षित टिकट प्रणाली (यूटीएस) बुकिंग काउंटरों की व्यवस्था (इलाहाबाद-67, नैनी-32, चित्रकूट धाम-4, इलाहाबाद सिटी-24, प्रयाग 21, दारगंज 20, झूंसी- 24) की गई थी। लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि इन 192 बुकिंगकाउंटरों में से 13 (इलाहाबाद-01, नैनी-4, प्रयाग घाट-02, प्रयाग -06) निष्क्रिय पड़े थे।

इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा प्रश्न के जवाब में क्या किसी विशेष समय में दिशा वार बुक किए गए यूटीएस टिकटों की संख्या की पहचान के लिए कोई प्रणाली मौजूद है, रेल प्रशासन द्वारा अभी तक कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

रेलवे प्रशासन (एनसीआर) ने उत्तर में भी बताया (मार्च 2014) कि इलाहाबाद के

वीआईपी गेट के बुकिंग काउंटर भीड़ बाधा के कारण प्रचालनात्मक नहीं बनाए जा सके और नैनी में स्थान की कमी के कारण छः बुकिंग काउंटर स्थापित नहीं किए जा सके।

उपर्युक्त स्थिति स्पष्ट रूप से संकेत करती है कि स्वयं रेल प्रशासन द्वारा बनाई गई योजना के कार्यान्वयन में कमियां थीं। अन्य स्टेशनों पर यूटीएस काउंटरों की निष्क्रियता के कारण इलाहाबाद स्टेशन पर भीड़ का एकत्रीकरण और बिना टिकट यात्रा का अत्यधिक जोखिम हो सकता है।

### 2.2.6.3 यात्री सुविधाएं

अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि मूल सुविधाओं जैसे बुकिंग काउंटर, शौचालय, मूत्रालय, पेय जल सुविधा, वेडिंग स्टाल, प्रकाश व्यवस्था आदि सहित महत्वपूर्ण मेला स्थानों पर रेलवे द्वारा बाड़े बनाए गए थे।

तीनों रेलवे के विभिन्न विभागों के अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि कुल 70 अतिरिक्त कार्यों की योजना विशेष रूप से मेला के लिए बनाई गई थी। इनमें अतिरिक्त बुकिंग काउंटरों की स्थापना, पेय जल, साफ सफाई, एम्बुलेंस, मेला क्षेत्र में अस्थाई प्रकाश, सीसीटीवी आदि की व्यवस्था शामिल थी।

लेखापरीक्षा द्वारा जांच से पता चला कि उपर्युक्त 70 कार्यों में से चार कार्य (सिविल लाइन की तरफ विद्यमान भवन का विस्तार, कोच वाटरिंग सुविधा के लिए नल के पाइप लाइन की व्यवस्था, अस्थाई कुत्ता घर की व्यवस्था और अग्निशमन आदि, मेला क्षेत्र में कम्प्यूटर कक्षों को व्यवस्था) एनसीआर मेला प्रारम्भ होने के बाद पूरा कर सका। प्रयाग स्टेशन पर मेला बुकिंग कार्यालय की भारी मरम्मत, नालियां, बुकिंग कार्यालय, पेय जल नल आदि से संबंधित एनआर के तीन कार्य सितम्बर/अक्तूबर 2012 में प्रारम्भ हुए परन्तु मेला के प्रारम्भ होने से पहले पूरे नहीं किए जा सके। उस समय तक कार्य की वास्तविक प्रगति 74 से 89 प्रतिशत तक थी। तथापि रेल प्रशासन (एनआर) ने बताया कि मेला के लिए अपेक्षित नागरिक सेवाएं/यात्री सुविधा कार्य पूरे हो गए थे।

इलाहाबाद मंडल के वाणिज्यिक विभाग के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि इलाहाबाद स्टेशन पर दिशा जिसमें वे यात्रा कर रहे होंगे के आधार पर तीर्थयात्रियों के पृथक्करण के लिए कलर कोडिंग के साथ वाडों सहित छह मुख्य प्रवेशद्वार बनाए गए थे। इसके अतिरिक्त, वाडों में इलाहाबाद स्टेशन के प्रवेश द्वार और इसके पहुंच मार्गों पर, सिगनेजेज और बैनर प्रतिष्ठापित किए गए थे।

एनसीआर के वाणिज्यिक विभाग के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि इलाहाबाद स्टेशन के दोनों तरफ मूल सुविधाओं सहित दिशा वार छह बाड़े बनाए गए थे। बाड़ों के आकार के आधार पर इन बाड़ों में 1200 से 8000 यात्रियों के ठहरने की क्षमता थी।

इलाहाबाद स्टेशन पर लेखापरीक्षा द्वारा प्रत्यक्ष सत्यापन से पता चला कि चार बाड़े शहर की तरफ और दो सिविल लाइन की तरफ स्थापित थे। स्टेशन के तरफ दोनों में चिकित्सा की प्रथम उपचार चौकियों की व्यवस्था उपलब्ध थी।

#### 2.2.6.4 भीड़ प्रबन्धन

जहाँ भारी संख्या में भीड़ जुटने की संभावना हो, ऐसे किसी कार्यक्रम के दौरान भीड़ प्रबंधन पर सबसे अधिक ध्यान होना चाहिए। प्रभावी भीड़ प्रबंधन के लिए रेलवे को पर्याप्त संख्या में सुरक्षाकर्मियों की तैनाती, समुचित बैरिकेडिंग, स्टेशनों पर अप्राधिकृत प्रवेश रोकने, स्टेशन के भीड़ को नियंत्रण करने के लिए पर्याप्त संख्या में निकास वाइंट के प्रावधान की योजना बनानी चाहिए। पुलिस अधीक्षक, इलाहाबाद<sup>95</sup> (एसपी) के पत्र के अनुसार रेलवे को सुरक्षा कर्मिकों की पर्याप्त संख्या में तैनाती, उचित अवरोधक की व्यवस्था, स्टेशनों पर अनाधिकृत प्रवेश/निकास बिन्दुओं की बंदी, स्टेशनों से भीड़ के आसानी से निकलने के लिए निकास स्थानों की पर्याप्त संख्या में व्यवस्था के लिए योजना बनाने की आवश्यकता थी।

वाणिज्यिक विभाग (इलाहाबाद) के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि कंट्रोल टावर इलाहाबाद तथा नैनी स्टेशनों पर बनाए गए थे। रेल प्रशासन ने बताया कि कंट्रोल टावर गाड़ी संचलन की केन्द्रीकृत मानीटरिंग और रेलवे स्टेशन पर भीड़ के निर्धारण के लिए स्थापित किए गए थे। सुरक्षा प्रबंधों का नियंत्रण और समन्वय भी यहाँ से सँभाला जाता है।

उपर्युक्त को सुनिश्चित करने के लिए विभिन्न विभागों के कर्मचारी कंट्रोल टावर पर तैनात किए गए थे। वे मेला गाड़ियों का प्रबन्ध और अलग अलग आवंटित प्लेट फार्मों पर उनके स्थापन (दिशावार) आदि का समन्वय करते थे। इलाहाबाद स्टेशन की तरफ तीर्थ यात्रियों के प्रवाह से संबंधित सूचना कंट्रोल टावर पर नियमित रूप से प्राप्त होती थी और विभिन्न स्तरों पर प्रेषित की जाती थी।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि एसपी/रेलवे इलाहाबाद ने अपने पत्र (मई /अक्टूबर

<sup>95</sup> स्रोत:रेल प्रशासन को पुलिस अधीक्षक इलाहाबाद का पत्र दिनांक मई 2012 और अक्टूबर 2012 ।



2012) में इलाहाबाद स्टेशन पर विशेष कर मुख्य स्नान दिवस को अन्य नामित मेला स्टेशनों को तीर्थ यात्रियों के विपथन द्वारा भीड़ की आसानी के लिए राज्य पुलिस/जीआरपी और रेलवे के बीच उचित समन्वय की आवश्यकता पर बल दिया गया था। राज्य सरकार और रेलवे के मेला अधिकारी के बीच समन्वय बैठके हुई थी जिसमें भीड़ प्रबन्धन के लिए जीआरपी के साथ प्रबन्ध शामिल किया था।

### इलाहाबाद स्टेशन

रेल प्रशासन ने बताया (मई 2013) कि जीआरपी ने इलाहाबाद स्टेशन पर तीर्थयात्रियों के प्रवाह की व्यवस्था के लिए ट्रैफिक योजना तैयार की थी। इस योजना में निर्दिष्ट क्षेत्रों में यात्रियों के एक मार्गी संचलन, नामित बाड़े के लिए यात्रियों की व्यवस्था और संबंधित प्लेट फार्मों के लिए संचलन शामिल था। उन्होंने यह भी बताया कि ट्रैफिक के नियंत्रण और निपटान और भीड़ प्रबन्धन राज्य सरकार का मामला था और ट्रैफिक का नियमन जीआरपी योजना के अनुसार किया गया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि रेल प्रशासन इलाहाबाद स्टेशन की तरफ तीर्थयात्रियों की भीड़ को रोकने और अन्य नामित मेला स्टेशनों को उन्हें विपथित करने के लिए राज्य प्राधिकारियों के साथ उचित समन्वय स्थापित करने में विफल रहा।

रेल प्रशासन ने स्वीकार किया (मई 2013) कि यद्यपि मुख्य स्नान दिवस को सिविल लाइन की तरफ से तीर्थयात्रियों का प्रवेश वर्जित था, सभी प्रयासों के बावजूद मेला यात्री सिविल लाइन की तरफ से पहुंचे क्योंकि सिविल प्रबन्धन द्वारा कोई रोक नहीं लगाई गई थी और स्पष्ट रूप से रेलवे को मेला ट्रैफिक के इस तरफ से अभूतपूर्व प्रवेश के कारण ट्रैफिक का नियंत्रण करने में कठिनाई का सामना करना पड़ा।

रेल प्रशासन (एनसीआर) ने आगे बताया (मार्च 2014) कि भीड़ मानीटरिंग और नियमन मूलतः कानून और व्यवस्था से संबंधित है जो राज्य का विषय है। इसलिए, कुम्भ मेला के दौरान इलाहाबाद स्टेशन पर भीड़ का नियमन जीआरपी द्वारा तैयार की गई ट्रैफिक योजना के अनुसार किया गया था। यह भी बताया गया था कि राज्य प्राधिकारियों को जब इलाहाबाद स्टेशन पर भीड़ का दबाव बढ़ रहा था, टेलीफोन तथा संदर्शों के माध्यम से बार-बार अनुरोध किए गए थे और इस प्रकार राज्य सुरक्षा एजेंसियों के साथ समन्वय का अभाव नहीं था।

