

भारत के  
नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक  
का प्रतिवेदन

*मार्च 2014 को समाप्त वर्ष हेतु*

*को लोक सभा/राज्य सभा में प्रस्तुत की गई*

संघ सरकार (रेलवे)  
2015 की संख्या 24  
(लेखापरीक्षा प्रतिवेदन खण्ड II)

## विषय वस्तु

अभियांत्रिकी-ओपन लाइन और निर्माण	पैराग्राफ	पृष्ठ
प्राक्कथन		iv
विहंगावलोकन		vi
<b>अध्याय – 1 भारतीय रेल में पुलों का अनुरक्षण की समीक्षा</b>		<b>1-40</b>
प्रस्तावना	1.1	3
पिछला लेखापरीक्षा प्रतिवेदन	1.2	4
लेखापरीक्षा उद्देश्य	1.3	4
लेखापरीक्षा मानदंड	1.4	4
लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, कार्यपद्धति और नमूना	1.5	5
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	1.6	6
निष्कर्ष	1.7	39
<b>अध्याय – 2 भारतीय रेल में ट्रैक मशीनों की खरीद और उपयोगिता की समीक्षा</b>		<b>41-104</b>
प्रस्तावना	2.1	44
संगठनात्मक ढांचा	2.2	45
लेखापरीक्षा उद्देश्य	2.3	46
लेखापरीक्षा मानदंड	2.4	46
लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, कार्यपद्धति और नमूना	2.5	47
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	2.6	47
निष्कर्ष	2.7	84
<i>परिशिष्ट ए से के तक</i>		<i>87-104</i>
<b>अध्याय – 3 भारतीय रेल में निर्माण संगठन के कार्य अनुमानों में उपलब्ध निर्देश और सामान्य प्रभारों के प्रावधान और उपयोगिता</b>		<b>105-150</b>
प्रस्तावना	3.1	107
लेखापरीक्षा उद्देश्य	3.2	109
लेखापरीक्षा मानदंड	3.3	110

लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और कार्यपद्धति	3.4	110
नमूना आकार	3.5	110
कार्यक्षेत्र सीमा	3.6	111
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	3.7	111
निष्कर्ष	3.8	142
<i>परिशिष्ट I और II</i>		<i>145-150</i>
<b>अध्याय - 4 भारतीय रेल में खाली भूमि के अतिक्रमण का प्रबंधन</b>		<b>151-177</b>
प्रस्तावना	4.1	152
लेखापरीक्षा उद्देश्य	4.2	153
लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, कार्यपद्धति और नमूना	4.3	154
संगठनात्मक ढांचा	4.4	155
लेखापरीक्षा मानदंड	4.5	155
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	4.6	156
निष्कर्ष	4.7	176
<b>अध्याय - 5 भारतीय रेल के इंजीनियरिंग विभाग से संबंधित पैराग्राफ</b>		<b>178-208</b>
पट्टे पर आवास के भुगतान सहित परिहार्य अतिरिक्त व्यय के परिणामस्वरूप रेलवे क्वार्टरों के निर्माण में खराब योजना	5.1	178
एक रेल पुल की उपसंरचना के निर्माण पर निष्फल व्यय	5.2	181
नई वर्कशॉप के निर्माण में निष्फल व्यय	5.3	184
परियोजना के लिए भूमि अधिग्रहण के बिना नई लाइन कार्य को आरंभ करना	5.4	187
निष्फल व्यय के कारण जल की खरीद हेतु त्रुटिपूर्ण योजना	5.5	189
जल पुनः चक्रण संयंत्रों (डब्ल्यूआरपीज़) की गैर-उपयोगिता और जल प्रभारों पर परिहार्य व्यय के परिणाम	5.6	193
त्रुटिपूर्ण योजना और संविदा के अप्रभावी प्रबंधन के कारण परिहार्य व्यय	5.7	196

साईट अनुमति और अनुपयुक्त योजना के बिना संविदा प्रदान करने के कारण विलम्ब और अधिक लागत	5.8	202
रैक प्रबंधन प्लेटफार्म के निर्माण पर निष्फल व्यय	5.9	205
<i>अनुबंध</i>		209-239

रेल मंत्रालय और इसके अधीनस्थ कार्यालयों की लेखापरीक्षा सीएजी के (कर्तव्य, शक्तियाँ और सेवा की शर्तें) अधिनियम 1971 के खंड 13 के साथ पठित भारत के संविधान की धारा 149 और 151 के अंतर्गत और लेखापरीक्षा और लेखा पर सीएजी नियामकों के अनुसार आयोजित की गई।

भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 (1) के अंतर्गत राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए 31 मार्च 2014 को समाप्त वर्ष के लिए लेखापरीक्षा प्रतिवेदन दो भागों में अर्थात् भाग I और भाग II तैयार किया गया है।

इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (भाग II) में वर्ष 2013-14 के दौरान की गई चार समीक्षाओं सहित 13 लेखापरीक्षा अवलोकन शामिल हैं। पूर्व वर्षों से संबंधित मामले, जिन्हें विगत प्रतिवेदनों में शामिल नहीं किया जा सका और इसके 2013-14 से बाद की अवधि से संबंधित मामलों को भी शामिल किया गया है, जहां भी आवश्यक समझा गया।

प्रतिवेदन में प्रयुक्त संक्षिप्त रूप

आई.आर.	भारतीय रेलवे
म.रे.	मध्य रेलवे
पू.रे.	पूर्व रेलवे
पू.म.रे.	पूर्व मध्य रेलवे
पू.त.रे./पू./तट	पूर्व तट रेलवे
उ.रे.	उत्तर रेलवे
उ.म.रे.	उत्तर मध्य रेलवे
उ.पू.रे.	उत्तर पूर्व रेलवे
उ.सी.रे./उ.पू.सी.रे.	उत्तरपूर्व सीमांत रेलवे
उ.प.रे.	उत्तर पश्चिम रेलवे
द.रे.	दक्षिण रेलवे
द.म.रे.	दक्षिण मध्य रेलवे
द.पू.रे.	दक्षिण पूर्व रेलवे
द.पू.म.रे.	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
द.प.रे.	दक्षिण पश्चिम रेलवे
प.रे.	पश्चिम रेलवे
प.म.रे.	पश्चिम मध्य रेलवे
आर.पी.यू.	रेल उत्पादन इकाईयां
डी.एल.डब्ल्यू	डिजल लोकोमोटिव वर्क्स
सी.एल.डब्ल्यू	चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स
आई.सी.एफ	एकीकृत कोच फैक्ट्री
आर.सी.एफ	रेल कोच फैक्ट्री
डी.एम.डब्ल्यू	डिजल आधुनिकीकरण वर्क्स
पी.ए.सी.	लोक लेखा समिति
एफ.एंड.सी.ए.ओ.	वित्त सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी

## विहंगावलोकन

मार्च 2014 को समाप्त वर्ष के लिए लेखापरीक्षा प्रतिवेदन को भाग I और भाग II के रूप में दो भागों में बांटा गया है। प्रतिवेदन के भाग I में पांच अध्याय हैं जिनमें तीन विभागों अर्थात् यातायात-वाणिज्यिक और प्रचालन; विद्युतीय-सिग्नलिंग और दूरसंचार इकाईयां; यांत्रिकी-क्षेत्रीय मुख्यालय/वर्कशॉप/उत्पादन इकाईयां; और प्रस्तावना के अध्याय सहित भारतीय रेल के सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष हैं। रिपोर्ट के भाग II में भारतीय रेल के अभियांत्रिकी विभाग से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष दिये गये हैं।

### भारतीय रेल में पुलों का अनुरक्षण

भारतीय रेल में, 1.36 लाख से अधिक रेलवे पुल थे, जो रेल नेटवर्क का महत्वपूर्ण भाग हैं। पुनरुद्धार/पुनर्निर्माण के लिए उपयुक्त पहचाने गये बहुत पुराने पुलों की मौजूदा एक बड़ी संख्या सुरक्षित रेल गाड़ी प्रचालन के लिए एक मुद्दा है। लेखापरीक्षा ने पुलों के पुनरुद्धार/पुनर्निर्माण के लिए भारतीय रेल में अपनाई गई प्रक्रिया की समीक्षा की। 150 पुलों के संबंध में 102 पुल निर्माण कार्यों की नमूना जांच से ज्ञात हुआ कि 31 पुल कार्यों में पुनरुद्धार के लिए इनकी पहचान किये जाने के बाद भी रेलवे बोर्ड ने पूल निर्माण कार्यों की संस्वीकृति में औसतन 43 महीनों का समय लिया। इसके अतिरिक्त, संस्वीकृति के बाद भी, पूल निर्माण कार्य 41 महीनों के औसत विलम्ब के बाद पूरा किया गया था। पुनरुद्धार के लिए पहचाने गये पूल कार्यों की संस्वीकृति और पूर्णता में विलम्ब मानव जीवन और इन पुलों पर रेलगाड़ी से सेवाओं के प्रचालनों के दौरान रेलवे परिसंपत्तियों के लिए खतरा है। पुल निर्माण कार्यों को पूरा करने में विलम्ब ने गति प्रतिबंध के साथ रेलगाड़ी प्रचालन के जारी रखने के कारण अतिरिक्त प्रचालन लागत बढ़ी।

लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि भंगुरता से ग्रसित और 2013 के अंत तक हटाये जाने वाले पहले स्टील/क्रु पाईल/कास्ट आयरन से बने 147 पुलों में से पांच क्षेत्रीय रेलवे में ऐसे 96 पुल अभी भी अस्वित्व में हैं।

पुल निर्माण कार्यों के लिए आबंटित निधि की उपयोगिता की संवीक्षा ने दर्शाया कि क्षेत्रीय रेलवे को उपलब्ध किया गया बजट क्षेत्रीय रेलवे द्वारा मांगे गये बजट से कम (औसत ₹ 213.69 करोड़ प्रतिवर्ष कम) था। पुल निर्माण

कार्यों के पुनरूद्धार के लिए उपलब्ध कराये गये बजट के प्रति, लेखापरीक्षा द्वारा यह भी पाया कि औसत ₹ 60.95 करोड़ प्रतिवर्ष का कम उपयोग किया गया। पुल निरीक्षण करने का उद्देश्य पुलों की स्थिति का आकलन करना और सुधारात्मक उपचारी उपाय जैसे प्रबंधन, पुनरूद्धार, पुननिर्माण आदि करना है। समीक्षा ने 32.19 प्रतिशत की सीमा तक निरीक्षण प्राधिकारी के विभिन्न स्तरों पर पुलों के निर्धारित निरीक्षण की अनुपालना में कमी दर्शाई। इस कमी के कारण अज्ञात गंभीर पुल परिस्थिति के रूप में परिणाम हो सकता है।

### भारतीय रेल में ट्रैक मशीनों की खरीद और उपयोगिता

भारतीय रेल कुल 103642 बीजी ट्रैक किलोमीटर पर प्रतिदिन लगभग 7000 यात्री रेल गाड़ी और 4000 माल गाड़ियाँ चलती हैं। पूरी लाइन क्षमता ने सीमित अनुरक्षण ब्लॉकों में ट्रैक को फिट और सुरक्षित रखना एक चुनौती बना दी है। इसके अतिरिक्त, ट्रैक संरचना की तकनीकी उन्नति ने हस्तचालित अनुरक्षण से यांत्रिकी प्रबंधन को अपनाने की आवश्यकता पैदा कर दी है। विभिन्न प्रकार की ट्रैक मशीनें गतिविधियों जैसे ट्रैक की टैपिंग (स्लीपरों के नीचे ब्लास्ट की पैकिंग) और ब्लास्ट को हटाना, ट्रैक को स्थिर करने, रेल/स्लीपरों/बिंदुओं और पारगमन आदि को बिछाने और प्रबंधन के लिए उपयोग की जा रही हैं। ट्रैक का अनुरक्षण मार्च 2014 तक भारतीय रेल के पास उपलब्ध 743 ट्रैक मशीनों द्वारा किया जा रहा था। मास्टर प्लान 2010-20 में ट्रैक मशीनों की आवश्यकता के अनुमान में सटीकता की कमी थी क्योंकि इसमें भारतीय रेल के नियमावली या ट्रैक ज्यामिति सूचकांक (टीजीआई) मानदंड में उपलब्ध ट्रैक की वास्तविक वृद्धि और टैपिंग साईकिल के अपनाने की प्रवृत्ति को ध्यान में नहीं रखा गया। क्षेत्रीय रेलवे में कार्यभार के गलत आकलन के कारण 43 टैपिंग मशीन और 27 डायनामिक ट्रैक स्टैबलाइजिंग मशीनें अधिक खरीदी गईं और 91 मशीनें (39 बीसीएम, 8 एसबीसीएम और 34 टी-28 मशीनें) कम खरीदी गईं। ट्रैक मशीनों के कार्यों के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्य आवश्यकता आधार पर नहीं थे। लक्ष्य या तो आवश्यकता से अधिक थे या कम थे। रेलवे बोर्ड विज़न 2010-20 दस्तावेज़ में परिकल्पित ट्रैक मशीनों के स्वदेशी विकास हेतु एक विस्तृत कार्य योजना बनाने में विफल रहा।



## भारतीय रेल में निर्माण संगठन के कार्य अनुमानों में उपलब्ध निर्देश और सामान्य प्रभारों के प्रावधान और उपयोगिता

भारतीय रेल में किये गये मुख्य कार्य/परियोजनाओं के प्रत्येक अनुमान के लिए कार्य/परियोजना के कार्यान्वयन के लिए व्यस्त स्टाफ की लागत को और कार्यालय व्यय को कवर करने के लिए निर्देश और सामान्य (डीएंडजी) प्रभारों का प्रावधान है। रेलवे बोर्ड के पास (क) विभिन्न निर्माण कार्य अनुमानों जैसे कार्य की संभावित लागत की प्रतिशतता के रूप में डीएंडजी प्रभारों का प्रावधान और (ख) मौद्रिक रूप में प्रत्येक पद धारक द्वारा संभाले गये कार्यों को दर्शाते हुए राजपत्रित पदों के सृजन के लिए निर्धारित मानदंड हैं। ये पद भारतीय रेल के लिए संस्वीकृत स्थायी और अस्थायी पदों के अतिरिक्त हैं। उच्च प्रशासनिक ग्रेड (एचएजी), वरिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड (एसएजी), कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड (जेएजी), वरिष्ठ स्केल (एसएस) और कनिष्ठ स्केल/ग्रुप-“बी” सहित राजपत्रित पदों के सृजन हेतु मानदंड रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किये गये हैं। कार्य प्रभारित स्थापना पर कुल व्यय डीएंडजी प्रभारों के निर्धारित स्थापना कारक के अंतर्गत होना चाहिए। यह पाया गया कि रेलवे बोर्ड ने चालू/संस्वीकृत पूंजीगत निर्माण कार्यों के अंतर्गत निधियों के प्रावधान को पदों के सृजन से जोड़ने के लिए एक लचीली प्रणाली निर्धारित की है। क्षेत्रीय रेलवे में कार्य प्रभारित पदों के सृजन के लिए स्टाफ की लागत के अनुमान में विषमता के कारण ₹ 1327.59 करोड़ के पूंजीगत व्यय का कम कथन हुआ जिससे निर्माण कार्यों के कार्यान्वयन के लिए निधियों की उपलब्धता और कार्य के कार्यक्षेत्र में विलम्ब/कमी को प्रभावित होती है। लेखापरीक्षा ने पाया कि उपलब्ध प्रावधानों से बाहर व्यय की समीक्षा अवधि के दौरान डीएंडजी प्रभारों के अंतर्गत विभिन्न शीर्षों के अंतर्गत कार्य अनुमानों में ₹ 2206.43 करोड़ तथा ₹ 304.84 करोड़ बुक किये गये जिसके कारण संस्वीकृति की सीमा तक कार्य/अधिकता के लिए निधि उपलब्धता कम हो गई।

## भारतीय रेल में खाली भूमि पर अतिक्रमण का प्रबंधन

भारतीय रेल (आईआर) में भूमि एक महत्वपूर्ण और स्थायी परिसंपत्ति है। आईआर के पास ₹ 4.59 लाख हेक्टेयर भूमि का स्वामित्व (मार्च 2014) है। इसमें से, 47340 हेक्टेयर भूमि का कोई उपयोग (खाली भूमि - 46409 हेक्टेयर और अतिक्रमित भूमि - 931 हेक्टेयर) नहीं किया गया है। आईआर

को उसके पास उपलब्ध भूमि की सुरक्षित निगरानी को और स्पष्ट शीर्षक सुनिश्चित कर अतिक्रमण की गई भूमि देखने के लिए अतिक्रमण रोकने और खाली भूमि से अतिक्रमण जल्दी हटाने के लिए कुशल प्रबंधन की आवश्यकता है। इस प्रबंधन के लिए भूमि रिकॉर्डों के लिए सटीक प्रबंधन और अतिक्रमण को हटाने और रोकने की योजना बनाने की आवश्यकता है। 2011-14 के लिए भारतीय रेल की लेखापरीक्षा में अभिलेखों की समीक्षा से ज्ञात हुआ कि 16 क्षेत्रीय रेलवे में से, 13 क्षेत्रीय रेलवे के तीन क्षेत्रीय रेलवे और 37 मंडलों के मुख्यालयों में भूमि अभिलेख रखने और अनुरक्षित करने के लिए अलग भूमि प्रबंधन सेल (एलएमसीज़) का गठन नहीं किया गया था। केवल तीन क्षेत्रीय रेलवे में उनके सभी मंडलों में एलएमसीज़ थी। मंडलों में एलएमसीज़ में तैनात अधिकतर कर्मचारी न तो भूमि मामलों को संभालने में प्रशिक्षित थे न ही पूरी तरह से कार्य को असरदार ढंग से कर पाये जिसके परिणामस्वरूप खाली भूमि की अपर्याप्त निगरानी के बावजूद भूमि डाटा/रिकॉर्डों का त्रुटिपूर्ण अनुरक्षण किया गया। कुल भूमि योजनाओं का चार प्रतिशत गायब था और उपलब्ध भूमि योजनाओं (96 प्रतिशत) में से, 16 प्रतिशत तक की भूमि योजनाएं राज्य प्राधिकारियों द्वारा प्राधिकृत नहीं थी और 20 प्रतिशत भूमि योजनाएं अंकीकृत नहीं की गई थी। 16 क्षेत्रीय रेलवे में, भूमि परिवर्तन से संबंधित अभिलेख केवल आठ क्षेत्रीय रेलवे में उपलब्ध थे और वहाँ भी केवल 48 प्रतिशत भूमि योजनाएं परिवर्तित थी। क्षेत्रीय मुख्यालय/रेलवे मंडलों/रेलवे मंडलों की क्षेत्रीय इकाईयों में रखे गये भूमि अभिलेख पंजिका (एलआरआर), भूमि सीमा सत्यापन पंजिका (एलबीवीआर) और अतिक्रमण निरीक्षण पंजिका (इआईआर) जैसे आधारभूत अभिलेखों के संबंध में, यह पाया गया कि 68 मंडलों में से 37 में एलआरआर का रख-रखाव नहीं किया गया था। भा.रे. में एलबीवीआर और इआईआर का प्रबंधन उचित नहीं था। भूमि के अतिक्रमण को रोकने के लिए खाली भूमि के चारों ओर परिसीमा दीवार का निर्माण उचित रूप से आकलित और नियोजित नहीं था। अतिक्रमण का विवरण नहीं रखा गया, सार्वजनिक परिसर (अप्राधिकृत अधिकारी का निष्कासन) अधिनियम, 1971 के अंतर्गत उनको हटाने की प्रक्रिया बहुत धीमी थी और अतिक्रमण हटाने के लिए किये गये प्रयास अपर्याप्त थे क्योंकि रेलवे भूमि का अतिक्रमण एक सतत् प्रक्रिया है। अतिक्रमण प्रबंधन के लिए भा.रे. द्वारा निगरानी और भा.रे और प्राधिकारियों द्वारा संयुक्त निरीक्षण उचित नहीं पाये गये।

### रेलवे क्वार्टरों के निर्माण में खराब योजना के कारण परिहार्य पट्टे का भुगतान

पूमरे, हाजीपुर के गठन (अक्टूबर 2002) के परिणामस्वरूप आरबी ने स्टाफ/अधिकारी क्वार्टरों के निर्माण के लिए भूमि की खरीद सहित नई जोन बनाने के लिए ₹ 78.88 करोड़ राशि की संस्वीकृति (2003) प्रदान की। लेखापरीक्षा ने क्वार्टरों के निर्माण में भूमि अधिग्रहण और खराब ठेका प्रबंधन में पूमरे प्रशासन की खराब योजना/अनिर्णय को दर्शाया। इसके परिणामस्वरूप क्वार्टरों के निर्माण के विलम्ब के अतिरिक्त ₹ 42.26 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ। इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा ने दर्शाया कि पूमरे इनकी संस्वीकृति (2005) के 10 वर्षों के बाद 604 क्वार्टरों में से केवल 217 क्वार्टरों का ही निर्माण कर सका। मकानों के निर्माण में विलम्ब के कारण, पूमरे प्रशासन पूमरे में तैनात अधिकारियों/स्टाफ के पट्टे पर आवास के लिए भुगतान हेतु 2010-11 से 2014-15 (दिसम्बर 2014) से ₹ 18.64 करोड़ का व्यय उठाना पड़ा था। इसके अतिरिक्त, पूमरे भूमि के अधिग्रहण में उनके भाग पर अनिर्णय के कारण डीएलएओ, हाजीपुर को अदा किये गये जमा में से ₹ 1.23 करोड़ को जब्त करने पड़े।

### किसी रेल पुल की उप संरचना के निर्माण पर निष्फल व्यय

किसी रेल पुल की उप संरचना के निर्माण पर निष्फल व्यय केनिंग और भांगलखली स्टेशनों (संस्वीकृत लागत ₹ 123.71 करोड़) के बीच एक नई ब्रॉड गेज (बीजी) रेलवे लाइन (4.84 कि.मी.) के निर्माण हेतु 18.36 हेक्टेयर भूमि के अधिग्रहण की आवश्यकता थी। भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया को तीव्र करने के लिए, रेलवे बोर्ड ने एक 'विशेष रेलवे परियोजना' (मार्च 2010) के रूप में परियोजना को आरंभ करने का निर्णय लिया। रेलवे 191 अतिक्रमणों के कारण भूमि (दिसम्बर 2014) अधिग्रहित नहीं कर सका। यद्यपि, पूर्व रेलवे निर्माण संगठन (सीओइआर) को प्रस्तावित नई लाइन के साथ माल्टा नदी पर एक पुल आधार और उप संरचना के लिए निर्माण एक ठेका सौंपा (अक्टूबर 2010) जिसे मार्च 2014 (लागत - ₹ 46.20 करोड़) में पूरा कर लिया गया था। परंतु दोनों सिरों पर एप्रोचिज़ के निर्माण का कार्य भूमि की अनुपलब्धता के कारण नहीं किया जा सका। परियोजना का पूरा होना निकट भविष्य में असंभव प्रतीत होता है क्योंकि अतिक्रमण हटाने/भूमि मालिकों के पुनः उद्धार के लिए कोई प्रयास नहीं किये गये। साईट निर्गम सुनिश्चित किये बिना एक ठेका

दिया जाना अगस्त 1980 और अप्रैल 2010 के रेलवे बोर्ड के मौजूदा आदेशों का उल्लंघन था जिसके परिणामस्वरूप ₹ 46.20 करोड़ तक निष्कष/बेकार व्यय किया गया। इसके अतिरिक्त, इसे विशेष रेलवे परियोजना की योजना घोषित करने के बाद भी भूमि अधिग्रहित नहीं की जा सकी।

### जल खरीद हेतु दपूरे प्रशासन की त्रुटिपूर्ण योजना के कारण निष्फल व्यय

खड़गपुर रेलवे बस्ती के लिए जल आपूर्ति परियोजना की योजना में दपू रेलवे प्रशासन की दुरदर्शिता में कमी के कारण, परियोजना इसकी संकल्पना के 15 वर्षों के बाद टुकड़ों में पूरी की गई। खड़गपुर रेलवे बस्ती के उपयोगकर्ताओं को ताजा और साफ पानी दोनों ही सुनिश्चित नहीं किये जा सके यद्यपि इस परियोजना पर ₹ 15.30 करोड़ (आरसीडब्ल्यू, पाईप लाइन, पंपों आदि पर ₹ 11.38 करोड़ और 28 स्थानों पर गहरी ट्यूब वेल खुदाई और फिटिंग पर ₹ 3.92 करोड़ खर्च किये गये) व्यय हुआ।

### जल पुनर्चक्रण संयंत्रों (डब्ल्यूआरपीज़) की अनुपयोगिता और परिणामतः जल प्रभारों पर परिहार्य व्यय

चेन्नै मेट्रो जल आपूर्ति और सीवरेज बोर्ड (सीएमडब्ल्यूएसएसबी) पर निर्भरता कम करने के उद्देश्य से और जल प्रभारों की लागत कम करने के लिए दरे के चेन्नै डिवीजन के बेसिन ब्रिज (बीबीक्यू) और गोपालसमी नगर (जीएसएन) पर कोच डिपो पर डब्ल्यूआरपी को संस्थापित करने का निर्णय लिया (नवम्बर 2007)। लेखापरीक्षा ने ठेकेदार के पहचान पत्र और वित्तीय योग्यता के संबंध में दरे प्रशासन द्वारा नियमों के अनुपालन में विफलता को दर्शाया जिसके कारण सिविल निर्माण कार्यों के ठेकों को रद्द करना पड़ा और डब्ल्यूआरपीज़ को आरंभ करने की परियोजना को पूरा करने में विलम्ब हुआ। परिणामस्वरूप, ₹ 10.69 करोड़ के जल प्रभारों में प्रस्तावित बचतों को प्राप्त नहीं किया जा सका और दरे के दो डिपों पर डब्ल्यूआरपीज़ के संस्थापन हेतु ₹ 2.83 करोड़ के निवेश निष्फल रहे।

### साईट अनुमति और अनुचित योजना के बिना ठेका देने के कारण विलम्ब और अधिक लागत

देवगढ़ से सुल्तानगंज (116.48 कि.मी.) से प्रस्तावित नई ब्रॉड गेज लाइन के साथ भूमि का एक मुख्य भाग वन भूमि था जिसके लिए वन विभाग से मंजूरी की आवश्यकता थी। यद्यपि, अगस्त 2000 से पूर्व रेलवे निर्माण संगठन (सीओइआर) को यह तथ्य पता था कि उन्होंने केवल अगस्त 2004 में ही अपेक्षित मंजूरी के लिए वन विभाग से बात की थी। उन्होंने एक साथ तीन छोटे ठेके (₹ 12.63 करोड़ मूल्य वाले कुल ठेके) सितम्बर 2002 और अप्रैल 2003 के बीच दिये गये जिन्हें वन भूमि प्राप्त करने के लिए पूरा नहीं किया जा सका और ₹ 8.17 करोड़ मूल्य वाले अन्य निर्माण कार्यों को बीच में ही बंद (फरवरी 2006) करना पड़ा था। पहला ठेका सौंपने के आठ वर्षों के बाद अंत में जुलाई 2010 में रेलवे ने वन विभाग से मंजूरी प्राप्त कर ली। सीओइआर वन विभाग से लंबित मंजूरी ने बाद की निविदाओं के अन्य कार्य को आगे ले जाकर अलग ढंग से कुल कार्य को रोक दिया जिससे उनके पूरे होने में काफी समय लगा और परिणामस्वरूप ₹ 12.38 करोड़ तक लागत अधिक हो गई। इसके अतिरिक्त, सीओइआर (अगस्त 2004 और जुलाई 2007) द्वारा वन विभाग की मंजूरी से पहले ही ठेकों का दिया जाना सभी अड़चनों (अगस्त 1980) को दूर करके कार्य की साईट की उपलब्धता को सुनिश्चित करने के बाद ठेके देने के रेलवे बोर्ड के आदेश का उल्लंघन था।

## अध्याय-1. भारतीय रेल में पुलों का अनुरक्षण की समीक्षा

### कार्यकारी सार

भारतीय रेल में, 1.36 लाख रेलवे पुल हैं जो रेलवे नेटवर्क का एक अनिवार्य भाग हैं। पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण के लिए उपयुक्त पहचाने गये बहुत पुराने पुलों की मौजूदा एक बड़ी संख्या सुरक्षित रेल गाड़ी प्रचालन के लिए एक मुद्दा है। भा.रे. (2003-2013) निगमित सुरक्षा योजना (सीएसपी) द्वारा सामान्य योजना ढांचे द्वारा उपलब्ध निधियों के आधार पर भा.रे. में पुलों का पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण परिकल्पित किया गया। सीएसपी ने पुल प्रबंधन प्रणाली का आधुनिकीकरण – निरीक्षण और पुलों के प्रबंधन के आधुनिकीकरण की आवश्यकता पर ध्यान दिया।

यह देखने के लिए समीक्षा की गई कि क्या रेलवे पुलों के पुनरूद्धार/पुनःनिर्माण के लिए पहचान और योजना हेतु तंत्र प्रभावी तथा कुशल थे; और पुलों का पुनरूद्धार निगमित सुरक्षा योजना की परिकल्पना के अनुरूप किया गया था। यह भी देखा गया कि क्या पुलों के प्रबंधन का निरीक्षण समुचित और कुशल था।

इस समीक्षा में चर्चा किये गये कुछ मुख्य लेखापरीक्षा निष्कर्ष नीचे दर्शाये गये हैं:

- 150 पुलों के संबंध में 102 पुल निर्माणकार्यों की नमूना जांच के दौरान, लेखापरीक्षा ने पाया कि 31 पुलनिर्माणकार्यों में, पुनरूद्धार के लिए उनकी पहचान के बाद भी रेल बोर्ड ने पुलनिर्माणकार्यों की संस्वीकृति में औसत 43 महीनों का समय लिया।
- रेल बोर्ड जोन द्वारा उपलब्ध प्रस्ताव और मौद्रिक सीमा के आधार पर पुलों के पुनरूद्धार हेतु लक्ष्य निर्धारित करता है। विगत चार वर्षों (2010-11 से 2013-14) के दौरान पुनरूद्धार हेतु 3433 पुलों के लक्ष्यों के प्रति, लेखापरीक्षा ने परे में 2 पुल और उरे में 80 पुलों के बीच नौ जोनों में लक्ष्य (245 पुल) की प्राप्ति में कमी देखी।
- भा.रे. में, श्रेणी I में सभी तीन पुल और श्रेणी II<sup>1</sup> के 45 पुलों के पुनरूद्धार हेतु पुलनिर्माणकार्यों को 1999-2000 से 2012-13 के दौरान रेल बोर्ड द्वारा संस्वीकृति प्रदान की गई थी, अन्य श्रेणी (जहां निरीक्षण के दौरान

<sup>1</sup> पुलों की अवस्था के आधार पर पुलों के निरीक्षण के दौरान श्रेणी I और II प्रदान की गई है। श्रेणी I पुल का एक वर्ष में पुनरूद्धार अपेक्षित है और श्रेणी II पुलों का कार्यक्रम आधार पर पुनरूद्धार होना चाहिए।

मुख्य/विशेष मरम्मत या नियमित प्रबंधन हेतु पुलों को चिन्हांकित किया गया है) के संबंध में, 4529 पुलों में से 598 पुलों (13.20 प्रतिशत) के पुलनिर्माण कार्य हेतु रेल बोर्ड (मार्च 2014) द्वारा संस्वीकृति दी जानी शेष है।

- रेल बोर्ड द्वारा संस्वीकृत 3979 पुलों के पुलनिर्माणकार्यों में से, 710 पुलों (श्रेणी I के तीन, श्रेणी II के चार और अन्य श्रेणी के 703) के पुलनिर्माणकार्य एक/चार वर्षों (श्रेणी I के मामले में एक वर्ष और श्रेणी II या अन्य के मामले में चार वर्ष) की निश्चित अवधि के समाप्त होने के बाद मार्च 2014 तक भी पूरे किये जाने हैं। 102 पुलनिर्माणकार्यों (150 पुल) की नमूना जांच में, 8 महीने (दपूमरे) और 105 महीने (पूमरे) की रेंज के बीच 41 महीनों का औसत विलम्ब देखा गया।
- पुलनिर्माणकार्यों में संस्वीकृति में और संस्वीकृत पुलनिर्माणकार्यों को पूरा करने में विलम्ब के परिणामस्वरूप गति प्रतिबंध के साथ रेलगाड़ी सेवाओं का प्रचालन करना पड़ा। गति प्रतिबंध के साथ लगातार प्रचालन की घटनाएं 13 जोनों के 87 पुलों पर चार से 591 महीनों के रेंज के बीच देखी गईं। लगातार गति प्रतिबंध के कारण प्रचालन लागत के कारण ₹ 103.40 करोड़ के अतिरिक्त व्यय का आकलन किया गया।
- पहले के स्टील/क्रु पाईल/कास्ट आयरन से बने पुलों को भंगुरता का खतरा था और इसलिए सीसपी अनुमानों के अनुसार 2013 के अंत तक इन्हें बंद कर दिया जाना था। समीक्षा से पता चला कि मार्च 2014 तक, बंद किये जाने वाले 147 पुलों में से, इस प्रकार के 96 पुल पांच क्षेत्रीय रेलवे में अभी भी अस्तित्व में हैं।
- क्षेत्रीय रेलवे को मुख्य निर्माणकार्यों के 32 योजना शीर्षों के अंतर्गत पुलनिर्माणकार्यों के लिए बजट अनुदान वार्षिक रूप से प्रदान किया गया था। समीक्षा से पता चला कि पुलनिर्माणकार्यों के लिए क्षेत्रीय रेलवे को प्रदान किया गया बजट अनुदान क्षेत्रीय रेलवे द्वारा की गई बजट मांग से कम (औसत ₹ 213.69 करोड़ प्रतिवर्ष कम) था। इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा ने दर्शाया कि उपलब्ध कराये गये बजट को भी पूर्णतः उपयोग नहीं किया गया। समीक्षा में औसतन ₹ 60.95 करोड़ प्रति वर्ष कम उपयोग पाया गया।
- पुल निरीक्षण करने का उद्देश्य पुलों की अवस्था का आकलन करना है और प्रबंधन पुनरूद्धार, पुनर्निर्माण आदि जैसे सुधारात्मक उपचारी उपाय करना है। समीक्षा में 32.19 प्रतिशत तक निरीक्षण प्राधिकारी के विभिन्न स्तरों पर पुलों

की निर्धारित निरीक्षण के अनुपालन में कमी दर्शाई गई। यह कमी अनदेखी महत्वपूर्ण पुल अवस्था की संभावना का कारण बन सकती है।

- अपनी सिफारिशों में, सीएसपी ने पुलों के निरीक्षण के दौरान आधुनिक तकनीक के प्रयोग को उल्लिखित किया। इस प्रकार, रेलवे बोर्ड ने निरीक्षण के दौरान 20 विभिन्न आधुनिक उपस्करों के प्रयोग की सलाह दी। समीक्षा से ज्ञात हुआ कि भा.रे. में, यद्यपि विभिन्न जोनों में 290 उपस्कर खरीदे गये, पुलों के निरीक्षण के दौरान इन उपस्करों का उपयोग केवल 7.07 प्रतिशत था जिससे निरीक्षण तकनीकों को मजबूत करने का उद्देश्य समाप्त हो गया।

उपर्युक्त विवरण से पुलनिर्माणकार्यों की संस्वीकृति/कार्यान्वयन और संपूर्ण प्रभावी निगरानी में रेलवे की ओर से ढीले रवैये का पता चलता है। इसके परिणामस्वरूप पुलनिर्माणकार्यों, जिनको इन पुलों पर रेलगाड़ी सेवा के प्रचालन के दौरान यात्री सुरक्षा को खतरे में डालने की संभावना को खत्म करते हुए पुनरूद्धार के लिए पहचाना गया था; के कार्यान्वयन में विलम्ब हुआ। रेलवे को पुलनिर्माणकार्यों के समय पर कार्यान्वयन और संपूर्णता के लिए एक प्रभावी निगरानी तंत्र आरंभ करने की आवश्यकता है।

### 1.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल (आईआर) में, 1.36 लाख रेलवे पुल हैं जिनमें से 741 को महत्वपूर्ण 10,944 को मुख्य और 1,25,035 को छोटे पुलों<sup>2</sup> में श्रेणीबद्ध किया गया था।

भारतीय रेल के अनुसार, पुल उप संरचना और आधार कोड, महत्वपूर्ण पुल वे हैं जिनमें 300 मीटर का रैखिक वाटरवे या 1000 व.मी. का कुल वाटरवे हैं। मुख्य पुलों का कुल वाटरवे 18 मी. से अधिक होता है या जिनकी क्लीयर ओपनिंग किसी भी समय 12मी. या इस से अधिक होती है। बाकी छोटे पुल होते हैं।

भा.रे. नेटवर्क में 1,36,728 पुलों में से, 36,470 (26.67 प्रतिशत) 100 वर्षों से पुराने थे जिसमें से आठ जोनों<sup>3</sup> में स्थित 6,680 पुल 140 वर्षों से पुराने थे, 14,324 पुल 81 से 100 वर्ष पुराने थे, जबकि 15,637 पुल 61 से 80 वर्ष पुराने थे। शेष 70,297 पुल 60 वर्षों से कम पुराने थे।

निगम सुरक्षा योजना (सीएसपी) द्वारा सामान्य योजना ढांचे द्वारा उपलब्ध निधियों के आधार पर भा.रे. (2003-2013) में पुलों का पुनरूद्धार परिकल्पित किया गया।

<sup>2</sup> स्रोत - भारतीय रेलवे ईयर बुक 2012-13

<sup>3</sup> पूमरे, पूरे, उमरे, उरे, दपूरे, दरे, पमरे और मरे



सीएसपी ने पुल प्रबंधन प्रणाली, निरीक्षण और पुलों के प्रबंधन के आधुनिकीकरण करने की आवश्यकता पर ध्यान दिया।

एक उच्च स्तरीय सुरक्षा समीक्षा समिति के अध्यक्ष श्री अनिल काकोडकर ने सभी पुलों के यंत्रीकरण और विकसित वैज्ञानिक मापनों का उपयोग तथा स्थिति आकलन हेतु निरीक्षण की सिफारिश (फरवरी 2012) की। इस पृष्ठ भूमि में, भा.रे. में पुलों के अनुरक्षण पर एक समीक्षा की गई।

### 1.2 पिछला लेखापरीक्षा प्रतिवेदन

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक (सीएजी) के प्रतिवेदन (2003 की सं. 9) में अध्याय IV के रूप में रेलवे पुलों का पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण/सुदृढीकरण पर एक समीक्षा प्रकाशित की गई थी, जिसमें लेखापरीक्षा में पुलों की दोनों श्रेणियों (श्रेणी I और II)<sup>4</sup> के लिए पुनरूद्धार के लिए पहचाने गये पुलों के पुनरूद्धार में काफी अधिक विलम्ब पर टिप्पणी की गई थी। निर्धारित निरीक्षणों में कमी को भी लेखापरीक्षा में प्रकाश में लाया गया था। अपनी की गई कार्रवाई टिप्पण में, रेलवे बोर्ड ने कहा (जून 2008) कि श्रेणी I की अपेक्षा खराब पुलों का पुनरूद्धार संस्वीकृत पुलनिर्माण कार्यों के बाद संपूर्णता के लिए सामान्य: तीन से चार वर्षों की आवश्यकता होगी। संस्वीकृति के बाद चार वर्षों से सभी पुलनिर्माणकार्यों की विशेषतः उच्चतम स्तर पर निगरानी रखी गई। लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित लेखापरीक्षा उद्देश्यों के साथ भा.रे. में पुलों के अनुरक्षण की स्थिति दोबारा समीक्षा की।

### 1.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

‘भा.रे. में पुलों के अनुरक्षण’ पर समीक्षा यह देखने के लिए की गई क्या-

- रेलवे पुलों के पुनरूद्धार/पुनःनिर्माण के लिए पहचान और योजना हेतु तंत्र प्रभावी तथा कुशल थी
- पुलों का पुनरूद्धार निगम सुरक्षा योजना 2003-2013 की परिकल्पना के अनुरूप किया गया था।
- पुलों के प्रबंधन का निरीक्षण समुचित और कुशल था।

### 1.4 लेखापरीक्षा मानदंड

लेखापरीक्षा करने के लिए निम्नलिखित मानदंड अपनाये गये थे:

<sup>4</sup> निरीक्षण के दौरान पुल के लिए चिन्हित ओआरएन संख्या के आधार पर पुलों का वर्गीकरण किया गया था जैसा कि पैरा 1.7.1.1 में चर्चा की गई है श्रेणी I ओआरएन संख्या 1 से संबंधित है, श्रेणी II पुल के संख्या 2 से संबंधित हैं।

- खराब पुलों के अनुरक्षण/पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण से संबंधित भारतीय रेल पुल नियमावली (आईआरबीएम) में प्रावधान।
- भारतीय रेल में रेलवे पुलों का पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण/सुदृढीकरण पर लेखापरीक्षा पैरा पर की गई कार्रवाई टिप्पण (2003 की रेलवे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 9)।
- भारतीय रेल वित्त कोड सस्क.1 (पैरा सं. 219)।
- यूडब्ल्यूआई के संबंध में भारतीय रेल सिविल अभियांत्रिकी संस्थान (आईआरआईसीईएन) द्वारा जारी पत्रिका अंडरवाटर इंसपैक्शन (यूडब्ल्यूआई)।
- पहचाने गये पुलों का पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण और मरम्मत तथा पुनरूद्धार प्रक्रियाओं के आधुनिकीकरण के संबंध में निगम सुरक्षा योजना (सीएसपी) और भारतीय रेल आधुनिकीकरण योजना (आईआरएमपी) बनाये गये प्रावधान।
- फरवरी 2012 में प्रकाशित अपने प्रतिवेदन में अनिल काकोडकर की अध्यक्षता में उच्च स्तर सुरक्षा समीक्षा समिति की सिफारिशें।
- रेलवे पुलों के अनुरक्षण/पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण के संबंध में समय-समय पर आरबी द्वारा जारी निदेश।

### 1.5 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, कार्यपद्धति और नमूना

रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय रेलवे के सिविल अभियांत्रिकी विभाग और पुलों के पुनर्निर्माण/पुनरूद्धार, निरीक्षण और प्रबंधन आदि से संबंधित 16 क्षेत्रीय रेलवे के निर्माण संगठनों के अभिलेखों की समीक्षा की गई। सभी क्षेत्रीय रेलवे के अभियंता/निर्माण, सहायक प्रभाग अभियंता, वरिष्ठ खंड अभियंता/स्थाई मार्ग, वरिष्ठ खंड अभियंता/पुल और वरिष्ठ खंड अभियंता के कार्यालयों में उपलब्ध अभिलेखों की भी समीक्षा लेखापरीक्षा द्वारा की गई। पुलों के अनुरक्षण के संबंध में, पुलों के रूप में पहचान की गई जबकि पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण हेतु प्रस्ताव और संस्वीकृतियाँ पुलनिर्माणकार्यों के रूप में दी गई। एक पुलनिर्माणकार्य में एक या अधिक पुल शामिल हो सकते हैं।

लेखापरीक्षा करने के लिए, समीक्षा अवधि के दौरान संस्वीकृत सभी नये पुलनिर्माणकार्यों के साथ-साथ प्रगतिशील पुलनिर्माणकार्यों को ध्यान में रखा गया था। 16 जोनों में पुलनिर्माणकार्यों की कुल संख्या 225 थी और ये 476 पुलों से संबंधित थी। नमूना चयन के विवरण नीचे इस प्रकार दिये गये हैं:

- भा.रे. में पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण के लिए पहचान की प्रणाली सहित पुलनिर्माणकार्यों की समीक्षा हेतु 102 पुलनिर्माणकार्यों वाले 150 पुलों का चयन किया गया;
- प्रत्येक जोन में दो मंडलों में निरीक्षण/प्रबंधन के अनुसार प्रत्येक मंडल में एक व. खंड अभियंता (पुल), एक व. खंड अभियंता (निर्माण कार्य), एक व. खंड अभियंता (पी.वे.) और एक सहायक मंडल अभियंता द्वारा किये गये निरीक्षण की समीक्षा के लिए चयन किया गया था;
- अंडरवाटर निरीक्षण सारणी के अनुसार, लेखापरीक्षा ने प्रत्येक जोन में दो व. खंड अभियंताओं (पुल) का चयन किया।

27.01.2015 को रेलवे बोर्ड को समीक्षा जारी की गई थी। 27.04.2015 को रेलवे बोर्ड की प्रतिक्रिया प्राप्त हुई और जिसे समीक्षा में समुचित रूप में जोड़ा गया। क्षेत्रीय रेल प्रशासन की प्रतिक्रिया भी पैरा में जोड़ी गई है। सितम्बर 2014 और जनवरी 2015 के बीच संबंधित क्षेत्रीय रेल प्रशासन के साथ एग्जिट कांफ्रेंस का आयोजन किया गया। 16 अप्रैल 2015 को रेलवे बोर्ड के अधिकारियों के साथ भी एक एग्जिट कांफ्रेंस आयोजित की गई थी।

## 1.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

### 1.6.1 पुलों के पुररूद्धार/पुनर्निर्माण के लिए पहचान और योजना की प्रणाली

भारतीय रेल पुल नियमावली में पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण के लिए पुलों की पहचान करने की प्रक्रिया विनिर्दिष्ट है, जो नीचे दशाई गई है:

क्षेत्रीय रेलवे के सिविल अभियांत्रिकी विभाग में विभिन्न स्तरों के अधिकारियों द्वारा पुलों का निरीक्षण किया जाना होता है। किसी रेलवे पुल के साथ कारक होते हैं जैसे,

- (i) आधार और फर्श,
- (ii) उप संरचना,
- (iii) प्रशिक्षण और सुरक्षात्मक निर्माण कार्य,
- (iv) बैड ब्लॉक,
- (v) वहन और विस्तार प्रबंधन,
- (vi) सुपर स्ट्रैक्चर और
- (vii) ट्रैक स्ट्रैक्चर।

किसी पुल में, इन कारकों में से एक या एक से अधिक कारक कई संख्या में हो सकते हैं। निरीक्षण के दौरान इन कारकों की प्रत्येक सदस्य द्वारा अवस्था के आकलन पर, पुल के इन सात कारकों के प्रत्येक सदस्य के लिए निरीक्षण अधिकारी सीआरएन (अवस्था रेटिंग संख्या) प्रदान करता है। सीआरएन संख्या 0 से 6 की रैंज तक होती है जहां,

- 1 तुरंत पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण की वारंटी अवस्था को दर्शाता है;
- 2 कार्य आधार पर अपेक्षित पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण की वारंटी अवस्था को दर्शाता है;
- 3 अपेक्षित मुख्य/विशेष मरम्मत की अवस्था को दर्शाता है;
- 4 अपेक्षित नियमित प्रबंधन की अवस्था को दर्शाता है;
- 5 अच्छी स्थिति को दर्शाता है;
- 6 लागू नहीं स्थिति को दर्शाता है; और
- 0 कारक के न किये गये निरीक्षण को दर्शाता है।

- उदाहरणतः, यदि किसी पुल के दो पियर्स, तीन स्पैन और दो बैड ब्लॉक हैं, 4,0,4,3,5,3,4 की तहत 7 सीआरएन प्रदान किये जाते हैं। पुल की ओआरएन (कुल रेटिंग संख्या) 0 को छोड़कर कम से कम 7 सीआरएन के इस मामले में 3 होगी जो यह दर्शाता है कि पुल को मुख्य/विशेष मरम्मत की आवश्यकता है। (आईआरबीएम की पैरा सं. 1103)
- यदि किसी पुल की ओआरएन 1 है, पुल को “खराब श्रेणी-I” में श्रेणीबद्ध किया जाएगा, आईआरबीएम के पैरा 504 के अनुसार वर्ष के अंदर पुल का पुनरूद्धार आवश्यक है।
- यदि किसी पुल की ओआरएन 2 है, पुल को “खराब श्रेणी-II” में श्रेणीबद्ध किया जाएगा इस मामले में, पुल का योजना आधार पर पुनरूद्धार किया जाएगा।
- रेलवे अधिकारियों द्वारा निरीक्षण के दौरान ओआरएन 3 या 4 की रेटिंग प्राप्त करने वाले अन्य पुलों को मुख्य/विशेष मरम्मत या नियमित अनुरक्षण के लिए चिन्हित किया जाता है।

इसके अतिरिक्त, पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण के लिए आईआरबीएम के पैरा 504 के अनुसार पुलों को इस प्रकार वर्गीकृत<sup>5</sup> किया गया था:

1. खराब पुल – श्रेणी-I – एक वर्ष की अवधि में पुनरूद्धार अपेक्षित।

<sup>5</sup> स्रोत – भारतीय रेल पुल नियमावली।

2. खराब पुल – श्रेणी-II – योजना आधार पर चार वर्षों की अवधि में पुनरूद्धार अपेक्षित।
3. अवस्था आधार पर अपेक्षित पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण वाले खराब पुलों से अलग पुल।

रेलवे बोर्ड ने सूचित किया (नवम्बर 2014) कि रेलवे बोर्ड द्वारा जारी अग्रिम सुधार स्लीप सं. 30 के अनुसार, उपर्युक्त पैरा को हटा दिया गया था, जहां खराब पुल जैसे I, II और अन्य के रूप में पुलों के वर्गीकरण हेतु प्रावधान मौजूद था। यद्यपि, संशोधित पैरा 503 में, यह कहा गया कि पुलों का पुनरूद्धार पुलों की अवस्था को प्राथमिकता देते हुए निरीक्षण के दौरान दिये गये ओआरएन संख्या के आधार पर किया जाएगा।

पुलों के पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण के लिए अंतिम अनुमोदन के लिए पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण के लिए पुलों की पहचान की जिम्मेदारी निम्नलिखित अधिकारियों को प्रभारित की गई है जैसा कि अग्रलिखित चित्र में दर्शाया गया है।

तालिका 1.1

उत्तरदायित्व स्तर	दिया गया उत्तरदायित्व
<b>क्षेत्र स्तर</b>	
व. खंड अभियंता (एसएसई) (पुल) व. खंड अभियंता (निर्माणकार्य) व. खंड अभियंता (स्थाई मार्ग)	एसएसई/एडीईएन द्वारा 1,2,3,4 आदि के रूप में पुलों का निरीक्षण और अवस्था रेटिंग की रिकॉर्डिंग
<b>खंड स्तर</b>	
सहायक खंड अभियंता (एडीईएस) ↓ खंड अभियंता (डीईएन) ↓ व. खंड अभियंता (व. डीईएन) (सहायक)	खंड अभियंता द्वारा संशोधित या रेटिंग सत्यापित करने के लिए या 2 या 3 अवस्था रेटिंग के साथ पुलों का निरीक्षण ↓ खराबी की गंभीरता के आधार पर खंड प्रशासन द्वारा पुल पुनरूद्धार कार्यों को प्राथमिकता। ↓ पुनरूद्धार हेतु खंड प्रशासन द्वारा योजनाओं को तैयार करना तथा उक्त को सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदन हेतु क्षेत्रीय मुख्यालय को प्रस्तुत करना।
<b>जोनल स्तर</b>	
मुख्य पुल अभियंता (सीबीई) ↓	पीसीई के साथ परामर्श के साथ सीबीई द्वारा

प्रधान मुख्य अभियंता (पीसीई)	प्रस्तावों की संक्षिप्त सूची और पुलों की अवस्था पर आरबी आधार पर उक्त को अग्रेषित करना परंतु आरबी द्वारा मौद्रिक कैप को सीमित करना।
<b>रेलवे बोर्ड स्तर</b>	
कार्यकारी निदेशक (पुल और संरचना) ↓ सदस्य अभियंता ↓ अध्यक्ष रेलवे बोर्ड	जोनों द्वारा प्राथमिकता सूची पर आरबी आधार द्वारा पुल निर्माणकार्यों का अनुमोदन परंतु उपलब्ध संसाधन को सीमित करना। ↓ पुनरूद्धार कार्य के कार्यान्वयन हेतु जोनों के आरबी द्वारा अनुमोदन का संप्रेषण।

आरबी (आरबी द्वारा जारी वार्षिक निर्माणकार्य कार्यक्रम) के अभिलेखों से, लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि आरबी ने भा.रे. से पुल निर्माणकार्यों के लिए एक विशेष वर्ष हेतु उपलब्ध मौद्रिक संसाधनों के मद्देनजर जोनल रेलवे द्वारा प्रस्तुत किये गये पुलनिर्माणकार्यों के प्रस्तावों की छँटाई कर दी।

लेखापरीक्षा ने क्षेत्रीय रेलवे द्वारा प्रस्तुत किये गये प्रस्तावों और आरबी द्वारा पुल निर्माणकार्यों की संस्वीकृति के संबंध में क्षेत्रीय रेलवे के रिकॉर्डों की समीक्षा की तथा यह पाया गया कि 2010-11 से 2013-14 की अवधि के दौरान, जेडआरज़ ने क्षेत्रीय कार्यालयों से प्राप्त सिफारिशों की संक्षिप्त सूची तैयार की तथा अनुमोदन के लिए आरबी से ₹ 3559.10 करोड़ की संभावित लागत पर 2694 निर्माण कार्यों हेतु प्रस्ताव अग्रेषित किये। इसके विपरीत, आरबी ने ₹ 2195.85 करोड़ (61.70 प्रतिशत) की संभावित लागत वाले 1953 पुलनिर्माणकार्यों (72.49 प्रतिशत) को अनुमोदन दिया।

इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि-

- पुनरूद्धार हेतु पुलों की पहचान प्रणाली दर्शाती है कि क्षेत्र स्तर (एसएसई/एडीईएन) पर निरीक्षण के दौरान आकलित अवस्था के आधार पर पुनरूद्धार हेतु पुलों की पहचान की जाती है और इसके अतिरिक्त अगले उच्चतर स्तर अधिकारियों (डीईएन/व.डीईएन) द्वारा पुष्टि की जाती है। इसके बावजूद, मौद्रिक महत्व वाले प्रस्तावों (सीबीई पर अर्थात् क्षेत्रीय स्तर और आरबी स्तर) को सीमित करने से पहचान प्रणाली का उद्देश्य समाप्त हो जाता है। इसके कारण जिनको आवश्यकतानुसार संस्वीकृति न दिये जाने या विलंबित

संस्वीकृति के कारण पुनरूद्धार हेतु पहचाने गये थे; पुलों पर रेलगाड़ी सेवाओं की सुरक्षा से समझौता करना पड़ा।

- 150 पुलों के संबंध में 102 पुलनिर्माणकार्यों पर लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जांच से पता चला कि, 31 पुलनिर्माणकार्यों (जिसमें श्रेणी-I और श्रेणी-II के भी पुल शामिल हैं) के मामले में, औसतन, आरबी ने क्षेत्रीय रेलवे द्वारा पहचान के बाद पुलनिर्माणकार्यों की संस्वीकृति में 43 महीनों का समय लिया।
- किसी पुलनिर्माण कार्य की संस्वीकृति हेतु लिया गया औसत समय मरे (57 महीने), पूतरे (55 महीने), दपूरे (54 महीने) के बाद उमरे द्वारा अधिकतम 131 महीनों का समय और दरे और पमरे में दोनों में 30 महीनों का औसत विलम्ब था।
- पुलों पर गति प्रतिबंध के लागू रहने के कारण भी पुलनिर्माणकार्यों को पूरा करने में विलम्ब के कारण अतिरिक्त प्रचालन लागत लगानी पड़ी जैसा कि पैरा (1.6.2.5) में चर्चा की गई है।

उत्तर में, रेलवे बोर्ड ने कहा कि आरबी की संस्वीकृति (₹ एक करोड़ से अधिक) हेतु प्रस्तावित निर्माणकार्यों की जांच संबंधित क्षेत्रीय रेलवे द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना जैसे कार्य का औचित्य, कार्य की लागत, अग्रेषण से अस्तित्व, संभव पुल आबंटन, उपलब्ध समय मंजूरी आदि के आधार पर की जाती है। उन्होंने यह भी कहा कि निधियों और संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर रहते हुए निर्माणकार्यों में सुरक्षा का ध्यान रखना भी प्रथम प्राथमिकता होनी आवश्यक है। रेलगाड़ी प्रचालनों की सुरक्षा से कभी समझौता नहीं किया जाता। यदि साईट स्थिति आदि की जटिलता के कारण लंबे समय तक सुधारात्मक/उपचारी उपाय करना संभव नहीं है तो पुल के पुनरूद्धार करने तक समुचित सुरक्षा उपाय जैसे गति प्रतिबंध लगाना और ऐसे पुलों को कड़ी निगरानी के अंतर्गत रखना; किये जाते हैं।

उपर्युक्त उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि स्वयं क्षेत्रीय रेलवे द्वारा पहचाने गये सुरक्षा मुद्दों के आधार पर सीबीई/पीसीई स्तर पर पुलनिर्माणकार्यों को प्राथमिकता प्रदान करता है और तदनुसार आरबी को प्रस्तुत किये जाते हैं। इसके अतिरिक्त खराब श्रेणी-I और II (क्रमशः ओआरएन रेटिंग 1 और 2) के रूप में श्रेणीबद्ध पुलों के संबंध में निर्माणकार्यों में संस्वीकृति के लिए काफी समय लिया और कार्यान्वयन में विलम्ब हुआ; जैसा कि पैरा 1.7.2.2 में चर्चा की गई है। गति प्रतिबंध लगाये जाने को सुरक्षा निश्चित करने के उपचारात्मक उपाय के रूप में देखा गया है। परंतु जैसा कि दमरे में किये गये अध्ययन के दौरान देखा गया इसमें अतिरिक्त

प्रचालन लागत से बहुत अधिक अतिरिक्त व्यय बढ़ता है। इस प्रकार, पुलनिर्माणकार्यों की संस्वीकृति में विलम्ब और वित्तीय प्रतिबंधों के आधार पर पुलनिर्माणकार्यों के प्रस्तावों को सीमित करने से न केवल सुरक्षित रेलगाड़ी प्रचालनों से समझौता होगा बल्कि अतिरिक्त वित्तीय बोझ भी बढ़ेगा।

### 1.6.2 रेलवे पुलों के पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण की स्थिति

लेखापरीक्षा ने भा.रे. में पुलों के पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण हेतु लक्ष्यों को प्राप्त करने की सारी स्थिति, पुलों के पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण के कार्यान्वयन की सारी स्थिति की जांच की और 102 चयनित पुलनिर्माणकार्यों (150 पुलों सहित) के कार्यान्वयन की विस्तार से समीक्षा की। इस संबंध में लेखापरीक्षा निष्कर्ष अग्रलिखित उप-पैराग्राफ में दिये गये हैं-

#### 1.6.2.1 पुलों के पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण हेतु लक्ष्य की प्राप्ति

लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि पुनर्निर्माणकार्यों हेतु दी गई संस्वीकृति के आधार पर और विशेष वर्ष के लिए पुनर्निर्माण कार्यों हेतु उपलब्ध बजट अनुदान के मद्देनजर भी प्रत्येक जोन हेतु रेलवे पुलों के पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण हेतु आरबी द्वारा वार्षिक लक्ष्य निर्धारित किये गये थे।

2010-11 से 2013-14 के वर्षों के दौरान आरबी द्वारा निर्धारित लक्ष्यों के प्रति भा.रे. में किये गये पुनरूद्धार से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा अनुलग्नक-1 में दर्शाई गई है और इसमें पाया गया कि-

- भा.रे. में 16 जोनों में 3433 पुलों के पुनरूद्धार कार्यों के सारे लक्ष्य के प्रति, 141 पुलों का छोड़कर 3292 पुलों का पुनरूद्धार किया गया। जबकि नौ जोनों<sup>6</sup> में, लक्ष्य (245 पुल) की प्राप्ति में कमी देखी गई, शेष सात जोनों<sup>7</sup> में, कोई कमी नहीं देखी गई। पांच जोनों (मरे, पूतरे, पूरे, उसीरे और उमरे) में, इन जोनों के लिए निर्धारित लक्ष्य की अधिकता में पुलों का पुनरूद्धार किया गया।
- उरे (42.78 प्रतिशत), परे (23.17 प्रतिशत), पूमरे (22.88 प्रतिशत), दरे (21.51 प्रतिशत) के बाद उपूरे (52.63 प्रतिशत) में लक्ष्य की प्राप्ति में सर्वाधिक कमी थी।

<sup>6</sup> उपूरे, उरे, परे, पूमरे, दरे, उमरे, दपूमरे और पमरे

<sup>7</sup> मरे, पूतरे, पूरे, उसीरे, उपरे, दमरे, दपरे



- लक्ष्यों की प्राप्ति में कमी के लिए क्षेत्रीय रेल प्रशासन द्वारा बताये गये कारण निधियों की कमी, लाइन ब्लॉक की गैर-उपलब्धता, अतिक्रमण/बेदखली समस्याएं आदि थे।

उत्तर में आरबी ने कहा कि 2010-11 से 2013-14 की अवधि हेतु 3310 पुलों के सभी लक्ष्य के प्रति, 3666 पुलों का पुनरूद्धार किया। यद्यपि, उत्तर में दी गई तालिका में, यह बताये गये लक्ष्य के प्रति प्रगतिशील के रूप में दिये गये थे। चूंकि, यह स्पष्ट नहीं है कि क्या सभी प्रगतिशील पुल निर्माणकार्य, जैसा कि तालिका में दर्शाया गया है, पूरे थे या नहीं। यद्यपि, लक्ष्य की प्राप्ति में कमी के संबंध में लेखापरीक्षा द्वारा गणना किये गये आंकड़े लेखापरीक्षा के दौरान क्षेत्रीय रेल प्रशासन द्वारा दिये गये डाटा के आधार पर थे।

#### (क) लंबित पुल निर्माणकार्यों की समग्र स्थिति

भा.रे. में, तीन खराब श्रेणी-I पुल पहचाने गये (2002 में एक और जुलाई 2009 में अन्य दो) और सभी तीनों पुल 31 मार्च 2014 तक पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण के लिए लंबित थे हालांकि निर्माणकार्यों को आईआरबीएम प्रावधान के अनुसार संस्वीकृति के वर्ष के अंदर पूरा किया जाना चाहिए था।

खराब श्रेणी-II पुलों के संबंध में, पहचाने गये<sup>8</sup> 45 पुलों में से, संस्वीकृति (1999 और 2005 के बीच) के बाद चार वर्षों की अवधि के बाद चार पुलों (पूरे, पूतरे, पूमरे और दपूमरे में एक-एक) का पुनरूद्धार (मार्च 2014) शेष था।

अन्य खराब श्रेणी I- और II श्रेणी (क्रमशः ओआरएन रेटिंग 1 और 2) में भा.रे. में 4529 पुल थे। इन 4529 पुलों में से, 3931 पुलों के संबंध में, मार्च 2014 तक आरबी पुनरूद्धार हेतु संस्वीकृति प्रदान की गई। 3931 पुलों में जिनके लिए संस्वीकृति प्रदान की गई थी, 703 पुलों में से, मार्च 2014 तक संस्वीकृति के चार वर्षों के बाद भी पुनरूद्धार कार्य पूरा नहीं किया गया था।

#### 1.6.2.2 पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण से संबंधित 102 पुलकार्यों के कार्यान्वयन की समीक्षा

समीक्षा अवधि से संबंधित नये के साथ-साथ चालू पुल निर्माणकार्यों की कुल संख्या 225 तक पहुँच गई थी जिसमें 476 पुल शामिल थे। इसमें से, लेखापरीक्षा ने 102 पुलनिर्माण कार्यों (150 पुलों से संबंधित) की समीक्षा की।

<sup>8</sup> समीक्षा अवधि के साथ-साथ पूर्व अवधि के दौरान पहचाने गये।

जांच के लिए चयनित 102 पुलनिर्माणकार्यों में शामिल 150 पुलों में से, खराब श्रेणी-I पुल में एक, खराब श्रेणी-II पुलों में आठ और 'अन्य' श्रेणी में 141 पुल थे। जांच के लिए चयनित 102 पुलनिर्माणकार्यों में से 31 मार्च 2014 तक 19 निर्माणकार्य आरंभ भी नहीं हुए थे। इन 19 निर्माणकार्यों में आठ निर्माणकार्य ऐसे शामिल थे जिनके लिए 2003-04 से 2011-12 के दौरान संस्वीकृति दी गई थी और 2012-13 के दौरान चार निर्माणकार्यों की संस्वीकृति प्रदान की गई थी। शेष 83 निर्माणकार्यों के कार्यान्वयन की चर्चा आगामी उप-पैराग्राफ में की गई है-

#### (क) खराब श्रेणी-I पुलों से संबंधित निर्माणकार्यों का कार्यान्वयन

आईआरबीएम के पैरा 504 के रूप में, खराब पुल श्रेणी-I, जिन्हें निरीक्षण के दौरान यूआरएन संख्या 1 प्रदान की गई थी, का पुनरूद्धार एक वर्ष के अंदर किया जाना है।

दरे में इर्नाकुलम-कोचीन पत्तन टर्मिनस में स्थित श्रेणी-I के एक पुल को पुनरूद्धार हेतु 2002 में पहचाना गया था और 2002-03 में निर्माण कार्य संस्वीकृत किया गया था। यद्यपि, शेष पुनरूद्धार कार्य का कार्यान्वयन संस्वीकृति के दस वर्षों से भी अधिक समय के बाद पूरा (मार्च 2014) किया जाना शेष है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि, आरंभिक स्तर पर संभावना की तैयारी में त्रुटि, रक्षा प्राधिकारियों से भूमि अधिग्रहण में समस्या, दो ठेकों का निरस्तीकरण/पुरोबंध, सेवा लाइन की तबदीली में विलम्ब आदि विलम्ब के कारण थे।

विभिन्न स्तरों पर कार्यान्वयन में विलम्ब इस प्रकार था-

- ❖ संविदा को अंतिम रूप देने और ठेका देने में विलम्ब के कारण पांच महीनों का विलम्ब था,
- ❖ ठेका देने के बाद कार्य के कार्य क्षेत्र में परिवर्तन से छः महीनों का विलम्ब हुआ,
- ❖ बाधा रहित साईट देने में विलम्ब के कारण 22 महीनों की समय वृद्धि,
- ❖ ठेकों को निरस्त करने और दोबारा देने में 24 महीने लगे, और
- ❖ अन्य विभिन्न कारणों के कारण, 46 महीनों की समय हानि हुई।

इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा ने परे के भावनगर मंडल (बोटेड-साबरमती खंड) में स्थित अन्य दो श्रेणी I पुलों की भी समीक्षा की।

परे अधिकारियों द्वारा जुलाई 2009 में इन दो पुलों का खराब श्रेणी-I के रूप में पहचाना गया था। यद्यपि आरबी ने 2012-13 में अर्थात् पहचान के दो से अधिक वर्षों के बाद केवल पुनरूद्धार के लिए संस्वीकृति प्रदान की। इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा ने पाया कि इन पुलों के संबंध में निर्माणकार्य मई 2014 और अगस्त 2014 में पूरा किया गया था अर्थात् रेलवे ने निर्माणकार्यों को पूरा करने के लिए एक से अधिक वर्ष का समय लिया। यद्यपि, जुलाई 2009 में इन पुलों पर गति प्रतिबंध लगा दिया गया, जिसे मई/अगस्त 2014 में निर्माणकार्यों के पूरा होने तक जारी रखा गया था।

लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि खंड (बोटेड-साबरमती खंड) में जहां ये दोनों पुल थे, 10 यात्री रेल गाड़ियां (पांच अप और पांच डाऊन दिशा) प्रतिदिन प्रचालित होती हैं। इस प्रकार, इन पुलों के मामले में संस्वीकृति और निर्माणकार्यों को पूरा करने में विलम्ब स्पष्टतः गैर-प्राथमिकता को दर्शाता है जिससे गति प्रतिबंध लागू करने के कारण अतिरिक्त लागत के साथ-साथ यात्रा कर रहे यात्रियों की सुरक्षा खतरे में पड़ सकती है।

द.रे. मे पुलनिर्माणकार्य के मामले में, स्वयं आरबी ने स्वीकार किया कि उक्त पुल एक महत्वपूर्ण पुल है और कहा कि कार्य के कार्यान्वयन के दौरान, काफी जटिलताएं सामने आईं जैसे भूमि अधिग्रहण, सुविधाओं का स्थान परिवर्तन, ठेके संबंधी मामले जिनकी अनदेखी नहीं की जा सकती थी और ये रेल प्रशासन के नियंत्रण से बाहर थी। इसके अतिरिक्त आरबी ने कहा कि कार्य के कार्यक्षेत्र और अन्य शामिल गतिविधियों पर निर्भर रहते हुए पुनरूद्धार हेतु अपेक्षित समय एक वर्ष से कई वर्षों तक की रेंज के बीच हो सकता है और दृष्टांत मामले में, पुल निर्माण पूरा हो चुका है और जल्द ही यह आरंभ हो जाएगा। परे के मामले में, यह दावे के साथ कहा गया कि पुलनिर्माणकार्य कार्य में दोहरेपन और सार्वजनिक धन की बर्बादी से बचने के लिए गेज परिवर्तन कार्य की योजना पूर्वानुमान के अनुसार बनाई गई थी। गेज परिवर्तन परियोजना की संस्वीकृति में विलम्ब और स्लैब की गिरती स्थिति के मद्देनजर, निर्माणकार्य 2012-13 में संस्वीकृत किया गया तथा बाद में पूरा किया गया था।

रेलवे बोर्ड का मानना है कि भूमि अधिग्रहण, सुविधाओं का स्थान परिवर्तन आदि संबंधित समस्याओं की अनदेखी नहीं की जा सकती थी और इस अनुबोध के अनुरूप यह रेल प्रशासन के नियंत्रण से परे थी क्योंकि स्वयं आरबी ने निर्देश दिया (1972 और समय-समय पर) कि किसी कार्य हेतु सभी पूर्व अपेक्षाएं उस कार्य के

कार्यान्वयन को आरंभ करने से पहले पूरी हो जानी चाहिए। विशेषतः, बाधाओं से रहित भूमि कार्य के आरंभ से पहले सुनिश्चित की जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त, परे के मामले में, रेलवे ने श्रेणी-I पुल अर्थात् जहां निरीक्षण के दौरान ओआरएन 1 प्रदन की गई है; के पुलनिर्माण की संस्वीकृति में दो वर्षों से अधिक समय लिया। आरबी की प्रतिक्रिया कि पुनरूद्धार में गेज परिवर्तन कार्य के कारण विलम्ब हुआ यह केवल इसकी पुष्टि करता है कि इस तथ्य के बावजूद भी महत्व नहीं दिया गया था कि इस खंड पर प्रतिदिन 10 यात्री रेल गाड़ियां चलती हैं। पुलों की गंभीर स्थिति यात्रियों की सुरक्षा को प्रभावित करती है।

इसके अतिरिक्त, आरबी का मत कि “पुनरूद्धार हेतु आवश्यक समय एक वर्ष से कई वर्षों तक हो सकता है” यह स्पष्ट संकेत है कि आरबी ने निर्माणकार्यों संबंधित ऐसी सुरक्षा के कार्यान्वयन हेतु कोई विशिष्ट समय सीमा निर्धारित नहीं की है, जिसके अभाव में, कार्यान्वयन पर उत्तरदायित्व को सुनिश्चित नहीं किया जा सकता। कार्यान्वयन में बेहतर योजना और प्रभावी निगरानी के साथ, निर्माण कार्य विशिष्ट समय अवधि में कार्यान्वित किये जा सकते थे।

#### (ख) खराब श्रेणी-II और “खराब श्रेणी-I और II से अलग” पुलों से संबंधित निर्माणकार्यों का कार्यान्वयन

आईआरबीएम के पैरा 504 के अनुसार, श्रेणी-I और II की अपेक्षा खराब पुलों का योजना के आधार पर पुनरूद्धार आवश्यक है। आरबी ने सीएजी के प्रतिवेदन (2003 की सं. 9) में प्रकाशित ‘भारतीय रेल में रेलवे पुलों का पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण/ सुदृढीकरण’ पर लेखापरीक्षा पैरा पर की गई कार्रवाई टिप्पण में कहा (जून 2008) इस श्रेणी के पुलों का पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण निर्माणकार्यों की संस्वीकृति के बाद चार वर्षों की अवधि के अंदर पुरा किया जाएगा।

आठ खराब श्रेणी-II पुल के पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण से संबंधित 82 पुलनिर्माणकार्यों और “खराब श्रेणी-I और II से अलग” 141 के कार्यान्वयन की विस्तृत रूप से लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा की गई थी। पुनर्निर्माण कार्यों के कार्यान्वयन की प्रत्येक गतिविधि चरण हेतु लिये गये समय के संबंध में आईआरबीएम या अन्य कहीं पर किसी मानदंड के अभाव में, लेखापरीक्षा ने पुलकार्य के कार्यान्वयन के प्रत्येक चरण को पूरा करने में रेल प्रशासन द्वारा लिये गये समय का आकलन किया। प्रत्येक चरण में लिये गये समय का विवरण **अनुलग्नक II** में दर्शाया गया है। लेखापरीक्षा ने पाया कि-

- लेखापरीक्षा द्वारा आकलित कार्य को आरंभ करने में प्रति कार्य औसत लिया गया समय 33 महीने था। आरंभ के लिए प्रति कार्य औसत लिया गया समय दरे (55 महीने), उमरे (51 महीने), मरे (41 महीने), परे (37 महीने), दपूरे (36 महीने), पूरे (30 महीने), पमरे (15 महीने), उरे (11 महीने) और ऐसे ही के बाद सर्वाधिक पूमरे (82 महीने) था।
- योजनाओं और ड्राइंग्स को अंतिम रूप देने/अनुमोदन के लिए प्रति कार्य लिया गया औसत समय सात महीने प्रति कार्य (उपरे, पूतरे, उरे और उमरे) था।
- मरे, उपरे, उमरे, दपरे, पूतरे, उरे, पूरे और पमरे में निविदाओं को अंतिम रूप देने और ठेके देने में प्रतिकार्य लिया गया औसत समय 12 महीने था।
- ठेकेदार की क्षमता (दरे और दपूरे) को समुचित रूप से आकलन किये बिना ठेका देने के कारण लेखापरीक्षा द्वारा आकलित प्रतिकार्य बर्बाद किया गया औसत समय तीन महीने था। पूमरे, उरे, पूरे, दरे और पमरे में ठेके के निरस्तीकरण और पुनः देने के कारण प्रतिकार्य औसत पांच महीने की हानि पहुँची।
- ठेका देने के बाद कार्य के कार्यक्षेत्र में परिवर्तन के परिणामस्वरूप उमरे और उरे में प्रतिकार्य 9 महीने और उसीरे में प्रतिकार्य दो महीने की औसत समय हानि हुई।
- उरे में ठेकेदार को बाधाओं से मुक्त साईट देने में असफलता के कारण प्रतिकार्य एक महीने का औसत विलम्ब हुआ।
- उपरे, पूतरे और पमरे में निधियों की कमी के कारण दो महीने प्रतिकार्य औसत विलम्ब हुआ।
- लाईन ब्लॉक के अनुपलब्धता के कारण दरे और दपूरे में प्रतिकार्य दो महीने का औसत विलंब हुआ।
- संक्षेप में, समीक्षा अवधि के दौरान आरंभ किये गये और चालू 82 पुल निर्माण कार्यों में, कार्यान्वयन को विभिन्न स्तरों पर प्रति कार्य 41 महीनों का औसत विलंब झेलना पड़ा। इन 82 पुल निर्माण कार्यों में आकलित अधिक हुई लागत ₹ 192.69 करोड़ थी।