उत्तर स्वीकार नहीं किया जा सकता क्योंकि स्टेशन के अन्दर और स्टेशन की

परिधि में भीड़ प्रबंधन को राज्य विषय होना नहीं कहा जा सकता। इसके अतिरिक्त, रेलवे सुरक्षा बल अधिनियम के अनुसार यात्रियों की सुरक्षा से संबंधित रेलवे सुरक्षा बल की इयूटी में पहुंच नियंत्रण, व्यवस्थापन और प्लेट फार्मों पर, यात्री क्षेत्रों में और गश्ती क्षेत्रों में सामान्य सुरक्षा उपलब्ध कराना शामिल है।

अभिलेखों से आगे पता चला कि कुम्भ मेला 2001 के अनुभव के आधार पर तत्कालीन डीआरएम/इलाहाबाद ने परामर्श दिया था (सितम्बर 2001) कि इलाहाबाद स्टेशन का प्लेट फार्म सं. 9/10 पर दिया जा ना चाहिए ताकि तीर्थ यात्रियों को सिविल लाइन की तरफ से इस तरफ को सीधी पहुंच हो। उन्हें सिविल लाइन की तरफ से एफओबी के उपयोग की आवश्यक नहीं होगी। उत्तर में एनसीआर प्रशासन ने बताया कि प्लेट फार्म नं. 9/10 को सीधी पहुंच उपयुक्त नहीं थी और इस प्रकार योजना नहीं बनाई। रेल प्रशासन के तर्क को स्वीकार नहीं किया जा सकता क्योंकि यह उत्तर किसी व्यवहार्यता अध्ययन द्वारा समर्थित नहीं था।

स्टेशन क्षेत्र में तीर्थ यात्रियों के प्रवेश के नियंत्रण के लिए पुलिस अधीक्षक (एसपी) इलाहाबाद ने भी सभी अनाधिकृत प्रवेश/निकास मार्गों को बंद करने के लिए एनसीआर रेल प्रशासन से अनुरोध किया था (मई 2012)। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा (डीआरएम/एनसीआर को एसपी का पत्र दिनांक 11 फरवरी 2012) कि इलाहाबाद स्टेशन के सिविल लाइन की तरफ से कई अनाधिकृत प्रवेश बिन्दु जारी थे। इसके परिणामस्वरूप स्टेशन में अलग अलग बिन्दुओं से यात्रियों का प्रवेश हो सकता है।

#### 2.2.6.4.1 यात्रियों की संरक्षा और सुरक्षा

लेखापरीक्षा ने नामित मेला स्टेशनों पर और उसके आस पास आरपीएफ/आरपीएसएफ की तैनाती के प्रबन्ध की जांच की। अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि तीन रेलवे द्वारा मेला अवधि के दौरान कुल 1541 आरपीएफ/आरपीएसएफ तैनात किए गए थे। तीन रेलवे द्वारा इन सुरक्षा कार्मिकों की तैनाती का विवरण नीचे दिया गया है:

तालिका 2.9

रेलवे	निर्धारित सुरक्षा कार्मिक आरपीएफ/आरपीएसएफ	वास्तव में तैनात	संख्या में कमी	प्रतिशतता के रूप में कमी
एनसीआर	1564	869*	695	44.44
एनआर	279	254	25	8.96
एनईआर	791	418	373	47.15
जोड़	2634	1541	1093	33.52

\*एनसीआर द्वारा निर्धारित/मांगे गए कुल 1564 आरपीएफ/आरपीएसएफ में से 868 रेलवे के पास तैनाती के लिए उपलब्ध थे।

(स्रोत: उ.म.रे., उ.रे. और पू.रे. के सुरक्षा आयुक्त कार्यालय के अभिलेख)

उपरोक्त तालिका से यह देखा गया कि तीन रेल प्रशासनों ने नामित स्टेशनों पर अपने निर्धारण के अनुसार सुरक्षा कार्मिक तैनात नहीं कर सके। तीन रेलवे (उ.म.रे., उ.रे. तथा पू.रे.) में सुरक्षाकर्मियों की तैनाती में 33.52 प्रतिशत कमी थी।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा<sup>96</sup> कि 716 जीआरपी और पैरामिलिट्री फोर्स/प्राविजनल आर्म्ड कांस्टेबुलेरी तीन कम्पनियां भी रेलवे स्टेशन पर यात्रियों की व्यवस्था के लिए मेला अवधि के दौरान तैनात की गई थीं। ये बल राज्य सरकार के नियंत्रणाधीन थे।

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि किसी भी शुभ स्नान दिवस को यथा निर्धारित इलाहाबाद स्टेशन पर सुरक्षा कार्मिक तैनात नहीं किए गए थे। लेखापरीक्षा समीक्षा से आगे पता चला कि अति शुभ स्नान दिवस (मौनी अमावस्या 10 फरवरी 2013) को केवल 513 आरपीएफ/आरपीएसएफ कार्मिक इलाहाबाद स्टेशन पर तैनाती के लिए 995 आरपीएफ/आरपीएसएफ सुरक्षा कार्मिक के निर्धारण के प्रति वास्तव में तैनात किए गए थे। अर्थात् लगभग 48 प्रतिशत की कमी देखी गई थी। इन 513 में से केवल 268 सुरक्षा कार्मिक एफओबी सहित इलाहाबाद स्टेशन के अन्दर तैनात किए गए थे। सुरक्षा कार्मिकों की यह भारी कमी एक कारण थी, क्योंकि उस दिन स्टेशन के अन्दर रेल प्रशासन तीर्थ यात्रियों के प्रवेश पर नियंत्रण रखने में असमर्थ था।

<sup>96</sup> स्रोत: एसपी/रेलवे, इलाहाबाद का पत्र दिनांक 12 जुलाई 2013

तथापी लेखापरीक्षा ने देखा कि सुरक्षा स्टाफ की कम संख्या की तैनाती के संबंध में रेल प्रशासन द्वारा कोई टिप्पणी नहीं की गई थी जो साफ तौर पर सुरक्षा कार्मिकों की अपेक्षित संख्या की तैनाती के लिए रेलवे की ओर से विफलता को इंगित करता है। लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि 10 फरवरी 2013 के भगदड़ होने के बाद 329 अतिरिक्त सुरक्षाकर्मी तैनात किए गए थे। तदनन्तर भगदड़ के बाद भी यद्यपि सुरक्षा कार्मिक बढ़ाए गए थे फिर भी वे स्वयं रेलवे प्रशासन द्वारा निर्धारित की अपेक्षा कम थे।

### 2.2.6.5 विशेष गाड़ियों का संचालन

रेलवे को मेला में भाग लेने के लिए 34 लाख यात्रियों की आशा थी। उन्होंने भारी भीड़ की संभलाई के लिए विशेष मेला गाड़ियों की योजना बनाई थी। वास्तव में टिकट बुकिंग के अनुसार लगभग 20 प्रतिशत अधिक यात्री अर्थात् मेला अवधि के दौरान गाड़ियों द्वारा 41.04 लाख ने यात्रा की। इससे अधिक मेला गाड़ियों की आवश्यकता होगी।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि मेला अवधि के दौरान तीर्थयात्रियों की अतिरिक्त भीड़ के पोषण के लिए 1100 मेला स्पेशल गाड़ियां (आवक और जावक) तीन रेलवे द्वारा चलाई गई थी (एनसीआर-878, एनआर-81, एनईआर-141)। इलाहाबाद सहित नामित मेला स्टेशनों से जाने वाली मेला विशेष गाड़ियों के संबंध में तीन रेलवे ने 471 मेला विशेष गाड़ियां (एनसीआर-328, एनआर-43, एनईआर-100) चलाने की योजना बनाई थी। इस अनुमान के प्रति कुल 576 आउटवार्ड मेला विशेष गाड़ियां (एनसीआर-462, एनआर-46, एनईआर-68) सम्पूर्ण मेला अवधि के दौरान वास्तव में चलाई गई थी।

तथापि, लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की समीक्षा से तीन महत्वपूर्ण स्नान दिवसों (मकर संक्रांति, मौनी अमावस्या, बसंत पंचमी) और उसके तत्काल बाद जब इलाहाबाद क्षेत्र में भारी भीड़ प्रत्याशित थी, को तीन रेलवे द्वारा चलाई गई विशेष गाड़ियों में कमी का पता चला। निम्नलिखित तालिका में कमी दी गई है:

**तालिका 2.10 - महत्वपूर्ण स्नान दिवसों को तीन रेलवे द्वारा चलाई गई विशेष मेला गाड़ियाँ**

स्नान दिवस	तारीख	अनुमानित			वास्तव में चलाई गई			कमी (-)/आधिक्य		
		एनसीआर	एनईआर	एनआर	एनसीआर	एनईआर	एनआर	एनसीआर	एनईआर	एनआर
मकर संक्रांति	14.1.13	14	2	2	18	1	1	4	(-1)	(-1)

	15.1.13	19	3	0	9	0	0	(-10)	(-3)	0
	16.1.13	7	0	0	0	0	0	(-7)	-	0
<b>जोड़</b>	<b>3 दिन</b>	<b>40</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>27</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>(-13)</b>	<b>(-4)</b>	<b>(-1)</b>
<b>मौनी अमावस्या</b>	10.2.13	45	14	15	45	11	12	0	(-3)	(-3)
	11.2.13	45	10	9	43	13	10	(-2)	3	1
	12.2.13	30	4	4	26	6	6	(-4)	2	2
<b>जोड़</b>	<b>3 दिन</b>	<b>120</b>	<b>28</b>	<b>28</b>	<b>114</b>	<b>30</b>	<b>28</b>	<b>(-6)</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
<b>बसंत पंचमी</b>	15.2.13	31	3	4	33	2	4	2	(-1)	0
	16.2.13	27	3	1	23	3	1	(-4)	0	0
	17.2.13	14	1	0	12	3	1	(-2)	2	1
<b>जोड़</b>	<b>3 दिन</b>	<b>72</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>68</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>(-4)</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