उपरोक्त निष्कर्ष स्पष्ट रूप से दर्शाया कि क्षेत्रीय रेल प्रशासन की ओर से खराब योजना और अनुचित ठेका प्रबंधन के कारण कार्यों का निष्पादन के समग्र विलंब

में निष्पादन समापन के विभिन्न चरणों पर पुलों के पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण के निष्पादन में अत्यधिक विलंब हुआ।

रेलवे बोर्ड ने तर्क दिया कि पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण में कई वर्ष लग सकते हैं और इसका सामान्यीकरण नहीं किया जा सकता है। कुछ विशेष मामलों में चार वर्षों से भी अधिक समय लग सकता है क्योंकि कारण रेल प्रशासन के नियंत्रण से बाहर हैं।

रेल बोर्ड का तर्क कि पुल पुनर्निर्माण/पुनरूद्धार कई वर्ष ले सकता है, केवल एक सामान्य उत्तर है और स्वीकार्य नहीं है। किसी कार्य के लिए एक विशिष्ट समय अवधि होनी चाहिए और कार्यकारी प्रभारी विलंब के लिए उत्तरदायी होना चाहिए यद्यपि, पुल निर्माण कार्य महत्वपूर्ण निर्माण कार्य हैं और पुनरूद्धार हेतु पहचाने गये पुलों से संबंधित पुल निर्माण कार्यों के कार्यान्वयन में विलंब में मानव जीवन तथा रेल परिसंपत्तियों के खोने का भय है। इसके अतिरिक्त, “रेल प्रशासन के नियंत्रण से बाहर कारण” एक स्वीकार्य कथन नहीं है क्योंकि क्षेत्र स्तर पर निरीक्षण स्तर के दौरान पूर्णतः पहचाने गये पुल पुनरूद्धार निर्माण कार्यों के लिए समय पर पूरा कराने के लिए पूर्णतः स्वयं जिम्मेदार है। पुल निर्माण कार्यों के कार्यान्वयन के दौरान बेहतर योजना और प्रभावी निगरानी के साथ रेलवे विशिष्ट समय अवधि के अंदर निर्माण कार्यों को पूरा करने में सक्षम हो सकती थी।

आरबी को पुल निर्माण कार्यों के कार्यान्वयन में और पूर्णता के रूप में पुल निर्माण कार्यों को पूरा करने के लिए भी प्रत्येक माईलस्टोन के लिए विशिष्ट समय अवधि निश्चित करनी चाहिए ताकि मानव जीवन और रेलवे परिसंपत्तियों की सुरक्षा से समझौता न करना पड़े।

#### 1.6.2.3 अपने कोडल लाईफ में पुलों का पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण

लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि, 2010-11 से 2013-14 के दौरान क्षेत्रीय रेलवे द्वारा निरीक्षण के दौरान, 42 पुल अपने कोडल लाईफ के अंदर पुनरूद्धार के लिए

भारे में अपने कोडल जीवन में पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण हेतु पहचाने गये 42 पुल थे।

शेष पाये गये। इन 42 पुलों में से, 37 पुल केवल दपरे में और अन्य पांच जोनों (उरे, पतरे,

दपूरे, दरे, और परे) में थे जहां प्रत्येक जोन में एक पुल था। इसने खराब प्रबंधन के कारण समय पूर्व आवश्यक पुनरूद्धार को दर्शाया।

दरे के मामले में, रेल प्रशासन ने स्वीकार किया (जुलाई 2014) कि अधिक क्षय को रोकने के लिए विपरीत पर्यावरणीय स्थिति को ध्यान में रखते हुए गर्डर की अधिक जल्दी रंगाई आवश्यक है। यह दर्शाता है कि पुलों के प्रबंधन में अपर्याप्तता थी जिसके कारण समयपूर्व पुनरूद्धार आवश्यक था।

दपरे के संबंध में, क्षेत्रीय रेलवे अभिलेखों की समीक्षा पर लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि पुनरूद्धार कार्य आरडीएसओ मानकों को पूरा करने के लिए रिगर्डरिंग द्वारा पुलों को मजबूती देना और स्टील गर्डरों का प्रतिस्थापन किया गया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि कोडल लाइफ के अंदर पुनरूद्धार हेतु पहचाने गये 37 पुलों में से, 11 पुलों के संबंध में पुनरूद्धार निर्माण कार्यों को मार्च 2015 तक पूरा किया गया था और 26 पुलों के संबंध में निर्माण कार्य प्रगतिशील था।

दपरे प्रशासन के अभिलेखों की समीक्षा से यह पता चला कि इन मामलों में पुल निर्माण कार्यों को पूरा करने में विलंब दरे के अराककोनम में सिविल अभियांत्रिकी वर्कशॉप द्वारा गर्डर की गढ़ाई में विलंब और गर्डर की गैर-आपूर्ति के कारण था।

उरे, पूतरे, दपूरे और परे के संबंध में, एक मामले में बढा हुआ जल प्रवाह, पुल गर्डरों का बह जाना, गेज परिवर्तन के दौरान पुराने गर्डरों का उपयोग आदि जोनल रेलवे द्वारा समय पूर्व पुनरूद्धार के कारण बताये गये।

रेलवे बोर्ड ने कहा कि इन मामलों में कोडल जीवन में पुनरूद्धार कारण खराब प्रबंधन था परंतु अन्य कारण जैसे बढे हुए लदान मानक, जल ग्रहण क्षेत्र में प्रवाह की प्रवृत्ति में परिवर्तन के कारण अनुपयुक्त जल मार्ग, अधिक क्षयकारी परिस्थितियां आदि भी थे।

उपर्युक्त उत्तर अपने आप में विरोधाभासी है क्योंकि एक तरफ यह कहा गया कि समयपूर्व पुनरूद्धार खराब प्रबंधन के कारण नहीं था, और दूसरी ओर अत्यधिक क्षयकारिता को कारण बताया गया। लगातार अत्यधिक क्षयकारिता को प्रबंधन के प्रभावी उपायों द्वारा काबू किये जाने की आवश्यकता है। भारे में प्रणाली में 42 पुल हैं, जिन्हें समयपूर्व पुनरूद्धार के लिए पहचाना गया है। इन पुलों का पुनरूद्धार आवश्यक है क्योंकि इन पुलों के अस्तित्व पर सुरक्षित रेल गाड़ी प्रचालन एक खतरा है।

#### 1.6.2.4 अर्ली स्टील/कास्ट आयरन/स्कू पाईल पुलों का प्रतिस्थापन

1905 से पहले निर्मित पुल अर्ली स्टील से बने थे और उनमें सल्फर की अधिक मात्रा बताई गई थी जिसके कारण इनके भंगूर होने का खतरा था। ऐसे पुलों को

‘तकनीकी रूप से अविकसित पुलों के रूप में लिया जाता है। निगमित सुरक्षा योजना (सीएसपी) ने परिकल्पित किया कि, सभी अर्ली स्टील/कास्ट आयरन पाईल पुल सीएसपी के अंत तक अर्थात् पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण के दौरान इन पुलों के प्राथमिकता के आधार पर 2013 तक प्रणाली से हटा दिया जाएगा। अक्टूबर 2006 में रेलवे सुरक्षा आयुक्त ने कहा कि, सभी अर्ली स्टील/कास्ट आयरन/स्कू पाईल पुल प्रणाली से हटा लिये गये हैं। जबकि लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि इन अविकसित पुलों को हटाने के लिए आरबी द्वारा कोई विशिष्ट समय सीमा निर्धारित नहीं की गई थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि, समीक्षा अवधि के दौरान या पहले पांच जोनों (उसीरे, उरे, परे, पूरे और उपरे) में पहचाने गये तकनीकी रूप से अविकसित 147 पुलों में से 96 पुल मार्च 2014 तक पुनरूद्धार के लिए शेष थे। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि-

- केवल उसीरे में ही मार्च 2014 तक पुनरूद्धार हेतु पहचाने गये 69 तकनीकी रूप से अविकसित पुलों का पुनरूद्धार शेष था।
- पूरे में, पुनरूद्धार हेतु पहचाने गये ऐसे 11 पुलों में से, केवल चार की संस्वीकृति प्राप्त थी जबकि मार्च 2014 तक केवल एक पुल का पुनरूद्धार पूरा किया जा सका था।
- परे में, समीक्षा अवधि के दौरान, 23 ऐसे पुलों में से, 14 पुलों के संबंध में निर्माण कार्यों की संस्वीकृति (2010-11 में तीन तथा 2013-14 में 11) प्राप्त हुई थी। 2010-11 में प्राप्त संस्वीकृति इन तीन निर्माणकार्यों का पुनरूद्धार जून 2014 में पूरा किया जाना था और 2013-14 में संस्वीकृत निर्माण कार्य 2014-15 के दौरान पूरा किये जाने का लक्ष्य था।

सीएसपी ने 2013 तक इन पुलों को हटाने की आवश्यकता पर जोर दिया परंतु 31 मार्च 2014 के अंत तक भी, 96 पुलों का पुन निर्माण अभी भी शेष था जो रेलवे उपयोगकर्ताओं के जीवन और रेलवे संपत्ति की सुरक्षा के लिए खतरा है।

रेलवे बोर्ड ने कहा कि तकनीकी रूप से अविकसित पुलों का कार्य निधियों की उपलब्धता, पुलों की स्थिति के मद्देनजर किया गया है। इसके अतिरिक्त उन्होंने कहा कि पांच रेलवे (उरे, परे, पूरे, उसीरे, और पमरे) में ब्रॉड गेज मार्ग पर आने वाले अविकसित पुलों को मार्च 2017 तक प्रतिस्थापित कर दिया जाएगा और उसीरे के मीटर गेज में आने वाले अन्य पुलों को गेज परिवर्तन कार्य में प्रतिस्थापित किया जाएगा।



मार्च 2017 तक ब्रॉड गेज मार्ग में आने वाले तकनीकी रूप से अविकसित पुलों के प्रतिस्थापन हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्य सीएसपी की सिफारिशों के अनुसार नहीं था, जबकि यह परिकल्पित किया गया था कि इन पुलों को 2013 तक हटा दिया जाएगा। इसके बावजूद, रेलवे बोर्ड ने उसीरे में मीटर गेज मार्ग पर ऐसे 69 पुलों के प्रतिस्थान हेतु कार्य लक्ष्य निर्धारित नहीं किये थे इसके अतिरिक्त यहां यह बताना भी तर्कसंगत होगा कि निरीक्षण के समय पर, इन पुलों को सल्फर की अधिक मात्रा होने के कारण अशुद्धता के खतरे के कारण तकनीकी रूप से अविकसित पुल घोषित किया गया था। इस प्रकार पुलों की सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए इन्हें समय सीमा में प्रतिस्थापित करने की आवश्यकता है।

#### 1.6.2.5 गति प्रतिबंध के लगातार रहनेके कारण अतिरिक्त व्यय

गति प्रतिबंध के लगातार रहने के कारण अतिरिक्त व्यय निगम सुरक्षा योजना (सीएसपी) में, यह बताया गया कि, पुलों के पुनरूद्धार/पुर्ननिर्माण में, पुलों को प्राथमिकता प्रदान की जाएगी जिन पर स्थाई गति प्रतिबंध लागू किये गये थे। आईआरबीएम का पैरा 505 विस्तृत रूप से वर्णन करता है कि स्थाई गति प्रतिबंध की परिस्थितियाँ रेलवे द्वारा आदेश दिये गये पुलों के निरीक्षण के बाद जिनके अन्तर्गत थी, स्थाई गति प्रतिबंध वह गति प्रतिबंध है जो अस्थायी गति प्रतिबंध जोकि सामान्यतः कुछ दिनों या सप्ताहों तक होता है, की अपेक्षा काफी अवधि तक होता है।

स्थायी गति प्रतिबंध के साथ सेवा के लगातार प्रचालन के परिणामस्वरूप उच्च प्रचालन लागत के संबंध में अतिरिक्त व्यय बढ़ जाता है। इसके अतिरिक्त तकनीकी रूप से अविकसित पुलों पर सेवाओं का संचालन एक सुरक्षा खतरा है।

लेखापरीक्षा ने भारे में सभी मामलों में पुलों पर स्थाई गति प्रतिबंध को लागू करने के प्रभाव का आकलन किया और पाया कि-

- 13 जोनों<sup>9</sup> के 87 पुलों पर गति प्रतिबंध लगातार रहने की घटनाएं देखी गईं। जिनमें से, 31 पुल महत्वपूर्ण (क, ख, ग) मार्ग पर स्थित हैं। इन 31 में से, तीन पुल खराब श्रेणी-11 और 28 पुल खराब श्रेणी-1 और II से अलग श्रेणी के थे।
- इन पुलों में, स्थाई गति प्रतिबंध खराब श्रेणी-I पुलों के मामलों में 12 महीनों की और अन्य पुलों के मामलों में 48 महीनों की लागू अवधि के बाद चार से 591 महीनों की रेंज की अवधि हेतु लागू रहा।

<sup>9</sup> पत्तरे, पूमरे, पूरे, उमरे, उपूरे, उसीरे, उरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे, दरे, दपरे और परे

- इन 87 पुलों में से, 75 पुल 31 मार्च 2014 तक पुनरूद्धार के लिए शेष थे।
- केवल<sup>10</sup> महत्वपूर्ण मार्गों (क, ख, और ग) पर स्थित इन पुलों पर गति प्रतिबंध के लगातार रहने के कारण 2010-11 से 2013-14 के दौरान ₹ 103.40 करोड़<sup>11</sup> का अतिरिक्त व्यय हुआ।

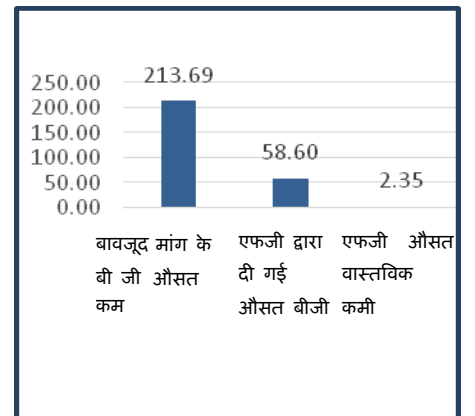
रेलवे बोर्ड ने कहा कि पुलों पर गति प्रतिबंध उपलब्ध अभियांत्रिकी समय सीमा में लागू किये गये हैं। गति प्रतिबंध के लगातार रहने के कारण अतिरिक्त व्यय अनुमानित प्रकृति का है।

उपर्युक्त उत्तर सामान्य है, क्योंकि रेलवे बोर्ड ने गति प्रतिबंध लगाये रखने के लिए कोई विनिर्दिष्ट समय सीमा निर्धारित नहीं की थी। लेखापरीक्षा ने पुल निर्माण कार्यों के कार्यान्वयन में विलंब के कारण अधिकतम 591 महीनों के गति प्रतिबंध लगे रहने का आकलन किया। इसके अतिरिक्त यह तर्क कि “अतिरिक्त व्यय के रूप में प्राप्त आंकड़े अनुमानित हैं” स्वीकार्य नहीं है। यह ज्ञात तथ्य है कि गति प्रतिबंध के साथ रेलगाड़ियों को चलाना लाइन क्षमता रॉलिंग स्टॉक के वापस जाने आदि को प्रभावित करता है और जिससे लाइन भीड़ के अतिरिक्त अतिरिक्त व्यय भी होता है, जिसे कार्यों को समय सीमा के अंदर पूरा करके रोका जा सकता है। 1989-90 में दमरे में किया गया अध्ययन अतिरिक्त व्यय के लिए लेखापरीक्षा आकलन के आधार पर था।

#### 1.6.2.6 पुल निर्माणकार्यों हेतु निधियों का आबंटन और उपयोगिता

हालांकि निधियों की कमी महत्वपूर्ण निर्माण कार्यों के कार्यान्वयन की गति, खराब योजना और खराब ठेके प्रबंधन को प्रभावित करती है दूसरी ओर बजट आबंटन के कम/अनुपयोगिता को बढ़ावा दे सकती थी।

सीएसपी ने परिस्थिति आधार पर वार्षिक रूप से लगभग 600 पुलों के पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण का प्रस्ताव किया। सीएसपी ने सीएसपी



<sup>10</sup> 31 पुल (दपूरे में 12, दमरे में 09, परे में चार, दरे में तीन, पूमरे में दो और पूतरे, पूरे, उमरे में एक-एक)

<sup>11</sup> अतिरिक्त व्यय की गणना दमरे रेलवे प्रशासन द्वारा अगस्त 1991 में आयोजित एक लागत अध्ययन में आकलित आंकड़ों के आधार पर थी।

अवधि (2003-2013) के दौरान तकनीकी अविकसितता पर लगभग 19,000 पुलों के पुनरूद्धार का लक्ष्य भी बनाया। पुनरूद्धार के लिए निधियों का प्रावधान सामान्य योजना ढांचे द्वारा था।

पुल निर्माण कार्यों के संबंध में, बजट अनुदान प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे हेतु अनुदान संख्या 16-योजना शीर्ष 32 के अंतर्गत रेल बजट द्वारा दिया गया है। ऐसे बनाई गई बीजी क्षेत्रीय रेलवे द्वारा 'अगस्त समीक्षा' के आयोजन के बाद अंतिम अनुदान (एफजी) के लिए मांग के द्वारा संशोधित किया जा सकता है।

किसी एक क्षेत्रीय रेलवे को आबंटित बीजी विशेष क्षेत्रीय रेलवे हेतु अनुमोदित निर्माण कार्य कार्यक्रम से संबंधित होता है। **अनुलग्नक-III** में दिये गये विवरण के अनुसार भारे में निधि के आबंटन और उपयोगिता का आकलन लेखापरीक्षा ने किया। समीक्षा अवधि के दौरान ₹ 3453.52 करोड़ की एक लागत पर सभी क्षेत्रीय रेलवे द्वारा प्रस्तावित 2432 निर्माण कार्यों के प्रति, आरबी ने ₹ 2090.27 करोड़ के मूल्य के 1691 निर्माण कार्य संस्वीकृत किये।

समीक्षा अवधि के दौरान, प्रति वर्ष उपलब्ध औसत बजट अनुदान (बीजी) भारे<sup>12</sup> में प्रतिवर्ष मांगा गया औसत अनुदान ₹ 213.69 करोड़ (38.65 प्रतिशत) की सीमा तक कम था। मांगे गये की अपेक्षा कम बजट अनुदान का प्रावधान ₹ 0.73 करोड़ (पमरे के संबंध में) से ₹ 53.41 करोड़ (पूमरे के संबंध में) के बीच था। बीजी से कम प्रावधान की मात्रा का प्रभाव पुल निर्माण कार्यों की प्रगति की गति की धीमा करने के रूप में होता है।

चूंकि प्राप्त बीजी मांग से कम था, दूसरी ओर जोनों में कम अंतिम अनुदान (एफजी) हेतु मांग की प्रक्रिया से प्रति सौंप दिया गया कुल औसत बीजी ₹ 58.60 करोड़ (17.28 प्रतिशत था)। एफजी के लिए कम मांग द्वारा प्रतिवर्ष सौंपा गया औसत पूरे में ₹ 7.29 करोड़ परे में ₹ 7.19 करोड़ दमरे में ₹ 6.36 करोड़ और ऐसे ही के बाद दपूरे में ₹ 10.47 करोड़ अत्यधिक था। उसके अतिरिक्त कम वास्तविक व्यय के रूप में प्रतिवर्ष निधियों का औसत कम-उपयोग उसीरे के द्वारा ₹ 0.08 करोड़ से पूमरे द्वारा ₹ 4.95 करोड़ के बीच की रेंज में ₹ 2.35 करोड़ था।

उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि एक तरफ पुल निर्माण कार्यों की धीमी प्रगति और पुलों के पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण हेतु मुख्य कारण के रूप में निधियों की कमी बताया

<sup>12</sup> दपूरे के संबंध में स्थिति प्रतीक्षित है।

गया था। दूसरी ओर उपलब्ध बीजी ₹ 60.95 करोड़ प्रति वर्ष के प्रति उपयोग नहीं किया गया था।

रेलवे बोर्ड ने कहा कि निधियां निधियों की संपूर्ण उपलब्धता के आधार पर पुल निर्माण कार्यों में आंबटित की गई। इसके अतिरिक्त उन्होंने कहा कि निधियां लगभग पूर्णतः उपयोग की गई हैं। विगत चार वर्षों (2010-11 से 2013-14) के दौरान, ₹ 1388.31 करोड़ के संशोधित अनुमानों (आरई) के प्रति, ₹ 1402.85 करोड़ एफजी की मांग की गई थी और ₹ 1385.16 करोड़ को वास्तविक रूप से उपयोग किया गया।

उपर्युक्त तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि लेखापरीक्षा द्वारा प्राप्त आंकड़ें प्रमाणित विनियोजन लेखे से विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे से प्राप्त किये गये हैं। इसके अतिरिक्त रेलवे बोर्ड ने जोनों को उपलब्ध बीजी के बारे में डाटा प्रदान नहीं किया। सौंपे गये और कम निधियों की उपयोगिता से आंबटित बीजी राशि तुलना में कम एफजी के लिए एक मांग की गई। अनुलग्नक-III में दिये गये विवरणों के अनुसार लेखापरीक्षा ने देखा कि कई क्षेत्रीय रेलवे में निधियों को सौंपना कम उपयोगिता बड़े स्तर पर थी।

बजटीय प्रक्रियाओं द्वारा उपलब्ध निधियों के सौंपने/कम उपयोगिता का मात्रा पुल निर्माण कार्यों के अनुचित योजना/कार्यान्वयन को दर्शाता है

#### 1.6.2.7 सिविल अभियांत्रिकी वर्कशॉप (सीईडब्ल्यूज) द्वारा पुल निर्माण कार्यों के लिए गर्डरों की गढ़ाई

रेलवे पुलों हेतु क्षेत्रीय रेलवे की गर्डरों की आवश्यकता पूरी करने के लिए भारतीय रेल में 10 सिविल अभियांत्रिकी वर्कशॉप (सीईडब्ल्यूज)<sup>13</sup> थीं। इन वर्कशॉप में पुलों के निर्माण में उपयोग हेतु विभिन्न प्रकार<sup>14</sup> के गर्डरों की गढ़ाई की गई।

लेखापरीक्षा ने 2010-11 से 2013-14 की अवधि हेतु क्षेत्रीय रेलवे द्वारा दिये गये मांग पत्रों के इन सीईडब्ल्यूज द्वारा पुल गर्डरों की आपूर्ति हेतु क्षेत्रीय रेलवे द्वारा दिये गये मांग पत्रों के अनुसार स्थिति की जांच की।

2011-12 से 2013-14 के दौरान मरे पूमरे, उरे, दमरे, और दरे में सीईडब्ल्यूज द्वारा स्टील गर्डरों की आपूर्ति में 66.09 प्रतिशत तक कमी देखी गई।

<sup>13</sup> दरे, मरे, दपूरे, पूमरे, उसीरे, परे, दमरे में एक और उरे में दो।

<sup>14</sup> रिबेट टाईप प्लेट गर्डर वैल्विड टाईप प्लेट गर्डर, शैलो टाईप गर्डर सेवा-थु गर्डर और ओपन वैब गर्डर

यह पाया गया कि स्टील पुलों के पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण में उपयोग हेतु स्टील गर्डरों की 45847.630 एमटी गढ़ाई के लिए दिये गये मांग पत्रों के प्रति वर्कशॉप ने 12359.891 एमटी स्टील गर्डर की 73.67 प्रतिशत कम थे।

समीक्षा के दौरान, दरे के अराककोनम में सीडब्ल्यूई द्वारा पुल गर्डरों की खराब गढ़ाई का एक मामला सामने आया। दरे की सीडब्ल्यू ने पूरे के बरेली-कसगंज के गेज परिवर्तन के भाग के रूप में यमुना नदी पर एक पुल (पुल सं. 409) के निर्माण में उपयोग हेतु रिवेटिड टाईप ओपन वेब गर्डर के दस स्पैन की गढ़ाई और आपूर्ति हेतु उपरे से एक आदेश प्राप्त (मई 2008) किया। सीडब्ल्यू/दरे द्वारा आपूर्ति (मार्च 2012 तक) गढ़े गये गर्डरों को उपरे द्वारा तैयार गर्डरों में छेद और जोड़ने वाले मेम्बरों में मेल न होने के कारण पुलों के निर्माण में उपयोग नहीं किया जा सका। आरबी के निर्देशों के आधार पर, आरडीएसओ ने पुल साईट पर गर्डरों का निरीक्षण (फरवरी-2013) किया और पाया कि गर्डरों की गढ़ाई आईआरएस बी-2001 में दिये गये विवरण और प्रक्रिया को अपनाये बिना बहुत अधिक लापरवाही से सीडब्ल्यू/दरे द्वारा की गई थी। आरडीएसओ ने निष्कर्ष भी निकाला कि इन गर्डरों को पुल की सुरक्षा को दांव पर लगाये बिना पुल गर्डर को सीधे करने के लिए उपयोग नहीं किया जा सकता। विफलता की जिम्मेदारी दरे के सीडब्ल्यू के अनुचित आधारभूत संरचना और तकनीकी सीडब्ल्यू पर थी। गर्डरों को बनाने में दरे द्वारा खर्च किया गया ₹ 22.31 का व्यय पूर्णतः निष्फल हो गया। तत्पश्चात आरबी ने दरे प्रशासन को वर्कशॉप में ओपन वेब गर्डरों को बनाने के कार्य को रोकने का आदेश (अप्रैल 2013) दिया। आरबी द्वारा दरे की सीडब्ल्यूई को दिसम्बर 2013 से सामान्यतः फुट ओवर पुलों में उपयोग हेतु होने वाले केवल वेल्डिड प्लेट गर्डरों को बनाने की अनुमति दी गई।

दपरे में, पुनरूद्धार के लिए बताये गये 37 तकनीकी रूप से अविकसित पुलों में से, अर ककोनम/दरे की सीडब्ल्यूई द्वारा पुल गर्डरों की आपूर्ति में विलंब के कारण 12 पुलों का पुनरूद्धार कार्य विलंबित हुआ। इन मामलों में कार्य की प्रगति मार्च 2015 तक 0 से 14 प्रतिशत के बीच में थी।

रेलवे बोर्ड ने कहा कि वर्कशॉप में दिये गये कार्य आदेश/मांग पत्र सदैव वर्कशॉप की उत्पादन क्षमता से अधिक होते हैं। यह भी कहा गया कि वर्कशॉप में कार्यआदेश दिये जाने के बाद कच्चा माल जैसे इस्पात आदि की खरीद हेतु काफी समय चाहिए।

यह सत्य है कि पुल वर्कशॉप द्वारा गर्डरों की आपूर्ति में विलंब प्रासंगिक पुल निर्माणकार्यों के कार्यान्वयन को प्रभावित करता है। इस प्रकार, रेलवे को आपूर्ति में विलंब से बचने के लिए वर्कशॉप की क्षमता को बढ़ाने की आवश्यकता है क्योंकि अंतिम रूप से इससे पुनरूद्धार के लिए पहचाने गये निर्माण कार्यों के कार्यान्वयन में विलंब के संबंध में कारण सुरक्षा पहलु प्रभावित होते हैं।

### 1.6.3 पुलों का निरीक्षण और अनुरक्षण

#### 1.6.3.1 पुल निरीक्षण हेतु आधुनिक उपस्कर का प्रयोग

निगमित सुरक्षा योजना (सीएसपी) 2003-13 ने अवलोकन किया कि पुलों के निरीक्षण और आकलन की वर्तमान पद्धति दृश्य निरीक्षण पर आधारित है और विषयगत है। अतः उपर्युक्त आधुनिकीकरण किया जाएगा और एक आधुनिक पुल प्रबंधन प्रणाली को आरंभ किया जाएगा।

सीएसपी ने पुलों के निरीक्षण के आधुनिकीकरण हेतु कई योजनाओं को सूचीबद्ध किया। जनवरी 2005 में, रेल मंत्रालय द्वारा एक एकीकृत रेलवे आधुनिकीकरण योजना (आईआरएमपी) 2005-10 आरंभ की गई जिसने निरीक्षण के आधुनिकीकरण के रूप में प्रौद्योगिकी की संख्या को निर्धारित करने का प्रस्ताव किया, जिसका विवरण इस प्रकार नीचे दिया गया है:

- क. आधुनिक प्रौद्योगिकी-(आईआईटी/मुंबई के साथ सहकार्य) का प्रयोग करते हुए पुलों की जांच और दूरस्थ निगरानी
  - i. वाई ब्रेशन सिग्नेचर टेस्टिंग और
  - ii. पुलों की दूरस्थ निगरानी;
- ख. सिस्मिक आईसोलेशन तकनीक और पुलों की भूकंप से सुरक्षा (आईआईटी/कानपुर के साथ सहकार्य);
- ग. पुलों के लिए विकास और अग्रिम क्षय सुरक्षा प्रणाली का उपयोग (आईआईटी/मुंबई के साथ सहकार्य);
- घ. पुलों का परिमार्जन आकलन, उचित समय निगरानी और सुरक्षा (आईआईटी/खड़गपुर के साथ सहकार्य);
- ङ. रेलवे पुलों में उच्च निष्पादन कंक्रीट का उपयोग;

- च. (आईआईटी/कानपुर के साथ सहकार्य) के साथ सहकार्य में कंक्रीट पुलों का शेष जीवन अनुमान
- छ. पुलों का पानी के अंदर निरीक्षण;
- ज. मोबाईल पुल निरीक्षण इकाईयो द्वारा रेलवे पुलों का निरीक्षण और अनुरक्षण;
- झ. ट्रैक ब्रिज अंतक्रिया के ध्यानार्थ पुलों पर लम्बी वैल्डिड पटरियां रेल बिछाना
- ञ. पुल निर्माण, पुराने पुलों के पुनरूद्धार के लिए आधुनिक प्रौद्योगिकी अपनाना और (आईआईटी/मुंबई के साथ सहकार्य) में पुलों में विकसित मिश्रित सामग्री का उपयोग।

हालांकि भारे में आरबी अभिलेखों (2010-11 से 2013-14) के साथ-साथ क्षेत्रीय मुख्यालय कार्यालयों की समीक्षा से पता चला कि उपर्युक्त कोई भी परियोजना/गतिविधि पूरी (मार्च 2014 तक) नहीं हुई थी इसलिए जिससे भारतीय रेल सिविल अभियांत्रिकी संस्थान (आईआरआईसीईएन) द्वारा यूडब्ल्यूआई को आयोजित करने के लिए दिशा-निर्देशों वाली एक पत्रिका को जारी करने हेतु को छोड़कर क्षेत्र में आधुनिक प्रौद्योगिकी को लागू किया जाये।

रेलवे बोर्ड के उत्तर से (अप्रैल 2015) यह देखा गया कि ऊपर (छ, ज और झ) विनिर्दिष्ट केवल तीन गतिविधियों को पूरा किया गया था और शेष विचार स्तर के अधीन हैं। दो परियोजना (क और च) को छोड़ दिया गया, चूंकि इन्हें लागू करना संगत नहीं था। भारे को आधुनिक तकनीक को उपयोग करके निरीक्षण तकनीक को सुधारने के लिए शेष परियोजनाओं को पूरा करने की आवश्यकता है।

इसके अतिरिक्त श्री अनिल काकोडकर की अक्षयक्षता वाली उच्च स्तर सुरक्षा समीक्षा समिति ने अपनी रिपोर्ट (फरवरी 2012) में पुलों के निरीक्षण में आधुनिक पद तरीके जैसे तस्वीरें लेना और एमआईएस में उनको रखना या आसन्न पुल असफलता के देखने के लिए विस्तृत अनुभव वाले सभी संबंधित वरिष्ठ अभियंताओं को इंटरनेट के माध्यम से भेजा जाना। रिपोर्ट में यह भी सिफारिश की गई कि अतिसंवेदनशील पुलों को जल स्तर गेज जल प्रवाह मापने के लिए टर्बाइन प्रवाह मीटर के साथ फिट किया जाना चाहिए और जिसे आ रही रेलगाड़ी के ड्राइवर को चेतावनी देने के रूप में जोड़ा जाना चाहिए।

लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि पुलों के निरीक्षणके दौरान देखी गई कमियों के फोटोग्रफिक चित्र लिये गये थे और अध्ययन हेतु उच्चतर अधिकारियों को भेजे गये

थे, जल स्तर गेज और टर्बाइन प्रवाह मीटर तथा आने वाली रेलगाडी के ड्राइवर को चेतावनी देने वाली प्रणाली को लगाने के संबंध में दूसरी सिफारिश को मार्च 2014 तक भारे (उरे को छोड़कर) लागू नहीं किया गया था।

पुलों का गहन निरीक्षण करने के लिए आरबी ने गैर-विनाशक जांच उपस्कर (एनडीटी) जैसे लिक्विड हाई पेनेट्रेशन उपस्कर रिबांड हैमर, स्ट्रेक्चरल स्कैन उपस्कर आदि<sup>15</sup> जैसे लगभग 20 विभिन्न आधुनिक उपस्कर के प्रयोग का सुझाव दिया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि भारे की विभिन्न जोनों में पांच प्रकार (औसत) 290 उपस्कर खरीदे गये। पुल निरीक्षण के दौरान इन उपस्कर का प्रयोग केवल 7.07 प्रतिशत था। क्षेत्रीय रेलवे द्वारा रखी गई लॉग बुक के अनुसार कुछ उपस्कर एक बार भी प्रयोग नहीं किये गये थे।

उत्तर में, क्षेत्रीय रेल प्रशासन ने कहा कि पुलों के निरीक्षण में एनडीटी उपस्कर (गैर-विनाशक जांच) की गैर/कम उपयोगिता के कारण प्रशिक्षित कर्मचारी, गुप डी श्रेणी कर्मचारी स्टाफ में रिक्तियां कौशल की कमी और प्रचालन तंत्र आदि थे। यद्यपि अपने उत्तर में रेलवे बोर्ड ने कहा (अप्रैल 2015) कि क्षेत्रीय रेलवे में उपलब्ध एनडीटी उपस्कारों को पुल की स्थिति से संबंधित विभिन्न मानदंडों के आकलन के लिए नियमित रूप से प्रयोग किया गया था। यद्यपि, आरबी द्वारा दिया गया उत्तर एनडीटी उपस्कर के प्रयोग में क्षेत्रीय रेलवे द्वारा बताई गई बाधाओं के मद्देनजर तथ्यात्मक नहीं हैं।

रेलवे बोर्ड का उत्तर भी उचित नहीं है क्योंकि एनडीटी उपस्कर के प्रयोग के संबंधित लॉग पुस्तिकाओं से लेखापरीक्षा द्वारा एकत्रित डाटा के आधार पर कुल औसत 7.07 प्रतिशत उपयोग ही देखा गया था।

दरे के विशेष मामले में रेल प्रशासन ने कहा (जुलाई 2014) कि एनडीटी उपस्कर सक्षम प्राधिकारी से प्राप्त निर्देशों के आधार पर जहां आवश्यकता थी वहां प्रयोग किये गये। जबकि लॉग पुस्तिका ने यह दर्शाया कि विभिन्न एनडीटी उपस्कर की उपयोगिता उनकी खरीद से ही महत्वपूर्ण नहीं थी।

<sup>15</sup> लिक्विड हाई पेनेट्रेशन उपस्कर पुलस्पैन/पियर के ऊपर तल पर दारार की गहराई के आकलन में सहायता करता है। रिबांड हैमर कंक्रीट आदि की दबाव क्षमता के आकलन में उपयोग होता है।



भारे में ₹ 12.99 करोड़ की अनुमानित लागत पर खरीदे गये एनडीटी उपस्कर तकनीकों को सुदृढ़ बनाने के उद्देश्य को समाप्त करते हुए अधिकतर कम उपयोग किये गये।

### 1.6.3.2 निरीक्षण/अनुरक्षण समय सारणी का अनुपालन

#### क्षेत्रीय रेलवे के सिविल अभियांत्रिकी विभाग के अधिकारियों द्वारा निरीक्षण

भारतीय रेल पुल नियमावली (आईआरबीएम) अध्याय-XI जोन के सिविल अभियांत्रिकी विभाग के अधिकारियों के विभिन्न स्तर द्वारा पुलों के निरीक्षण के तरीका और समय को विनिर्दिष्ट करता है।

निरीक्षण समय सारणी के अनुसार संवीक्षा के लिए, लेखापरीक्षा ने प्रत्येक जोन के दो एसएसई/एसई-पुलों, दो एसएसई/एसई-स्थाई मार्ग, दो एसएसई/एसई-निर्माण कार्य और दो एडीएन द्वारा किये गये निरीक्षण के अभिलेखों द्वारा चयन किया। लेखापरीक्षा ने पाया कि-

#### एमएसई/एसई-पुलों द्वारा पुलों का निरीक्षण:

निर्धारित सारणी के अनुसार एमएसई/एसई-पुलों का प्रत्येक पांच वर्षों में एक बार सभी पुलों के 12.2 मी. वाले स्पष्ट स्पैन और अधिक के सभी गर्डरों की मुख्य संरचना और इस्पात निर्माण कार्य और बियरिंग का निरीक्षण करना चाहिए

लेखापरीक्षा ने भारे में 31 कार्यालयों की स्थिति की जांच और पाया कि चार वर्ष की अवधि के दौरान शेष 4379 निरीक्षण बिना किसी कमी के किये गये थे। निरीक्षण के बाद, निरीक्षण अधिकारी को अवलोकनों तथा कार्रवाई; यदि की जाने की आवश्यकता है, तो के साथ एक प्रमाण पत्र तैयार करना होता है। तत्पश्चात सुझाई गई उपचारी कार्रवाई की अनुपालना भी पुल निरीक्षण पंजिका में दर्ज करना होता है। उरे में 110 निरीक्षणों के मामले में निरीक्षण का प्रमाण-पत्र दर्ज नहीं किया गया था और दपूरे में पांच मामलों में, उनकी अनुपालना नहीं दर्शाई गई थी।

#### एमएसई/एसई-निर्माणकार्यों द्वारा निरीक्षण:

एमएसई/एसई-पुलों को सुपर स्ट्रैक्चर और इस्पात निर्माण कार्य और पांच वर्षों में 12.2 मी वाले स्पष्ट स्पैन से कम सभी गर्डरों के बियरिंग की जांच करने की संभावना है। इसके अतिरिक्त, सभी पुलों का आधार उप-

एमएसडी निर्माण कार्य द्वारा किये गये पुल निरीक्षण स्टाफ और आधार भूत संरचना की अनुपलब्धता के कारणों को देखते हुए कई जोनों में नहीं किये गये।

संरचना और बैड ब्लॉक का मानसून से पहले एक वर्ष में एक बार निरीक्षण हो जाना चाहिए।

लेखापरीक्षा ने भारे में 32 कार्यालयों की जांच की। सारणी के अनुसार शेष 10391 निरीक्षणों के प्रति समीक्षा अवधि के दौरान 3681 निरीक्षण (35.42 प्रतिशत) की कमी छोड़ते हुए 6710 निरीक्षण किये गये। कमी (1356 निरीक्षण) उरे (1104) और दपूमरे (687) के बाद उपरे में सर्वाधिक थी। 2907 मामलों में, उरे में 2092, दपूमरे में 499, उरे में 272 और उसीरे में 44 निरीक्षण प्रमाण पत्र रिकॉर्ड नहीं किये गये थे। 915 मामलों में दपूमरे में 400, उरे में 333, पूरे में 138 तथा उसीरे में 44 अवलोकनों पर की गई कार्रवाई टिप्पण दर्शाते हुए अनुपालना दर्ज नहीं की गई थी। दरे दपरे परे, उपरे और पूमरे में या तो शेष निरीक्षण बिल्कुल भी नहीं किये गये थे। या निरीक्षण किये जाने के संबंध में संबंधित अधिकारियों द्वारा कोई रिकॉर्ड नहीं रखे गये थे सामान्यतः एसएसई/एसई-निर्माण कार्यों प्रशिक्षित श्रमबल और आधार भूत संरचना की अनुपलब्धता के कारण निरीक्षण नहीं किये गये थे।

#### एसएसई/एसई-स्थाई मार्ग द्वारा निरीक्षण

सारणी के अनुसार, एसएसई/एसई-स्थाई मार्ग मानसून आदि से कम से कम एक वर्ष पहले सभी पुलों के ट्रैक और मार्गों का निरीक्षण किया जाना चाहिए।

भारे में लेखापरीक्षा ने 32 कार्यालयों की जांच की और पाया कि समीक्षा अवधि के दौरान शेष 8962 निरीक्षणों के प्रति 2595 निरीक्षण (28.96 प्रतिशत) कम करते हुए 6367 निरीक्षण किये गये थे। उरे (792 निरीक्षण) और दपूमरे में 608 कम निरीक्षणों के बाद परे में सर्वाधिक 863 निरीक्षण कम पाये गये। निरीक्षण के बाद उरे में 1596 और उसीरे में 260 किये गये निरीक्षणों का कोई निरीक्षण प्रमाणपत्र रिकॉर्ड नहीं किया गया। उरे से संबंधित 240 मामलों में, सुझाये गई उपचारी कार्रवाई की अनुपालना रिकॉर्ड नहीं की गई।

#### एडीईएनज़ द्वारा निरीक्षण

सारणी के अनुसार एडीईएन/एईएन को मानसून के बाद के वर्ष में एक बार सभी पुलों के आधार, उपसंचरना और बैड-ब्लॉक आदि का निरीक्षण करना होता है।

भारे में लेखापरीक्षा ने 32 कार्यालयों की स्थिति की जांच की और पाया कि निरीक्षण में कोई कमी नहीं थी। उरे के 3536 मामलों के संबंध में निरीक्षण प्रमाण-पत्र रिकार्ड नहीं किये गये। 3 सुझाये गये उपचारी उपाय के अनुपालन की

रिकॉर्डिंग के संबंध में उरे में 1283 मामलों में और दपरे में 280 मामलों में उक्त का अनुपालन नहीं किया गया था।

पुल निरीक्षण करने का उद्देश्य पुलों की स्थिति का आकलन करना है तथा सुधारात्मक उपचारी उपाय यदि कोई आवश्यक है तो करना है। उपर्युक्त के अनुसार एसएसई/निर्माणकार्यो (35.42 प्रतिशत) और एसएसई/स्थाई मार्ग (28.96 प्रतिशत) के स्तर पर किये गये निरीक्षण में कमी के परिणामस्वरूप पुलों में समय पर कमियों की पहचान करने में कमी हुई तथा इसके गंभीर परिणाम हो सकते हैं।

निरीक्षण अधिकारियों द्वारा प्रमाण पत्र रिकॉर्ड करने तथा सुझाये गये उपचारी की गई कार्रवाई की रिकॉर्डिंग के लिए अनुपालन सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

निरीक्षण सूची के अनुपालन के संबंध में, रेलवे बोर्ड ने कहा (अप्रैल 2015) कि सामान्यतः निरीक्षण सूची का अनुपालन नामित अधिकारियों द्वारा किया जाता है और कार्रवाई की जाती है। यद्यपि, कमी को देखते हुए, यदि कोई है तो, निरीक्षण सूची अनुपालन के लिए और अवलोकन/प्रमाण पत्र प्रस्तुत करने को रिकॉर्ड करने के भी क्षेत्रीय अधिकारियों को क्षेत्रीय रेलवे द्वारा दोबारा निर्देश दिये गये।

### खराब पुलों का विशेष निरीक्षण

आईआरबीएम के पैरा 509 के अनुसार, खराब पुल श्रेणी-I और II का विशेष निरीक्षण एसएसई/एसई-पुलो, एडीएन और डीईएन/व. डीईएन द्वारा क्रमशः महीने में एक बार, दो महीने में एक बार और तीन महीने में एक बार किया जाना है।

क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों से पता चला कि सात<sup>16</sup> रेलवे में 10 खराब श्रेणी-II पुल पर (31 मार्च 2014 तक भारे पर कुल 45 खराब श्रेणी-II) पुलों में से) जहां विशेष निरीक्षण शेष थे पूतरे जहां एसएसई स्तर पर 32 निरीक्षण और वर्षों की अवधि अर्थात् 2011-12 से 2013-14 के दौरान दो खराब श्रेणी-II पुलों के दौरान पुलों के दौरान (एडीईएन स्तर पर 16 निरीक्षण कम होने के मामले को छोड़कर सारणी के अनुसार निरीक्षण किये गये थे।

### पुलों का अंडवाटर निरीक्षण (यूडब्ल्यूआई)

वर्ष के दौरान पुल, उपसंचरना/आधार/पानी के अंदर डूबे बैड ब्लॉक यूडब्ल्यूआई के अंतर्गत होते हैं। यूडब्ल्यूआई या तो विभागीय रूप से प्रशिक्षित गोताखोरों या बाहर के गोताखोरों द्वारा की जाती

मरे, पूरे, दपरे उसीरे और दमरे में समीक्षा अवधि के दौरान 44 यूडब्ल्यूआई कम थीं।

<sup>16</sup> पूतरे, पूमरे, पूरे, उमरे, दमरे, दरे, परे

है। चूंकि यूडब्ल्यूआई वह क्षेत्र है जो पूर्णतः आईआरबीएम या किसी अन्य कोर्ड में कवर नहीं था, भारतीय रेल सिविल अभियांत्रिकी संस्थान (आईआरआईसीईएन) ने यूडब्ल्यूआई करने के लिए दिशा-निर्देश (जुलाई 2008) जारी किये। दिशा-निर्देशों के अनुसार पहचाने गये सभी पुल कम से कम पांच वर्षों के अंदर एक बार यूडब्ल्यूआई के अंतर्गत होने चाहिए।

2010-11 से 2013-14 की अवधि के दौरान भारे में 28 एसएस/पुलों द्वारा यूडब्ल्यूआई करने की स्थिति की जांच लेखापरीक्षा ने की और पाया कि

- समीक्षा अवधि के दौरान यूडब्ल्यूआई हेतु 156 पुलों के प्रति, 44 पुलों पर यूडब्ल्यूआई कम करते हुए 112 पुलों पर यूडब्ल्यूआई की गई। मरे में, एक भी पुल; जिस पर यूडब्ल्यूआई शेष थी यूडब्ल्यूआई हेतु 31 पुलों के प्रति समीक्षा अवधि के दौरान यूडब्ल्यूआई नहीं की गई।
- 2011-12 से 2013-14 वर्षों की यूडब्ल्यूआई के किये जाने के दौरान, निरीक्षण एजेंसी ने पुलों में खामियां पाई तथा 27 पुलों (पूरे, उमरे, उसीरे, उरे, दपूरे, दरे, दपरे, और परे) के मामलों में अपनी रिपोर्ट के अवलोकन रिकॉर्ड किये। इन 27 पुलों में से 12 पुलों के संबंध में 31 मार्च 2014 के अंत तक अनुवर्ती कार्रवाई की जानी थी।

दरे के अर्णाकुलम-अलैप्पी खंड एक पुल के विशेष मामले में, यूडब्ल्यूआई के दौरान गंभीर निष्कर्ष निकले जिसके परिणामस्वरूप दिसम्बर 2011 में पुल पर गति प्रतिबंध लगा दिया गया। यद्यपि, पुल के पुनरूद्धार के लिए कार्य समस्या की पहचान किये जाने के 27 महीनों के बाद भी संस्वीकृति के लिए आरंभ नहीं किया गया था? और रेलगाड़ी सेवाएं गति प्रतिबंध के साथ पुल पर लगातार चालू थी।

दरे प्रशासन ने लेखापरीक्षा अवलोकन के उत्तर में कहा (जुलाई 2014) कि यह विलंब पहले के पानी के गदलेपन/ज्वारभाटा गतिविधि और सुदृढीकरण आदि हेतु अपेक्षित पियर्स की संख्या के आकलन में लिये गये समय के कारण था।

बताये गये कारण तर्कसंगत नहीं है चूंकि 27 महीनों का विलंब यह दर्शाता है कि पुल के पुनरूद्धार में प्राथमिकता के अनुरूप नहीं किया गया था हालांकि पुल पर गति प्रतिबंध लागू कर दिया गया था जो पुल की अति संवेदनशीलता का सूचक था। इसके अतिरिक्त अप्रवाही जल की ज्वारभाटा गतिविधि एक स्थाई घटना है जिसे किये गये कार्य की मात्रा का आकलन करते समय विलंब के कारण में नहीं बताया जा सकता।

अन्य क्षेत्रीय रेलवे के मामले में अनुवर्ती कार्रवाई न करने के कारण बताये गये कारण नीचे इस प्रकार हैं-

- उसीरे में, एक पुल के मामले में, जहां यूडब्ल्यूआई 2012-13 के दौरान किया गया था जुलाई 2014 तक भी अनुवर्ती कार्रवाई नहीं की गई। उसीरे प्रशासन द्वारा बताया गया कारण पियर्स में दरार की गहराई के आकलन हेतु एक जांच करने के लिए बहपुत्र नदी में उच्च बाढ़ स्तर था।
- परे में यूडब्ल्यूआई के सात मामलों में से, एक मामले में, परे प्रशासन द्वारा अनुवर्ती कार्रवाई नहीं की गई। यह देखा गया कि यद्यपि पुल को यूडब्ल्यूआई के दौरान 2010-11 में पहचान लिया गया था कार्य को मार्च 2014 तक भी संस्वीकृति प्रदान नहीं की गई थी।
- दपूरे मामले में, क्षेत्रीय प्रशासन ने बताया कि यूडब्ल्यूआई में किये गये अवलोकनों के आधार पर कोई अनुवर्ती कार्रवाई की जानी अपेक्षित नहीं थी।

#### 1.6.4 अन्य मामले

पैरा 1.6.1 से 1.6.3 बताये गये उपर्युक्त निष्कर्षों के अतिरिक्त लेखापरीक्षा ने पुलों के प्रबंधन जैसे पुलों का यंत्रीकरण, पुल सैल, पुल प्रबंधन प्रणाली, अनीमोमीटर का प्रावधान, बाढ़ रिकॉर्ड प्रबंधन आदि से संबंधित अन्य महत्वपूर्ण मुद्दों की भी जांच की। इनकी चर्चा बाद के पैराग्राफों में की गई है:

##### 1.6.4.1 पुलों का यंत्रीकरण

मई 2005 में आरबी ने पायलट परियोजना के रूप में पूर्वोक्त पत्र में सूचीबद्ध पहचाने गये लौह अयस्क पर सीसी+8+2<sup>17</sup>/ सीसी+6+2<sup>18</sup> तक लदे वेगनों को चलाने की अनुमति देने के लिए निर्णय लिया। उक्त पत्र में ही जिसमें उपर्युक्त निर्णय को संप्रेषित किया गया था, आरबी ने पुलों के समाप्त जीवन के आकलन सहित मापनों की एक संख्या द्वारा उच्च एक्सेल भार और शेष जीवन सेवाएं चलाने के प्रभाव की जांच करने के निर्देश क्षेत्रीय रेलवे को दिये। इस उद्देश्य के लिए आरबी ने जेडआरज़ को पहचाने गये सीसी+8+2/ सीसी+6+2 मार्गों में पुलों<sup>19</sup> के यंत्रीकरण के निर्देश दिये।

<sup>17</sup> सीसी(वैगन की वहन क्षमता) +8 टन (अतिरिक्त लदान योग्य) + 2 टन (सहन क्षमता)

<sup>18</sup> सीसी(वैगन की वहन क्षमता) 6 टन (अतिरिक्त लदान योग्य) + 2 टन (सहन क्षमता)

<sup>19</sup> यंत्रीकरण पुलों की लदान सहन क्षमता के आकलन की एक प्रक्रिया

सभी प्रकार के मार्ग नमूना पूल पर यंत्रीकरण किया जाना था और अध्ययन के परिणामों को आगामी कार्रवाई हेतु आरडीएस को सूचित किये जाने थे।

अनिल काकोडकर समिति ने भी सिफारिश (फरवरी 2012) की कि सभी पुलों का यंत्रीकरण सतत आधार पर विक्षेपण/गलत स्थापन, जल स्तर और प्रवाह के रूप में लिया जाना चाहिए और डाटा को निगरानी हेतु संबंधित सीबीई को संप्रेषित किया जाना चाहिए। रिपोर्ट पर ध्यान दिया गया कि मोबाईल तथा प्लेटफार्म से जोड़ने के उपयोग करते हुए पुलों की अंडर साईड के स्थिति आकलन के लिए उन्नत वैज्ञानिक मापन और निरीक्षण आवश्यक था।

भारे में सीसी+8+2 मार्गों में अधिसूचित 66 पुलों और सीसी+6+2 मार्गों में 32 पुलों को यंत्रीकरण हेतु नमूना पुलों के रूप में वर्ष 2006 में चयनित किया गया था। इन 98 पुलों में से 21 पुलों को छोड़ते हुए ₹ 23.11 करोड़ की लागत पर 77 पुलों (सीसी+8+2 में 61 और सीसी+6+2 मार्गों में 16) पर 2006 से 2014 तक की अवधि में चार चक्रों में यंत्रीकरण किया गया। पुलों के यंत्रीकरण से संबंधित अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि-

#### सीसी+8+2 मार्गों में पुलों का यंत्रीकरण

- उरे में, सीसी+8+2 मार्गों में यंत्रीकरण के लिए पहचाने गये पांच पुलों में से, किसी पर भी समीक्षा अवधि के दौरान यंत्रीकरण किया गया। इन पांच पुलों पर, गति प्रतिबंध लागू कर दिया गया तथा भारी एक्सेल लदान यातायात की आवाजाही पर प्रतिबंध के आदेश दे दिये गये थे।

#### सीसी+6+2 मार्गों में पुलों पर यंत्रीकरण

- सीसी+6+2 योजनाबद्ध 32 पुलों में से, 14 पुलों (परे में नौ और उरे में पांच) को छोड़कर 18 पुलों पर यंत्रीकरण किया गया था। परे के संबंध में चूंकि एक पुल (पुल सं. 65) के यंत्रीकरण के दौरान कोई निष्कर्ष नहीं निकला था, आगे किसी यंत्रीकरण के लिए नहीं कहा गया। परे के मामले में, लेखापरीक्षा के दौरान गैर-यंत्रीकरण के लिए कोई कारण रिकॉर्ड में नहीं मिले।
- उपर्युक्त मामलों में सीसी+8+2 और सीसी+6+2 मार्गों में यंत्रीकरण की कुल लागत ₹ 28.42 करोड़ थी।
- परे में, यंत्रीकरण के आधार पर, सीसी+6+2 मार्ग में पुनरूद्धार के लिए एक मार्ग को चिन्हित किया गया था परंतु 31 मार्च 2014 के अंत तक भी कार्य

के लिए संस्वीकृति प्रदान नहीं की गई थी। इस पुल पर गति प्रतिबंध लागू कर दिया गया था और 25 टी एक्सेल लदान यातायात की आवाजाही पर भी प्रतिबंध लगा दिया गया था।

#### 1.6.4.2 पुल सैल

रेलवे बोर्ड ने मुख्य पुल अभियंता (सीबीई) के अधीन क्षेत्रीय स्तर पर केन्द्रीयकृत पुल संगठन को लागू करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे का निर्देश (जुलाई 2007) दिये अलग पुल सैल का निर्माण पुलों के निरीक्षण और प्रबंधन और पुल निर्माण कार्यों की प्रभावी निगरानी में भी विशेष ध्यान देने के लिए प्रतिबद्ध थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि क्षेत्रीय स्तर पर केन्द्रीयकृत पुल संगठन के कार्यान्वयन हेतु नीति दिशा-निर्देश अप्रैल 2009 में तैयार किये गये थे। यद्यपि, केवल दस जोनों<sup>20</sup> में अलग पुल सैल गठित की गई थीं।

क्षेत्रीय स्तर पर अलग पुल सैल के होने से पुलों के निरीक्षण की बेहतर निगरानी और प्रबंधन में सहायता मिल सकती थी। लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया जहां पुल सैल स्थापित की गई थी, निरीक्षण के विवरण पुनरूद्धार के लिए शेष पहचाने गये पुलों को पुल निर्माण कार्यों की बेहतर निगरानी के लिए पुल सैल में रिकॉर्ड किये गये थे। इस प्रकार रेलवे को भारे में निरीक्षणों की बेहतर निगरानी और पुल निर्माण कार्यों के कार्यान्वयन के लिए शेष छः रेलवे में पुल सैल को गठित करने की आवश्यकता है।

उत्तर में, रेलवे बोर्ड ने कहा कि सभी क्षेत्रीय रेलवे में पुल संगठन सीबीई के अंतर्गत कार्य कर रहा है। यद्यपि, रेलवे बोर्ड शेष सात जोनों में अलग पुल सैल हेतु गठन न करने पर चुप है।

#### 1.6.4.3 पुल प्रबंधक प्रणाली (बीएमएस)

पुल निरीक्षण और प्रबंधन के आधुनिकीकरण के संबंध में प्रौद्योगिकी सुधार के महत्वपूर्ण क्षेत्रों में से एक बीएमएस सूचीबद्ध सीएसपी है। रेलवे सूचना प्रणाली हेतु केंद्र (सीआरआईएस) ट्रैक प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) के भाग के रूप में प्रणाली के विकास के साथ जुड़ी थी। बीएमएस का विकास 20 मोड्यूल के अतिरिक्त निम्नलिखित सहित अन्य विषयों के साथ जुड़ा था:

- केन्द्रीय संरचना पुल डाटा बेस का निर्माण;

<sup>20</sup> पूमरे, पूमरे, उमरे, उसीरे, उरे, दपूमरे, दपूरे, दपरे और पमरे

- सभी पुल ड्राईग्स का डिजीटलीकरण और अपलोड करना तथा इसका प्रबंधन;
- पुल निरीक्षण प्रबंधन;
- पुल पुनरूद्धार/सुदृढीकरण/पुन निर्माण प्रबंधन;
- खराब/कमजोर/पहचाने गये पुलों की स्थिति निगरानी और प्रबंधन;
- बाढ़ नियंत्रण प्रबंधन; आदि

सिविल अभियांत्रिकी विभाग से संबंधित सीएसपी में सुरक्षा कार्य योजना 2006-07 के रूप में बीएमएस की पूर्णता हेतु समय अवधि को विनिर्दिष्ट (अगस्त 2003) किया गया था। परंतु पुल निरीक्षण अधिकारियों के अवलोकन रिकॉर्ड करने के लिए पुल विशिष्ट प्रोफार्मा के विकास हेतु समिति केवल मार्च 2011 में गठित की गई थी, जिसने जून 2011 में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की थी। पुल विवरण (स्थिर मास्टर डाटा) को भरने के लिए आरबी द्वारा अनुमोदित प्रोफार्मा के अनुसार ट्रैक प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) में पुल मोड्यूल विकसित किये गये थे। फरवरी 2012 में आरबी ने क्षेत्रीय रेलवे को तीन महीनों (अर्थात् मई 2012 तक) के अंदर टीएमएस मोड्यूल में पुल डाटा भरे जाने को पूरा करने के निर्देश दिये। स्थिर मास्टर डाटा में पुल डाटा किसी पुल के बारे में पूरी जानकारी जैसे पुल की प्रकार, आधार प्रकार आधार से संबंधित ड्राईग, उपसंरचना और मुख्य संरचना निर्माण का वर्ष, पुल संरचना की विशेषताएं आदि होती हैं।

समीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि 1,12,517 पुलों (14 जोनों में) में से 73,699 पुलों (65.50 प्रतिशत) से संबंधित डाटा मार्च 2014 तक सिस्टम में डाल दिया गया है। उरे और उपरे के संबंध में टीएमएस में पुल डाटा मोड्यूल आरंभ नहीं किये गये थे और इन क्षेत्रीय रेलवे द्वारा डाटा फीड नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त पुलों के विभिन्न प्रकार के निरीक्षणों के दौरान किये गये अवलोकनों की रिकॉडिंग के प्रोफार्मा अब तक भी तैयारी नहीं गये थे।

इस प्रकार, बीएमएस जिसे पुल निरीक्षण और प्रबंधन के संबंध में प्रौद्योगिकी सुधार में महत्वपूर्ण क्षेत्र में से एक के रूप में सीएसपी में दर्शाया गया था, को 2006-07 तक पूरा करने का लक्ष्य था, वह अब भी अपने आरंभिक चरण में है। प्रस्तावित 20 मोड्यूलों में से, केंद्रीय संरचना पुल डाटा बेस के निर्माण के संबंध में केवल एक मोड्यूल को अंतिम रूप दिया गया तथा इसमें भी, पुलों से संबंधित डाटा की फिडिंग केवल 14 जोनों में 61.38 प्रतिशत तक पूरा किया गया था।



रेलवे बोर्ड ने कहा कि पुलों के लिए मास्टर डाटा की फिडिंग उन्नत चरण में है और 2015-16 के दौरान पूरी की जाने की योजना है। पुल निरीक्षण प्रोफार्मा विकसाधीन है और मई 2015 तक रेलवे के लिए उपलब्ध होगा।

तथ्य यही है कि अपनी सिफारिशों में सीएसपी ने परिकल्पना की थी कि 2006-07 तक बीएमएस को पूर्ण रूप से कार्य करना था। परन्तु सात वर्षों के समाप्त होने के बाद भी, उक्त विकासाधीन चरण में ही है।

#### 1.6.4.4 प्रचंड पवन जोनों में स्थित पुलों के मामलों में अनीमोमीटर को संस्थापित करना

आईआरबीएम का पैरा 717 दर्शाता है कि अनीमोमीटर<sup>21</sup> प्रचंड पवन जोन में स्थित एक पुल के पास के रेलवे स्टेशन में स्थापित किया जाना था। अनीमोमीटर का उद्देश्य खंड में 72 किमी प्र. घ. से अधिक हवा दबाव हो, स्टेशन-1 मास्टर को वाहन के केप साइजिंग के खतरे के प्रति रेल गाड़ियों को नियंत्रित या रोकने के लिए में सक्षम बनाना है; जहां से सुरक्षित करना। भारे में अनीमोमीटर के प्रावधान की स्थिति की भारे के ब्लो-इन उप पैरा में चर्चा नहीं की गई।

प्रचंड पवन जोन में 61 पुल स्थित थे और 13 मामलों में (दमरे में 10 और पूतरे में तीन) पुलों के समीपतम रेलवे स्टेशन/स्थिति अनीमोमीटर के साथ फिट नहीं होती। अन्य 14 जोनों में, जहां आवश्यक थे; हवा जोनों में स्थित पुलों के संबंध में निकटतम रेलवे स्टेशनों पर अनीमोमीटर फिट किया गया था।

दमरे रेलवे प्रशासन ने कहा कि अनीमोमीटर के अभाव में, स्टेशन मास्टर भूतकाल में प्राप्त अनुभव के आधार पर खंड को विनियमित करते हैं। पूतरे में, यह दर्शाने के लिए कोई रिकॉर्ड नहीं था कि अनीमोमीटर के अभाव में रेल प्रशासन ने कैसे प्रबंध किया।

रेलवे बोर्ड ने कहा कि दमरे में, तीन पुलों के लिए अनीमोमीटर संस्थापित किये गये और दमरे में शेष 7 पुलों के लिए तथा पूतरे में शेष तीन पुलों के लिए अनीमोमीटर की खरीद प्रक्रियाधीन है।

#### 1.6.4.5 बाढ़ प्रवण नदियों में पुलों के मामले में बाढ़ रिकॉर्ड का प्रबंधन

आईआरबीएम के पैरा 701 के अनुसार, बाढ़ रिकॉर्ड एकत्रित किये जाने होते हैं और बाढ़ के दौरान रेलवे संरचनाओं की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए अपने अधिकार

<sup>21</sup> अनीमोमीटर हवा गति को मापने का एक यंत्र है।

क्षेत्र में नदी के प्रवाह को जानने के लिए संबंधित प्रभागीय इंजीनियर/सहायक सेक्शन इंजीनियर द्वारा सुनिश्चित प्रारूप में रखे जाते हैं। आईआरबीएम का पैरा 702 मानसून के दौरान एकत्रित बाढ़ और रखे गये रिकॉर्डों के विवरण का ढंग विनिर्दिष्ट करता है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि बाढ़ प्रवण नदियों में मौजूदा 246 पुलों में से, 73 मामलों (उसीरे में 61 और मरे में 12) में बाढ़ रिकॉर्ड नहीं रखे गये थे। इन दो क्षेत्रीय रेलवे में बाढ़ रिकॉर्ड न रखने का कारण रिकॉर्ड में नहीं पाया गया।

रेलवे बोर्ड ने लेखापरीक्षा टिप्पणियों को स्वीकार किया और कहा कि यह सुनिश्चित किया जाएगा कि कोडल प्रावधानों के अनुसार बाढ़ रिकॉर्ड पहचाने गये पुलों के लिए रखे जाते हैं।

#### 1.6.4.6 पुलों के निरीक्षण और अनुरक्षण के लिए श्रमबल की पर्याप्तता

यद्यपि पुल अनुरक्षण स्टाफ 'सुरक्षा श्रेणी' से जुड़े हुए के रूप में वर्गीकृत नहीं किया गया है, पुलों पर रेलगड़ियों के सुरक्षित आवागमन को सुनिश्चित करने के लिए निरीक्षण और प्रबंधन हेतु पर्याप्त श्रमबल होने की आवश्यकता पर अधिक बल नहीं दिया जा सकता। लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि चूंकि पुलों का निरीक्षण और अनुरक्षण मुख्यतः श्रम आधारित गतिविधि है ग्रुप 'सी' और ग्रुप 'डी' में काफी रिक्तियां निरीक्षण और अनुरक्षण की गुणवत्ता को प्रभावित कर सकती हैं। संस्वीकृत पद और वास्तविक के विवरण **अनुलग्नक IV** में दिये गये हैं।

लेखापरीक्षा ने भारे में स्थिति की जांच की और पाया कि-

- कुशल श्रेणी (ग्रुप 'सी') में कुल रिक्तियां 40.84 प्रतिशत थी और अकुशल श्रेणी (ग्रुप 'डी') में रिक्तियां 28.91 प्रतिशत थीं।
- कुशल श्रेणी में रिक्ति प्रतिशतता दपरे में (60.38) सर्वाधिक थी और दपूमेरे, उरे, उमरे, पूरे, दपूरे, दरे, परे, पूतरे, और पूमेरे में, यह 40 प्रतिशत से अधिक थी अकुशल श्रेणी में, पूतरे और परे में 40 प्रतिशत से अधिक रिक्तियों के बाद दरे में सर्वाधिक रिक्ति प्रतिशतता (75.23) थी।
- दरे में 54.26 प्रतिशत की सर्वाधिक प्रतिशतता दर्शाते हुए और उरे, दपूमेरे परे और पूतरे में 40 प्रतिशत से अधिक रिक्तियां दर्शाते हुए ग्रुप सी और डी संवर्ग में कुल रिक्तियां 33.28 प्रतिशत थी।

यह स्पष्टतः दर्शाता है कि महत्वपूर्ण सुरक्षित कार्य जैसे पुलों के निरीक्षण अनुरक्षण करने के लिए अपेक्षित पर्याप्त और उचित श्रमबल अधिकतर क्षेत्रीय रेलवे में उपलब्ध नहीं था।

रेलवे बोर्ड ने लेखापरीक्षा टिप्पणियों को स्वीकार किया और कहा कि सुरक्षा संबंधी परिस्थितियों और प्रयासों में पुल स्टाफ कार्य सुरक्षा श्रेणी में पुल स्टाफ को रखा गया है। रिक्तियों को विभागीय पदोन्नति, सीधी भर्ती आदि द्वारा भरा जाना है।

#### 1.6.4.7 पुल अनुरक्षण में स्टाफ का प्रशिक्षण

सीएसपी (2003-2013) ने उचित रूप से प्रौद्योगिकियों को अपनाने के लिए स्वयं को योग्य बनाने के मद्देनर नियमित और सतत आधार पर पुल अभियंता और पर्यवेक्षकों के प्रशिक्षण पर विशेष बल दिया। आईआरबीएम

पूरे, दपरे, उपरे, परे, पूमरे और दरे में पुल स्टाफ का प्रशिक्षण आयोजित करने में कमी की प्रतिशतता बहुत अधिक थी।

का पैरा 1304 और 1305 पांच वर्षों में एक बार एसएसई/पुलों और अन्य पुल स्टाफ के पुनश्चर्या पाठ्यक्रम के लिए और पुल निरीक्षण से संबंधित विशेष मुद्दों पर जागरूकता का भाव बढ़ाने के लिए विशिष्ट पहलुओं पर एसएसई/पुलों के लिए विशेष पाठ्यक्रम आयोजित करने के लिए निर्देश भी देता है।

लेखापरीक्षा ने अनुलग्नक V में दिये गये विवरणों के अनुसार प्रशिक्षण आयोजित करने के संबंध में क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों की जांच की और पाया कि-

- भारे में, समीक्षा अवधि के दौरान, प्रशिक्षण हेतु उक्त सूचीबद्ध सीएसपी की आवश्यकतानुसार शेष 402 पुल स्टाफ के प्रति 194 पुल अभियंता/पर्यवेक्षकों को प्रशिक्षण दिया जो 52.24 प्रतिशत कम था।
- पूरे और दपरे में, प्रशिक्षण में कमी 100 प्रतिशत थी क्योंकि समीक्षा अवधि के दौरान किसी पुल स्टाफ को प्रशिक्षण नहीं दिया गया।
- तीन रेलवे (पूमरे, दपूरे और परे) में, प्रशिक्षण देने में 90 प्रतिशत से अधिक कमी थी।
- पांच रेलवे (मरे, उरे, परे, उमरे, और पमरे) में प्रशिक्षण हेतु शेष सारे स्टाफ को प्रशिक्षण दिया गया।

रेलवे बोर्ड (अप्रैल 2015) के उत्तर से यह देखा गया कि उपयुक्त प्रशिक्षण आयोजित करने में कमी के संबंध में लेखापरीक्षा टिप्पणी के बाद, रेलवे ने प्रणाली में सुधार किया। पूरे में नवम्बर-दिसम्बर 2014 में नौ पुल अभियंताओं को

प्रशिक्षण दिया। 2015 के लिए प्रशिक्षण कार्यक्रम को तैयार किया गया और पुल अभियंताओं और अन्य स्टाफ को कार्यक्रमानुसार 2015 में प्रशिक्षण हेतु भेजा जाएगा।

### 1.7 निष्कर्ष

भारे नेटवर्क में 100 वर्षों के पुराने 36470 पुल थे। पहचाने गये पुलों का पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण मौद्रिक सीमाओं और पुलों की अवस्था पर आधारित था। जोनों द्वारा अग्रेषित प्रस्तावों को आरबी स्तर पर कांट-छांट कर दी गई थी और अधिरोपित मौद्रिक कैपों और इस हद तक बाह्य के आलोक में विचार किया गया। समीक्षा अवधि में, आरबी ने क्षेत्रीय रेलवे द्वारा प्रस्तावित 27.51 प्रतिशत पुल निर्माणकार्यों के संबंध में संस्वीकृति प्रदान नहीं की थी। उसके अतिरिक्त जहां संस्वीकृति प्रदान की गई थी, 710 पुलों से संबंधित पुल निर्माण कार्यों को विनिर्दिष्ट समय अवधि में पूरा नहीं किया जा सका। लेखापरीक्षा में खराब श्रेणी-I और II तकनीकी रूप से अविकसित पुलों, अधिक अवधि से गति प्रतिबंध वाले पुलों आदि के अंतर्गत पुलों के पुररूद्धार में विलंब के मामले भी पाये गये।

लेखापरीक्षा में कवर की गई अवधि के दौरान, पुररूद्धार/पुनः निर्माण हेतु लक्ष्य नौ जोनों में प्राप्त नहीं किये गये थे और कुल कमी 13.53 प्रतिशत थी। लक्ष्यों की कम प्राप्ति के कारणों का विश्लेषण करते समय, लेखापरीक्षा ने पाया कि ड्राईंग तैयार करने, निविदाओं को अंतिम रूप देने, सेवा लाइनों को शिफ्ट करने में विलंब, निधियों की कमी, लाईन ब्लॉक की अनुपलब्धता आदि लक्षित अवधियों में निर्माण कार्यों को पूरा करने में सारे विलंब के कारण थे। पुनरूद्धार/पुनर्निर्माण कार्यों को स्थाई गति प्रतिबंध के अंतर्गत वाले पुलों के संबंध में प्राथमिकता नहीं दी गई थी जिसके परिणामस्वरूप गति प्रतिबंध को चालू रखा गया जिससे केवल महत्वपूर्ण मार्गों पर 31 पुलों के मामले में ₹ 103.43 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ।

लेखापरीक्षा ने पाया कि योजनाबद्ध निर्माण कार्यों के लिए मांगे गये बजट की तुलना में कम आबंटित बजट लक्ष्य की प्राप्ति में कमी का एक मुख्य कारण था यद्यपि, दूसरी तरफ निर्माण कार्यों की अनुपयुक्त योजना और खराब निविदा प्रबंधन के कारण काफी निधियां (वर्ष के दौरान उपलब्ध बजट अनुदान के प्रति कम अंतिम अनुदान के लिए मांग की प्रक्रिया द्वारा) सौंपी गई थी। निरीक्षण के दौरान प्रयोग हेतु क्षेत्रीय रेलवे में खरीदे गये पांच प्रकार के 290 एनडीटी उपस्कर मोटे तौर पर अनुपयुक्त रहे। प्रौद्योगिकी सुधार में पुल प्रबंधन प्रणाली महत्वपूर्ण क्षेत्र के

रूप में निगमित सुरक्षा योजना (2003-2013) में को विनिर्दिष्ट किया गया, “केन्द्रीय संरचना पुल डाटाबेस” से संबंधित केवल एक मोड्यूल को आरबी द्वारा 2012 में अनुमोदित किया गया था और इसमें भी, डाटा फिडिंग को 31 मार्च 2014 तक पूरा नहीं किया गया था। एसएसई/निर्माणकार्यों द्वारा किया जाने वाला पुलों का निरीक्षण या तो सारणी के अनुसार नहीं किया गया था या इसमें बहुत अधिक कमी थी। श्रमबल को बहुत अधिक कमी थी जो पुल अनुरक्षण निरीक्षण की गुणवत्ता को प्रभावित कर सकती है और पुल स्टाफ को प्रशिक्षण देने में कमी थी।

### सिफारिशें

- हालांकि पुररूद्धार/पुनर्निर्माण के लिए पुलों की पहचान की एक प्रणाली थी, पुल निर्माण कार्यों की संस्वीकृति की प्रक्रिया में उक्त को ध्यान में नहीं रखा गया। यह प्रत्येक जोन के लिए निर्धारित मौद्रिक सीमाओं पर प्रमुखता से आधारित था। आईआर को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि पुल निर्माण कार्यों को समय सीमा के अंदर तुरंत पुनरूद्धार को सुनिश्चित करने के लिए पुनरूद्धार के लिए पुलों की पहचान के समय पर देखी गई अवस्थाओं को ध्यान में रखकर किया जाना चाहिए।
- समीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा द्वारा पुल निर्माण कार्यों के कार्यान्वयन में काफी विलंब पाया गया। भारे को क्षेत्रीय स्तर के साथ-साथ आरबी स्तर पर पुल निर्माणकार्यों के समय पर कार्यान्वयन हेतु जिम्मेदारी सुनिश्चित करनी चाहिए। मानव जीवन और परिसम्पत्तियों की सुरक्षा के मद्देनजर क्षेत्रीय और आरबी दोनों स्तरों पर पुल निर्माण कार्यों का प्रभावी कार्यान्वयन होना चाहिए।
- विभिन्न स्तरों पर पुल निरीक्षण पुलों की अवस्था के आकलन के लिए और सुधारात्मक उपचारी उपाय, यदि आवश्यक हो तो, करने के लिए अपेक्षित है। इस प्रकार प्रत्येक स्तर पर निरीक्षण सारणी के पूर्णतः अनुपालन को क्षेत्रीय प्रशासन द्वारा सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