(स्रोत: उ.म.रे./इलाहाबाद, उ.रे./लखनऊ, पू.रे./वाराणसी के डिवीज़नल संचालन विभाग के अभिलेख)

यद्यपि 10 फरवरी 2013 को मेला विशेष गाड़ियां चलाने में कोई कमी नहीं थी, यह देखा गया कि मेला अधिकारी/एनसीआर ने एसएसपी, इलाहाबाद को आश्वासन दिया था (09.10.2012) कि एनसीआर मौनी अमावस्या के अवसर पर 50 विशेष गाड़ियां चलाएगा। तथापि, उस दिन केवल 45 विशेष गाड़ियां प्रक्षेपित और चलाई<sup>97</sup> गईं। यह भी देखा गया कि उस दिन एनसीआर द्वारा चलाई गई 45 विशेष गाड़ियों में से 31 (69 प्रतिशत) इलाहाबाद स्टेशन से चलाई गई थी और केवल 14 गाड़ियाँ नैनी स्टेशन से चलाई गई थी।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि एनसीआर में मूलतः 417 विशेष गाड़ियाँ 328 गाड़ियों के अनुमान के प्रति वास्तव में चलाई गई थी। रेल प्रशासन (एनसीआर) द्वारा यह सूचित किया गया था कि 10 फरवरी 2013 को भगदड़ के बाद अतिरिक्त 45 विशेष गाड़ियां लगातार चलाई गई थी।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि राज्य अधिकारियों के साथ बैठक के दौरान मेला अधिकारी/एनसीआर ने बताया (दिसम्बर 2012) कि रेलवे ने 68 विशेष गाड़ियों द्वारा तीन दिनों तक (10,11 और 12 फरवरी 2013) मौनी अमावस्या के अति शुभ अवसर पर आने वाले तीर्थ यात्रियों के भिन्न-भिन्न समय पर वापसी के लिए योजना बनाई थी।

रेल प्रशासन (एनसीआर) ने अपने उत्तर में बताया (मार्च 2014) कि मेला विशेष गाड़ियों के चलाने की संख्या का निर्धारण राज्य सरकार द्वारा दिए गए भीड़ के अनुमान उपलब्ध लाइन क्षमता तथा एनआर, एनईआर और एनसीआर के नामित

<sup>97</sup> स्रोत: मार्च 2013 का प्रचालन विभाग का (एनसीआर) पत्र

मेला स्टेशनों की उपलब्धता के आधार पर किया गया था। योजना प्रबन्ध का पुनरीक्षण रेलवे बोर्ड, संसदीय स्थाई समिति और राज्य सरकार (कमिश्नर/इलाहाबाद) द्वारा किया गया था और पर्याप्त माना गया था। उन्होंने बताया कि अतिरिक्त विशेष गाड़ियों के चलाने का औचित्य दिशावार टिकटों की विक्री के आधार पर ही हो सकता है।

रेल प्रशासन के तर्क को स्वीकार नहीं किया जा सकता क्योंकि सुरक्षा कार्मिक की तैनाती, अतिरिक्त यूटीएस की स्थापना और मेला स्पेशल गाड़ियों के चलाने के संबंध में प्रबन्ध रेलवे द्वारा बनाई गई योजना के अनुसार नहीं थे। इसके अतिरिक्त, अभिलेख में कोई साक्ष्य नहीं पाया गया है कि रेल प्रशासन द्वारा अन्य मेला स्टेशनों में भीड़ के विपथन के लिए कोई उचित कदम उठाए गए थे। केवल सभी स्टेशनों से गाड़ियां चलाने के संबंध में नियमित रूप से घोषणा की गई थी।

#### 2.2.6.5.1 इलाहाबाद स्टेशन पर विशेष गाड़ियों का आवागमन

इलाहाबाद स्टेशन के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि यह स्टेशन प्रतिदिन 200 से अधिक गाड़ियों (मेल/एक्सप्रेस, साधारण यात्री और माल गाड़ियाँ) की संभलाई करता है। इलाहाबाद दिल्ली हावड़ा मैन लाइन पर पड़ता है जहाँ लाइन क्षमता पहले ही अति संतृप्त है। लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (2008-09 की संख्या पीए 26 'आईआर में सिगनलिंग और दूर संचार') में यह सूचित किया गया था कि इलाहाबाद के आसपास सेक्शनों में लाइन क्षमता उपयोग 130 प्रतिशत से अधिक है। सेक्शन में अति संतृप्त को ध्यान में रख कर रेलवे को मेला स्पेशल गाड़ियों के आसान संचालन को सुनिश्चित करने के लिए कम से कम आंशिक रूप से माल गाड़ियों के विपथन की आवश्यकता थी। यह विशेष रूप से शुभ स्नान दिवसों को आवश्यक था क्योंकि मेला गाड़ियों की भीड़ अधिक होने की आशा थी।

लेखापरीक्षा द्वारा 1 फरवरी 2013 से 20 फरवरी 2013 तक के दौरान इलाहाबाद स्टेशन पर गाड़ियों के आवागमन के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि इलाहाबाद स्टेशन ने मेला स्पेशल गाड़ियों (आवक और जावक) और 2169 नियमित मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों के अलावा 1272 माल गाड़ियों की संभलाई की। इससे प्रकट होता है कि मेला विशेष गाड़ियों के मार्ग को आसान बनाने के लिए माल गाड़ियों के आवागमन हेतु एनसीआर प्रशासन द्वारा कोई योजना नहीं बनाई गई थी। इससे मेला विशेष गाड़ियों के आसान संचालन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा क्योंकि कि ये पहले से अति भारित प्रणाली पर अधिकतम थे।

तथापि, एनसीआर प्रशासन ने अपने उत्तर में बताया (मार्च 2014) कि मालगाड़ियों का संचालन आवश्यक पण्यों जैसे कोयले की ढुलाई के लिए रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार किया गया था। यह भी तर्क दिया गया था कि सामान्य दिनों के 42 से 45 चलाने की एवज केवल 24 माल गाड़ियां चलाई गई थी और अधिकांश माल गाड़ियों का संव्यवहार मेन लाइन या यार्ड लाइन के माध्यम से हुआ था और उनके आवागमन के लिए किसी प्लेट फार्म का उपयोग नहीं किया गया था।

यह तर्क स्वीकार नहीं किया जा सकता क्योंकि लेखापरीक्षा ने देखा कि कुल 1272 गाड़ियां अर्थात् औसतन 64 गाड़ियां 1 फरवरी से 20 फरवरी 2013 तक के दौरान प्रतिदिन चली थी। इसके अतिरिक्त, मेन लाइन/यार्ड लाइन के माध्यम से माल गाड़ियों के संचालन से मेला स्पेशल गाड़ियों विशेषकर मुख्य स्नान दिवसों के दौरान जब काफी अधिक संख्या में स्पेशल गाड़ियाँ चलानी थी, के आसान आवागमन के लिए मार्ग सुविधाजनक नहीं होगा।

लेखापरीक्षा ने देखा कि 10.02.2013 को भगदड़ की घटना के बाद 11.02.2013 को मालगाड़ियों का आवागमन शून्य था और इलाहाबाद स्टेशन पर बाद के दिनों में भी मालगाड़ियों के आवागमन में गिरावट देखी गई थी। इस प्रकार, इलाहाबाद स्टेशन को छोड़ते हुए ट्रैफिक के विपथन के लिए स्कोप विद्यमान था। मालगाड़ियों के विपथन में दूरदृष्टि के अभाव के परिणामस्वरूप पहले ही अति संतृप्त सेक्शनों पर अधिक भार पडा और इलाहाबाद स्टेशन से विशेष गाड़ियों का जावक संचालन कम हो गया।

लेखापरीक्षा ने इलाहाबाद स्टेशन पर मेला स्पेशल गाड़ियों के स्थापन/प्रस्थान की समीक्षा की। यह देखा गया कि चलाई गई 249 विशेष गाड़ियों (9 फरवरी से 11 मार्च 2013 तक) में से 137 विशेष गाड़ियों को प्लेटफार्मों पर एक घंटे से अधिक समय तक रोका गया था। विशेषकर 10 फरवरी 2013 को (भगदड़ की अप्रिय घटना के दिन) 10 विशेष गाड़ियों ने इलाहाबाद स्टेशन के दस प्लेटफार्मों में से चार का अधिशोग किया। इसकी एवज में उन गाड़ियों में और विलम्ब हुआ जो स्टेशन प्रवेश के लिए प्रतीक्षारत थी। इस प्रकार इलाहाबाद स्टेशन पर गाड़ियों का आवागमन बहुत धीमा था जिससे प्रत्येक प्लेटफार्म पर अत्यधिक भीड़ बढ़ी।

उत्तर में रेल प्रशासन (एनसीआर) ने बताया कि विशेष गाड़ियों का स्थापन अलग अलग बाड़ों में भीड़ की संख्या के अनुसार वाणिज्यिक विभाग की मांग पर प्लेट फार्म पर किया गया था। प्लेट फार्म पर विशेष गाड़ी के स्थापन के बाद गाड़ियों

को वाणिज्यिक और सुरक्षा विभागों द्वारा दिए गए आश्वासन कि यात्री गाड़ियों में सुरक्षा पूर्वक सवार हो गए के बाद ही प्रेषित गया था यात्री संरक्षा प्रमुख चिंता थी। यह भी बताया गया कि गाड़ी तब चालू की गई जब प्लेट फार्म पर उपलब्ध सीआईटी/कुंभ मेला ने सूचित किया कि गाड़ी परिपूर्ण (लगभग 3000 यात्री) हो गई है। इस प्रक्रिया में कभी कभी उपयुक्त समय डेढ़ घंटे से अधिक लगता था।

यह तथ्य था कि मेला अवधि के दौरान इलाहाबाद स्टेशन पर भीड़ का भारी आगमन था। ऐसी परिस्थितियों में मेला विशेष गाड़ियों का स्थापन और प्रस्थान शीघ्रतर हो सकता था। प्लेट फार्मों पर एक घंटे से अधिक तक मेला विशेष गाड़ियों का अवरोधन समय प्रबन्धन का अनुचित निर्णय और वाणिज्यिक, सुरक्षा और प्रचालन विभागों के बीच समन्वय की मंद गति को इंगित करता है।