यद्यपि निधियों की कमी पुल निर्माण कार्यों हेतु लक्ष्यों की प्राप्ति में कमी हेतु एक कारण के रूप में दर्शाया गया, फिर भी काफी निधियों को वापस सौंपा जाना देखा गया था। पुल निर्माण कार्यों हेतु उपलब्ध निधियों का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए क्षेत्रीय आरबी दोनों स्तर पर प्रभावी निगरानी सुनिश्चित की जानी चाहिए।

## 2. भारतीय रेल में ट्रैक मशीनों की खरीद और उपयोगिता

### कार्यकारी सार

भारतीय रेल में प्रतिदिन कुल 103642 बीजी ट्रैक किलोमीटर में लगभग 7000 यात्री रेलगडियां और 4000 माल गडिया चलती हैं। रेल गडियों की संख्या में वृद्धि और भरी हुई लाइन क्षमता ने सीमित अनुरक्षण ब्लाकों में ट्रैक को सही और सुरक्षित रखने में भारतीय रेल के सामने एक चुनौती रख दी है। इसके अतिरिक्त, ट्रैक सरंचना की प्रौद्योगिकी विकास को मैन्यूल अनुरक्षण से यंत्रिकृत अनुरक्षण में परिवर्तित करने की आवश्यकता है। विभिन्न प्रकार की ट्रैक मशीन गतिविधियां जैसे ट्रैक की टैपिंग (स्लीपरों की ब्लास्ट की पैकिंग) और ब्लास्ट की सफाई, ट्रैक का स्थिरीकरण रेल/स्लीपरों/बिन्दुओं और पारगमनों आदि को बिछाना और प्रबंधित करने के निष्पादन हेतु प्रयोग किये जा रहे हैं। ट्रैक का अनुरक्षण मार्च 2014 तक भारतीय रेल के पास उपलब्ध 743 ट्रैक मशीनों द्वारा किया जा रहा था।

“भारतीय रेल में ट्रैक मशीनों की खरीद, उपयोगिता और प्रबंधन” पर एक समीक्षा 2003-04 में की गई थी और भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की 2004 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 9 में निष्कर्ष शामिल किये गये थे। इसके साथ-साथ रेलवे बोर्ड ने अपनी की गई कार्रवाई टिप्पण में, कहा कि ट्रैक मशीनों की खरीद अधिक ब्लॉक प्राप्त करने और नियमित सारणी को प्रबंधित करके मशीनों के डाऊन समय को घटाने के लिए अतिरिक्त प्रयास करके गहन निगरानी की गई थी। यह भी कहा गया कि एचएसडी तेल और स्टोरो की खपत पर व्यय करने के लिए भी निगरानी की गई थी वर्तमान समीक्षा को रेल मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई के अनुपालन की सीमा और प्रभावकारिता को देखने के लिए ध्यान रखा गया था।

लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि मास्टर प्लान 2010-20 में ट्रैक मशीनों की आवश्यकता की संभावना में सटीकता का अभाव था चूंकि इसमें ट्रैक की वास्तविक वृद्धि और भारतीय रेल के मैन्यूल में उपलब्ध या ट्रैक ज्यामितिय सूचकांक (टीजीआई) मानदंड के आधार पर टैपिंग चक्र को अपनाने को ध्यान में नहीं रखा गया। अधिकता ट्रैक मशीनों को आयात किया जाता है विजन 2010-2020 दस्तावेज में परिकल्पनानुसार मास्टर प्लान में ट्रैक मशीनों के संबंध में देशज क्षमताओं के विकास हेतु कोई समयबद्ध कार्ययोजना तैयार नहीं की गई थी।

समीक्षा की मुख्य लेखापरीक्षा निष्कर्ष इस प्रकार हैं:

- 171 मशीनों के लिए कोई खरीद प्रक्रिया आरंभ नहीं की गई थी। चूंकि 58 मशीनों की प्रक्रिया को तकनीकी विशिष्टताओं को अंतिम रूप न दिये जाने के कारण और 98 मशीनों को निधियों की कमी के कारण रोक दिया गया था 15 मशीनों के लिए प्रक्रिया आरंभ नहीं की गई थी। रेलवे बोर्ड द्वारा निविदाओं को अंतिम रूप देने में विलंब के अतिरिक्त 153 मशीनों की खरीद प्रक्रिया आरंभ करने में 5 महीनों से 42 महीनों के बीच अवांछित विलंब भी किया गया।

पैरा 2.6.3

- विक्रय सेवा के बाद खराब संज्ञान होने के बावजूद कार्य साईट की सं. 13 की खरीद के लिए एक फर्म के ऑफर को स्वीकार करने के रेलवे बोर्ड का निर्णय ₹ 67.56 करोड़ में हेर फेर मूल्य न्यायोचित नहीं था। मशीनों के बार-बार खराब होने के परिणामस्वरूप आरंभ करने में 90 दिनों की बताई गई अवधि से अधिक 94 दिनों से 257 दिनों के बीच विलंब के अतिरिक्त मशीन दिनों (764 दिन) की महत्वपूर्ण हानि हुई। एक अन्य मामले में, दो ब्लास्ट रेगुलेटिंग मशीन उक्त फर्म से ही यूएस \$ 2220467 की लागत पर खरीदी गई थीं। हालांकि एक मशीन मार्च 2014 तक भी आरंभ नहीं हुई थी, दूसरी मशीन बार-बार खराब होने के कारण 408 दिनों से निष्क्रिय पड़ी थी

पैरा 2.6.3

- क्षेत्रीय रेलवे में कार्य के गलत मूल्यांकन के कारण 43 टैपिंग मशीनों (30 प्लेन ट्रैक टैपिंग मशीनें, 13 बिंदु और पारगमन टैपिंग मशीनें) और 27 डायनैमिक ट्रैक स्टैबलाईजिंग (डीटीएस) मशीनों की अधिक खरीद हुई तथा क्षेत्रीय रेलवे में मशीनों के अविवेकपूर्ण वितरण के कारण 91 मशीनों (39 बीसीएम, 18 एसबीसीएम और 34 टी-28 मशीनें) कम खरीदी गईं।

पैरा 2.6.4

- ट्रैक मशीनों के कार्य के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्य आवश्यकता आधारित नहीं थे। लक्ष्य या तो आवश्यकता से अधिक या कम निर्धारित किये गये थे जिसके कारण क्षेत्रीय रेलवे के आवश्यकता से अधिक निर्माण कार्य किये या क्षेत्रीय रेलवे द्वारा पूर्णतः मशीनीकरण के लक्ष्य पूरे नहीं किये गये।

पैरा 2.6.4.1

- टैपिंग आवश्यकताओं के मूल्यांकन के लिए ट्रैक ज्यामितीय सूचकांक (टीजीआई) मानदंड न अपनाने के कारण न केवल अधिक टैपिंग के कारण अतिरिक्त व्यय हुआ बल्कि अपर्याप्त अनुरक्षण ब्लॉकों का अधिक प्रयोग हुआ।

पैरा 2.6.5.1

- निर्माण कार्यों जैसे ब्लास्ट की गहरी स्क्रीनिंग, ट्रैक बिछाना, विस्तारित नवीकरणीय निर्माण कार्यों को मशीनों की कमी के कारण मैन्यूली करना पड़ा था।

पैरा 2.6.5.2 (बी)

- पूर्ण अनुबंधित ब्लॉक घंटों की मांग करने, प्रचालन विभाग द्वारा कम ब्लॉक घंटे प्रदान करने, मशीनों को चालू करने में विलंब योजनाबद्ध कार्यक्रम न होने, कार्य का कोई कार्यक्षेत्र न होने आदि मुख्यतः टीएमओ की विफलता के कारण ट्रैक मशीनें निष्क्रिय पड़ी रही।

पैरा 2.6.5.2(सी)

- 14 ट्रैक मशीनों कारणों जैसे बार-बार खराब होना, कलपुर्जा की अनुपलब्धता, परिणाम न्यून गुणवत्ता आदि के कारण समय पूर्व ही अनुप्रयोगी घोषित किया गया था। 33 अधिक पुरानी मशीनों (7 महीनों से 240 महीनों के बीच) के निराकरण में विलंब 18 अनुप्रयोगी घोषित ट्रैक मशीनों (7 महीनों से 323 महीनों के बीच) के निपटान न करने के कारण सामान्य राजखों के लाभश का परिहार्य भुगतान करना पड़ा।

पैरा 2.6.5.3

- मशीनों के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए स्टाफ की कमी के कारण मशीनें निष्क्रिय पड़ी रही एसएसई/जेई के संबंध में कमी की रेंज 32.71 प्रतिशत से 69.15 प्रतिशत टीएमएम के लिए 11.19 प्रतिशत और 63.57 प्रतिशत और हेल्पर के लिए 3.20 और 66.01 प्रतिशत के बीच थी। पुनश्चर्या पाठ्यक्रम के अंतर्गत मशीन चालकों में 6 प्रतिशत से 86 प्रतिशत की कमी को भी ध्यान में रखा गया।

पैरा 2.6.6 और 2.6.6.2

- टीएमओ द्वारा रेलवे बोर्ड को सूचित की गई मात्रा के साथ ट्रैक प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) में अपलोड की गई मशीनों द्वारा किये गये कार्य की मात्रा



में विभिन्नता ने टीएमएस के उद्देश्यों का समाप्त कर दिया क्योंकि टीएमएस प्रबंधन संबंधी निर्णय लेने में एक तंत्र रूप में माना जाता है।

पैरा 2.6.7.1

- उक्त जोन (264 मशीनों के लिए रेंज 15 प्रतिशत से 2397 प्रतिशत के बीच) में लगातार दो वर्षों में एक जैसी मशीनों द्वारा किये गये कार्यों में एचएसडी आयल प्रति यूनिट की अधिक खपत और उसी अवधि (60 मशीनों के लिए रेंज 25 प्रतिशत से 293 प्रतिशत के बीच) में जोनों में उन्हीं मशीनों द्वारा साईट परिस्थितियों के लिए अनुमति के बाद भी 15 प्रतिशत और 25 प्रतिशत क्रमशः की तर्कसंगत निकासी ने आंतरिक नियंत्रण प्रणाली की कमी को दर्शाया।

पैरा 2.6.7.2

## 2.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल में प्रतिदिन कुल 103642 बीजी ट्रेक किलोमीटर में लगभग 7000 यात्री रेलगड़ियां और 4000 माल गड़िया चलती हैं। किलोमीटर<sup>22</sup> यातायात में अभूतपूर्व उछाल और सतत दुर्घटनाएँ होने के घटनाओं ने ट्रेक को सुरक्षित और सही बनाने के लिए रेलवे पर बहुत अधिक दबाव डाला है। ट्रेक संरचना विभिन्न ट्रेक कारकों जैसे रेल, स्लीपर, कसनी, जोड़ों और पारगमनों आदि में लगातार विकास के कारण मैन्यूल अनुरक्षण के लिए मजबूत और कम परीक्षणीय हो गया है। इसके कारण ट्रेक के मशीनीकृत अनुरक्षण के लिए ट्रेक मशीनों के उपयोग का क्रमिक प्रचुरोदभव हुआ। वर्षों के दौरान, मशीनीकृत अनुरक्षण की सीमा ने सुनिश्चितता की उच्च स्थिति के साथ विश्वसनीय ट्रेक अनुरक्षण और मानवीय साधन पर कम निर्भरता के गुण के लिए महत्व प्राप्त किया।

भारतीय रेल ने 743 ट्रेक मशीनों<sup>23</sup> की सहायता मशीनीकृत अनुरक्षण हेतु 31 मार्च 2014 तक 77922 बीजी ट्रेक किलोमीटर<sup>24</sup> की पहचान की पूर्व प्रीस्ट्रैट्टड कंक्रीट

<sup>22</sup> 01-04-2014 तक भारतीय रेलवे ट्रेक आंकड़े (उपरे-6177, दमरे-9209, परे-7702, मरे-8098, उपरे-3199, उसीरे-4196, दपूरे-6024, दपरे-4505, दरे-7732, दपूमरे-4177, उरे-11412, पमरे-6178, पूमरे-7239, उमरे-5612, पूतरे-5263 और पूरे-6928.)

<sup>23</sup> 01-04-2014 तक भारतीय रेलवे ट्रेक आंकड़े (उपरे-4831, दमरे-7785, परे-5887, मरे-5862, उपरे-2687, उसीरे-3188, दपूरे-4085, दपरे-3803, दरे-6297, दपूमरे-2881, उरे-8484, पमरे-4740, पूमरे-4998, उमरे-4412, पूतरे-3773 और पूरे-4209.)

<sup>24</sup> मरे-51, पूमरे-54, पूतरे-30, पूरे-46, उमरे-57, उसीरे-23, उरे-30, उपरे-70, दमरे-32, दपूमरे-75, दरे-34, दपूरे-49, दरे-53, दपरे-30, पमरे-50, परे-59

स्लीपरों, स्टील गर्डरों पुलो और यार्डों (लूप लाईन और साईडिंग) पर डाले गये ट्रैक के भाग की अपेक्षा स्लीपरों सहित शेष 25720 ट्रैक किलोमीटर अनुरक्षण हस्तचालित रूप से किया गया था विभिन्न प्रकार की ट्रैक मशीन गतिविधियां जैसे ट्रैक की टैपिंग (स्लीपरों की ब्लास्ट की पैकिंग) और ब्लास्ट की सफाई, ट्रैक का स्थिरीकरण रेल/स्लीपरों/बिन्दुओं और पारगमनों आदि को बिछाना और प्रबंधित करने के निष्पादन हेतु प्रयोग किये जा रहे हैं। ट्रैक मशीनों के विभिन्न प्रकार के कार्यों का विवरण अनुलग्नक-ए में दिया गया है।

“भारतीय रेल में ट्रैक मशीनों की खरीद, उपयोगिता और प्रबंधन” पर एक समीक्षा 2003-04 में की गई थी और भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की 2004 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 9 में निष्कर्ष शामिल किये गये थे। प्रतिवेदन में अन्य विषयों के अतिरिक्त कमियां जैसे ट्रैक मशीनों की अधिक खरीद कार्य कर रही ट्रैक मशीन हेतु कम प्रभावी ब्लॉक घंटों की उपलब्धता आवश्यकता के संबंध में ट्रैक की पहले की टैपिंग पर परिहार्य व्यय, ट्रैक मशीनों हेतु नियमित अनुरक्षण सारणी का अवलोकन न करना आदि का उजागर किया गया है।

अपने की गई कार्रवाई टिप्पण में रेलवे बोर्ड ने कहा (जनवरी 2011) कि ट्रैक मशीनों की खरीद अधिक ब्लॉक प्राप्त करने और नियमित सारणी को प्रबंधित करके मशीनों के डाऊन समय को घटाने के लिए अतिरिक्त प्रयास करके गहन निगरानी की गई थी। यह भी कहा गया कि एचएसडी तेल और स्टोरों की खपत पर व्यय करने के लिए भी निगरानी की गई थी वर्तमान समीक्षा को रेल मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई के अनुपालन की सीमा और प्रभावकारिता को देखने के लिए ध्यान रखा गया था। (निरीक्षण सारणी)

## 2.2 संगठनात्मक संरचना

रेलवे बोर्ड स्तर पर ट्रैक मशीन निदेशालय अतिरिक्त सदस्य (सिविल अभियंता) के बाद सदस्य अभियंत्रिकी की अध्यक्षता में सिविल अभियंत्रिकी निदेशालय के नियंत्रण के अधीन हैं। उसे कार्यकारी निदेशक (ट्रैक मशीन) और निदेशक (ट्रैक मशीन) द्वारा सहयोग दिया जाता है।

क्षेत्रीय स्तर पर ट्रैक मशीन संगठन (टीएमओ) को अध्यक्षता मुख्य अभियंता (पीसीई) द्वारा की जाती है जिसे मुख्य अभियंता (ट्रैक मशीन) उप-मुख्य अभियंता (मशीन) और कार्यकारी अभियंता (मशीन) द्वारा सहयोग दिया जाता है।

क्षेत्र स्तर पर, बेस डिपो पर उप-मुख्य अभियंता, कार्यकारी/सहायक अभियंता और वरिष्ठ सेक्शन अभियंता द्वारा ट्रैक मशीनों के प्रचालन, मरम्मत और अनुरक्षण का प्रतिदिन ध्यान रखा जाता है।

### 2.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

समीक्षा का मुख्य उद्देश्य यह देखना था कि:

- I. ट्रैक के मशीनीकृत अनुरक्षण के लिए लगातार उपलब्धता को सुनिश्चित करने के लिए ट्रैक मशीनों की आवश्यकताओं के मूल्यांकन के आधार पर उचित योजना का अस्तित्व।
- II. ट्रैक मशीनों की खरीद योजना की उपयुक्तता और समयबद्ध खरीद।
- III. ट्रैक मशीनों के वितरण, प्रयोग और अनुरक्षण में कुशलता।
- IV. श्रम बल की आवश्यकता निर्धारित करने हेतु एक उचित प्रणाली है और सतत प्रचालनों को सुनिश्चित करते हुए इसकी प्रभावी परियोजना।
- V. ट्रैक मशीन संगठन द्वारा अपनाई गई प्रबंधन सूचना प्रणाली की प्रभावकारिता और ईंधन की खपत, लेखाकरण प्रक्रियाओं आदि से संबंधित अन्य मामले।

### 2.4 लेखापरीक्षा मानदंड

ट्रैक मशीनों की खरीद और प्रयोग में भारतीय रेल के निष्पादन के निर्धारण हेतु मानदंड विभिन्न स्रोतों से प्राप्त किये गये थे:

- (i) विज्ञान 2010-2020 दस्तावेज से प्राप्त मास्टर प्लान में दर्शाई गई आवश्यकताएं।
- (ii) ट्रैक मशीनों के संबंध में क्षमता को स्वदेशी विकास के लिए रेलवे बोर्ड की नीति और कार्ययोजना।
- (iii) ट्रैक मशीनों की खरीद के संबंध में रॉलिंग स्टॉक कार्यक्रम (आरएसपी) और रेलवे बोर्ड की नीति।
- (iv) भारतीय रेल ट्रैक मशीन नियमावली।
- (v) ट्रैक मशीनों की तैनाती, निष्क्रियता और परित्याग आदि के संबंध में समय-समय पर जारी रेलवे बोर्ड के दिशा-निर्देश/अनुदेश तथा क्षेत्रीय रेलवे के अनुदेश।

## 2.5 लेखापरीक्षा कार्य क्षेत्र एवं कार्य प्रणाली

इस समीक्षा में, यंत्रीकृत ट्रैक अनुरक्षण से संबंधित अन्य विविध मुद्दे तथा ट्रैक मशीनों की खरीद और प्रयोग मशीनों के कार्य प्रणाली के लिए लक्ष्यों के निर्धारण से संबंधित अभिलेखों (वृहत स्तर) की जांच की गई। अध्ययन में 2009-10 से 2013-14 से पांच वर्षों की अवधि को कवर किया गया।

- i. 2009-10 से 2013-14 तक पांच वर्षों की अवधि के दौरान सभी ट्रैक मशीनों का प्रचालन और अनुरक्षण।
- ii. वर्ष 2012-13 और 2013-14 हेतु टैपिंग चार्टों का विश्लेषण।
- iii. 2013-14 के दौरान निर्धारण की तुलना, किये गये काम की मात्रा और ट्रैक मशीन प्रणाली (टीएमएस) के साथ अपलोड किये गये ट्रैक मशीन संगठन द्वारा सूचित किया गया।

लेखापरीक्षा कार्यपद्धति में प्रासंगिक डाटा के विश्लेषण के साथ रेल बोर्ड क्षेत्रीय मुख्यालय, ट्रैक मशीन संगठन, प्रभाग और ट्रैक मशीन डिपो पर अभिलेखों की जांच शामिल की गई।

## 2.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

**उद्देश्य I:** ट्रैक के यंत्रीकृत प्रबंधन हेतु लगातार उपलब्धता को सुनिश्चित करने के लिए ट्रैक मशीनों की आवश्यकताओं के निर्धारण आधारित उचित दीर्घाविधि योजना का अस्तित्व।

### 2.6.1 ट्रैक मशीन आवश्यकताओं का अनुमान

ट्रैक मशीन खरीद के लिए मास्टर प्लान (2003-10) के अनुसार, मास्टर प्लान में अनुमानित 609 मशीनों की आवश्यकता के प्रति 2003-10 की अवधि के दौरान 445 मशीनें खरीदी गईं। हालांकि ट्रैक मशीनों की आवश्यकता की रॉलिंग स्टॉक कार्यक्रम को अंतिम रूप देते समय वार्षिक रूप से समीक्षा की गई थी, मास्टर प्लान को विस्तृत मध्यावधि समीक्षा 2009-10 तक भी नहीं की गई थी जब भारतीय रेल के लिए विज़न 2020 दस्तावेज़ में परिकल्पित योजना और विकास पूर्वानुमानों के साथ क्रमबद्ध रूप से अन्य मास्टर प्लान वर्ष 2010-20 के लिए तैयार किया गया था। प्रतिस्थापन लेखा पर एक सहित 01 अप्रैल 2020 तक ट्रैक मशीनों की संभावित आवश्यकता में 396 मशीनों<sup>25</sup> तक अनुमान लगाया गया था।

<sup>25</sup> सीएसएमज़-130 यूनीमैटस-76, बीसीएमज़-126 और एसबीसीएमज़-64

ट्रैक मशीनों की आवश्यकता इस मापदण्ड पर निकाली गयी थी कि मुख्य लाइन ट्रैक किलोमीटर को 2020 तक 72 प्रतिशत<sup>26</sup> तक बढ़ाया जाएगा (11 वर्षों तक 6.54 प्रतिशत की औसत वार्षिक वृद्धि) और टैम्पिंग चक्र<sup>27</sup> ए और बी मार्गों<sup>28</sup> पर 12 महीने तथा अन्य मार्गों<sup>29</sup> पर 18 महीने होगा।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि:

- i. मास्टर प्लान में उल्लेख के अनुसार 2001-02 से 2007-08 के दौरान ट्रैक किलोमीटर की वास्तविक वृद्धि 1.2 प्रतिशत की औसत वार्षिक वृद्धि के साथ केवल 8.71 प्रतिशत थी और;
- ii. मास्टर प्लान में अपनाया गया टैम्पिंग चक्र आईआरटीएमएम<sup>30</sup> में निर्धारित चक्र के अनुसार नहीं था जो दो वर्ष अथवा 100 सकल मिलियन टन (जीएमटी) यातायात गमन, सभी प्रकार के मार्गों हेतु भी जो पहले होगा।
- iii. ट्रैक किलोमीटर की वास्तविक वृद्धि (1.2 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से 2020 तक 11 वर्षों के लिए 13.2 प्रतिशत) को देखते हुए और आईआरटीएमएम में निर्धारित टैम्पिंग चक्र के अनुसार लेखापरीक्षा ने 396 मशीनों के प्रक्षेपण के प्रति 01 अप्रैल 2020 तक 174 मशीनों<sup>31</sup> की आवश्यकता की गणना की जैसा कि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:



**Duomatic** टैम्पिंग मशीन

<sup>26</sup> 01 अप्रैल 2009 को 71744 ट्रैक किमी के प्रति 01 अप्रैल 2020 तक 123644 किमी

<sup>27</sup> टैम्पिंग चक्र: दो टैम्पिंग के बीच की अवधि

<sup>28</sup> ए एवं बी मार्ग: ग्रुप ए मार्ग: गति 160 किमी/घंटा, ग्रुप बी मार्ग: गति 130 किमी/घंटा (भारतीय रेल स्थायी पथ नियमावली का पैरा 202)

<sup>29</sup> अन्य मार्ग: ग्रुप सी: उपनगरीय खण्ड, ग्रुप डी: स्वीकृत गति 100 किमी/घंटा, ग्रुप ई: 100 किमी/घंटे से कम गति (भारतीय रेल स्थायी पथ नियमावली का पैरा 202)

<sup>30</sup> भारतीय रेल ट्रैक मशीन नियमावली का पैरा 5.7.4 (VI)

<sup>31</sup> लेखापरीक्षा निर्धारण में प्रतिस्थापन लेखे पर मशीन शामिल थी तथा विभिन्न प्रकार की मशीनें सीएसएमएस-45, यूनीमैट्स-21, बीसीएमएस-67 और एसबीएमएस-41

तालिका 2.1: ट्रैक मशीनों की आवश्यकता जैसा कि लेखापरीक्षा में निर्धारण किया गया था और मास्टर प्लान में प्रस्तावित था

ट्रैक मशीन का विवरण	मास्टर प्लान में आवश्यकता का प्रक्षेपण (01 अप्रैल 2020 तक)	आवश्यकता का प्रक्षेपण जैसा कि लेखापरीक्षा द्वारा गणना की गई थी (01 अप्रैल 2020 तक)
सीएसएमस	130	45
यूनीमैट्स	76	21
बीसीएमस	126	67
एसबीसीएमस	64	41
<b>कुल</b>	<b>396</b>	<b>174</b>

जब लेखापरीक्षा ने मास्टर प्लान में अधिक प्राक्कलन के मामले को उठाया (जुलाई 2014), रेलवे बोर्ड ने बताया (दिसम्बर 2014) कि 2009-14 के दौरान ट्रैक किलोमीटर में वास्तविक वृद्धि 7568 किमी थी (औसत वार्षिक वृद्धि 2.11 प्रतिशत) और मास्टर प्लान में अपनायी गई टेम्पिंग चक्र की आवधिकता क्षेत्रीय अनुभव के आधार पर थी। रेलवे बोर्ड ने यह भी बताया कि मास्टर प्लान में ट्रैक मशीनों की आवश्यकता की गणना करते समय साइडिंग और रेल यार्डों को ट्रैक किमी में नहीं शामिल किया गया था जबकि वास्तविक व्यवहार के साथ-साथ इन लाइनों के लिए मशीनों की आवश्यकता है।

निम्नलिखित आधार पर रेलवे बोर्ड का तर्क स्वीकार्य नहीं है:

- जनवरी 2008 में, रेलवे बोर्ड ने सभी क्षेत्रीय रेलवे को ट्रैक ज्योमेट्री इंडेक्स (टीजीआई)<sup>32</sup> मापदण्ड के अनुसार टेम्पिंग आवश्यकताओं का निर्धारण करने का निर्देश दिया। उमरे द्वारा किए गए एक अध्ययन में यह देखा गया था कि टेम्पिंग आवश्यकताएँ, टीजीआई मापदण्ड तथा आईआरटीएमएम में निर्धारित टेम्पिंग चक्र के आधार पर 30 प्रतिशत तक घट गई थी।
- 75.18 प्रतिशत कुल ट्रैक किमी को मशीन अनुरक्षण हेतु नामित किया गया था जिसमें साइडिंग और यार्ड लाइन शामिल थी। इस प्रकार यह स्पष्ट था

<sup>32</sup> टीजीआई (ट्रैक ज्योमेट्री इंडेक्स): अच्छी गुणवत्ता ट्रैक की लगातार टेम्पिंग से बचने के लिए आरडीएसओ ने टीजीआई मूल्यों पर आधारित दिशा-निर्देशों की सिफारिश की थी जिसे रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित कर दिया गया था।

कि साइडिंग और यार्ड लाइनों को व्यवहार में हस्तगत तरीके से अनुरक्षित किया जा रहा था।

- iii. 2009-14 के दौरान ट्रैक की वास्तविक वृद्धि (2.11 प्रतिशत की औसत वार्षिकवृद्धि के साथ 10.55 प्रतिशत) टीजीआई मापदण्ड पर आधारित टेम्पिंग आवश्यकताओं को अपनाए जाने के आधार पर यह देखा गया कि मास्टर प्लान में 217 ट्रैक मशीन का अधिक निर्धारण किया गया था जैसा कि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 2.2: ट्रैक ज्योमेट्री इंडेक्स के आधार पर मशीनों की आवश्यकता

ट्रैक मशीन का विवरण	मास्टर प्लान में आवश्यकता का प्रक्षेपण (01 अप्रैल 2020 तक)	आवश्यकता का प्रक्षेपण जैसा कि लेखापरीक्षा द्वारा गणना की गई थी (01 अप्रैल 2020 तक)
सीएसएमस	130	31
यूनीमैट्स	76	26
बीसीएमस	126	77
एसबीसीएमस	64	45
<b>कुल</b>	<b>396</b>	<b>179</b>

इस प्रकार, रेलवे बोर्ड अपनी नियमावली में निर्धारित टेम्पिंग चक्र तथा टीजीआई के आधार पर ट्रैक मशीनों की आवश्यकता का निर्धारण करने के अपने निर्देशों का अनुपालन सुनिश्चित करने में विफल रहा। अतः मास्टर प्लान में ट्रैक मशीनों की आवश्यकता का निर्धारण सही पूर्वानुमान पर आधारित नहीं था जिसके कारण मशीनों की आवश्यकता का अधिक निर्धारण हुआ।

### 2.6.2 स्वदेशी क्षमताओं के विकास की योजना

भारतीय रेल के विज्ञान 2010-2020 दस्तावेज में अनुसंधान एवं विकास में लक्षित निवेश के साथ-साथ भारतीय रेल को पूरी तरह से अनुसंधान, डिजाइन एवं मानक संगठन (आरडीएसओ), रेल प्रशासन के कार्यात्मक स्तरों और भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान (आईआईटीज) जैसे मुख्य बौद्धिक संसाधनों, राष्ट्रीय प्रौद्योगिकी संस्थानों (एनआईटीज), रिसर्च लेबोरेटरीज ऑफ काउंसिल ऑफ साइंटिफिक एण्ड इंडस्ट्रियल रिसर्च (सीएसआईआर), रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन (डीआरडीओ) के बीच तेजी से एक मजबूत अंतर्संबंध बनाकर प्रौद्योगिकी आयातक से प्रौद्योगिकी निर्यातक के रूप में परिवर्तन करने की संकल्पना की गई।

हालांकि अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि ट्रैक मशीनों के संबंध में स्वदेशी क्षमताओं के विकास के लिए कोई योजना या समयबद्ध कार्ययोजना नहीं थी जैसा कि विजन 2010-2020 दस्तावेज में परिकल्पना की गई थी। रेलवे बोर्ड ने बताया (दिसम्बर 2014) कि कम जटिल, साधारण मशीनों<sup>33</sup> के मामले में 100 प्रतिशत तक मध्यम जटिलता वाली मशीनों के मामले में 30-50 प्रतिशत तक तथा अत्यधिक जटिल मशीनों के मामले में 20 प्रतिशत तक स्वदेशीकरण का स्तर प्राप्त कर लिया गया था। इस संबंध में यह उल्लेखनीय है कि जबकि छोटी ट्रैक मशीनों जैसे- ट्रैक विस्तारण उपकरण, उपयोगी वाहन, रेल जनित अनुरक्षण, वाहन, हल्के टेम्पर आदि पूरी तरह स्वदेशी हैं, अन्य मशीनों<sup>34</sup> में संघटकों के स्वदेशीकरण की प्रतिशतता पूरी तरह स्वदेशी हो चुकी थी वहीं विकास के क्रम में भारतीय कंपनियों को 36 से 47 प्रतिशत का आदेश मिला। अपेक्षाकृत बड़ी ट्रैक मशीनें<sup>35</sup> अभी भी पूरी तरह आयातित हैं।

## उद्देश्य II: ट्रैक मशीनों की खरीद योजना की उपयुक्तता एवं समय पर खरीद को देखना

### 2.6.3 खरीद प्रक्रिया

रोलिंग स्टॉक कार्यक्रम<sup>36</sup> (आरएसपी) में ट्रैक मशीनों की खरीद को शामिल करने के प्रस्ताव को रेलवे बोर्ड के ट्रैक निदेशालय (मशीन) द्वारा अनुमोदित मास्टर प्लान 2010-20 में निर्धारित आवश्यकताओं के आधार पर रेलवे बोर्ड में तैयार किया जाता है और इसे रेलवे बोर्ड के वित्त निदेशालय को प्रस्तुत किया जाता है। प्रस्तावों की जांच करने के पश्चात् वित्त निदेशालय सहमति प्रदान करता है। तत्पश्चात् प्रस्ताव को सदस्य, इंजीनियरिंग (एमई) एवं अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड (सीआरबी) के माध्यम से मंजूरी हेतु रेल मंत्री (एमआर) को प्रस्तुत किया जाता है। रेल मंत्री से

<sup>33</sup> छोटी ट्रैक मशीनें जैसे- ट्रैक प्रसारण उपकरण, कंक्रीट स्लीपरों को बिछाने एवं हैंडल करने वाले उपकरण, पोर्टल क्रेन्स, उपयोग वाहन, रेल जनित अनुरक्षण वाहन, मृदा निपटान झाकड़ियाँ, हल्के टेम्पर,

<sup>34</sup> डायनेमिक ट्रैक स्टेबिलाइजर, निर्माण स्थल टेम्पर, उच्च परिणामी टेम्पर, प्वाइंट्स एवं क्रासिंग टेम्पिंग मशीन।

<sup>35</sup> रोड़ी सफाई मशीन, शोल्जर रोड़ी सफाई मशीन, रोड़ी विनियामक मशीन, टेम्पिंग एक्सप्रेस, यूनीमेट्स, ट्रैक प्रसारण रेलगाड़ियाँ, रेल खराद मशीन, टी-28s, इत्यादि

<sup>36</sup> रोलिंग स्टॉक कार्यक्रम: यह भारतीय रेल द्वारा प्रस्तावित रोलिंग स्टॉक का खरीद कार्यक्रम है।



मंजूरी लेने के बाद प्रस्तावों को रेलवे बोर्ड के आरएसपी में शामिल कर लिया जाता है।

आरएसपी के आधार पर ट्रैक मशीनों की खरीद हेतु वैश्विक कारोबारियों को आमंत्रित किया जाता है। प्राप्त प्रस्तावों का कार्यकारी निदेशक वित्त, स्टोर और ट्रैक निदेशालय (मशीन) वाली निविदा समिति द्वारा तकनीकी एवं वित्तीय रूप से मूल्यांकन किया जाता है। निविदा समिति की सिफारिशों को सक्षम प्राधिकारी<sup>37</sup> द्वारा स्वीकार किया जाता है और ठेका आपूर्ति शुरू की जाती है।

2009-14 के दौरान आरएसपी में शामिल प्रस्तावों और आमंत्रित निविदाओं की समीक्षा से निम्नलिखित पता चला:

- ट्रैक निदेशालय (मशीन) द्वारा खरीद हेतु प्रस्तावित ₹ 5963.55 करोड़ मूल्य की 638 ट्रैक मशीनों की खरीद के प्रति वित्त निदेशालय द्वारा 324 मशीनों (₹ 2569.22 करोड़ मूल्य की) की खरीद पर सहमति दी गई और समीक्षा अवधि के सक्षम प्राधिकारी द्वारा संबंधित वर्षों के आरएसपी में शामिल करने हेतु मंजूरी दी गई। निधि की कमी, मास्टर प्लान 2010-20 में परिकल्पना के अनुसार ट्रैक किमी की वृद्धि में गिरावट और पिछले वर्षों के आरएसपी में शामिल ट्रैक मशीनों की धीमी खरीद प्रक्रिया, वित्त निदेशालय द्वारा आवश्यकता में कमी के कारण बताए गए:

तालिका-2.3: वर्षवार प्रस्ताव और ट्रैक मशीनों की मंजूरी

वर्ष	ट्रैक निदेशालय (मशीन) द्वारा प्रस्तावित मशीनों की संख्या		वित्त द्वारा सहमत और आरएसपी में शामिल करने हेतु मंजूर की गई मशीनों की संख्या		कटौती का कारण
	संख्या	राशि करोड़ में	संख्या	राशि करोड़ में	
2009-10	91.00	1066.66	72	410.5	निधि की कमी
2010-11	195.00	1291.8	137	851.04	
2011-12	223.00	1779.02	83	984.33	निधि का अभाव

<sup>37</sup> सक्षम प्राधिकारी: ₹ 25 करोड़ से ₹ 50 करोड़ तक निविदा मूल्य (अतिरिक्त सदस्य); ₹ 50 करोड़ से ₹ 75 करोड़ तक (सदस्य); ₹ 75 करोड़ से ₹ 100 करोड़ तक [एमओएस (आर)]; ₹ 100 करोड़ से अधिक (रेल मंत्री)

2012-13	43.00	546.02	3	60.42	2011-12 के दौरान खरीद प्रक्रिया बहुत धीमी थी
2013-14	86.00	1280.05	29	262.93	मास्टर योजना में परिकल्पना के प्रति ट्रैक किमी की वृद्धि में गिरावट
<b>कुल</b>	<b>638.00</b>	<b>5963.55</b>	<b>324</b>	<b>2569.22</b>	