#### 2.2.6.6 चिकित्सा सुविधाएं

अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान लेखापरीक्षा ने देखा कि कुल 32 डाक्टर सम्पूर्ण मेला अवधि के दौरान नामित मेला स्टेशनों पर और आस-पास पदस्थापित किए गए थे। योजना में मेला स्टेशनों पर नौ एम्बुलेंसों की व्यवस्था भी शामिल थी। विवरण नीचे दिए गए हैं:

तालिका 2.11

रेलवे	डाक्टरों की संख्या	चिकित्सा स्टाफ की संख्या	एम्बुलेंसों की संख्या
एनसीआर	13	47	5
एनईआर	9	68	3
एनआर	10	90	1 (प्रयाग स्टेशन पर)

(स्रोत: उ.म.रे./इलाहाबाद, उ.रे./लखनऊ, पू.रे./वाराणसी के डिवीज़नल चिकित्सा विभाग के अभिलेख)

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि एनसीआर के चिकित्सा विभाग ने इलाहाबाद छह प्रथम उपचार चौकियां स्थापित करने की योजना बनाई। इन चौकियों में तीर्थ यात्रियों और मेला स्टाफ के लिए इलाहाबाद स्टेशन के दोनो तरफ, इलाहाबाद स्टेशन के पास डीएसए ग्राउंड, नैनी स्टेशन और संगम क्षेत्र में डाक्टरों और सहायक चिकित्सा स्टाफ तैनात किए जाने थे।

प्रत्यक्ष जांच के दौरान लेखापरीक्षा को पता चला कि अन्य चिकित्सा स्टाफ के साथ एक डाक्टर प्रत्येक छह प्रथम उपचार चौकियों पर पाली आधार पर रात दिन



तैनात किया गया था। तथापि, लेखापरीक्षा को ज्ञात हुआ कि डाक्टर और चिकित्सा स्टाफ इलाहाबाद स्टेशन के पास स्थापित बाड़े में तैनात नहीं किए गए थे।

### 2.2.6.7 संकट प्रबन्धन

रेलवे संकट की परिभाषा गंभीर गाड़ी दुर्घटना या संगीन प्रकृति की अप्रिय घटना या तो रेलवे परिसर में अथवा रेलवे क्रियाकलाप से उदभूत मानव निर्मित अथवा प्राकृतिक कारणों से जिसमें कई जानें गई हों और/अथवा अनेक लोगों को गंभीर चोटें आई हो और /अथवा ट्रैफिक का भयंकर विघटन आदि के रूप में की गई है जिसमें अन्य सरकारी /गैर सरकारी और निजी संगठनों से बड़े पैमाने पर सहायता आवश्यक होती है।

रेलवे संकट में शामिल हैं-

- (क) प्राकृतिक आपदा यथा भूकम्प, बाढ़, चक्रवात आदि;
- (ख) मानव/उपस्कर विफलता के कारण गाड़ी दुर्घटनाएं जिसमें मानव जीवन अथवा सम्पत्ति या दोनों के साथ गाड़ी संचालन प्रभावित हो;
- (ग) मानव निर्मित संकट यथा आतंकवाद और तोड़ फोड़ के कार्य जिसके कारण जानबूझ कर जीवन को हानि पहुंचाना और /अथवा सम्पत्ति की क्षति।

उपर्युक्त परिभाषा से यह स्पष्ट है कि रेलवे में संकट की परिभाषा में भगदड़ की घटना शामिल नहीं है। इस प्रकार उनकी संकट प्रबन्धन योजना रेलवे स्टेशनों पर भारी भीड़ के प्रबन्धन में शामिल जोखिमों को कवर नहीं करती है।

उत्तर में रेल प्रशासन ने भी स्वीकार किया (मार्च 2014) कि कुंभ मेला के लिए 'रेलवे आपदा प्रबन्धन योजना' नहीं थी। मंडलवार तथा क्षेत्रवार आपदा प्रबन्धन योजना भारतीय रेलवे में आपदा प्रबन्धन पर उच्च स्तरीय समिति की सिफारिशों के अनुसार तैयार की गई थी। कुंभ मेला प्रशासन ने कुंभ मेला के लिए राष्ट्रीय आपदा प्रबन्धन एजेंसी के साथ चर्चा और बैठके की थी।

### 2.2.7 निष्कर्ष

मेला अधिकारी/एनसीआर ने इलाहाबाद में महा कुंभ मेला 2013 में शामिल होने के लिए तीर्थ यात्रियों की प्रत्याशित भारी भीड़ को संभालने के लिए एक विस्तृत योजना बनाई थी। इसमें तीर्थ यात्रियों के भारी आगमन को संभालने के लिए अतिरिक्त आरपीएफ/आरपीएसएफ को शामिल किया गया और तीर्थ यात्रियों के भारी आगमन को संभालने के लिए विशेष मेला गाड़ियां चलाने की योजना बनाई गई थी। इलाहाबाद स्टेशन से चलाने के लिए मेला गाड़ियों की संख्या इस

भूमिका के आधार पर थी कि तीर्थ यात्रियों की भारी संख्या इलाहाबाद स्टेशन से अन्य मेला स्टेशनों को विपथित की जाएगी। विशेष स्नान दिवसों जब सामान्य की अपेक्षा भारी भीड़ की प्रत्याशा थी, के लिए रेलवे ने स्नान दिवस के बाद लगातार तीन दिनों को अतिरिक्त मेला स्पेशल गाड़ियां चला कर इलाहाबाद से तीर्थ यात्रियों के प्रवाह भिन्न भिन्न समय पर करने की योजना बनाई थी।

तथापि, एनसीआर प्रशासन यह सुनिश्चित करने में असमर्थ था कि तीर्थ यात्रियों का विपथन स्टेशन से दूर किया गया था। वे इलाहाबाद स्टेशन की तरफ तीर्थ यात्रियों के आगमन को रोकने और अन्य सात नामित मेला स्टेशनों की तरफ उनका विपथन करने अथवा उनकी वापसी भिन्न भिन्न समय पर करने के लिए राज्य प्राधिकारियों के साथ उचित समन्वय स्थापित करने में विफल रहे। कोई साक्ष्य नहीं पाया गया है कि रेल प्रशासन द्वारा भीड़ को अन्य मेला स्टेशनों/रात्रि शेल्टरों के लिए विपथित करने के लिए कोई समुचित कदम उठाए गए थे। केवल सभी स्टेशनों से गाड़ियों के चलने के संबंध में घोषणाएं नियमित रूप से की गई थीं।

भगदड़, जो स्टेशन पर हुई, से राज्य सरकार के साथ सूक्ष्म समन्वय और सहयोग का अभाव उजागर होता है। इसके अतिरिक्त, प्रभावी भीड़ प्रबन्धन के लिए रेलवे के दोनों सुरक्षा विंगों अर्थात् आरपीएफ और जीआरपी के बीच सूक्ष्म सहयोग और समन्वय अपेक्षित था। मौनी अमावस्या के दिन यह समस्या स्वयं रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित की अपेक्षा पर्याप्त कम सुरक्षा कार्मिक की उपस्थिति द्वारा और प्रबलित हो गई थी। यह विशिष्ट आपदा प्रबन्धन योजना के अभाव को भी फोकस करता है। रेलवे की आपदा परिभाषा मानव निर्मित संकट जैसे भगदड़ को कवर नहीं करती है।

### **सिफारिशें**

रेलवे की आपदा प्रबन्धन योजना रेलवे स्टेशनों पर भारी भीड़ के प्रबन्धन में अन्तर्ग्रस्त जोखिमों को शामिल नहीं करती है। वस्तुतः रेलवे को किसी अप्रत्याशित घटना जो भारी भीड़ में घट सकती है, की तत्काल प्रतिक्रिया के लिए सोची-समझी आपदा प्रबन्धन योजना बनाना अपेक्षित है। इस योजना में तत्काल चिकित्सा उपचार और भीड़ प्रबंधन हेतु समय पर कार्रवाई सुनिश्चित करने हेतु सुरक्षा कार्मिकों की पर्याप्त और प्रभावी तैनाती सुनिश्चित करने के प्रावधान को शामिल करने की आवश्यकता होगी।

### 2.3 दक्षिण रेलवे (एसआर): पार्सल कार्गो एक्सप्रेस गाड़ियों के कम उपयोग के कारण हानि

रेल प्रशासन पार्सल कार्गो एक्सप्रेस गाड़ियों (पीसीईटी) को निश्चित पथ और समय सारिणी के साथ चलाने के लिए संतोषजनक परिचालन व्यवस्था की उपलब्धता सुनिश्चित करने में विफल रहा; इससे एक रूट पर रोक परिचालन के कम उपयोग के कारण ` 15.44 करोड़ तक की राशि के पार्सल प्रभारों की हानि के अलावा चार रूटों पर (पीसीईटी के) प्रारंभ न करने/गैर परिचालन के कारण ` 314.64 करोड़ का राजस्व अर्जन ट्यून भी प्रतिकूल रूप से प्रभावित हुआ।

रेलवे बोर्ड ने पीसमील पार्सल यातायात आकर्षित करने के लिए निजी आपरेटरों के माध्यम से मूल्य संवर्धित एक घर से दूसरे घर पर सेवाए<sup>98</sup> प्रदान करने हेतु और पार्सल कार्गो एक्सप्रेस गाड़ी (पीसीईटी) को पट्टे पर देने के लिए एक नीति बनाने का निर्णय लिया (फरवरी 2007)। योजना प्रतिस्पर्धी दरों पर गारंटीड पारगमन समय के साथ मूल्य वर्धित आशवासित सेवाओं के प्रावधान के माध्यम से उपभोक्ता के लिए अनुकूल बनाई जा रही थी। नीति<sup>99</sup> के अनुसार पट्टा धारकों को उपभोक्ता अनुकूल सिंगल विंडो सेवा प्रदान करने के लिए, उप मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधन/माल भाड़ा मार्केटिंग या एक वाणिज्यिक अधिकारी को अन्य विभागों के साथ उनकी समस्याओं/शिकायतों के हल/निवारण के लिए समन्वय स्थापित करने के लिए नामांकित किया जा सकता है। किसी विवाद के मामले में, मामला उच्च अधिकारियों के ध्यान में लाया जा सकता है।