- ii 2009-14 के दौरान आरएसपी में शामिल 324 ट्रैक मशीनों में से ₹ 1180.99 करोड़ मूल्य की 171<sup>38</sup> मशीनों के संबंध में निविदा नहीं आमंत्रित की गई थी (मार्च 2014)। जबकि 98 मशीनों का निविदा आमंत्रण निधि की कमी के कारण अंतर आ गया था, 58 मशीनों की खरीद हेतु निविदा आमंत्रण की प्रक्रिया में तकनीकी विशिष्टताएँ निर्धारित न करने के कारण भिन्नता आ गई थी। बाकी 15 मशीनों के संबंध में निविदा प्रक्रिया शुरू नहीं की गई थी (मार्च 2014)।
- iii 153 मशीनों के संबंध में जहां निविदा आमंत्रित की गई थी, जहां प्रत्येक वर्ष आगामी वर्षों हेतु 31 मार्च तक तय किए जाते थे, के लिए आरएसपी तक समीक्षा अवधि के संबंधित वर्ष के 01 अप्रैल से तीन महीने का व्यवहार्य समय अनुमत करने के पश्चात निविदा आमंत्रित करने में 5 महीने से 42 महीने तक की देरी हुई।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर (दिसम्बर 2014) में बताया कि चूंकि ट्रैक मशीनों का 4 से 5 वर्ष का लम्बा खरीद चक्र है, आरएसपी में समावेश तथा खरीद निधि की उपलब्धता के अनुसार चरणों में तय की गई थी। रेलवे का तर्क स्वीकार्य नहीं था क्योंकि निधियों की कमी के कारण खरीद प्रक्रिया शुरू न करना औचित्यपूर्ण नहीं था, विशेष रूप से जबकि इसी कारण से कई मशीनों में आरएसपी में पहले ही कटौती कर दी गई थी। इसके अतिरिक्त, तकनीकी

<sup>38</sup> 2009-10; सं. 13; 2010-11; सं. 96; 2011-12; सं. 35; 2012-12; सं. 03 एवं 2013-14; सं. 24

विनिर्देश तय न करने के कारण रोलिंग स्टॉक में शामिल ट्रैक मशीनों की खरीद प्रक्रिया में भिन्नता स्वतः ही खराब योजना का सूचक है।

- ii. रेलवे बोर्ड ने एक नीति के रूप में निविदा आमंत्रण की तिथि से निविदा को अन्तिम रूप देने के मानक समय के प्रति आठ महीने का प्रावधान किया है। यह देखा गया कि ₹ 442.04 करोड़ मूल्य की 46 मशीनों<sup>39</sup> की खरीद हेतु पाँच निविदाओं के संबंध में निविदाओं को अन्तिम रूप देने में एक माह से छः माह तक की देरी थी।
- iii. ठेके के दक्ष प्रबंधन की कमी के कारण मशीनों को चालू करने में देरी हुई और नई आयातित ट्रैक मशीनों में बार-बार खराबी के कारण मशीनों निष्क्रिय पड़ी रही जैसा कि नीचे चर्चा की गई है:

(i) रोलिंग स्टॉक योजना 2010-11 के मद संख्या 1061 (2009-10 की आरएसपी से ली गई) के अनुसार एक खुली निविदा जो 13 कार्य साइट टेम्पर की आपूर्ति हेतु आमंत्रित की गई थी (अर्थात् दिनांक 20.10.2009 की 2009 की निविदा सूचना सं. 0101) खोली गई (23.12.2009) और 9271980.96 अमेरिकी डालर के कुल मूल्य पर एक रूसी फर्म<sup>40</sup> के पक्ष में तय की गई।

फर्म की तकनीकी मूल्यांकन के दौरान ट्रैक निदेशालय ने कलपुर्जों और सक्षम सेवार्यें देने के संबंध में बिक्री के पश्चात् खराब सहयोग के बारे में लिखित में अपनी मूल चिंता व्यक्त किया। ऐसी प्रतिकूल परिस्थिति के बावजूद फर्म के प्रस्ताव को तकनीकी रूप से उपर्युक्त मान लिया गया था। यह देखा गया कि बिक्री पश्चात् फर्म की अपर्याप्त सेवा और कलपुर्जों की अनुपलब्धता के कारण मशीनों का 764 दिनों की बहुत अधिक अवधि<sup>41</sup> तक उत्पादक उपयोग नहीं किया जा सका।

ठेके के खण्ड 9.1 के अनुसार, 13 मशीनों और कलपुर्जों की आपूर्ति साख पत्र की प्रभावी तिथि से 15 महीने के भीतर पूरी हो जानी चाहिए थी। ये

<sup>39</sup> बीआरएम (14), पीसीटी (6), 3X (6) और सीएसएम (20)

<sup>40</sup> मै. जेएससी “कालुगापुटमा”, रूस। ठेका किया गया (सं. 2009/ट्रैक-IIIएमसी/1 दिनांक 06/09/2010)

<sup>41</sup> उपरें: 2 मशीने-125 दिन, उरें: 3 मशीने-84 दिन, उमरें: 3 मशीने-414 दिन, पूतरें: 2 मशीने-6 दिन और दमरें: 3 मशीने-135 दिन

मशीनें जनवरी 2012 से नवम्बर 2012 तक प्राप्त हुई थी। हालांकि अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- क. मुंबई में मशीन पहुँचने के बाद परेषिती की साइट तक पहुँचने और मशीनों को स्थापित करने में बहुत अधिक देरी हुई थी। 31 दिनों से 181 दिनों तक की देरी हुई;
- ख. परेषिती के साइट पर पहुँचने के पश्चात मशीनों को चालू करने में भी बहुत अधिक देरी हुई थी। 90 दिनों की निर्धारित स्थापन अवधि के बाद 94 दिनों से 257 दिनों की देरी हुई।
- ग. फर्म का प्रस्ताव स्वीकार करने का भारतीय रेल का निर्णय रेलवे के सर्वोत्तम वित्तीय हित में नहीं था और उसके निष्पादन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।

ठेके के खण्ड 19.4 के अनुसार, 90 प्रतिशत भुगतान निरीक्षण और लदान के साक्ष्य पर किया गया था। हालांकि शेष 10 प्रतिशत का भुगतान अभी भी किया जाना है जिसे मशीनों के चालू होने के बाद किया जाना था। भारतीय रेल ने 13 पूर्णतः आयातित मशीनों की खरीद के प्रति ₹ 67.56 करोड़ का व्यय किया।

यह देखा गया कि यद्यपि लदान से पूर्व और तकनीकी विनिर्देश की पुष्टि करने के साथ परेषिती रेलवे (उरे, उपरे, उमरे, पूतरे और दमरे) के उप मुख्य अभियंता द्वारा कलुगा (रूस) में फैक्टरी परिसरों में मशीनों की जांच की गई थी, मशीनों के बार-बार खराब होने की कई घटनायें हुईं जिसके परिणामस्वरूप नवम्बर 2012 और अप्रैल 2014 के बीच कई अन्तरालों में 13 मशीनों के 764 दिनों तक निष्क्रिय रहने के कारण मशीन की उपयोगिता अवधि की महत्वपूर्ण हानि हुई।



लेखापरीक्षा ने आगे अवलोकन किया कि यद्यपि रेलवे बोर्ड ने मशीनों के चालू होने में देरी के लिए हुए निर्णीत हर्जाने की वसूली हेतु कार्रवाई शुरू की (जनवरी 2014) लेकिन व्यवहार्य समय में कलपुर्जे और बिक्री पश्चात सेवार्य प्रदान करके मशीनों की बार-बार खराबी को रोकने के लिए कोई ठोस कदम नहीं उठाया गया।

(ii) 2006-07 के 631 स्वीकृत आरएसपी के प्रति हूपर्स के साथ 2 बीआरएम की आपूर्ति हेतु एक खुली निविदा आमंत्रित<sup>42</sup> की गई थी। निविदा समिति की विवेचना से यह स्पष्ट था कि निविदा समिति इस तथ्य से पूरी तरह से अवगत थी कि फर्म ने इस तरह की मशीनें पहले नहीं प्रस्तुत किए थे। हालांकि 10272.52 यूएस डालर के एजेंसी कमीशन के अतिरिक्त 2220466.76 यूएस डालर की लागत पर दो बीआरएम की आपूर्ति हेतु फर्म<sup>43</sup> को एक ठेका आदेश दिया गया था।

ठेके की शर्तों के अनुसार मशीन की उसके कलपुर्जों के साथ ठेका हस्ताक्षर करने की तिथि से 21 महीने के भीतर आपूर्ति की जानी थी (अक्टूबर 2010 तक)। पहली मशीन (बीएमआर-002) उमरे को और दूसरी मशीन उपरे को आपूर्ति की जानी थी। पहली मशीन 15 नवम्बर 2011 को चालू हुई (12 महीनों की देरी से)। चालू होने के एक महीने के भीतर मशीन खराब हो गई। मशीन चालू होने से मार्च 2014 तक पुर्जों/सेवाओं की आवश्यकता और फर्म से अपर्याप्त उत्तर के कारण मशीन 408 दिनों तक (47 प्रतिशत) निष्क्रिय पड़ी रही। ठेके की शर्तों के अनुसार प्रेषण से पूर्व क्रेता अथवा उसके नामिती द्वारा मशीन का निरीक्षण किया जाना था। तदनुसार, प्रेषण से पूर्व उप मुख्य अभियंता (टीएम), उमरे द्वारा रूस में फर्म के परिसरों में मशीनों का निरीक्षण किया गया था। यह प्रमाणित किया गया था कि मशीनों में सभी लिखित विशिष्टताएं थीं। इस प्रकार मशीन चालू होने के एक महीने के भीतर खराबी और बार-बार खराबी<sup>44</sup> लदान से पूर्व उप मुख्य अभियंता के स्तर पर मशीन के निरीक्षण के प्रति आकास्मिक दृष्टिकोण दर्शाता है।

यद्यपि दूसरी मशीन (बीएमआर-003), जून 2012 तक मुंबई पत्तन पर पहुँच गई थी (19 महीनों की देरी से), इसे स्थापन हेतु उपरे पहुँचने में लगभग 10 महीने लगे (अप्रैल 2013)। जबकि खण्ड 11.0 में प्रावधान था कि फर्म को मशीन पहुँचने के 90 दिनों के भीतर इसे चालू करना था, यह चालू नहीं की गई (मार्च 2014 तक)। अप्रैल 2013 से मशीन निष्क्रिय पड़ी रही क्योंकि फर्म के सर्विस इंजीनियर के न पहुँचने के कारण इसे चालू नहीं किया जा सका। चूँकि मशीन की वारंटी आपूर्ति से 24 महीने अथवा चालू होने की तिथि से 18 महीनों के पश्चात जो भी पहले हो समाप्त हो जानी

<sup>42</sup> 2006 की निविदा सूचना संख्या 0103

<sup>43</sup> मै. जएससी “कलुगापुट्टमा” एक रूसी फर्म (ठेका सं. 2006/ट्रैक-III/एमसी/3 दिनांक 29.05.2008)

<sup>44</sup> दिसम्बर 2011: 17 दिन, फरवरी 2012: 23 दिन, मार्च एवं अप्रैल 2012: 12 दिन, मई, जून, जुलाई, अगस्त 2013: 11 दिन और जनवरी, फरवरी, मार्च 2014: 29 दिन

थी, रेलवे वारंटी खण्ड का लाभ नहीं ले सका। इस प्रकार उपरोक्त मशीनों की खरीद हेतु फर्म को भुगतान की गई ₹ 12.77 करोड़<sup>45</sup> की राशि अनुत्पादक रही।

इस प्रकार समय पर पहल करने में विफलता और निविदा को अंतिम रूप देने में देरी का कारण ट्रैक अनुरक्षण के यंत्रीकरण में रेलवे बोर्ड के पर्याप्त प्रयासों में अभाव का सूचक है। इसके अतिरिक्त, अप्रभावी ठेका प्रबंधन 764 दिनों तक 13 मशीनें निष्क्रिय पड़ी रही और दो अन्य बीआरएम मशीनों के स्थापन में देरी के कारण ₹ 12.77 करोड़ का अनुपादक निवेश हुआ।

### उद्देश्य III: ट्रैक मशीनों के वितरण, उपयोग और अनुरक्षण में दक्षता देखना

#### 2.6.4 आबंटन एवं वितरण

रेलवे बोर्ड जोन में उस प्रकार की मशीन की कुल कार्यक्षमता से एक क्षेत्रीय रेलवे में उपलब्ध मशीनों की कुल कार्यक्षमता के अनुपात के आधार पर क्षेत्रीय रेलवे को ट्रैक मशीन वितरित करता है। उच्चतर अनुपात मशीनों की कम कमी दर्शाता है और निम्नतर अनुपात मशीनों की अधिक कमी दर्शाता है। न्यूनतम अनुपात वाले क्षेत्रीय रेलवे को रैंक 1 दिया गया और उच्चतर अनुपात वाले जोनल रेलवे को रैंक 16 दिया गया तथा रैंकिंग के आधार पर आबंटन किया गया। यद्यपि आबंटन और वितरण एक निश्चित मापदंड के आधार पर किया गया, 31 मार्च 2014 तक विभिन्न ट्रैक मशीनों की उपलब्धता से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- लेखापरीक्षा में एक मूल्यांकन से पता चला कि यंत्रीकृत टेम्पिंग की आवश्यकता 52247 ट्रैक किमी<sup>46</sup> थी। तदनुसार, प्लेन ट्रैक टेम्पिंग मशीन की आवश्यकता (बीसीएम के बाद तैनाती के अलावा) 720 किमी प्रतिवर्ष<sup>47</sup> की दर से 80 संख्या निकाली गई। हालांकि, यह देखा गया कि 110 प्लेन ट्रैक टेम्पिंग मशीनें (बीसीएम के बाद तैनाती के अलावा) उपयोग में थी जो दर्शाता है कि 11 क्षेत्रीय रेलवे में आवश्यकता से अधिक 30 ट्रैक मशीनें<sup>48</sup>

<sup>45</sup> 2010-11: ₹ 5.65 करोड़, 2012-13: ₹ 7.12 करोड़ (₹12.75 करोड़ मशीन की लागत एवं एक मशीन के लिए ₹0.02 करोड़ एजेंसी कमीशन)

<sup>46</sup> 77922+9707 किमी का 50 प्रतिशत निर्माण इकाई आवश्यकता-ट्रैक नवीनीकरण के अलावा 1944 किमी टेम्पिंग आवश्यकता

<sup>47</sup> मास्टर योजना में अपनायी गई क्षमता

<sup>48</sup> पमरे (4), दमरे (6), मरे (3), दपूमरे (5), पमरे (1), उमरे (1), पूरे (1), दरे (2), उरे (3), दपूरे (3) और पूमरे (2)

खरीदी गई और वितरित की गई जबकि उसीरे एक मशीन की कमी से जूझ रहा था।

### अनुबंध VI-ए

- ii. इसी प्रकार, लेखापरीक्षा में निकाली गई यंत्रिकृत टेम्पिंग आवश्यकता (प्वाइंट्स एवं क्रासिंग) की संख्या 52682<sup>49</sup> थी। प्वाइंट्स और क्रासिंग टेम्पिंग मशीनों की (यूनीमैट्स) की आवश्यकता 900 प्रतिवर्ष पर 66 निकाली गई जैसा कि मास्टर योजना अपनाया गया है। हालांकि यह देखा गया कि 79 यूनीमैट्स प्रयोग में थे। इस प्रकार, आठ क्षेत्रीय रेलवे में 19 प्वाइंट्स और क्रासिंग टेम्पिंग मशीनें<sup>50</sup> आवश्यकता से अधिक खरीदी गई और वितरित की गई जबकि तीन क्षेत्रीय रेलवे छः मशीनों की कमी से जूझ रहे (उपरे-1, उरे-4 और उपरे-1)। **अनुबंध VI-बी**
- iii. रोड़ियों<sup>51</sup> की गहन जांच गुप मशीनों के साथ किया जाता है – एक बीसीएम एक टेम्पिंग मशीन, एक डीटीएस मशीन। आईआरटीएमएम के पैरा 3.1.4 ओर 3.2.3 के अनुसार डीटीएस मशीनों की संख्या बीसीएम मशीनों की संख्या के बराबर होनी चाहिए, इसलिए डीटीएस मशीनों की आवश्यकता बीसीएम के बराबर होनी चाहिए। यह देखा गया कि जब बीसीएम से तुलना की गई तो मार्च 2014 तक 27 डीटीएस मशीनें<sup>52</sup> अधिक थी। अधिक डीटीएस मशीनें होने के बावजूद तीन क्षेत्रीय (परे, दरे और उमरे) द्वारा सात और डीटीएस मशीनों की प्राप्ति हेतु प्रतीक्षारत थे।
- iv. जबकि 13 क्षेत्रीय रेलवे अपनी आवश्यकताओं के संबंध में 30 प्लास्टर की तीव्र विस्तारण प्रणाली (पीक्यूआरएस) की कमी से जूझ रहे थे; एक क्षेत्रीय रेलवे (परे) के पास तीन मशीनें<sup>53</sup> अधिक थी।

<sup>49</sup> (67570+18901 का 50 प्रतिशत निर्माण इकाई आवश्यकता, गहन जांच आवश्यकता और प्वाइंट एवं क्रासिंग नवीकरण के कारण टेम्पिंग आवश्यकता)

<sup>50</sup> दमरे (2), परे (3), मरे (3), पूसीरे (2), दपूरे (2), दपरे (1), पमरे (2) और दपूमरे (4)

<sup>51</sup> ट्रैक पर रोड़ी की गहन जांच बीसीएम के माध्यम से की जाती है तत्पश्चात् टेम्पिंग मशीनों के माध्यम से एक बार टेम्पिंग की जाती है और फिर गहन जांच कार्य के पश्चात् तुरन्त 40 किमी/घंटा की गति प्राप्त करने के लिए आईआरटीएमएम के अध्याय 3 के तहत पैरा 3.3.4 के अनुसार डीटीएस मशीनों के माध्यम से ट्रैक स्थयीकरण किया जाता है।

<sup>52</sup> पमरे (1), दमरे (3), परे (2), मरे (1), पूरे (1), पूसीरे (1), दपूरे (2), दरे (2), दपूमरे (3), उरे (3), पमरे (2), पूमरे (3), पूतरे (1), उमरे (2), दपरे (-1) और पूरे (1)

<sup>53</sup> पमरे (1), दमरे (3), पूरे (2), पूसीरे (2), दपरे (2), दपूमरे (2), उरे (9), पमरे (1), उमरे (4), पूमरे (1), पूरे (1), पूतरे (1) और मरे (1)

- v. आवश्यकताओं के संबंध में बीसीएम<sup>54</sup> (39 कमी), एसबीसीएम<sup>55</sup> (18 कमी) और टी-28<sup>56</sup> (34 कमी) जैसी मशीनों की कमी भी देखी गई थी। परिशिष्ट बी इस प्रकार, विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में ट्रैक मशीनों के अविवेकपूर्ण वितरण की घटनाएं इस तथ्य को इंगित करती थी कि क्षेत्रीय रेलवे के लिए ट्रैक मशीनों की खरीद और वितरण कार्य क्षमता के आधार पर नहीं था जैसा कि रेलवे बोर्ड द्वारा तर्क दिया गया।

#### 2.6.4.1 रेलवे बोर्ड द्वारा लक्ष्यों का निर्धारण

ट्रैक मशीनों के कार्य हेतु आगामी वार्षिक के लिए लक्ष्य निर्धारण क्षेत्रीय रेल के मुख्य ट्रैक इंजीनियर (सीटीई) से प्राप्त प्रतिपुष्टि के आधार पर किया जाता है। ट्रैक मशीनों के विभिन्न प्रकार के कार्यों के लिए वार्षिक लक्ष्य निर्धारण हेतु निश्चित मानदण्ड<sup>57</sup> हैं।

रेलवे बोर्ड द्वारा लक्ष्यों के निर्धारण से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि लक्ष्य क्षेत्रीय रेलवे की वास्तविक आवश्यकताओं के अनुसार निर्धारित नहीं किए थे जैसा कि नीचे चर्चा की गई है।

<sup>54</sup> पमरे (2), दमरे (4), परे (5), मरे (2), पूरे (1), पूसीरे (2), दपूरे (1), दपरे (2), दरे (3), दपूमरे (2), उरे (6), पमरे (2), पूमरे (4), पूरे (1) और पूतरे (2)

<sup>55</sup> पमरे (1), दमरे (2), परे (3), पूरे (1), पूसीरे (1), दपरे (1), दरे (2), दपूमरे (1), उरे (1), पमरे (2), पूमरे (1), उमरे (1) और पूरे (1)

<sup>56</sup> दमरे (4), परे (2), पूरे (2), पूसीरे (2), दपरे (1), दरे (2), दपूमरे (4), उरे (1), पमरे (4), उमरे (6), पूमरे (2), पूरे (1), पमरे (1), मरे (1) और दपूरे (1)

<sup>57</sup> रेल ग्रिडिंग मशीनों (आरजीएम) हेतु: लक्ष्य टीआरटी, पीक्यूआरएस, टी-28 और रेल थ्रीडर्स के लिए ग्रिडिंग चक्र की आवधिकता के दिशा-निर्देशों को ध्यान में रखते हुए आरडीएसओ द्वारा तैयार नियोजन योजना के आधार पर निर्धारित किया जा रहा था: पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रति मशीन प्रतिमाह क्षेत्रवार परिणाम की गणना की गई और पिछले तीन वर्षों के औसत परिणाम, आधारभूत परिणाम के रूप में लिए गए। आधारभूत परिणाम को टीआरटी हेतु न्यूनतम 72 किमी प्रति मशीन प्रतिवर्ष, पीक्यूआरएस हेतु 24 किमी प्रति मशीन प्रतिवर्ष, टी-28 हेतु 96 टी/ओज प्रति मशीन प्रतिवर्ष और रेल थ्रीडर हेतु 72 किमी प्रति मशीन प्रतिवर्ष के अनुसार निर्धारित किया गया था। अन्य सभी मशीनों हेतु: आधारभूत परिणाम लक्ष्य के अनुसार निर्धारित किए गए थे अर्थात् न्यूनतम आधारभूत परिणाम (-) 10 प्रतिशत और अधिकतम आधारभूत परिणाम (+) 10 प्रतिशत।



**(क) प्लेन ट्रैक टेम्पिंग गतिविधि हेतु निर्धारित लक्ष्य**

2009-14 के दौरान प्लेन ट्रैक टेम्पिंग गतिविधि हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्य 12 क्षेत्रीय रेलवे<sup>58</sup> द्वारा निर्धारित आवश्यकताओं की तुलना में 83266 किमी तथा चार क्षेत्रीय रेलवे<sup>59</sup> के संबंध में आवश्यकता से 23534 किमी कम थे। यह देखा गया कि क्षेत्रीय रेलवे द्वारा निर्धारित आवश्यकता, लेखापरीक्षा में निर्धारित आवश्यकता की तुलना में अधिक थी जैसा कि 2013-14 के आंकड़ों (85080 किमी<sup>60</sup>) की उस वर्ष की लेखापरीक्षा में निर्धारित आवश्यकता (50161 किमी) की तुलना से स्पष्ट है। लेखापरीक्षा निर्धारण के आधार पर 11 क्षेत्रीय रेलवे<sup>61</sup> में 79637 किमी<sup>62</sup> की अधिक टेम्पिंग की गणना की गई जिसके कारण अतिरिक्त व्यय हुआ।

**परिशिष्ट-सी****(ख) गहन जांच और शोल्डर रोड़ी सफाई गतिविधि हेतु निर्धारित लक्ष्य**

निर्धारित यार्ड स्टिक के अनुसार, कुल ट्रैक की 10 प्रतिशत लंबाई की प्रतिवर्ष शोल्डर रोड़ी सफाई और ट्रैक पर रोड़ी की गहन जांच की जानी चाहिए। जबकि क्षेत्रीय रेलवे द्वारा निर्धारित यार्ड स्टिक की तुलना में निर्धारित यार्ड स्टिक के अनुसार गहन जांच और शोल्डर रोड़ी सफाई गतिविधि हेतु निर्धारित आवश्यकता आठ क्षेत्रीय रेलवे के लिए बीसीएमज़ कार्यों हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्यों से 2912 किमी<sup>63</sup>, आवश्यकता से कम थी। इसी प्रकार, बोर्ड

<sup>58</sup> मरे (9980), पूतरे (2047), उमरे (7580), पूरे (887), पूसीरे (842), उरे (24338), पमरे (2765), दमरे (10573), दपूमरे (5699), दरे (2514), दपरे (4401) और परे (11640)

<sup>59</sup> पूमरे (4375), पूरे (2273), दपूरे (7482) और पमरे (9404)

<sup>60</sup> उरे (4348), पमरे (4291), पूमरे (8100), उमरे (3998), पूरे (5736), पूतरे (8774), पमरे (3485), दमरे (9735), परे (5057), मरे (4809), पूरे (2607), पूसीरे (3353), दपूरे (6105), दपूमरे (3822), दपरे (3424) और दरे (7436)

<sup>61</sup> पमरे (3908), दमरे (8577), परे (13760), मरे (8998), पूरे (1645), दपूमरे (2656), दरे (5849), दपरे (4188), उरे (16445), पूतरे (7312) और उमरे (6299)

<sup>62</sup> निकाली गई वास्तविक इकाई 308929 किमी - निर्धारित आवश्यकता 229292 किमी - 79637 किमी

<sup>63</sup> परे (230), मरे (235), पूरे (2), दपूरे (830), दपूमरे (95), उरे (719), पूमरे (518) और पूरे (283)

द्वारा एसबीसीएमज के लिए निर्धारित लक्ष्य 13 क्षेत्रीय रेलवे हेतु 3829 किमी<sup>64</sup> आवश्यकता से कम थे।

परिशिष्ट-सी

(ग) ट्रैक स्थायीकरण गतिविधि हेतु निर्धारित लक्ष्य

सभी क्षेत्रीय रेलवे के लिए 168198 किमी<sup>65</sup> लक्ष्य आवश्यकता से अधिक निर्धारित किए गए थे। परिणामस्वरूप, समीक्षावधि के दौरान डीटीएस द्वारा निकाली गई कुल इकाईयां 145050 किमी तक आवश्यकता से अधिक थीं जिससे अतिरिक्त परिहार्य व्यय हुआ। यह अन्य टेम्पिंग स्थलों पर ट्रैक स्थायीकरण हेतु डीटीएस के कार्यचालन के कारण था यद्यपि यह आईआरटीएमएम<sup>66</sup> के अध्याय 3 के तहत पैरा 3.1.4 और 3.2.3 में अपेक्षित नहीं था।

परिशिष्ट-सी

(घ) अन्य ट्रैक मशीनों हेतु निर्धारित लक्ष्य

अन्य ट्रैक मशीनों के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्य या तो क्षेत्रीय रेलवे की आवश्यकता से अधिक थे अथवा कम थे जैसा कि नीचे तालिका में दर्शाया गया है।

तालिका 2.4: आवश्यकता से संबंधित लक्ष्यों का निर्धारण

क्र. सं.	मशीन कार्य/गतिविधि का नाम	अधिकता (किमी/सं.)	कमी (किमी/सं.)
1	पीक्यूआरएस/टीआरटी (ट्रैक बिछाने हेतु)	34 (उपरे, मरे, दरे, दपरे)	1738 (उमरे, पूरे, पूमरे, उरे, दपूमरे, दपूरे, दमरे, परे, पूरे, पूसीरे, पमरे)
2	टर्नआउट टेम्पिंग (प्वाइंट्स एण्ड क्रासिंग्स की टेम्पिंग)	23838 (उपरे, दमरे, परे, पूसीरे, दपूमरे, मपरे)	13946 (पूरे, दपूरे, दरे, दपरे, उरे, पूमरे, पूतरे और पूरे)

<sup>64</sup> पमरे (198), परे (93), मरे (175), पूरे (30), दपूरे (481), दपूमरे (145), दरे (200), दपरे (55), उरे (1464), पमरे (150), पूमरे (516), पूरे (301) और उमरे (21)

<sup>65</sup> जैसा कि उपरोक्त उप-पैरा [2.7.4(iii)] में उल्लेख है, डीटीएस मशीनों की संख्या बीसीएम की संख्या के बराबर होनी चाहिए। अतः क्षेत्रों द्वारा बीसीएम के कार्यों के लिए निर्धारित आवश्यकता, डीटीएस मशीनों के कार्यों की आवश्यकता के अनुसार लेखापरीक्षा में अपनायी गयी थी।

<sup>66</sup> आईआरटीएमएम के पैरा 3.1.4 और 3.2.3 में केवल लूज फिटिंग की जांच और उसे टाइट करना, टूटी हुई फिटिंग्स को बदलना, रोडियों की समुचित जमावट और टेम्पिंग मशीनों द्वारा टेम्पिंग के पश्चात् अंतिम ट्रैक मानक की जांच करना अपेक्षित है।

	हेतु)	उमरे)	
3	टी-28 (प्वाइंट्स और क्रासिंग बिछाने हेतु)	737 (दमरे, दपरे, उरे, पूतरे, उमरे)	4654 (पूरे, पूमरे, पमरे, दरे दपूमरे दपूरे, पूसीरे, पूरे, मरे, परे, उपरे)

\*पूतरे के संबंध में, पीक्यूआरएस/टीआरटी मशीन की कोई कमी या अधिकता नहीं थी।

इस प्रकार रेलवे बोर्ड द्वारा ट्रैक मशीन के लिए निर्धारित लक्ष्य आवश्यकता के आधार पर नहीं थे। लक्ष्य या तो आवश्यकता से अधिक निर्धारित किए गए थे अथवा क्षेत्रीय रेलवे की आवश्यकता से कम महसूस किए गए जिससे या तो आवश्यकता से अधिक कार्य करना पड़ा अथवा यंत्रीकृत अनुरक्षण पूरा करने में कमी आयी।

### 2.6.5. त्रुटिपूर्ण योजना

#### 2.6.5.1 टेम्पिंग हेतु योजना पद्धति

आईआरटीएमएम में प्रावधान है कि पीएससी स्लीपर ट्रैक पर टेम्पिंग चक्र दो वर्षों में एक बार अथवा 100 जीएमटी यातायात के अंतराल पर जो भी पहले हो, और अन्य स्लीपर ट्रैक के लिए वर्ष में एक बार अपनाया जाए। अप्रैल 2009 में, रेलवे बोर्ड ने सभी क्षेत्रीय रेलवे को 1 और 2 वर्षों के बीच मौजूदा टेम्पिंग से टीजीआई मानदण्ड के अनुसार आवश्यकता आधारित टेम्पिंग करने की निर्देश दिया, टेम्पिंग करने का निर्देश दिया, टेम्पिंग चक्र के अनुसार उच्चतर साइड नमदा था और द्रुत गति से रोड़ी गिरावट का परिणाम होगा तथा ब्लाकों के अनुरक्षण की अधिक आवश्यकता होगी।

समीक्षा अवधि 2009-14 के दौरान टेम्पिंग हेतु योजनाबद्ध 231433 किमी में से केवल 26447 किमी टीजीआई मादण्ड<sup>67</sup> के आधार पर योजनाबद्ध था और बाकी 204986<sup>68</sup> किमी टेम्पिंग चक्र<sup>69</sup> के आधार पर योजनाबद्ध था। टीजीआई मानदण्ड

<sup>67</sup>दमरे (10788), दपूरे (450), पूसीरे (1437), पमरे (6173), दपूमरे (1729), दरे (1633), परे (826), पूरे (2158) और पूरे (1253)

<sup>68</sup> पमरे (7663), दमरे (15633), परे (16573), मरे (21062), पूरे (4486), दपूरे (9732), पूसीरे (10344), दपरे (8641), दरे (19816), दपूमरे (5817), पमरे (7967), उरे (21835), पूमरे (9921), पूतरे (13047), उमरे (21641) और पूरे (10808)

<sup>69</sup> दो टेम्पिंग के बीच की अवधि

न अपनाने से संबंधित लेखापरीक्षा पूछताछ के जवाब में क्षेत्रीय रेल प्रशासन ने निम्नलिखित बातें बताईं।

- (i) रेलवे बोर्ड का टीजीआई मानदण्ड अपनाने का निर्देश केवल सुझाव के रूप में था और आईआरटीएमएम के प्रावधानों को हटाया नहीं था (दमरे, उपरे, उरे)
- (ii) टीजीआई मानदण्ड की बजाए आवश्यकता आधारित टेम्पिंग अपनाया गया था (परे)
- (iii) ग्रुप बी मार्गों के लिए टेम्पिंग चक्र अपनाया गया था और अन्य मार्गों के लिए टेम्पिंग चक्र अपनाया गया था (दपरे)
- (iv) सुरक्षा को देखते हुए अच्छी दशा में ट्रैक अनुरक्षण करने हेतु टेम्पिंग चक्र अपनाया गया था (दूरे)
- (v) चूँकि क्षेत्र में ट्रैक की कुल लंबाई 25टी एक्सल लोड के अंतर्गत आता है, आईटीआरटीएमएम में प्रावधान के अनुसार टेम्पिंग चक्र अपनाया गया था (उमरे)
- (vi) टीजीआई के मापदंड के कारण आईआरटीएमएम ने इस संबंध में प्रावधान के अभाव को नहीं अपनाया था (उमरे)
- (vii) खराब किनारे, रेल एवं स्लीपर की खराब स्थिति, मृदा अपरदन, आदि के कारण टीजीआई मानदण्ड नहीं अपनाया गया (पूरे)

क्षेत्रीय रेलवे का उपरोक्त तर्क टीजीआई मानदण्ड के अनुसार टेम्पिंग आवश्यकताओं का निर्धारण करने के रेलवे बोर्ड के निर्देश के संदर्भ में स्वीकार्य नहीं है। टीजीआई मानदण्ड न अपनाने के परिणामस्वरूप अधिक टेम्पिंग के कारण न केवल अधिक व्यय हुआ, बल्कि अपर्याप्त अनुरक्षण खण्डों का अधिक उपयोग भी हुआ। नवम्बर 2014 में, रेलवे बोर्ड ने ट्रैक स्थितियों के आधार पर आवश्यकता निकालने हेतु क्षेत्रीय रेलवे के विवेक पर छोड़ दिया था जब तक कि एक युक्तिपरक मापदण्ड नहीं बन जाता।

#### 2.6.5.2 प्लेन ट्रैक टेम्पिंग मशीनों का उपयोग

वर्ष 2012-13 और 2013-14 के लिए बनाए गए टेम्पिंग चार्ट का सूक्ष्म विश्लेषण किया गया और परिणाम इस प्रकार थे:

##### (क) योजनागत कमियाँ

2012-13 के दौरान यंत्रीकृत अनुरक्षण हेतु चिह्नित कुल 73699 किमी लंबाई के ट्रैक में से 44230 किमी ट्रैक को टेम्पिंग चक्र के अनुसार टेम्प किया जाना था। यह देखा

गया कि 2012-13 के दौरान 48960 किमी ट्रैक की टेम्पिंग का कार्यक्रम था। इसी प्रकार, 36850 किमी को टेम्प किया जाना था, 53491 किमी ट्रैक की टेम्पिंग 2013-14 के दौरान की गई थी। जबकि टेम्पिंग हेतु बकाया 1338 किमी और 549 किमी ट्रैक को क्रमशः 2012-13 और 2013-14 के दौरान टेम्पिंग हेतु नहीं लिया गया था, उपरोक्त अवधियों के दौरान बकाया न होने के बावजूद 7418 किमी और 5039 किमी ट्रैक को टेम्पिंग हेतु शामिल किया गया था जैसा कि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 2.5: 2012-14 के दौरान योजना टेम्पिंग कार्यक्रम में कमियाँ

क्र. सं.	विवरण	2012-13	2013-14
1	यंत्रीकृत अनुरक्षण हेतु चिह्नित ट्रैक की लंबाई	73699	77922
2	मशीनों के माध्यम से निर्धारित टेम्पिंग चक्र के अनुसार टेम्प किए जाने वाले ट्रैक की लंबाई	36850	44230
3	अग्रिम कार्यक्रम में शामिल ट्रैक की लंबाई (किमी)	48960 *	53491 ^
4	अग्रिम कार्यक्रम में शामिल न किए गए ट्रैक की लंबाई (किमी)	1338 **	549 ^^
5	बकाया नहीं, फिर भी अग्रिम कार्यक्रम में शामिल लंबाई (किमी)	7418 ***	5039 ^^

\* पूरे और पूरे से लेखापरीक्षा को डाटा नहीं उपलब्ध कराया गया, \*\* परे, पूरे, पूसीरे, दपूरे और पूरे से लेखापरीक्षा को डाटा नहीं उपलब्ध कराया गया, \*\*\* पूरे, पूरे, दपूरे, और परे से लेखापरीक्षा को डाटा नहीं उपलब्ध कराया गया

^ दपूरे और पूरे से लेखापरीक्षा को डाटा नहीं उपलब्ध कराया गया, ^^ दपूरे, दपूरे और पूरे लेखापरीक्षा को डाटा नहीं उपलब्ध कराया गया

टेम्पिंग हेतु योजना बनाने में उपरोक्त कमियाँ बताने के बाद दक्षिण पश्चिम रेल प्रशासन ने बताया कि कम ट्रैफिक और सेक्शन के अच्छे गुणोत्तर मानकों के कारण टेम्पिंग हेतु ट्रैक में विस्तार पर विचार किया गया था। उन्होंने आगे दावा किया कि टेम्पिंग हेतु गैर योजनाबद्ध सेक्शन की ट्रैक मानकों के क्षरण के कारण योजना बनाई गई थी। रेल प्रशासन का तर्क वैज्ञानिक आंकड़े/औचित्य द्वारा समर्थित नहीं था और इसलिए यह स्वीकार्य नहीं है क्योंकि ट्रैक के गुणोत्तर मानक ट्रैक ज्योमिटी इंडेक्स (टीजीआई) मूल्य के माध्यम से जाँचे जाते हैं जो ट्रैक की दशा के निर्धारण हेतु नहीं अपनाए गए थे।