दक्षिणी रेल प्रशासन (एसआरए) ने मार्च 2007 में पीसीईटी को पट्टे पर देने के लिए प्रयास प्रारंभ किए और मई 2007 से सितम्बर 2010 के दौरान कई बार निविदाएं आमंत्रित की। एक उपयुक्त प्रतिक्रिया केवल सितम्बर में ही प्राप्त की जा सकी। एसआरए ने दक्षिणी रेलवे और अन्य जोनल रेलवे में चार मार्गों<sup>100</sup> पर पीसीईटी के पट्टे पर देने के तीन वर्षों<sup>101</sup> की अवधि के लिए चार ठेके दिए (नवम्बर/दिसम्बर 2010)।

<sup>98</sup> एक घर से दूसरे घर सेवाए देने में ठेकेदार भेजने वाले के घर से पार्सल लेता है, भेजने वाले/गंतव्य स्टेशन से उसे गाड़ी में चढ़ाता/उतरता है और प्राप्तकर्ता के घर पर पार्सल देता है।

<sup>99</sup> नीति परिपत्र का पैराग्राफ सं. 21.1

<sup>100</sup> पट्टा सेवा के प्रारंभ होने की तिथि से

<sup>101</sup> मिलाविट्टन-कंकारिया फोर्ट, एरोड-कल्याण, एर्नाकुलम मार्शलिंग यार्ड-न्यू गवाहाटी सेन्ट्रल और एरोड-वापी

लेखापरीक्षा ने इन चार पट्टा ठेकाओं से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा की और पाया कि

(क). पट्टा सेवा के लिए 05 फरवरी 2011 से 04 फरवरी 2014 की अनुमोदित अवधि के प्रति एक मार्ग एरोड से वापी तक केवल 05 फरवरी 2011 से 18 जनवरी 2012 के दौरान ही परिचालित रहा। लेखापरीक्षा ने देखा कि:

(i) यद्यपि पट्टाधारी द्वारा पार्सलो की लदान/उतराई मार्ग पर प्रत्येक जोनल रेलवे पर एक मध्यवर्ती स्टेशन पर अनुमत<sup>102</sup> थी फिर भी मध्य रेल प्रशासन ने पट्टाधारी को एक मध्यवर्ती स्टेशन के रूप में कल्याण स्टेशन का उपयोग करने की अनुमति नहीं दी (तीन महीनों को छोड़कर)। इसके अतिरिक्त, पश्चिम रेल प्रशासन (जोगेश्वरी) द्वारा अनुमत मध्यवर्ती स्टेशन को उपयोग नहीं किया जा सका क्योंकि यह मार्ग पर नहीं पड़ता था।

(ii) पीसीईटी सेवा को परिचालित करने के लिए नियत समय सारिणी के साथ एक नियत मार्ग आवश्यक था। हालांकि पीसीईटी सेवा 05 फरवरी 2011 से प्रारंभ की गई थी, फिर भी मुख्य संचालन प्रबंधन, दक्षिण रेलवे द्वारा समय सारिणी मई 2011 में विलम्बित रूप से तैयार और कार्यान्वित की गई थी।

(ख) तीन अन्य मार्गों<sup>103</sup> के संबंध में पट्टा सेवा प्रशासनिक कारणों के कारण प्रारंभ नहीं की जा सकी जैसे-

- (i) मार्गों से सम्बद्ध जोनल रेलवे से अनापत्ति प्रमाण पत्र (एनओसी) प्राप्त करने में असमर्थता,
- (ii) रेको की रूकावट और पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में संकुलन की समस्याओं को सुलझाने में असमर्थता और
- (iii) एरोड-कल्याण रूट पर पीसीईटी चलाने के लिए एरोड में पर्याप्त बुनियादी-सुविधाओं की अनुपलब्धता। एसआरए ने एरोड-वापी मार्ग पर प्रतीक्षा करने का निर्णय लिया।

<sup>102</sup> नीति परिपत्र का पैराग्राफ सं: 16.1

<sup>103</sup> मिलविट्टन-कंकरिया फोर्ट, एरोड-कल्याण, एर्नाकुलम मार्शलिंग यार्ड-न्यू गुवाहटी सेन्ट्रल और एरोड-वापी

(ग) एरोड़ से वापी तक पीसीईटी के परिचालन के लिए औसत पारगमन समय सड़क पारगमन समय के 72 घंटे के प्रति छः दिन से अधिक था। एरोड़-वापी-एरोड़ रूट पर पीसीईटी परिचालन के लिए प्रति ट्रिप वास्तविक समय रेलवे के वाणिज्यिक प्राधिकार<sup>104</sup> द्वारा निर्धारित 170 घंटे के प्रति 235 घंटे और 444 घंटे के बीच था। साल्ट कोटर्स स्टेशन और एरोड़ स्टेशन पर पीसीईटी का औसत अवरोधन क्रमशः सात घंटे और 24 घंटे प्रति ट्रिप के अनुमत समय के प्रति क्रमशः 15 घंटे प्रति ट्रिप 48 घंटे प्रति ट्रिप था। एक समय सारिणी बनाने/अनुपालन में विलम्ब और अतिरिक्त पारगमन समय, जो पट्टाधारी के लिए लाभदायक नहीं था के दृष्टिगत 168 स्वीकार्य ट्रिपों के प्रति केवल 75 ट्रिपों प्रचालन के बाद पट्टा ठेका समाप्त कर दिया गया था (मार्च 2012)।

यह स्पष्ट है कि दक्षिण रेल प्रशासन पीसीईटी चलाने में समाने आई परिचालन बाधाओं को दूर करने के लिए अन्य जोनल रेलवे के साथ समन्वय स्थापित नहीं कर पाया और इस तरह मामले को या तो जोनल रेलवे के साथ समन्वय के माध्यम से या उच्च प्राधिकारियों के हस्तक्षेप के माध्यम से हल करने में विफल रहा।

रेलवे बोर्ड के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि दक्षिण रेलवे प्रशासन द्वारा सामने आई परिचालन बाधाओं के बारे में उनके समाधान हेतु रेलवे बोर्ड को भी सूचना नहीं दी गई थी। इसके परिणामस्वरूप योजना की विफलता दक्षिण रेलवे के कारण हुई।

एरोड़ और वापी के बीच चलाई गई एकल पीसीईटी सेवा जहां ठेका 14 महीने के बाद समाप्त<sup>105</sup> कर दिया गया था के संबंध में, प्रशासनिक कठिनाइयों<sup>106</sup> के कारण ठेके की शीघ्र समाप्ति के परिणामस्वरूप एसआरए पीसीईटी के गैर परिचालन के कारण बकाया महीनों (22) के लिए राजस्व (₹ 43.61 करोड़) से वंचित रहा। इसके अतिरिक्त प्रचालन की अवधि के दौरान स्वीकार्य 168 ट्रिपों के बजाय 75 ट्रिपों के लिए एरोड़-वापी रूट पर पीसीईटी के प्रचालन के परिणामस्वरूप

<sup>104</sup> उप मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक/दर एवं भाड़ा प्रबंधन

<sup>105</sup> करार की भर्तों के अनुसार मद सं. 13 पट्टाधारी से दो माह के पूर्व नोटिस की प्राप्ति पर ठेका समाप्त किया जा सकता है।

<sup>106</sup> उपर्युक्त उप पैराग्राफ (ए) में यथा उल्लिखित

15.44 करोड़<sup>107</sup> तक के पट्टा प्रभारों<sup>108</sup> की हानि हुई। इसके अतिरिक्त, प्रशासनिक कारणों<sup>109</sup> से तीन मार्गों पर पीसीईटी सेवाओं के गैर परिचालन से एसआरए ` 271.03 करोड़<sup>110</sup> के संभावित अर्जन से वांचित रही।

जब मामले को एसआरए के साथ उठाया गया (जुलाई 2013), उन्होंने कहा (अप्रैल 2014) कि-

- पार्सल यान (वीपीज़) की हमेशा माँग रहती है और इसलिए उन्हें बिना किसी निष्क्रियता के संचालित किया जाता है।
- ईरोड-वापी मार्ग पर संचालित पीईसीटी के संबंध में ठेके को जल्दी रद्द करने/कम उपयोग के कई कारण थे।
- चूँकि तीन मार्गों पर आवागमन हेतु कोई विशेष रैक नहीं खरीदे/आवंटित किए गए थे, इसलिए आय की हानि काल्पनिक है।

हालांकि एसआरए का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि-

- यद्यपि पार्सल यानों (वीपीज़) को बिना निष्क्रियता के चलाया जाता है, आय क्षमता में वृद्धि करने हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा पीसीईटी पट्टाकरण योजना लागू की गई थी।
- एसआरए द्वारा प्रशासनिक समस्याएँ दूर नहीं होने के कारण ईरोड-वापी मार्ग पर पीसीईटी के लिए पट्टेदार का ठेका रद्द कर दिया गया। कम यात्राओं के लिए उपयोग हद से ज्यादा ट्रांजिट समय के कारण भी थी।
- चार मार्गों पर पीसीईटीज़ के संचालन हेतु ठेका दिया जाना स्पष्ट रूप से इस तथ्य की पुष्टि करता है कि व्यापार से पूरा संरक्षण था जिसका पूरा लाभ लिया जाना चाहिए था।

<sup>107</sup> इंडी-वीएपीआई रूप पर पीईसीटी के लिये लीज़ कॉन्ट्रैक्ट के अनुसार, 14 महीनों में 168 ट्रिप लगानी थी जिसके प्रति 75 ट्रिप लगाई गई। न की गई 68 ट्रिप के लिये लीज़ की कमाई में हानि ` 15.44 करोड़ (68x ` 0.166 करोड़) थी।

<sup>108</sup> पट्टा प्रभार राउन्ड ट्रिप आधार पर रेलवे का देय है,

<sup>109</sup> उपर्युक्त उप पैराग्राफ (ख) में यथा उल्लिखित

<sup>110</sup> यह तीन मार्गों ( ` 68.04 करोड़ + ` 142.34 करोड़ ` 60.65 करोड़) जो प्रचालित नहीं थे पीसीईटी के लिए तीन ठेकों का कुल मूल्य है।