## (ख) निष्पादन कमियाँ

‘टेम्पिंग चार्ट’ ट्रैक के टेम्पिंग की वास्तविक निष्पादन और वास्तव में टेम्पिंग किए गए ट्रैक की लंबाई दर्शाती है। 60409 किमी और 58116 किमी ट्रैक क्रमशः 2012-13 और 2013-14 के दौरान प्लेन ट्रैक टेम्पिंग मशीनों के द्वारा वास्तव में टेम्प किए गए थे जिसमें से 10352 किमी और 10176 किमी ट्रैक टेम्प किए गए जबकि वे बकाया<sup>70</sup> नहीं थे। इसके अतिरिक्त, 5341 किमी और 6001 किमी ट्रैक उपरोक्त अवधि के दौरान बार-बार टेम्पिंग किया गया जिसके परिणामस्वरूप ₹ 76.78 करोड़<sup>71</sup> का अतिरिक्त व्यय हुआ। इसके अलावा, 9963 किमी और 12699 किमी ट्रैक भी टेम्प नहीं किए गए जबकि वे उसी अवधि में टेम्पिंग हेतु बकाया थे।

तालिका 2.6: 2012-14 के दौरान की गई टेम्पिंग दर्शाने वाली स्थिति

क्र. सं.	विवरण	2012-13	2013-14
1	मशीनों द्वारा टेम्प किए गए ट्रैक की वास्तविक लंबाई किमी	60409	58116 #
2	बकाया होने के बावजूद टेम्प न किए गए ट्रैक की लंबाई (किमी)	9963 *	12699 ##
3	बकाया न होने के बावजूद टेम्प किए गए ट्रैक की लंबाई (किमी)	10352 **	10176 ###
4	उसी वर्ष में बार-बार टेम्प किए गए ट्रैक की लंबाई (किमी)	5341 ***	6001 \$
5	बार-बार की टेम्पिंग में निहित अतिरिक्त व्यय (₹ करोड़ में)	34.44****	42.34 \$\$

\*दरे, पूतरे और पूरे द्वारा लेखापरीक्षा को आंकड़े नहीं उपलब्ध कराए गए, \*\* दपूरे, दरे और पूरे द्वारा लेखापरीक्षा को आंकड़े नहीं उपलब्ध कराए गए, \*\*\* उपरे, दपूरे, दरे, दपूमरे, उरे और पूरे द्वारा लेखापरीक्षा को आंकड़े नहीं उपलब्ध कराए गए, \*\*\*\* दपूरे, दरे, दपूमरे, उरे और पूरे द्वारा लेखापरीक्षा को आंकड़े नहीं उपलब्ध कराए गए, # दपरे द्वारा लेखापरीक्षा को आंकड़े नहीं उपलब्ध कराए गए, ## उरे, दरे और दपरे द्वारा लेखापरीक्षा को आंकड़े नहीं उपलब्ध कराए गए, ### दरे और दपरे द्वारा लेखापरीक्षा को आंकड़े नहीं उपलब्ध कराए गए, \$ उपरे, दपूरे, दपरे, दरे, उरे और दपूमरे द्वारा लेखापरीक्षा को आंकड़े नहीं उपलब्ध कराए गए, \$\$ उपरे, दपूरे, दपरे, दरे, उरे द्वारा लेखापरीक्षा को आंकड़े नहीं उपलब्ध कराए गए

प्लेन ट्रैक मशीनों के अलावा उपलब्ध ट्रैक मशीनों के साथ 2009-14 के दौरान की गई ट्रैक मशीन की गतिविधि से निम्नलिखित का पता चला:

<sup>70</sup> इसमें ट्रैक की वह लंबाई शामिल थी जो बाकी नहीं थी फिर भी अग्रिम कार्यक्रम में शामिल की गई

<sup>71</sup> 2012-13 के दौरान ₹34.44 करोड़ और 2013-14 के दौरान ₹ 42.34 करोड़

- i. **प्लाइंट्स एवं क्रासिंग्स टेम्पिंग मशीन:** ग्यारह क्षेत्रीय रेलवे<sup>72</sup> द्वारा आवश्यकता से अधिक 51764 प्लाइंट्स और क्रासिंग्स की टेम्पिंग की गई और पाँच क्षेत्रीय रेलवे<sup>73</sup> द्वारा 14246 की आवश्यकता से कम टेम्पिंग की गई थी। **परिशिष्ट-डी**
- ii. **रोड़ी सफाई मशीन (बीसीएम):** गहन जाँच की आवश्यकता वाले 40585 किमी ट्रैक में (यार्ड स्टिक के अनुसार), 30984 किमी ट्रैक की गहन जाँच की गई थी जिसमें 19617 किमी की गहन जाँच बीसीएमज़ द्वारा की गई थी जबकि 11367 किमी की गहन जाँच हस्त्य रूप से की गई थी। **परिशिष्ट-डी**
- iii. **शोल्डर रोड़ी सफाई मशीन:** शोल्डर रोड़ी सफाई की आवश्यकता वाले 35755 किमी ट्रैक के प्रति (यार्ड स्टिक्स के अनुसार), केवल 16517 किमी (46 प्रतिशत) की सफाई की गई थी।
- iv. **डीटीएस मशीन:** डीटीएस मशीन का उपयोग लेखापरीक्षा में 23804 किमी की आवश्यकता की तुलना में 145050 किमी<sup>74</sup> तक अधिक था। ये अधिकता अन्य स्थलों पर डीटीएस के कार्य के कारण था जबकि आईआरटीएमएम के अनुसार आवश्यक नहीं थे।
- v. **पीक्यूआरएस मशीन:** 2009-14 के दौरान पीक्यूआरएस मशीनों के उपयोग की स्थिति इस प्रकार थी:

- ट्रैक बिछाने और हटाने हेतु टी-28 के लिए किए गए कार्य की मात्रा चार क्षेत्रीय रेलवे<sup>75</sup> और दरे में 271 इकाईयों के संबंध में रेलवे बोर्ड के लक्ष्य से 132 किमी तक अधिक था;



UNIMAT

<sup>72</sup> परे, मरे, पूसीरे, दपूरे, दरे, उरे, पमरे, पूमरे, उमरे, पूतरे और पूरे

<sup>73</sup> पमरे, दमरे, पूरे, दपरे और दपूमरे,

<sup>74</sup> उप-पैरा 2.7.4.1 (सी) देखें

<sup>75</sup> दमरे-75, पूसीरे-54, उमरे-2 और पूतरे-1

- इन मशीनों द्वारा किए गए कार्य की मात्रा 12 क्षेत्रीय रेलवे<sup>76</sup> में और 15 क्षेत्रीय रेलवे<sup>77</sup> में 1928 इकाईयों में रेलवे बोर्ड के लक्ष्य से 1845 किमी तक कम था।
  - 11265 किमी के योजनाबद्ध<sup>78</sup> ट्रैक नवीनीकरण के प्रति केवल 5246 किमी<sup>79</sup> मशीनों द्वारा किया गया और 5625 किमी<sup>80</sup> हस्त्य रूप से किया गया था और शेष 394 किमी योजनाबद्ध ट्रैक नवीनीकरण नहीं किया गया।
  - योजनाबद्ध<sup>81</sup> विस्तारण नवीनीकरण की 22020 कुल संख्या में से मशीनों<sup>82</sup> द्वारा केवल 9648 और शेष 12372 का नवीकरण मैनुअली किया गया था।
- vi. **रोड़ी नियामक मशीन (बीआरएम):** बीआरएम के संबंध में किए गए कार्य की मात्रा रेलवे बोर्ड के लक्ष्य से पाँच क्षेत्रीय रेलवे<sup>83</sup> के संबंध में 4847 किमी तक अधिक और 11 क्षेत्रीय रेलवे के संबंध में 16835 किमी तक कम था।
- vii. **बहुउद्देशीय टेम्पिंग मशीन (एमपीटी):** बहुउद्देशीय टेम्पर (एमपीटीएस) के संबंध में किए गए कार्य की मात्रा रेलवे बोर्ड के लक्ष्य से तीन क्षेत्रीय रेलवे (पूमरे, दमरे और दरे) द्वारा 454 किमी तक अधिक और आठ क्षेत्रीय रेलवे<sup>84</sup> के संबंध में 5784 किमी तक कम था। शेष पाँच क्षेत्रीय रेलवे<sup>85</sup> में, एमपीटी उपलब्ध नहीं थे।

<sup>76</sup> पमरे-27, परे-105, मरे-289, पूरे-23, दपूरे-84, दपरे-103, दरे-156, दपूमरे-39, उरे-460, पमरे-285, पूमरे-123 और पूरे-151

<sup>77</sup> पमरे-143, दमरे-42, परे-59, मरे-239, पूरे-124, पूसीरे-28, दपूरे-171, दपरे-139, दपूमरे-68, उरे-150, पमरे-160, पूमरे-219, उमरे-157, पूतरे-31 और पूरे-198

<sup>78</sup> पमरे-448, दमरे-1030, परे-449, मरे-660, पूरे-517, पूसीरे-770, दपूरे-371, दपरे-1229, दरे-513, दपूमरे-463, उरे-1803, पमरे-423, पूमरे-967, उमरे-1083, पूतरे-78 और पूरे-461

<sup>79</sup> पमरे-147, दमरे-848, परे-139, मरे-357, पूरे-3, पूसीरे-512, दपूरे-177, दपरे-185, दरे-322, दपूमरे-41, उरे-1293, पमरे-233, पूमरे-325, उमरे-437, पूतरे-53 और पूरे-175

<sup>80</sup> पमरे-317, दमरे-283, परे-354, मरे-189, पूरे-443, पूसीरे-281, दपूरे-458, दपरे-666, दरे-191, दपूमरे-424, उरे-0, पमरे-210, पूमरे-777, उमरे-552, पूतरे-99 और पूरे-383

<sup>81</sup> पमरे-1118, दमरे-1652, परे-1786, मरे-1355, पूरे-705, पूसीरे-727, दपूरे-1398, दपरे-817, दरे-1128, दपूमरे-1544, उरे-931, पमरे-1518, पूमरे-1700, उमरे-2704, पूतरे-891 और पूरे-2046

<sup>82</sup> पमरे-425, दमरे-1410, परे-777, मरे-229, पूरे-340, पूसीरे-465, दपूरे-869, दपरे-367, दरे-1278, दपूमरे-421, उरे-876, पमरे-403, पूमरे-709, उमरे-311, पूतरे-482 और पूरे-286

<sup>83</sup> दमरे, परे, दपरे, पूमरे और पूतरे

<sup>84</sup> पूसीरे, दपूरे, दपूमरे, उरे, पमरे, उमरे, पूतरे और पूरे

<sup>85</sup> पमरे, दमरे, परे, मरे और पूरे



आवश्यकता/लक्ष्यों से अधिक/कमी का कारण क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों में उपलब्ध नहीं था। टेम्पिंग मशीन और डीटीएस के संबंध में मशीनों द्वारा आवश्यकता से अधिक कार्य के परिणामस्वरूप अतिरिक्त व्यय हुआ और अनुरक्षण ब्लाकों की अनावश्यक खपत हुई। मशीनों की कमी के कारण रोड़ी की गहन जाँच, ट्रैक बिछाने और विस्तारण नवीनीकरण कार्य हस्त्य रूप से किए गए।

### ग. ट्रैक मशीनों के कार्यों के लिए अनुरक्षण ब्लाकों का प्रावधान

रेलवे बोर्ड द्वारा प्रावधान के अनुसार प्रदान किए जाने वाले अनुरक्षण ब्लॉक इस प्रकार हैं:

#### तालिका 2.7: अनुरक्षण ब्लॉकों की निर्धारित अवधि

1.	एकल लाइन खण्ड पर	कम से कम 4 घंटे का एक ब्लॉक अथवा 2 <sup>1/2</sup> घंटे के दो ब्लॉक प्रतिदिन, अपवादात्मक मामले में न्यूनतम 2 घंटे प्रतिदिन जहां 2 <sup>1/2</sup> घंटे संभव न हों।
2.	दोहरी लाइन खण्ड पर	क) “अप” अथवा “डाउन” लाइन पर 4 घंटे की एक अवधि प्रतिदिन, अथवा ख) वैकल्पिक दिनों पर “अप” अथवा “डाउन” लाइन पर 2 <sup>1/2</sup> घंटे के दो अलग-अलग ब्लॉक; अथवा ख) प्रत्येक लाइन पर 2 <sup>1/2</sup> घंटे का ब्लॉक प्रतिदिन अथवा अपवादात्मक मामलों में 2 घंटे, जहाँ 2 <sup>1/2</sup> घंटे संभव हों।
3.	निर्माण परियोजनाओं और कई लाइनों पर	अतिरिक्त कार्य घंटा/ब्लॉक की योजना बनाई जानी चाहिए।

रेलवे के सीई और सीओएम को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि उपरोक्त के अनुसार चिह्नित कॉरिडोर ब्लाक, कार्य समय-सारिणी में शामिल किए जाएं तथा ट्रैक के अनुरक्षण हेतु अपेक्षित ब्लॉक उपलब्ध रहे।

2012-13 और 2013-14 के लिए ट्रैक मशीनों के कार्य हेतु अनुरक्षण ब्लॉक के प्रावधान की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i. 2012-13 और 2013-14 के दौरान निर्धारित ब्लॉक घंटे और माँगे गए ब्लॉक घंटों के लिए दिए गए ब्लॉक घंटों की औसत प्रतिशतता क्रमशः 55 प्रतिशत और 59 प्रतिशत थी;
- ii. क्षेत्रीय रेलवे के प्रचालन विभाग ने कॉरिडोर ब्लॉकों के भीतर कम ब्लॉक घंटे और प्रति अवधि कम औसत ब्लॉक प्रदान किया; और
- iii. 2012-13 में, माँगे गए ब्लॉक घंटों से दिए गए ब्लॉक घंटों की प्रतिशतता 10 क्षेत्रीय रेलवे<sup>86</sup> में अखिल भारत औसत से कम थी। इसी प्रकार नौ क्षेत्रीय रेलवे<sup>87</sup> में 2013-14 के दौरान माँगे गए ब्लॉक घंटों से दिए गए ब्लॉक घंटों की प्रतिशतता अखिल भारत की औसत की अपेक्षा कम थी। विवरण, *परिशिष्ट एच* में दर्शाया गया है।

इस प्रकार, पूरे निर्धारित ब्लॉक घंटे की माँग करने में टीएमओ की विफलता, कॉरिडोर ब्लॉकों के भीतर प्रचालन विभाग द्वारा कम ब्लॉक घंटे देने और कम औसत ब्लॉक प्रति अवधि सीमित अनुरक्षण ब्लॉक घंटों के दौरान ट्रैक मशीनों के अधिकतम उपयोग में विफलता में मूल कारण थे, जैसा कि आगामी पैराग्राफ (उप-पैरा-ई) में चर्चा की गई है। वास्तविक आवश्यकता से कम ब्लॉक घंटे प्रदान करना रेल प्रशासन द्वारा ट्रैक के अनुरक्षण हेतु उचित प्राथमिकता के अभाव का सूचक है।

#### घ. ट्रैक मशीनों के निरीक्षण में गिरावट

मशीनों की जांच की जाती है और अनुपालन हेतु उप मुख्य अभियंता/मशीन और प्रभारी जेई को एक प्रति प्रेषित करते हेतु एसई/एमसी को निरीक्षण रिपोर्ट भेजी जाती है। यद्यपि उप मुख्य अभियंता और अभियंता को ट्रैक मशीनों का निरीक्षण करना होता है, इसकी आवधिकता निर्धारित नहीं की गई। टीएमओ के सहा.अभियंता और व. सेक्शन इंजीनियर द्वारा निरीक्षण करने हेतु निर्धारित आवधिकता *परिशिष्ट-ई* में दर्शाया गया है।

अधिकारियों और पर्यवेक्षण कर्मचारियों द्वारा किए गए निरीक्षण से संबंधित अभिलेखों और वर्ष 2012-13 की उनकी निरीक्षण प्रतिवेदनों से पता चला कि जहां सहायक अभियंताओं के स्तर पर 3063 निरीक्षण हुए थे वही सेक्शन इंजीनियरों के

<sup>86</sup> दमरे (57), मरे (52), पूसीरे (56), दपूरे (57), दपूमरे (49), उरे (56), पमरे (53), पूमरे (53), उमरे (40) और पूरे (55)

<sup>87</sup> मरे (51), पूरे (50), दपूरे (57), दपूमरे (45), उरे (48), पमरे (52), पूमरे (58), उमरे (37) और पूरे (55)

स्तर पर 7077 निरीक्षण कम हुए थे। निरीक्षण के निर्धारित अंतराल पर ध्यान देने में विफलता से ट्रैक मशीनों के फिटनेस पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा जैसा कि आगामी पैराग्राफ में देखा गया।

#### ड. ट्रैक मशीनों का निष्क्रिय पड़े रहना

ट्रैक मशीनों के निष्क्रिय पड़े रहने की क्षेत्रीय स्तर पर टीएमओ द्वारा निगरानी की जाती है और मासिक प्रगति रिपोर्ट के माध्यम से रेलवे बोर्ड को भेजी जाती हैं। ट्रैक मशीनों के निष्क्रिय पड़े रहने के कारण जैसे- मशीनों का देर से चालू करना, कार्यक्रम की योजना न बनाना, ब्लॉक की योजना न बनाना, प्रचालन विभाग द्वारा ब्लॉक न दिया जाना, कार्य का कार्यक्षेत्र न होना, श्रमबल की कमी, मरम्मत इंजन खराबी आदि वाले अन्य कारण देखे गए। विवरण नीचे तालिका में दी गई है:

तालिका 2.9: ट्रैक मशीनों के निष्क्रिय पड़े रहने के कारण मशीन कार्य दिवसों की हानि

अवधि	मशीनों की संख्या	कुल मशीन कार्य दिवसों की संख्या जिसके लिए मशीन निष्क्रिय पड़ी रही	कारण
अप्रैल 2009 से मार्च 2014	31 <sup>88</sup>	4185	चालू होने में देरी
अप्रैल 2012 से मार्च 2014	17 <sup>89</sup>	277	टीएमओ द्वारा कार्यक्रम की योजना नहीं बनाई गई
अप्रैल 2012 से मार्च 2014	133 <sup>90</sup>	10098	डिवीज़न द्वारा ब्लॉक की योजना नहीं बनाई गई
अप्रैल 2012 से मार्च 2014	160 <sup>91</sup>	3832	प्रचालन विभाग द्वारा ब्लॉक नहीं दिया गया

<sup>88</sup> दपरे (3), पमरे (2), पूरे (2), दरे (1), उरे (3), उमरे (3), पूसीरे (1), दमरे (5), पूमरे (3), पूरे (4), पूतरे (1) और दपूमरे (3)

<sup>89</sup> उमरे (17)

<sup>90</sup> दपरे (7), पमरे (22), दपूरे (20), पूरे (23), पूसीरे (10) और दमरे (51)

<sup>91</sup> दपरे (42), पमरे (14), पूरे (40), दरे (12), पूसीरे (1) और दमरे (51)

अप्रैल 2012 से मार्च 2014	341 <sup>92</sup>	18252	अन्य कारण जैसे-श्रमबल की कमी, मरम्मत, कलपुर्जों की आवश्यकता, इंजन खराबी, तेल रिसाव आदि
अप्रैल 2012 से मार्च 2014	1 (दरे)	730	प्रचालन बाधाओं के कारण शिथिलता
दिसम्बर 2013 से मार्च 2014	1 (पूरे)	120	कार्य का कार्यक्षेत्र न होना

मशीनों के निष्क्रिय पड़े रहने के कारण हानि की कुछ घटनाओं की नीचे चर्चा की गई है:

I. भारतीय रेल ने ₹ 190 करोड़<sup>93</sup> की कुल मूल्य की दो रेल ग्राइंडिंग मशीनें (आरजीएम) खरीदी। एक आरजीएम दमरे, दरे, दपरे, दपूरे और पूतरे की आवश्यकता की पूर्ति हेतु दमरे को आबंटित किया गया (फरवरी 2011)। दूसरा आरजीएम उमरे, उरे पूमरे और पूरे की आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु उमरे को आबंटित किया गया। आरजीएम के उपयोग हेतु रेलवे बोर्ड ने एक संयुक्त प्रचालन एवं इंजीनियरिंग परिपत्र जारी किया (मई 2009) जिसमें प्रावधान था कि चार घंटे यातायात ब्लॉक प्रति और छः घंटे मेगा ब्लॉक सप्ताहांत पर उपलब्ध कराए जाएंगे। दमरे (2011 से 2014) और उमरे (2011 से 2013) में मशीनों के उपयोग की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- दमरे में यह देखा गया कि 2011 से 2014 की अवधि के दौरान प्रदान किए जाने वाले 2768 ब्लॉक घंटों (692 कार्यदिवस) के लक्ष्य के प्रति केवल 1946 ब्लॉक घंटे (486.50 कार्य दिवस) प्रदान किए गए जिसके परिणामस्वरूप 822 [2768-1946] ब्लॉक घंटे कम (205.50 कार्यदिवस)

<sup>92</sup> दपरे (54), मरे (37), पमरे (34), दपूरे (31), पूरे (25), दरे (40), पमरे (8), उरे (9), उमरे (24), पूसीरे (31), दमरे (18), पूमरे (14), पूरे (01) और दपूमरे (15)

<sup>93</sup> रेलवे बोर्ड के ठेके के अंतर्गत (अक्टूबर 2008) वे.ई. के.मै. लोरेम अनुरक्षण से

का प्रावधान<sup>94</sup> हुआ, रेल प्रशासन द्वारा मशीनों के कम उपयोग से लाभ कमाने के बजाए ₹ 24.66 करोड़<sup>95</sup> की हानि हुई जैसे कि रेल प्रोफाइल के रीकंडीशनिंग के कारण रेल उपयोग अवधि में वृद्धि, रेल नवीनीकरण की आवृत्ति में कटौती और ट्रेनों की चालन गुणवत्ता में सुधार।

- इस मुद्दे को उठाने पर दमरे प्रशासन ने बताया (जुलाई 2013) कि मशीनों के मासिक उपयोग में वृद्धि हेतु प्रत्येक प्रयास किया गया किन्तु बुनियादी समस्याओं तथा यात्री और मालभाड़ा ट्रेनों की संख्या (सितम्बर 2013) में वृद्धि के कारण ऐसा नहीं किया जा सका।
  - रेल प्रशासन का उत्तर तर्कसंगत नहीं था क्योंकि रेल प्रशासन एकल लाइन कार्य अथवा रेलगाड़ियों के रद्द करने/विनियमित करने के सहयोग के बावजूद आरजीएम को निर्धारित ब्लॉक घंटे उपलब्ध कराने हेतु संयुक्त प्रचालन एवं इंजीनियरिंग परिपत्र (मई 2009) के माध्यम से दिए गए रेलवे बोर्ड के निर्देशों का पालन करने में विफल रहा। रेल प्रशासन रेलवे बोर्ड के निर्देशों (जुलाई 2011) के अनुसार आरजीएम को ब्लॉक घंटे की व्यवस्था में उचित प्राथमिकता देने में भी विफल रहा।
- II. उमरे में अगस्त 2011 से मार्च 2013 के दौरान प्रदान किए जाने वाले 2000 ब्लॉक घंटों के लक्ष्य के प्रति केवल 941 ब्लॉक घंटे (औसतन 47.5 घंटे प्रतिमाह) प्रदान किए गए जिसके परिणामस्वरूप 1059 ब्लॉक घंटों (318 दिनों) का कम प्रावधान हुआ। इसमें से, साप्ताहिक अनुरक्षण कार्यक्रम, शिफ्टिंग आदि के कारण 643 घंटों (193 दिन) के लिए आरजीएम का उपयोग नहीं हुआ जिसके परिणामस्वरूप ₹ 23.16 करोड़ की हानि हुई।
- III. दो रेल ग्राइंडिंग मशीनों (आरजीएम) में से दो इंजनों की विफलता के कारण वर्ष 2013 के दौरान दमरे में एक मशीन 84 दिनों तक निष्क्रिय पड़ी रही। केवल 5000 घंटे कार्य के पश्चात दो मशीनें वारंटी अवधि की समाप्ति की तिथि से दो महीनों के भीतर समय से पूर्व खराब हो गईं। जबकि रेल प्रशासन ने बताया कि इंजन अधिक गरम होने की स्थिति में चलाने के

<sup>94</sup> अनुरक्षण, शिफ्टिंग आदि के लिए साप्ताहिक अनुसूची हेतु समय प्रदान करने के पश्चात्

<sup>95</sup> मशीनों के निष्क्रिय रहने का मूल्य दमरे प्रशासन द्वारा ₹ 0.12 करोड़ प्रतिदिन निर्धारित किया गया।

कारण खराब हो गया, निर्माता ने समुचित प्रतिदिन के अनुरक्षण की कमी को खराबी का कारण माना। इसकी खरीद के तीन वर्षों के पश्चात, आरडीएसओ ने जनवरी 2014 में आरजीएम हेतु एक ड्रॉफ्ट अनुरक्षण कार्यक्रम जारी किया। यह देखा गया कि एईएन/एसएसई द्वारा आवधिक निरीक्षण नहीं किए गए थे। अपर्याप्त अनुरक्षण के कारण आरजीएम निष्क्रिय पड़े रहे जिससे न केवल ₹ 8.52 करोड़ की हानि (रूटीन अनुरक्षण हेतु पाँच दिन प्रतिमाह अनुमत करने के पश्चात दमरे प्रशासन द्वारा 71 दिनों के लिए ₹ 0.12 करोड़ प्रतिदिन की दर से गणना की गई) हुई बल्कि मरम्मत के प्रति ₹ 0.62 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

- IV. रेलवे बोर्ड द्वारा ट्रैक में ड्रेनेज की सफाई और खराब रोड़ियों तथा ट्रैक की गंदगी को हटाने के लिए ₹ 9.32 करोड़ की लागत से एक ट्रैक मशीन (वीएम 170) खरीदी गयी तथा इसे मध्य रेलवे को सौंप दी गई (अप्रैल 2001) मरे ने जुलाई 2008 तक मशीन का उपयोग किया और उसके बाद रेलवे बोर्ड के निर्देशानुसार इसे दरे को हस्तांतरित कर दिया। जबकि मरे में बहुत सारी समस्याएँ देखी गई किन्तु उसमें सुधार नहीं किया गया। यह बताया गया (जुलाई 2004) कि मशीन का वैक्यूम पंप मितव्ययी मरम्मत से बाहर था। इस तथ्य के बावजूद, दरे मशीन लेने पर सहमत हुआ (जुलाई 2008)। मशीन को चालू रखने के लिए दरे ने मरम्मत/कलपुर्जा के प्रति ₹ 1.13 करोड़ की राशि व्यय किया जिसमें ₹ 0.73 करोड़ मूल्य का वैक्यूम पम्प बदलना शामिल था। 1066 दिनों में से (अगस्त 2008 और जून 2011 के बीच), मशीन ने केवल 245 दिन काम किया।

जून 2011 में, जब दरे प्रशासन ने मशीन को कुछ अन्य रेलवे में स्थानांतरण का मामला उठाया, रेलवे बोर्ड ने मशीन को वापस मरे को सौंपने का आदेश दिया (अक्टूबर 2011)। हालांकि मध्य रेल प्रशासन इस प्रस्ताव पर सहमत नहीं हुआ। इसलिए रेलवे बोर्ड ने दरे को दरे में ही उपयोग जारी रखने सुझाव दिया (मई 2012)। मशीन जून 2011 से अभी तक लगातार निष्क्रिय पड़ी रही। मशीन को निष्क्रिय अथवा उपयोग में रखने का कोई अंतिम निर्णय नहीं लिया था।

### च. ट्रैक मशीनों की मरम्मत और अनुरक्षण

आईआरटीएमएम के अध्याय 6 में निहित प्रावधानों के अनुसार, ट्रैक मशीन की मरम्मत और उसका अनुरक्षण अनुसूची I से VII के अनुसार किया जाए। इस कार्यक्रम हेतु निर्धारित अंतराल और अवधि निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 2.10: अनुरक्षण अंतराल एवं अवधि अनुसूची

अनुसूची	अंतराल	अवधि	स्थान
I	प्रतिदिन	1 घंटा	क्षेत्र में (कैम्प कोच)
II	50 इंजन घंटे	2 घंटा	क्षेत्र में (कैम्प कोच)
III	100 इंजन घंटे	1 दिन	क्षेत्र में (कैम्प कोच)
IV	200 इंजन घंटे	2 दिन	मोबाइल वाहन द्वारा
V	1000 इंजन घंटे	7 दिन	कार्यशाला द्वारा (आईओएच/पीओएम)
VI	2000 इंजन घंटे	45 दिन	कार्यशाला द्वारा (आईओएच)
VII	6000 इंजन घंटे	90 दिन	कार्यशाला द्वारा (पीओएच)

क्षेत्र में स्थलों पर अनुसूची I से IV लागू किया जहां मशीनें तैनात की गई थी। अनुसूची V और VI के तहत मध्यावधि पूरी मरम्मत (आईओएच), क्षेत्रीय रेलवे के मुख्य डिपो पर की जा रही थी। अनुसूची VII दमरे उमरे क्षेत्राधिकार के अंतर्गत पीओएच कार्यशालाओं में की जा रही थी जहाँ आवधिक पूरी मरम्मत (पीओएच) कार्यशालायें उपलब्ध है।

2009-14 के दौरान ट्रैक मशीनों में लिए गए समय से अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- समीक्षा अवधि के दौरान सात क्षेत्रीय रेलवे<sup>96</sup> की 110 मशीनों के संबंध में पहले आईओएच के लिए लिया गया समय निर्धारित समय-सीमा 27 दिनों

<sup>96</sup> दमरे (32), मरे (6), दपरे (14), दपरे (16), पूतरे (5), पमरे (17) और परे (20)

से 392 दिनों तक पार कर गया था। आठ क्षेत्रीय रेलवे<sup>97</sup> की 59 मशीनों के संबंध में दूसरे आईओएच के लिए लिया गया समय निर्धारित समय-सीमा से 11 से 373 दिनों तक बढ़ गया।

- ii. 14 क्षेत्रीय रेलवे<sup>98</sup> के संबंध में 97 मशीनों के संबंध में लिया गया समय निर्धारित समय-सीमा से 78 दिनों से 859 दिनों तक बढ़ गया।
- iii. दपूरे में आईओएच के लिए मशीनों को उसी वर्ष कार्यगत इकाइयों के संदर्भ में बकाया होने से पूर्व लिया गया जिससे आईओएच के लिए निर्धारित मानकों का उल्लंघन हुआ जैसा कि नीचे तालिका में दिया गया है:

तालिका 2.11: ट्रेक मशीनों की समय-पूर्व पूरी मरम्मत

मशीन का नाम	वर्ष	आईओएच	वर्ष के दौरान परिणाम	यार्डस्टिक <sup>99</sup> (आईओएच के बीच कार्य इकाइयाँ)
बीसीएम-342	2009-10	पहला और दूसरा	43.09	175
बीसीएम-318	2009-10	पहला और दूसरा	45.58	175
एफआरएम-1887	2009-10	पहला और दूसरा	102.06	500

इस प्रकार, ट्रेक मशीनों की पूरी मरम्मत के लिए, लिए गए अधिक समय के परिणामस्वरूप ट्रेक के अनुरक्षण में उन मशीनों की अनुपलब्धता हुई। इसके अतिरिक्त, ट्रेक मशीनों की समय-पूर्व पूरी मरम्मत, अनुरक्षण कार्यक्रमों की योजना में निगरानी की कमी दर्शाता है।

### 2.6.5.3 ट्रेक मशीनों को अनुपायोग घोषित करना

#### क. ट्रेक मशीनों का समयपूर्व अनुपायोग घोषित करना

ट्रेक मशीनों की उपयोग अवधि की गणना आईआरटीएमएम के अनुबंध 5.9 अनुसार किए गए कार्य की कुल इकाइयों के संदर्भ में की जाती है। इसके अतिरिक्त,

<sup>97</sup> दपूरे (2), दरे (6), दपूरे (5), उरे (7), पूमरे (5), उमरे (4), पूरे (27) और पमरे (3)

<sup>98</sup> पमरे (3), दमरे (10), परे (4), मरे (7), दपूरे (3), दपरे (4), दरे (5), उरे (21), पूमरे (3), पूतरे (2), उमरे (5), पूरे (9), पूसीरे (9) और पमरे (12)

<sup>99</sup> आईआरटीएमएम को सुधार पर्ची सं. 10 दिनांक 12/12/2006, मार्च 2000 द्वारा प्रावधान के अनुसार यार्ड स्टिक



रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार, कोई भी मशीन 18 वर्ष की मूल समय-सीमा और किए गए कार्य के संबंध में निर्धारित उपयोग अवधि से पूर्व अनुपयोगी घोषित नहीं की जानी चाहिए।

ट्रैक मशीनों के अनुपयोगी घोषित करने से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:

- i. आठ मशीनें किए गए<sup>100</sup> कार्य की इकाईयों के संबंध में मशीनों की निर्धारित उपयोग अवधि पूर्ण होने से पूर्व समय-पूर्व अनुपयोगी घोषित कर दी गई थी और चार मशीनें 18 वर्ष<sup>101</sup> की समाप्ति से पूर्व समय-पूर्व अनुपयोगी घोषित कर दी गई थी।
- ii. दो मशीनें (उपरे 01, दपूरे-01) किए गए कार्य के संबंध में मशीनों की उपयोग अवधि समाप्त होने से पूर्व तथा वर्षों के संबंध में मूल उपयोग अवधि की समाप्ति से पूर्व समय-पूर्व अनुपयोगी घोषित कर दी गई थी।
- iii. समय-पूर्व अनुपयोगी घोषित करना मूलतः मशीन (परे और उरे) की सीमित क्षमता, किए गए कार्य (मरे) की खराब गुणवत्ता, लगातार खराबी, मशीन की मरम्मत से परे की स्थिति और कल-पुर्जों की अनुपलब्धता (मरे, दपूरे, दपरे, दपूमरे तथा उमरे) के कारण था। समय-पूर्व अनुपयोग घोषित करने के बताये गये कारण मशीनों की अपर्याप्त अनुरक्षण के सूचक थे। *अनुबंध-VII ए*

#### ख. अनुपयोगी घोषित मशीनों का गैर-निपटान या निपटान में देरी

2009-14 के दौरान रेलवे बोर्ड की मंजूरी से 46 ट्रैक मशीनों का अनुपयोगी घोषित कर दिया गया। अनुपयोगी घोषित ट्रैक मशीनों के निपटान से संबंधित अभिलेख संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i. 31 मार्च 2014 तक 18 मशीनों<sup>102</sup> को स्कैप के रूप में नहीं निपटाया गया था। मशीनें मार्च 2014 तक की तिथि से 7 महीनों से 323 महीने तक की अवधि तक बिना निपटान के पड़ी रही।

<sup>100</sup> मरे (2), दपूरे (2), दपरे (1), दपूमरे (2) और उरे (1)

<sup>101</sup> परे (1), उरे (1) और उमरे (2)

<sup>102</sup> उमरे (2), दपूमरे (1), दपूरे (2), दरे (5), पमरे (1), परे (5), पूरे (1) और पूरे (1)

- ii. सात रेलवे<sup>103</sup> में, ग्राउंडिंग की तिथि से 12 महीनों की व्यवहार्य अवधि अनुमति के बाद भी 4 माह से 155 महीनों तक की देरी के साथ स्क्रेप के रूप में निपटान हेतु 27 महीने पड़ी रही।
- iii. निपटायी गई मशीनों के संबंध में स्क्रेप मूल्य और मशीनों के कबाड़ की मूल्य को वापस पूँजी में समायोजित नहीं किया गया था। 23 मशीनों<sup>104</sup> के संबंध में निपटान में देरी और पूँजी में समायोजन न करने के कारण परिहार्य लाभांश देयता, जहां डाटा उपलब्ध था, ₹ 2.69 करोड़<sup>105</sup> निकाली गई।
- iv. मशीनों के गैर-निपटान/अनुचित देरी का कारण अनुपयोगी घोषित करने का प्रस्ताव रेलवे बोर्ड को भेजने में देरी, मंजूरी मिलने में देरी और स्क्रेप के रूप में निपटान में देरी के कारण था। *अनुबंध-VII (बी एवं सी)*

#### ग. अनुपयोगी घोषित करने हेतु स्थापित ट्रैक मशीन

रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार, कोई भी मशीन अनुपयोगी घोषित करने हेतु स्थापित के रूप में तब तक नहीं दर्शाई जाए, जब तक कि क्षेत्रीय कार्यालय द्वारा मामले को सर्वेक्षण समिति को भेजने के लिए प्रशासनिक निर्णय लेने हेतु मुख्यालय को एक पूर्ण प्रस्ताव नहीं भेजा जाता।

मार्च 2014 की समाप्ति तक अनुपयोगी घोषित करने हेतु स्थापित ट्रैक मशीनों के समीक्षा से पता चला कि:

- i. अनुपयोगी घोषित करने हेतु स्थापित 33 मशीनों में से 31 मशीनें ग्राउंडिंग<sup>106</sup> तिथि (2 मशीनों के लिए ग्राउंडिंग तिथि उपलब्ध नहीं थी) से 7 माह से 240 महीनों तक की अवधि से पड़ी थी।
- ii. 25 मशीनों<sup>107</sup> के अनुपयोगी घोषित करने का प्रस्ताव रेलवे बोर्ड को नहीं दिया गया था। आठ मशीनों<sup>108</sup> के संबंध में बोर्ड द्वारा की मंजूरी लंबित थी।

<sup>103</sup> दमरे (2), दपूरे (3), दपरे (1), दपूमरे (3), उरे (14), पूरे (1) और दरे (3)

<sup>104</sup> दपूरे (4), दपरे (1), दपूमरे (3), उरे (12), पूरे (1) और दमरे (2)

<sup>105</sup> दमरे: ₹ 0.03 करोड़, दपूरे: ₹ 0.514 करोड़, दपरे: ₹ 0.19 करोड़, दपूमरे: ₹ 0.32 करोड़, उरे: ₹ 1.55 करोड़ और पूरे: ₹ 0.0823 करोड़