इस प्रकार, तीन मार्गों पर पीसीईटी सेवाएं प्रारंभ न करने और एक मार्ग पर पीसीईटी के संबंध में पट्टा ठेका की जल्दी समाप्ति के परिणामस्वरूप, प्रचालित पीईसीटी के रेको के कम उपयोग के प्रति ` 15.44 करोड़ की राशि की अर्जन क्षमता की हानि के अलावा ` 314.64 करोड़<sup>111</sup> के राजस्व की हानि हुई। इस प्रकार, निजी प्रचालकों के माध्यम से मूल्य वर्धित सेवा प्रदान करने का रेलवे बोर्ड का अभिप्रेत उद्देश्य दक्षिण रेलवे में पूरा नहीं हो सका।

मामला रेल प्रशासन के साथ उठाया गया था (जुलाई 2013) उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2014)।

#### **2.4 पश्चिम रेलवे (डब्ल्यूआर): रेलवे और पीपावव रेलवे कारपोरेशन लिमिटेड के मध्य राजस्व के गलत वितरण के कारण हानि**

कैरिड मार्ग के बजाय निर्धारित मार्ग के आधार पर भाड़ा शेयर के संविभाजन के परिणामस्वरूप ` 39.88 करोड़ के राजस्व के अतिरिक्त शेयर हुआ।

पीपावव रेलवे कारपोरेशन लिमिटेड (पीआरसीएल) (रेलवे परियोजना), गुजरात पीपीवव पोर्ट लिमिटेड (जीपीपीएल) के साथ भारतीय रेल की एक एसपीवी<sup>112</sup> है जिसे पीपावव पोर्ट से पश्चिम रेलवे के सुरेन्द्र नगर जंक्शन को जोड़ने वाली 265 किलो मीटर लंबी ब्रोड गेज रेलवे लाइन के निर्माण, अनुरक्षण और संचालन के लिए स्थापित किया गया था।

पीआरसीएल ने जून 2001 में रेल मंत्रालय के साथ एक रियायत करार पर हस्ताक्षर किए थे। रियायत करार के खंड 4.2 (एच) में निर्धारित है कि पीआरसीएल को अर्न्त रेलवे संविभाजन के अर्जन के नियमों के अनुसार कंटेनर संचालन से संग्रहित ढुलाई प्रभारों सहित रेलवे परियोजना पर उदगम, समाप्ति और चलने वाले मालभाड़ा यातायात से यातायात के अर्जन से अपना शेयर प्राप्त करने का अधिकार है।

<sup>111</sup> पीसीईटीज़ के संदर्भ में तीन मार्गों पर जिसे प्रशासनिक बाधाओं के कारण नहीं संचालित किया जा सका के संदर्भ में आय की हानि तथा निर्धारित तिथि से 22 महीने पूर्व ईरोड-वापी मार्ग पर पीसीईटी के पट्टा ठेके को समाप्त करने के कारण आय की हानि ` 271.03 थी।

<sup>112</sup> विशेष उद्देश्य वाहन

आईआरएफसी<sup>113</sup> पैरा 868 (बी) (ii) उन रैकों के मामले में जिन्हें विपथित और लम्बे मार्ग से ले जाया जाता है, में अर्न्त रेलवे यातायात के संविभाजन के लिए मानदण्ड निर्दिष्ट हैं। यह अनुबंधित करता है कि संबंधित जोनल रेलवे के बीच अर्जन को संविभाजन माल गाड़ी द्वारा चले गए वास्तविक किलोमीटर के आधार पर किया जाना चाहिए।

तदनुसार, उस मामले में जब यातायात रेलवे परियोजना और जोनल रेलवे पर आने वाले मार्ग से हो कर बुक किया जाता है और उसे लम्बे मार्ग से ले जाया जाता है तब रेलवे परियोजना को राजस्व का प्रतिशत रेलवे परियोजना पर चली वास्तविक दूरी पर निर्भर करेगा।

विभिन्न स्थलों पर रेलवे परियोजना द्वारा बुक की गई यातायात के रिकार्डों की संविक्षा से पता चला कि:

- छोटे मार्ग (वाया वीरामगाम-पालनपुर-मारवार जंक्शन) द्वारा बुक और प्रभावित यातायात लम्बे मार्ग (वीरामगाम-गेरातपुर-गोधरा-नागदा) से ले जाया गया था जिसमें जोनल रेलवे पर 245 किमी. की दूरी कवर की गई थी।
- आईआरएफसी के पैरा 868(बी) (ii) के उल्लंघन में संविभाजन बुक किए गए मार्ग की दूरी के आधार पर किया जा रहा था। इसके परिणामस्वरूप जनवरी 2012 से मार्च 2012 की अवधि के दौरान 173 रैकों के लिए रेलवे परियोजना को ` 72,55,854 की राशि का अधिक संविभाजन हुआ।

अप्रैल 2009 से मार्च 2013 की अवधि के दौरान विपथित 9509 रैकों के लिए रेलवे परियोजना को ` 39.88 करोड़<sup>114</sup> की राशि का कुल अधिक संविभाजन मिला।

मामला अप्रैल 2013 में रेल प्रशासन के साथ उठाया गया था। रेल प्रशासन ने बताया (अक्टूबर 2013) कि यातायात का विपथन रेलवे संचालन की आवश्यकता के कारण किया गया था। इसलिए, एसपीवी को उच्च संविभाजन भुगतान का मामला लम्बे मार्ग से यातायात के विपथन के कारण सभी पणधारको के परामर्श से निकाले जाने की आवश्यकता है।

<sup>113</sup> भारतीय रेल वित्त संहिता खण्ड I

<sup>114</sup> अवधि के दौरान विपथित रैकों की संख्या x3 महीने अर्थात् जनवरी 2012 से मार्च 2013 के लिए वास्तविक गणन के अनुसार प्रति रैक माल भाड़ा का औसत अधिक भाग (9509x41941=` 398816975)



रेल प्रशासन का तर्क वैद्य नहीं है क्योंकि रियायात करार रेल मंत्रालय द्वारा पीआरसीएल के साथ किया गया था जो स्पष्ट रूप से बताता है कि पीआरसीएल अर्न्त रेलवे संविभाजन अर्जन के नियमों के अनुसार माल अर्जनों का अपना हिस्सा प्राप्त करेगा। इन नियमों में स्पष्ट रूप से अनुबन्ध किया गया है कि अर्जन का संविभाजन माल गाड़ी द्वारा चले वास्तविक किलोमीटर के आधार पर संबंधित रेलवे के बीच किया जाएगा।

मामले को जून 2014 में रेलवे बोर्ड के संज्ञान में लाया गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जुलाई 2014)।

### 2.5 दक्षिण पूर्व मध्य: यातायात सुविधा कार्यों की गलत योजना रेलवे (एसईसीआर)

द.पू.म.रे. के किरोड़ीमल स्टेशन पर रकों के अवरोध को कम करने के लिए 16.22 करोड़ की लागत पर यातायात सुविधा कार्यों की अपर्याप्त /खराब योजना के कारण 2009-10 से 2012-13 के दौरान अवरुद्ध रकों के संबंध में 1.11 लाख वैगन दिवसों तक का अधिक अवरोधन हुआ।

रेलवे की संचालनात्मक प्रभाविता इसके रोलिंग स्टॉक के अधिकतम उपयोग पर निर्भर करता है। इसलिए यह सुनिश्चित करना अनिवार्य है कि वैगनों की स्टेशन पर पहुँचते ही लोडिंग/अनलोडिंग की जाए और लोडिंग/अनलोडिंग होते ही तत्काल उसे उनके गंतव्य स्टेशनों पर भेज दिया जाए।

किरोड़ीमल नगर (केडीटीआर) स्टेशन बिलासपुर (बीएसपी) से 125 किमी. की दूरी पर मुम्बई-हावड़ा ट्रंक मार्ग पर स्थित है। मै. जिंदल स्टील और पावर लिमिटेड (जेएसपीएल) के निजी साइडिंग पर इसी स्टेशन द्वारा सेवाएं दी जाती हैं।

जेएसपीएल साइडिंग पर यातायात में लगातार वृद्धि और क्षेत्र में अन्य उद्योगों की स्थापना से केडीटीआर स्टेशन पर रकों का अवरोधन हुआ क्योंकि केडीटीआर स्टेशन में मौजूद बुनियादी ढाँचा बढ़ी हुई यातायात से नहीं निपट सकता था। केडीटीआर स्टेशन पर अवरोधन की समस्या से निपटने के लिए द.पू.म.रे. प्रशासन ने दो यातायात कार्य किया (2006-07 और 2008-09) अर्थात् 'जेएसपीएल साइडिंग के अतिरिक्त यातायात से निपटने के लिए स्टेशन की रीमॉडलिंग' और 'केडीटीआर स्टेशन की अतिरिक्त लूप लाईन'। कार्य 16.22

करोड़ की कुल लागत से क्रमशः दिसम्बर 2010 और मार्च 2011 तक पूरा हो गया था।

केडीटीआर के अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- उपरोक्त यातायात सुविधा कार्यों की समाप्ति के पश्चात रैकों का अवरोधन घटने के बजाए और बढ़ गया। रैकों के अवरोधन अप्रैल 2009 से मार्च 2011 की अवधि के दौरान अर्थात् यातायात कार्य शुरू होने से पहले 12 से 26 घंटे से शुरू होकर अप्रैल 2011 से मार्च 2013 के दौरान 16 से 52 घंटे बढ़ गए। किया गया यातायात सुविधा निर्माण कार्य भी बढ़ी हुई यातायात को नहीं सम्हाल सका जबकि निर्माण कार्य और अधिक यातायात क्षमता से निपटने के लिए किया गया था (आगमन 7.5 रैक/दिन, बहिर्गमन-2.8 रैक/दिन) इसके बावजूद वास्तव में हैंडिल किया जा रहा यातायात (आगमन – 5.67 से 6.54 रैक/दिन, बहिर्गमन-2.03 से 2.22 रैक /दिन)।
- उपरोक्त यातायात निर्माण कार्य करते समय जेएसपीएल ने अवरोधन कम करने के लिए उनके इन-प्लांट यार्ड में संशोधन कार्य का प्रस्ताव दिया था (अप्रैल 2007)। संशोधन कार्यों को रेलवे प्रशासन (द.पू.म.रे.) द्वारा अनुमोदन मिलने के पश्चात ही जेएसपीएल साइडिंग द्वारा किया जाना था। प्रस्ताव के पाँच वर्ष बीत जाने के बाद भी रेलवे प्रशासन का मत था (सितम्बर 2012) कि संशोधन कार्य समाप्त होने पर जेएसपीएल साइडिंग के आगमन और बहिर्गमन यातायात दोनों का अवरोधन में काफी कमी होती। हालांकि प्रस्ताव पर अभी भी मंजूरी दी जानी है (मई 2013)।

इस प्रकार, अवरोधन कम करने हेतु दो यातायात कार्यों पर ` 16.22 करोड़ का व्यय करने पर भी उद्देश्य नहीं पूरा हुआ। इन यातायात कार्यों की खराब योजना रैकों के अवरोधन की समस्या दूर करने में विफल रही। रैक 1.11 लाख वैगन दिवसों<sup>115</sup> तक अवरूद्ध रहे (2009-10 से 2012-13 तक)। लेखापरीक्षा ने भारतीय

<sup>115</sup> लोडेड वैगनों के वैगन दिवसों के अवरोधन की गणना संचलनात्मक आधार पर 3 घंटे अनुमत करने के पश्चात वास्तविक रिलीज और प्रस्थान के बीच समय के अंतर के आधार पर की गई थी।

रेल के वार्षिक संख्यिकी विवरण के विवरण सं. 15 और 24 के आधार पर इन रैकों के अवरोधन के कारण ` 35.07 करोड़ की आय क्षमता के हानि का अनुमान लगाया।

मामले को अगस्त 2013 में द.पू.म.रे. प्रशासन के संज्ञान में लाया गया था। जबकि केडीटीआर स्टेशन पर बढ़ी हुई अवरोधन का तथ्य स्वीकार करते हुए (अक्टूबर 2013) रेलवे प्रशासन ने तर्क दिया कि अवरोधन, खण्ड में यात्री और माल यातायात के समेकित वृद्धि का परिणाम था। जेएसपीएल साइडिंग से जुड़े आगमन और बहिर्गमन रैकों में पिछले चार वर्षों (2009-10 से 2012-13) के दौरान अत्यधिक वृद्धि हुई है।

द.पू.म.रे प्रशासन का उपरोक्त तर्क सही नहीं है। यातायात सुविधा निर्माण कार्य आवक दिशा में 7.5 रैक प्रतिदिन तथा बहिर्गमन दिशा में 2.8 रैक प्रतिदिन हैंडल करने के उद्देश्य से किया गया था। हालांकि पिछले चार वर्षों (2009-10 से 2012-13) के दौरान वास्तविक यातायात (आवक-5.67 से 6.54 रैक प्रतिदिन और बहिर्गमन 2.03 से 2.22 रैक प्रतिदिन) अनुमानित यातायात से कम था जबकि प्रस्तावित यातायात सुविधा निर्माण कार्य से रैकों का अवरोधन बढ़ गया।

इसके अलावा द.पू.म.रे प्रशासन ने नवम्बर 2011 में माना कि बिलासपुर से जुड़ने वाली अप और डाउन मुख्य लाईन पर क्रॉसओवर का प्रावधान न होने के कारण बनाए गए अतिरिक्त लूप का बहिर्गमन रैकों हेतु उपयोग नहीं किया जा सका। हालांकि लेखापरीक्षा ने देखा कि बिलासपुर छोर पर क्रॉसओवर के प्रावधान को कार्य के योजनागत चरण में नहीं शामिल किया गया था। इस प्रकार, ` 16.22 करोड़ के पूँजी निवेश करने के बावजूद भी अवरोधन की समस्या दूर करने के लिए कार्यान्वित निर्माण कार्यों की अपर्याप्त/गलत योजना के कारण किरोड़ीमल स्टेशन पर रैकों का अवरोधन कम नहीं किया जा सका। इसके अतिरिक्त, अवरोधन कम करने का प्रस्ताव रेलवे प्रशासन के पास छः वर्षों से लंबित था। प्रस्ताव एक विभाग से दूसरे विभाग में सहमति हेतु भेजा जा रहा था और अंततः पाँच वर्ष बीत जाने के पश्चात रेलवे प्रशासन ने मत दिया (सितम्बर 2012) कि संशोधन कार्य से अवरोधन कम हो सकता है। यह कार्य के लिए निर्णय लेने में

द.पू.म.रे. प्रशासन का ढीला रवैया दर्शाता है जो उनके द्वारा बिना कुछ किए, बिना किसी लागत के यातायात का अवरोधन कम कर सकता था।

मामले को जून 2014 में रेलवे बोर्ड के संज्ञान में लाया गया, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जुलाई 2014)।

### 2.6 दक्षिण रेलवे(एसआर): अनुरक्षण सुविधाओं के अभाव के कारण कोचिंग परिसम्पत्तियों का कम उपयोग

कोझिकोड (सीएलटी), पर पिट लाइन का प्रावधान न होने के कारण दक्षिण रेलवे प्रशासन को तिरुवन्नतपुरम सेन्ट्रल (टीवीसी) पर जनशताब्दी रैक का रखरखाव करना पड़ा जिसके परिणामस्वरूप सप्ताह में दो दिन के लिये कोचिंग की परिसंपत्तियों का कम उपयोग और ` 15.81 करोड़ की संभावित आय की परिणामी हानि हुई।

रेलवे बोर्ड ने अपने पत्र दिनांक 31/01/2007 के द्वारा कोचिंग रेलगाड़ियों (2007)<sup>116</sup> के अनुरक्षण पैटर्न को संशोधित किया इन प्रतिमानों में निर्धारित किया कि यात्री रेलगाड़ियों के दूसरे छोर पर टर्मिनल अटेन्शन के साथ एक चक्रीय यात्रा में 3500 कि.मी. तक चलने की अनुमति दी जा सकती है। पिट लाइन<sup>117</sup> पर अति आवश्यक अण्डर-गियर जाँच तथा ब्रेक-प्रणाली अनुरक्षण 3500 कि.मी. यात्रा पूरी करने के पश्चात अथवा मूल ब्रेक पावर प्रमाण-पत्र (बी.पी.सी.) जारी होने के 96 घण्टों के, प्राथमिक छोर पर जो भी पहले हो, बिन्दु<sup>118</sup> पर मात्र ही किए जाने आवश्यक हैं।

जनशताब्दी एक्सप्रेस रेलगाड़ी, एसी तथा गैर-एसी बैठने की सुविधाओं के साथ शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ी की एक वहनीय किस्म है। ट्रेन रैक दिन में सुविधाजनक अन्तर-शहरी यात्रा उपलब्ध कराने हेतु बिन्दु से बिन्दु चलती है।

कोच्चीकोडे (सीएलटी) तथा तिरुअन्तपुरम (टीवीसी) के बीच दूरी 413 कि.मी. है। यात्रियों की बढ़ती मांग के मद्देनजर, रेल बजट (2010-11) में जनशताब्दी

<sup>116</sup> रेलवे बोर्ड पत्र स. 95/M(C)/141/1 dated 31.01.2007

<sup>117</sup> पिटलाइन रेलवे स्टेशन पर एक रेल लाइन है जो अनिवार्य प्राथमिक जांच करने और ब्रेक पावर प्रणाली सहित कोचों के अण्डर बोगी पार्टों के अनुरक्षण के लिए कामगारों/उपस्करों के लिए ट्रैक के नीचे पर्याप्त जगह रखती है।

<sup>118</sup> स्टेशनों से जहाँ आउटवार्ड यात्रा प्रारम्भ होती है।

एक्सप्रेस का एक जोड़ा सप्ताह में पाँच दिन सीएलटी से टीवीसी तथा वापस सीएलटी तक चलाने के लिए प्रस्तावित था। दक्षिणी रेलवे प्रशासन (एसआरए) ने जनशताब्दी गाड़ियों का एक जोड़ा (सं.-12081/12082) प्रारम्भ (जनवरी 2011) किया। उसी रैक ने सीएलटी से टीवीसी तथा वापस सीएलटी का चक्कर उसी दिन (बुधवार तथा रविवार को छोड़कर) पूरा किया। तथापि, प्राथमिक बिन्दु सीएलटी पर आवश्यक रैक की जाँच तथा अण्डर-गियर ब्रेक सिस्टम अनुरक्षण के लिए पिटलाइन सुविधा उपलब्ध नहीं थी। इसके बजाय यह टीवीसी द्वितीय बिन्दु<sup>119</sup> पर उपलब्ध थी परिणामस्वरूप, मंगलवार तथा शनिवार को सीएलटी से टीवीसी तक रैकों को प्रेषित करना पड़ता है तथा 24 घण्टों तक अवरुद्ध रखना पड़ता है। इसके परिणामस्वरूप, दोनों दिशाओं में दो दिनों के लिए यात्रा की कटौती हुई थी। इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने देखा कि जनशताब्दी एक्सप्रेस रेल(सं-12075/12076) का दूसरा जोड़ा प्रतिदिन टीवीसी से सीएलटी तथा वापस टीवीसी तक चलता है। उन्हीं स्टेशनों के बीच जनशताब्दी रेलगाड़ी के इस जोड़े का प्रतिदिन चलना टीवीसी प्राथमिक बिन्दु पर रैक की आवश्यक जाँच तथा 96 घण्टों में एक बार अण्डर-गियर तथा ब्रेक सिस्टम के अनुरक्षण हेतु पिट लाइन सुविधा की उपलब्धता के कारण संभव हुआ है। यदि एसआरए जनशताब्दी एक्सप्रेस रेलगाड़ी सेवा (12081/12082) को प्रारम्भ करने से पहले सीएलटी पर एक पिटलाइन की आवश्यकता पर विचार करती तथा एक पिटलाइन का निर्माण करती, तो सप्ताह में दो दिनों के लिए रेलगाड़ियों के न चलने के कारण होने वाली आवर्ती हानि तथा यात्रा करने वाली जनता की असुविधा को परिहार किया जा सकता था। लेखापरीक्षा ने देखा कि सीएलटी पर पिटलाइन का निर्माण न होने के परिणामस्वरूप जनवरी 2011 से जून 2013 की अवधि के दौरान सप्ताह में दो दिनों के लिए उपलब्ध कोचिंग परिसम्पत्तियों का कम उपयोग हुआ तथा रु. 15.81 करोड़ की हानि हुई।

यह बताये जाने पर (जुलाई 2013) एसआरए ने बताया (दिसम्बर 2013) कि पिटलाइन सुविधा की उपलब्धता सप्ताह के सभी सातों दिन रेलगाड़ी सेवा उपलब्ध नहीं करवा सकती थी, क्योंकि-

- निरन्तर उच्च गति के मद्देनजर, शताब्दी/जनशताब्दी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों की जाँच दिन के दौरान की जाती है;

<sup>119</sup> गंतव्य स्टेशन

- पिटलाइन का प्रावधान वित्तीय तथा प्रचालनात्मक निहितार्थ वाला एक उच्च रूप से जटिल मामला है। इसके अतिरिक्त, पिट लाइनें केवल प्राकृतिक तथा तकसंगत टर्मिनलों पर सृजित की जाती हैं तथा बीच में आने वाले स्टेशनों में पिटलाइन के बिना सोचे समझे प्रचुर उद्भव के कारण निवेश तथा संसाधनों का कम-ईष्टतम उपयोग होता।

रेलवे का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि-

- टीवीसी से प्रारम्भ होने वाली तथा टीवीसी - सीएलटी - टीवीसी सर्किट में चलने वाली दूसरी जनशताब्दी सेवा (सं. 12075/12076) के रैक का अनुरक्षण रात में किया जा रहा है,
- एक परिसम्पत्ति के प्रावधान में शामिल वित्तीय तथा प्रचालनात्मक निहितार्थ एसआरए द्वारा वित्तीय तकनीकी व्यवहार्यता हेतु आकलन के दौरान सुलझाए जाने योग्य विषय है। वर्तमान मामले में ऐसा नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त यह कहना सही नहीं है कि पिटलाइनें केवल प्राकृतिक तथा तर्क-संगत टर्मिनलों पर ही सृजित की जाती हैं क्योंकि एसआरए ने ईरोड़ में पिटलाइन उपलब्ध कराई है जो काफी कम यातायात को संभालने वाला एक मध्यगामी स्टेशन है।

इस प्रकार जनशताब्दी रेलगाड़ी सेवा प्रारम्भ करने से पहले सीएलटी पर पिटलाइन सुविधा उपलब्ध न कराने हेतु एसआरए के विवेकहीन निर्णय के परिणामस्वरूप कोचिंग परिसम्पत्तियों का कम प्रयोग, यात्रा करने वाली जनता को असुविधा तथा जनवरी 2011 से जून 2013 की अवधि के लिए रु. 15.81 करोड़<sup>120</sup> की संभावित आय की परिणामी हानि हुई।

02 अगस्त, 2013 से रेलगाड़ी सेवा कोच्चीकोड़े (सीएलटी) से कन्नूर (सीएएन)<sup>121</sup> तक हटा दी गई थी तथा यह अब कन्नूर से तिरुअनन्तपुरम (टीवीसी) तक कोच्चीकोड़े से होती हुई वापस कन्नूर चलती है। इस विस्तार के साथ, अनुरक्षण<sup>122</sup> की समस्या अभी भी जारी है क्योंकि कन्नूर में भी कोई पिटलाइन उपलब्ध नहीं है तथा रेलगाड़ी सप्ताह में पाँच दिन के लिए ही चलती है। कोचिंग

<sup>120</sup> 21 जनवरी 2011 से 30 जून 2013 के बीच सप्ताह में दो दिन के लिये ट्रेन के न चलने के कारण आय की हानि-508 ट्रिपx प्रति ट्रिप आय ( ` 3.06 लाख की दर पर 31 मार्च 2013 तक और ` 3.61 लाख की दर पर 1 अप्रैल 2013 से 30 जून 2013 तक)

<sup>121</sup> कन्नूर (सी.ए.एन.) पालक्कड-मंलौर सेन्ट्रल मार्ग पर कोच्चीकोड़े (सी.एल.टी.) से 89 कि.मी. दूर है।

<sup>122</sup> पिटलाइन पर अण्डर-गियर जाँच और ब्रेक-पावर अनुरक्षण

परिसम्पत्तियों का कम उपयोग तथा आय की हानि कोच्चीकोड़े में अपेक्षित पिटलाइन सुविधा के प्रावधान तक जारी रहेगी।

### 2.7 दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (एसईसीआर): विशेष गाड़ियों की बुकिंग पर किराए का कम संग्रहण

नियमों को गलत तरीके से लागू करने के कारण निजी पार्टियों द्वारा बुक की गई 'विशेष गाड़ी' से किराए के कम संग्रहण के प्रति ` 3.40 करोड़ तक की राशि की रेलवे राजस्व की हानि हुई।

भारतीय रेलवे कान्फ्रेंस एसोसिएशन (आईआरसीए) कोचिंग टैरिफ के अनुसार 'विशेष गाड़ियों' के लिए किराए की गणना 'एक स्थल से दूसरे स्थल' के आधार<sup>123</sup> पर संबंधित श्रेणी के पूर्ण वयस्क मेल/एक्सप्रेस किराए सहित यात्रा कर रहे यात्रियों की वास्तविक संख्या के लिए या कोच की भार ढोने की क्षमता, जो भी अधिक हो पर संगणित की जाएगी। टैरिफ में यह भी अनुबंधित है कि 1000 कि.मी. के प्रत्येक ब्लाक में 20 मिनट के अधिकतम समय के दो हॉल्ट या उसके भाग को 'प्वाइंट से प्वाइंट' प्रभारों की गणना करके और अवरोधन प्रभारों के उद्देश्य के लिए छूट दी जाएगी।

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के चार स्टेशनों (कोबरा, अम्बिकापुर, चम्पा, रायगढ़ और रायपुर) के अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला (दिसम्बर 2012) कि 'विशेष गाड़ियों' की बुकिंग के लिए किराया 'प्वाइंट से प्वाइंट' आधार पर परिकल्पित नहीं किया जा रहा था। इसके बजाय किराए की गणना यात्रा की पूरी दूरी को दो हिस्सों में भाग करते हुए अर्थात् उदगम से गन्तव्य स्टेशन और वापिस, में की गई थी जो कि आईआरसीए कोचिंग टैरिफ का उल्लंघन है। इसके परिणामस्वरूप, विशेष गाड़ियों के किराए के कम संग्रहण के प्रति ` 3.20 करोड़ की हानि हुई। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि इन 15 मामलों में से, केवल दो मामलों में रेल प्रशासन द्वारा कम संग्रहण का पता चला (सितम्बर 2010) जब पार्टियों ने प्रतिभूति जमा के प्रतिदाय का दावा किया। रेल प्रशासन ने इन दो

<sup>123</sup> एक स्थल से दूसरे स्थल आधार की गणना के आधार का अर्थ है किराण यात्रा की दूरी को लेने की बजाए ए से डी तक यात्रा करता है उदाहरण के लिए, यदि एक यात्री है तो किराया सी से डी के लिए होगा ए से डी की कुल दूरी पर विचार करने के बजाए एक स्थल से दूसरे के आधार पर चाहे वह ए से बी, बी से सी और

पार्टियों के प्रति डेबिट (₹ 0.76 करोड़) उदभूत किए। तथापि, उदभूत किए गए डेबिट की वसूली अभी होनी है (जुलाई 2013)।

एसईसीआर के तीन स्टेशनों (गोंदिया, कोरबा, दुर्ग) के अभिलेखों की आगे की संवीक्षा (जनवरी और मार्च 2013) से अक्टूबर 2008 से दिसम्बर 2012 के दौरान बुक तीन 'विशेष गाड़ियों' की बुकिंग पर कम संग्रहण किरायों के विभिन्न घटकों जैसे आधारभूत किराया, पेंटी कार प्रभार, खाली टुलाई प्रभार, अवरोधन प्रभार इत्यादि के संबंध में नियमों के गलत लागूकरण का पता चला। इसके परिणामस्वरूप ₹ 0.09 के भाड़े का कम संग्रहण हुआ।

विशेष ट्रेनों की बुकिंग पर भाड़ा प्रभारित करने में नियमों के गलत लागूकरण के उपरोक्त मामले नियमानुसार भाड़े की गणना करने और संग्रहण की जाँच करने में एसईसीआर प्रशासन के कमजोर नियंत्रण तंत्र को दर्शाते हैं।

मामला एसईसीआर प्रशासन को अगस्त 2013 में भेजा गया था। उत्तर में उन्होंने लेखापरीक्षा के तर्क को स्वीकार किया (फरवरी 2014) और बताया कि संबंधित स्टाफ पर उत्तरदायित्व निर्धारित किया जाएगा। उन्होंने यह भी बताया कि लेखापरीक्षा द्वारा यथा निर्धारित किराए के अन्तर की वसूली हेतु पार्टियों के विरुद्ध सिविल मुकदमें दर्ज किए जाएंगे और डिविजनों को आवश्यक कार्रवाही प्रारंभ करने की सलाह दे दी गई थी (सितम्बर/अक्टूबर 2013)। इसके अतिरिक्त, एसईसीआर प्रशासन ने मौजूदा आन्तरिक नियंत्रण तंत्र के सुदृढ़ करने के संबंध में लेखापरीक्षा के सुझाव की सराहना की और बताया कि डिविजनस विशेष गाड़ियों की बुकिंग के लिए किराए की गणना पर ध्यानपूर्वक निगरानी कर रही हैं।

उपरोक्त उत्तर के बावजूद एसईसीआर प्रशासन द्वारा सिविल स्यूट्स के फाइलिंग के संबंध में कोई कार्रवाई नहीं की गई है (मार्च 2014 तक)। इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जांच (जनवरी 2014) में 'विशेष गाड़ियों' की बुकिंग में किराए के गलत प्रभार के एक और मामले (नवम्बर 2013 में बुक किया गया) का पता चला जिसमें ₹ 0.11 करोड़ की हानि शामिल थी जिससे राजस्व हानि में ₹ 3.40 करोड़ की वृद्धि हुई। यह दर्शाता है कि आंतरिक नियंत्रण तंत्र को अभी और मजबूत किया जाना है।

इस प्रकार नियमों के गलत लागू करने और आन्तरिक नियंत्रण तंत्र की विफलता के कारण एसईसीआर प्रशासन को 'विशेष गाड़ियों' के किराए के कम संग्रहण से ₹ 3.40 करोड़ की राजस्व हानि हुई।



मामले को जून 2014 में रेलवे बोर्ड के संज्ञान में लाया गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जुलाई 2014)।