<sup>106</sup> पमरे (2), दमरे (2), मरे (3), परे (5), पूरे (1), दपूरे (1), उरे (4), उमरे (4) और दरे (11)

<sup>107</sup> पमरे (2), दमरे (1), मरे (3), पूरे (1), दपूरे (1) उरे (4), उमरे (2) और दरे (11)

<sup>108</sup> दमरे (1), परे (5) और उमरे (2)

- iii. रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव न भेजने/भेजने में देरी का कारण एसएजी अधिकारियों की अनुपलब्धता, क्षेत्रीय इकाईयों (परे) द्वारा मुख्यालय को विस्तृत रिपोर्ट प्रस्तुत करने में देरी, नामित स्थायी समिति (मरे)से अनुपयोगी घोषित करने की रिपोर्ट की प्राप्ति में देरी, एसएजी समिति गठित करने में देरी (उरे और दरे), मशीन को इरकान (दमरे) को बेचने के प्रस्ताव में देरी, संयुक्त निरीक्षण (उमरे) करने में देरी के कारण था। दपूरे, पूरे और उपरे के संबंध में कारण उपलब्ध नहीं थे। *अनुबंध-VIII*
- iv. मशीनों की खरीद की मास्टर प्लान आयु के आधार पर अनुपयोगी घोषित करने हेतु बाकी ट्रैक मशीनों को ध्यान में रखकर बनाया गया था। इसके गैर निपटान के कारण पुरानी मशीनों के वास्तविक निपटान के बिना बदलाव के लिए मशीनों की खरीद हुई। हिचकिचाहट की घटनाएं जैसा कि दपूरे और पूरे में ट्रैक मशीनों के अनुपयोगी घोषित करने में देखा गई, की चर्चा नीचे की गई है:
- क) दपूरे प्रशासन ने आयु के साथ-साथ स्थिति के आधार पर एक इयूमेटिक टेम्पिंग मशीन (अक्टूबर 1987 में स्थापित) के परित्याग का प्रस्ताव (मार्च 2004) रेलवे बोर्ड को दिया (मार्च 2009)। लगभग छः वर्ष बीत जाने के बाद रेलवे बोर्ड ने इस मशीन को स्वप्रेरित रेल जनित अनुरक्षण वाहन (आरबीएमवी) में परिवर्तन की प्रशासनिक मंजूरी दी (फरवरी 2010), जो या तो दपूरे द्वारा अथवा उमरे के केंद्रीय आवधिक पूरी मरम्मत (सीपीओएच) कार्यशाला के माध्यम से जुलाई 2009 से टीएमडी/खड़गपुर में निष्क्रिय पड़ी थी। लगभग दो वर्ष बीत जाने के बाद, सीपीओएच ने दपूरे को सूचित किया (मार्च 2012) कि समुचित अनुभव की कमी और सीपीओएच कार्यशाला में कार्य में वृद्धि के कारण परिवर्तन कार्य नहीं किया जा सकता। दपूरे को परिवर्तन के बजाए अनुपयोगी घोषित करने का सुझाव दिया गया। मई 2012 दपूरे ने उमरे को मशीन को स्क्रेप बनाने तथा इसका क्रेडिट मूल्य दपूरे को हस्तांतरित करने का सुझाव दिया। हालांकि, मशीन को सितम्बर 2014 तक न तो आरबीएम वाहन में बदला गया था न ही इसको अनुपयोगी घोषित किया गया था।
- ख) अगस्त 2008 में, पूर्वोत्तर रेलवे ने उमरे से एक रेल सह सड़क वाहन (आरसीआरवी) प्राप्त किया जहां यह जुलाई 2002 में चालू हुआ था। आरसीआरवी, कार्यस्थल से रेल सामान के परिवहन के लिए बना था। इसके

पूरे पहुँचने के बाद से यह मशीन निष्क्रिय पड़ी रही क्योंकि यह चलने की स्थिति में नहीं थी। ऐसे वाहनों की मूल उपयोग अवधि 15 वर्ष है जिसमें निहित वाहन की 40 प्रतिशत मूल उपयोग अवधि बिना किसी सार्थक उपयोग के बिना समाप्त हो गई।

इस प्रकार, मशीनों के गैर-निपटान से सामान्य राजस्व से लाभांश देयता का भुगतान करना पड़ा।

**उद्देश्य IV: यह देखना कि क्या श्रमबल की आवश्यकता के निर्धारण और जारी रखने के लिए इनकी प्रभावी तैनाती के लिए समुचित प्रणाली थी।**

#### 2.6.6 वास्तविक आवश्यकता की तुलना में कर्मचारियों की उपलब्धता

आईआरटीएमएम के पैरा 8.2.1 के अनुसार मशीन कार्य के लिए अपेक्षित स्टॉक को तीन श्रेणियों में बाँटा गया है यथा, i) क्षेत्रीय हेतु कर्मचारी, ii) क्षेत्रीय पर्यवेक्षण, तकनीकी और सामान्य सेवाओं के लिए स्टॉक तथा iii) पीओएच को छोड़कर मरम्मत और अनुरक्षण के लिए स्टॉक।

जबकि, अलग-अलग प्रकार की मशीन के लिए क्षेत्रीय प्रचालन हेतु कर्मचारियों की श्रेणी बनायी गयी है, विभिन्न प्रकार की मशीनों के महत्व के अनुसार मशीनों की इकाईयों के लिए अन्य वर्ग के कर्मचारियों की भी श्रेणी बनायी गयी है, जैसा कि आईआरटीएमएम के अनुबंध 8.1 के पैरा ए में प्रावधान है।

आईआरटीएमएम के अध्याय 8 में निर्धारित आवश्यकताओं के संदर्भ में एसएसई/जेई/टीएमएम जैसे स्टॉक तथा विभिन्न श्रेणियों के लिए 31 मार्च 2014 तक संस्वीकृत संख्या की तुलना तैनात व्यक्तियों से करने पर पता चला कि सभी 16 क्षेत्रीय रेलवे एमएसई/जेई, के संबंध में 19.35 प्रतिशत से 69.15 प्रतिशत टीएमएम के लिए 2.94 प्रतिशत और 63.57 प्रतिशत (केवल दपरे को छोड़कर, जहां कोई कमी नहीं थी) और हेल्पर के लिए 3.20 तथा 66.01 प्रतिशत (पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे को छोड़कर जहां 15.38 प्रतिशत हेल्पर अधिक थे) तक की कमी, से जूझ रहे थे जैसा कि **परिशिष्ट-एफ** ।

कर्मचारियों की कमी के परिणामस्वरूप मशीनों के निष्क्रिय पड़े रहने के कारण मशीन कार्य दिवसों की हानि हुई जैसा कि पैरा 2.6.5.2 (ड.) में बताया गया है।

### 2.6.6.1. ट्रैक मशीनों के आने के परिणामस्वरूप ट्रैकमैन पदों का अभ्यर्पण करना

ट्रैक मशीनों द्वारा अनुरक्षित ट्रैक के संबंध में ट्रैकमैन की आवश्यकता की गणना हेतु एक फार्मूला अपनाते हुए अभ्यर्पित किए गए ट्रैकमैन पदों के अनुरूप नई मशीनों पर तैनाती के लिए टीएमओ में पदों का सृजन किया गया है। अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि संस्वीकृत संख्या बल की तुलना में सामान्य अवस्था में ट्रैकमैन पदों की कमी थी। इसलिए ट्रैक अनुरक्षण के प्रगतिशील यंत्रीकरण के कारण ट्रैकमैन पदों का अभ्यर्पण तथा उनकी पुनर्तैनाती मौजूदा रिक्तियों के अंतर्गत शामिल थी।

### 2.6.6.2 ट्रैक मशीन प्रचालकों का प्रशिक्षण

भारतीय रेल ट्रैक मशीन प्रशिक्षण केंद्र (आईआरटीएमटीसी), इलाहाबाद ट्रैक मशीन प्रचालकों को प्रशिक्षण प्रदान करता है। उप मु.अ./टीएम तीन वर्ष के लिए दक्षता प्रमाणपत्र जारी करते हैं और तीन वर्ष के बाद एक परीक्षा के पश्चात और तीन वर्ष का नवीनीकरण करते हैं। हालांकि मशीन प्रचालकों को तीन वर्ष में एक बार पुनश्चर्या प्रशिक्षण के लिए जाना चाहिए।

2009-14 के दौरान ट्रैक मशीन प्रचालकों के प्रशिक्षण से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:

- i. 16 क्षेत्रीय रेलवे में (पूमरे को छोड़कर, जहां अभिलेख उपलब्ध नहीं थे) प्रशिक्षण के लिए बकाया 2980 प्रचालकों में से समीक्षा अवधि के दौरान प्रशिक्षण के लिए 703 प्रचालक कम भेजे गए।
- ii. जबकि पूरी कमी लगभग 20 प्रतिशत थी, आईआरटीएमटीसी में प्रशिक्षण लेने में प्रचालकों की उच्चतम प्रतिशतता पूरे में थी और तत्पश्चात् पूमरे, उरे पमरे और दपूरे में। इसमें कमी, स्थानीय स्टॉक (पूरे) को प्रशिक्षण देने तथा स्टॉफ की कमी (अन्य रेलवे) के कारण थी।
- iii. प्रशिक्षण कार्यक्रम के दौरान 101 कर्मचारियों<sup>109</sup> ने नौकरी छोड़ दी। प्रशिक्षणार्थियों की वचनबद्धता की शर्तों के अनुसार, जब कर्मचारी इसे पूर्ण किए बिना प्रशिक्षण छोड़ देता है अथवा प्रशिक्षण के बाद निर्धारित सेवावधि तक नौकरी नहीं करता तो प्रशिक्षण की लागत, वेतन एवं भत्ते उससे वसूल

<sup>109</sup> पूमरे (10), पूरे (25), उमरे (6), उरे (3), दमरे (15), दपूरे (7), दपरे (32) और पमरे (3)

किए जाएं। हालांकि यह देखा गया कि प्रशिक्षण से जुड़ने की शर्तों के उल्लंघन के लिए जिम्मेदार कर्मचारियों से ₹ 2.16 करोड़ राशि की वसूली नहीं की गई (मार्च 2014)।

**परिशिष्ट-जी**

**उद्देश्य V: ट्रेक मशीन संगठन द्वारा अपनायी गई प्रबंधन सूचना प्रणाली तथा ईंधन की खपत, लेखाकरण प्रक्रियाओं आदि से संबंधित मुद्दों की प्रभावकारिता**

### 2.6.7 ट्रेक प्रबंधन प्रणाली

भारतीय रेल ने ट्रेक अनुरक्षण लागत को कम करने का निर्णय लेने के अलावा ईष्टतम, दक्ष और प्रभावी संसाधन आवंटन में क्षेत्रीय अभियंताओं की सहायता के रूप में “ट्रेक प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस)” शुरू किया। टीएमएस के भाग के रूप में मशीनों द्वारा किए गए कार्य की प्रगति टीएमएस में अपलोड की जाती हैं।

टीएमएस में अपलोड किए गए 2013-14 के दौरान ट्रेक मशीनों द्वारा किए गए कार्य की टीएमओ द्वारा रेलवे बोर्ड को भेजी गई रिपोर्ट की तुलना करने पर निम्नलिखित का पता चला।

- i. टीएमओ द्वारा रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत रिपोर्टों के अनुसार ट्रेक मशीनों द्वारा किए गए कार्य की मात्रा टीएमएस (ट्रेक) के अनुसार किए गए कार्य की तुलना में भिन्न था। 10 क्षेत्रीय रेलवे<sup>110</sup> में बहुत अधिक भिन्नता देखी गई जिसका विवरण **परिशिष्ट-1** में दिया गया है।
- ii. पाँच क्षेत्रीय रेलवे<sup>111</sup> में डिवीज़नों में टीएमएस पूरी तरह से नहीं लागू किया गया था, इसलिए टीएमएस और टीएमओ के डाटा की तुलना नहीं की जा सकी;
- iii. वांछित ट्रेक पैमाना निर्धारित करने हेतु साइट की स्थिति के आधार पर उस स्थान पर टेम्पिंग मशीन द्वारा किए गए कार्य की बारम्बारता सहित टीएमओ द्वारा रेलवे बोर्ड को बताए गए किए गए कार्य की मात्रा में अन्तर को बताया जाना था। हालांकि यह देखा गया कि मशीनों की अधिक कार्य की कोई साइट रिपोर्ट नहीं बनाई गई थी।

<sup>110</sup> पूर, पूमरे, पूसीरे, उरे, पमरे, दमरे, दपूर, दपरे और परे

<sup>111</sup> पूरे, मरे, दरे, पूरे और पमरे

टीएमएस और टीएमओ द्वारा किए गए कार्य की मात्रा की सूचना देने में अंतर का मामला उठाने पर कुछ क्षेत्रीय रेलवे ने निम्नलिखित कारण बताए:

- क) निर्माण इकाई में मशीनों के कार्य को टीएमएस में नहीं दिखाया गया जिससे टीएमएस फीडिंग (पूतरे) में भिन्नता आई
- ख) संबंधित डिवीज़नों (दपरे) के अभियांत्रिकी नियंत्रकों द्वारा टीएमएस (मशीन) में किए गए कार्य की गलत अपलोडिंग
- ग) गलत रूपांतरण के कारण टीएमओ टेम्पिंग मशीन के लिए स्लीपरों की संख्या और अन्य मशीनों के लिए मशीन की वास्तविक चालन के आधार पर प्रगति दर्शाती है जबकि टीएमएस (मशीन), उपलब्ध सुविधा (दपरे) के अनुसार किलोमीटर (इलेक्ट्रिकल मास्टर चेनेज) के आधार पर प्रगति प्रविष्ट करता है।

टीएमएस, मशीनों की खरीद और अनुपयोगी घोषित करने जैसे उच्च प्रबंधन स्तरीय निर्णय लेने का एक व्यापक तंत्र है। टीएमएस द्वारा किए गए कार्य की मात्रा और टीएमओ द्वारा रेलवे बोर्ड को बताई गई मात्रा की तुलना में भिन्नता से ट्रैक के अनुरक्षण हेतु उचित निर्णय लेने और समुचित योजना बनाने पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है जैसा कि पैराग्राफ 2.6.4 और 2.6.5 में बताया गया है।

### 2.6.8 एचएसडी तेल की खपत का तुलनात्मक विश्लेषण

2011-12 और 2012-13 के दौरान क्षेत्रीय रेलवे में किए गए कार्य की इकाई के अनुसार उसी क्षेत्रीय रेलवे के भीतर एचएसडी तेल की खपत का तुलनात्मक विश्लेषण से पता चला कि

- i. 2011-12 और 2012-13 में उन्हीं मशीनों द्वारा एचएसडी तेल की खपत में बहुत अधिक अंतर था (पूमरे के संबंध में 2010-11 और 2011-12 के बीच)। 15 प्रतिशत के व्यवहार्य अनुमत अंतर प्रदान करने के पश्चात 264 मशीनों<sup>112</sup> के संबंध में दो लगातार वर्षों के बीच 15 प्रतिशत से 2379 प्रतिशत तक अधिक खपत हुई जैसा कि *परिशिष्ट-जे-1* में दर्शाया गया है।
- ii. किए गए कार्य की इकाई के लिए समान प्रकार की मशीनों के लिए एचएसडी तेल की खपत में क्षेत्रीय रेलवे में बहुत अधिक अंतर था। विभिन्न

<sup>112</sup>मरे (24), पूरे (4), उमरे (26), पूरे (13), पूतरे (6), पूसीरे (22), उरे (24), पमरे (11), दमरे (18), दपूमरे (12), दरे (3), दपरे (9), पमरे (21), परे (24), दपूरे (19) और पूमरे (28)

साइट अवस्था के लिए औसत खपत पर 25 प्रतिशत की व्यवहार्य भिन्नता अनुमत करने के पश्चात् सभी क्षेत्रीय रेलवे में समान प्रकार की मशीनों के लिए औसत खपत की तुलना में 12 क्षेत्रीय रेलवे की 60 ट्रेक मशीनों में अधिक तेल खपत हुई। वर्ष 2012-13 में अधिक खपत 25 प्रतिशत से 293 प्रतिशत तक थी जैसा कि **परिशिष्ट-जे-2** में दर्शाया गया है।

समान मशीनों द्वारा एचएसडी तेल की खपत में व्यापक भिन्नता और अधिक खपत इस संबंध में उचित सुधारात्मक उपाय करने हेतु अधिक खपत के कारणों की पहचान और खपत की मॉनीटरिंग में पर्याप्त आंतरिक नियंत्रण का अभाव दर्शाता था।

### 2.6.9 ट्रेक मशीनों के कार्य के क्रेडिट की व्यय और वसूली का लेखाकरण

टीएमओ का व्यय शुरुआत में मांग संख्या 07-221 में बुक किया जाता है। वर्ष की समाप्ति पर कार्य की इकाई लागत के आधार पर जिसमें प्रचालन व्यय और बिल/समायोजन मेमो (एएम) होते हैं, की डिवीजनों, निर्माण इकाईयों और बाहरी लोगों से मांग की जाती है, जहां वर्ष के दौरान ट्रेक मशीनों ने कार्य किया। एएम की स्वीकृति पर मांग सं.04 से तथा प्रभागों द्वारा ओपन लाइन निर्माण कार्यों (राजस्व) और निर्माण इकाईयों द्वारा परियोजनाओं के लिए राशियों को विधिवत रूप से ऋण खाते में डाल कर मांग सं. 07-221 के क्रेडिट को खर्च किया गया है। क्रेडिट समायोजन के बाद, निवल राशि विनियोजन लेखे में मांग सं. 07-221 के अंतर्गत दर्शाया गया। यद्यपि, अभिलेखों की संवीक्षा व्यय के लेखाकरण में निम्नलिखित कमियां दर्शाई गईं:

- i. 16 क्षेत्रीय रेलवे में से तीन क्षेत्रीय रेलवे (दपूर, पमरे तथा पूरे) को छोड़कर 13 क्षेत्रीय रेलवे ने मौजूदा प्रावधानों का पालन किया जहां कोई क्रेडिट समायोजन नहीं किया गया था और टीएमओ का पूरा व्यय मांग संख्या 07-221 में बुक किया गया था।
- ii. चार क्षेत्रीय रेलवे (परे, दपूर, पूतरे तथा उपरे) में केवल बाहरी लोगों से वसूली गई राशि के प्रति क्रेडिट की मामूली राशि समायोजित की गई थी। पूमरे में समायोजित क्रेडिट में पूँजीगत वसूली कारक (सीआरएफ) राशि शामिल नहीं की गई थी।



- iii. 13 क्षेत्रीय रेलवे<sup>113</sup> के संबंध में क्रेडिट के रूप में ₹ 782.25 करोड़ की राशि मांग संख्या 07-221 में खर्च की गई थी जिसमें सीआरएफ के प्रति ₹ 184.89 करोड़ शामिल था। पूँजीगत लेखाशीर्ष में क्रेडिट करने की बजाए राजस्व शीर्ष (मांग सं. 07-221) में सीआरएफ राशि क्रेडिट करने के कारण समीक्षा अवधि 2009-14 की अवधि के दौरान ₹ 23.89 करोड़ की परिहार्य लाभांश देयता हुई।
- iv. वर्ष के इकाई लागत को न अपनाने के कारण क्रेडिट की कम वसूली जिसमें ये मशीनें तैनात थी, 13 क्षेत्रीय रेलवे के संबंध में ₹ 175.89 करोड़ की गणना की गई।

परिशिष्ट-के

## 2.7 निष्कर्ष

मास्टर प्लान 2010-20 में रेलवे बोर्ड ने 396 ट्रैक मशीनों की आवश्यकता का लक्ष्य रखा था। रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारण अधिक था क्योंकि इसे भारतीय रेल (आईआर) नियमावली में प्रावधान तथा टीजीआई मानदण्डों के आधार पर टेम्पिंग चक्र अपनाकर और ट्रैक की वास्तविक वृद्धि की प्रवृत्ति को ध्यान में रखकर नहीं किया गया था। अधिकांश ट्रैक मशीनें आयातित हैं। आईआर द्वारा समयबद्ध तरीके से अत्यधिक जटिल ट्रैक मशीनों के संबंध में स्वदेशी क्षमता विकसित करने हेतु कोई कार्य योजना नहीं बनाई गई। या तो तकनीकी विशेषताओं को तय करने में देरी अथवा निधि के अभाव के कारण ट्रैक मशीनों की खरीद में देरी हुई। अपर्याप्त ठेका प्रबंधन के कारण ₹ 67.56 करोड़ की लागत से खरीदी गई 13 कार्यस्थल टेम्पिंग मशीनें निष्क्रिय पड़ी रहीं तथा अन्य रोड़ी नियामक मशीनों के चालू न होने के कारण 1,115.369 अमेरिकी डॉलर का निवेश भी अनुत्पादक रहा।

ट्रैक मशीनों के वितरण हेतु क्षेत्रीय रेलवे में कार्य के दबाव का ठीक से निर्धारण नहीं किया गया जिसके कारण जहां कुछ क्षेत्रीय रेलवे में अधिक ट्रैक मशीनें आवंटित कर दी गईं, वहीं कुछ क्षेत्रीय रेलवे में आवश्यकता से कम ट्रैक मशीनों का आवंटन हुआ। विभिन्न ट्रैक अनुरक्षण गतिविधियों के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा लक्ष्य निर्धारण क्षेत्रीय आवश्यकता के अनुरूप नहीं था और टेम्पिंग आवश्यकता के निर्धारण हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा सिफारिश किए गए टीजीआई मानदण्ड के आधार पर भी नहीं था।

<sup>113</sup> पमरे, दमरे, मरे, पूरे, पूसीरे, दपूरे, दरे, उरे, पूमरे, पूतरे, उमरे और परे

त्रुटिपूर्ण योजना के कारण निर्धारण टेम्पिंग से अधिक ट्रैकों की टेम्पिंग हुई। वास्तविक आवश्यकता से अधिक विभिन्न ट्रैक अनुरक्षण गतिविधियाँ करने में मशीनों के अधिक उपयोग के कारण अतिरिक्त व्यय और कम अनुरक्षण ब्लॉकों की अनावश्यक खपत हुई।

पूरे निर्धारित ब्लॉक घंटों की मांग करने में ट्रैक मशीन कार्यालय और प्रचालन विभाग द्वारा कम ब्लॉक घंटे देने में विफलता के परिणामस्वरूप मशीनें निष्क्रिय पड़ी रहीं। ट्रैक मशीनों के समय-पूर्व अनुपयोगी घोषित करने की कई घटनायें हुईं। उनके परित्याग और निपटान में देरी के कारण सामान्य राजस्व की लाभांश देयता का परिहार्य भुगतान हुआ। मशीनों के प्रचालन और अनुरक्षण हेतु कर्मचारियों की अत्यधिक कमी के कारण मशीनें निष्क्रिय पड़ी रहीं। टीएमएस, जिसे निर्णय लेने की प्रक्रिया में सहायक एक व्यापक तंत्र के रूप में जाना जाता है, अपना वांछित उद्देश्य प्राप्त करने में विफल रहा क्योंकि ट्रैक मशीन प्रणाली (टीएमएस) में अपलोड के अनुसार मशीनों द्वारा किए गए कार्य की मात्रा टीएमओ द्वारा रेलवे बोर्ड को बताई गई मात्रा से भिन्न थी।

### सिफारिशें

रेलवे बोर्ड का ट्रैक मशीन निदेशालय और क्षेत्रीय रेलवे स्तर के टीएमओ ट्रैक मशीनों के उपयोग की मॉनीटरिंग के लिए समर्पित विंग है। समीक्षा के निष्कर्षों के आधार पर कार्यान्वयन हेतु निम्नलिखित सिफारिशें की जाती हैं:

- i. रेलवे बोर्ड को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि ट्रैक मशीनों का वितरण क्षेत्रीय रेलवे की आवश्यकता के विवेकपूर्ण निर्धारण के बाद किया जाए ताकि आवश्यकता से अधिक ट्रैक मशीनों के अवरोधन से बचा जा सके।
- ii. रेलवे बोर्ड को एक समयबद्ध तरीके से ट्रैक मशीनों के स्वदेशी विकास की एक व्यापक कार्य योजना बनाने की आवश्यकता है।
- iii. विभिन्न ट्रैक अनुरक्षण गतिविधियों का लक्ष्य वास्तविक होना चाहिए तथा क्षेत्रीय रेलवे के कार्यदबाव के उचित मूल्यांकन के बाद निर्धारित किए जाने चाहिए।
- iv. क्षेत्रीय रेलवे में उपलब्ध ट्रैक मशीनों का ईष्टतम उपयोग किया जाना चाहिए ताकि अतिरिक्त व्यय और कम अनुरक्षण ब्लॉकों की अनावश्यक खपत को कम किया जा सके। मशीनों की निष्क्रियता को कम करने के लिए प्रभावी कदम उठाए जाने की आवश्यकता है।

- v. अनुपयोगी घोषित की गई मशीनों का समय पर निपटान सुनिश्चित करने के लिए मॉनीटरिंग तंत्र को और मजबूत किया जाना चाहिए।
- vi. ट्रैक के समुचित और पर्याप्त अनुरक्षण के लिए पर्याप्त ब्लॉक घंटे सुनिश्चित करने हेतु टीएमओ द्वारा प्रचालन विभाग के साथ समुचित समन्वय होना चाहिए।
- vii. प्रभावी योजना के लिए टीएमएस (मशीन) के अनुसार किए कार्य की तुलना में टीएमओ द्वारा रेलवे बोर्ड को बताई गई मात्रा में अंतर का आवधिक मिलान किया जाना चाहिए।

मामले को जनवरी 2015 में रेलवे बोर्ड के संज्ञान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2015)।

## परिशिष्ट-ए (पैरा 2.1)

## विभिन्न प्रकार की ट्रैक मशीनें

## क. प्लेन ट्रैक एवं टर्नआउट टेम्पिंग कार्य

इयूमैटिक टेम्पिंग मशीन	
	<p>स्लीपरों के अंतर्गत रोड़ियों की पैकिंग, एलाइमेंट में सुधार तथा क्रास लेवल और लम्बवत सुधार हेतु टेम्पिंग मशीनें लगाई जाती हैं। जहां यूनीवर्सल टेम्पिंग (यूटीज) मशीनें एक बार में एक स्लीपर टेम्प करती हैं, वहीं डयूमैटिक टेम्पिंग मशीनें (डीयूओज) एक बार में दो स्लीपरों का टेम्पिंग करती हैं।</p>
यूनीमैट	
	<p>यार्डों और पुलों में लिफ्टिंग, लेवेलिंग, अलाइंग और टेम्पिंग बिन्दुओं तथा क्रासिंग (टर्नआउट) पर पहुँच के साथ-साथ रेलों, प्वाइंट और क्रासिंग की जांच के लिए टेम्पिंग मशीनें (यूनीमैट्स) लगाई जाती हैं।</p>
बहुउद्देशीय टेम्पिंग मशीन	रोड़ी सफाई मशीन
	

<p>प्लांट्स और क्रासिंग के साथ-साथ प्लेन ट्रैक की टेम्पिंग के लिए बहुउद्देशीय टेम्पर्स (एमपीटी) का प्रयोग किया जाता है।</p>	<p>रोड़ी की सफाई करने तथा ड्रेनेज में सुधार हेतु कचरे की सफाई के लिए रोड़ी सफाई मशीनों (बीसीएम) का उपयोग किया जाता है।</p>
<p><b>शोल्डर रोड़ी सफाई मशीन</b></p>	
	
<p>ट्रैक की बेहतर ड्रेनेज के लिए शोल्डर व रोड़ी की सफाई हेतु विशेष मशीन-शोल्डर रोड़ी सफाई मशीनें लगाई जाती हैं।</p>	

## परिशिष्ट-बी (पैरा 2.6.4)

तालिका I: पीक्यूआरएस मशीनों की कमी और आवश्यकता दर्शाने वाला विवरण

2013-14 के दौरान मशीनों के माध्यम से और हस्त्य रूप से योजनाबद्ध ट्रैक नवीनीकरण की कुल लंबाई किमी. में	पीक्यूआरएस की संख्या			
	अपेक्षित संख्या (33 किमी प्रतिवर्ष की दर से)	प्रयोग में (संख्या में)	अधिक्य संख्या में	कमी, संख्या में
1944	65	39	3	30

तालिका II: बीसीएम की कमी और आवश्यकता दर्शाने वाला विवरण

2013-14 के दौरान यंत्रिकृत अनुरक्षणहेतु मुख्य ट्रैक की कुल लंबाई (किमी. में)	गहन जांच हेतु योजनाबद्ध टर्नआउट की संख्या	रोड़ी सफाई की आवश्यकता वाले ट्रैक (किमी. में) कॉलम 1 का 10% + (कॉलम 2*0.75)	72 किमी प्रतिवर्ष की दर से बीसीएम की आवश्यकता, संख्या में	प्रयोग में बीसीएम की संख्या	अधिक्य संख्या में	कमी, संख्या में
77922	1468	8893	123	84	0	39

तालिका III: एसबीसीएम की कमी और आवश्यकता दर्शाने वाला विवरण

2013-14 के दौरान यंत्रिकृत अनुरक्षणहेतु मुख्य ट्रैक की कुल लंबाई (किमी. में)	शोल्डर रोड़ी सफाई की आवश्यकता वाला ट्रैक (किमी.में) कॉलम 1 का 10%	168 किमी प्रतिवर्ष की दर से एसबीसीएम की आवश्यकता, संख्या में	प्रयोग में एसबीसीएम की संख्या	अधिक्य, संख्या में	कमी, संख्या में
77922	7792	48	30	0	18

तालिका IV: टी-28 की की कमी और आवश्यकता दर्शाने वाला विवरण

2013-14 के दौरान मशीनों के माध्यम से और हस्त्य रूप से योजनाबद्ध टी/ओज़ नवीकरण की संख्या	आवश्यक टी-28 की संख्या (67 टी/ओज़ प्रतिवर्ष की दर पर)	प्रयोग में, संख्या	अधिक्य, संख्या में	कमी, संख्या में
3574	62	28	0	34

## परिशिष्ट-सी [पैरा 2.6.4.1 (क), (ख) और (ग)]

तालिका I: प्लेन ट्रैक टैपिंग गतिविधि और ब्लास्क की गहरी स्क्रीनिंग/क्लीनिंग हेतु लक्ष्य का निर्धारण

गतिविधि का नाम	क्षेत्रीय रेलवे द्वारा निर्धारित आवश्यकताएं	रेलवे बोर्ड का लक्ष्य	रेलवे बोर्ड द्वारा आवश्यकता से अधिक निर्धारित लक्ष्य	रेलवे बोर्ड द्वारा आवश्यकता से कम निर्धारित लक्ष्य
प्लेन ट्रैक टैपिंग किमी. में	359075	418807	83266	23534
सीसीएमज़ द्वारा ब्लास्ट क्लीनिंग किमी. में	23804	21702	-	2912
एसबीसीएम द्वारा शोल्डर ब्लास्ट क्लीनिंग	21134	17455	-	3829

तालिका II: ट्रैक स्थायीकरण गतिविधि के लिए लक्ष्य निर्धारण

गतिविधि का नाम	टीडीएस के कार्य के लिए लेखापरीक्षा में अपनाई गई आवश्यकताएं	रेलवे बोर्ड के लक्ष्य	रेलवे बोर्ड के आवश्यकता से अधिक निर्धारित लक्ष्य	वास्तविक कार्य किया गया इकाईयां	आवश्यकताओं के संदर्भ में कार्य कर रही अधिक इकाईयां
डीटीएस द्वारा ट्रैक स्थिरीकरण किमी. में	23804	192002	168198	168854	145050



तालिका III: ट्रैक मशीनों जैसे पीक्यूआरएस, टर्नआउट टैपिंग, टी-28 के लिए लक्ष्य निर्धारण

क्र. सं.	गतिविधि/मशीन कार्य के नाम	अधिकता (किमी./सं.)	कमी (किमी./सं.)
1	पीक्यूआरएस/टीआरटी (ट्रैक बिछाने के लिए)	34 (पमरे, मरे, दरे, दपरे)	1738 (उमरे, पूरे, पूमरे, उरे, दपूमरे, दपूरे, दमरे, परे, पूरे, पूसीरे, पमरे)
2	टर्नआउट टैपिंग (बिंदुओं और पारगमनों को बिछाने हेतु)	23838 (पमरे, दमरे, परे, मरे, पूसीरे, दपूमरे, पमरे, उमरे)	13946 (पूरे, दपूरे, दरे, दपरे, उरे, पूमरे, पूतरे और पूरे)
3	टी-28 (बिंदुओं और पारगमनों को बिछाने हेतु)	737 (दमरे, दपरे, उरे, पूतरे, उमरे)	4654 (पूरे, पूमरे, पमरे, दरे, दपूमरे, दपूरे, पूसीरे, पूरे, मरे, परे, पमरे)

\*पूतरे के संबंध में पीक्यूआरएस/टीआरटी मशीन के लिए कोई कमी या अधिकता नहीं थी।

## परिशिष्ट-डी [पैरा 2.6.5.2 (ख)]

तालिका I: बिंदुओं और क्रासिंग टैपिंग मशीनों द्वारा की गई टैपिंग गतिविधि

मशीनीकृत प्रबंधन के लिए बिंदु और क्रासिंग की कुल सं.	योजनाबद्ध टी/ओ पुनः नवीकृत और टीओज़ की डीप स्क्रीनिंग के कारण टैपिंग आवश्यकता	निर्माण आवश्यकताएं	कों.1 + कों.2 + कों.3 के लिए 50% की दर पर वर्ष के दौरान टैपिंग हेतु आवश्यक बिंदु और क्रासिंग	वास्तविक रूप से टैपिंग बिंदुओं और क्रासिंग की संख्या	कों.5 के संबंध में अधिक टैपिंग	कों.5 के संबंध में कम टैपिंग
1	2	3	4	5	6	7
216238	30015	21633	179598	217117	51764	14246

तालिका II: ब्लास्ट क्लीनिंग मशीनों द्वारा की गई डीप स्क्रीनिंग

मशीनीकृत प्रबंधन (कि.मी. में) के लिए नामित बीजी पर ट्रैक के कुल लंबाई और संख्या में टनआउट	कों.1 के 10 प्रतिशत की दर पर + 0.75/सं. की दर पर बीसीएम द्वारा डीप स्क्रीनिंग हेतु आवश्यक ट्रैक की लंबाई	बीसीएमस द्वारा ट्रैक की लंबाई और टी/ओज़ की गई वास्तविक डीप स्क्रीनिंग	कमी	टैक की लंबाई और मैनुअली की गई टी/ओज़ वास्तविक डीप स्क्रीनिंग
1	2	3	4	5
357374+6463	40585	19617	20968	11367

तालिका III: शोल्डर ब्लास्ट क्लीनिंग मशीनों द्वारा की गई शोल्डर ब्लास्ट गतिविधि

मशीनीकृत प्रबंधन के लिए बीजी पर ट्रैक की लंबाई (कि.मी. में)	कॉलम (1) के 10 प्रतिशत पर एसबीसीएमज़ द्वारा ब्लास्ट क्लीनिंग हेतु आवश्यक ट्रैक की लंबाई	एसबीसीएमज़ द्वारा वास्तविक साफ की गई ट्रैक की लंबाई	कों.2 के संबंध में कमी
1	2	3	4
357554	35755	16517	19238

## परिशिष्ट-ई [पैरा 2.6.5.2 (डी)]

तालिका I: टीएमओ द्वारा निरीक्षण करने के लिए समयावधि

सं.	मशीन के प्रकार	निरीक्षण अवसारणी	
		एईएन/एमसी *	एसएसई/एमसी
1	सीएसएम	मासिक	पाक्षिक
2	यूनीमैट	मासिक	पाक्षिक
3	बीसीएम	पाक्षिक	साप्ताहिक
4	बीआरएम	दो महीने में एक बार	मासिक
5	एसबीसीएम	मासिक	पाक्षिक
6	डीटीएस	दो महीने में एक बार	मासिक
7	यूएनओ	मासिक	पाक्षिक
8	डीयूओ	मासिक	पाक्षिक
9	टी028	मासिक	पाक्षिक
10	पीक्यूआरएस	मासिक	पाक्षिक
11	टीआरटी	साप्ताहिक	प्रतिदिन

\*एसइएन/एमसी को ये निरीक्षण करने चाहिए यदि नहीं तो एईएन/एमसी को इसके अधीन तैनात किया जाता है।

## परिशिष्ट-एफ (पैरा 2.6.6)

तालिका I: तैनात कार्मिकों की संख्या

क्र. सं.	जोनल रेलवे	अधिकता (+) / कमी (-) की प्रतिशतता		
		एमएमई/जेई	टीएमएम	सहायक
1	मरे	(-) 57.56	(-) 48.70	(-) 48.43
2	पूतरे	(-) 39.86	(-) 2.94	(-) 23.76
3	पूमरे	(-) 57.92	(-) 43.73	(-) 55.03
4	पूरे	(-) 47.43	(-) 53.18	(-) 45.80
5	उमरे	(-) 53.09	(-) 48.55	(-) 21.18
6	पूरे	(-) 65.00	(-) 63.57	(-) 40.91
7	पूसीरे	(-) 32.71	(-) 11.19	(+) 15.38
8	उरे	(-) 52.96	(-) 39.41	(-) 22.07
9	पमरे	(-) 61.29	(-) 50.64	(-) 55.38
10	दमरे	(-) 50.42	(-) 43.65	(-) 55.56
11	दपूमरे	(-) 32.99	(-) 30.67	(-) 3.20

12	दपूरे	(-) 24.07	(-) 21.09	(-) 38.51
13	दरे	(-) 42.48	(-) 31.89	(-) 66.01
14	दपूरे	(-) 19.35	0.00	(-) 22.15
15	पमरे	(-) 69.15	(-) 52.48	(-) 57.06
16	परे	(-) 45.88	(-) 38.28	(-) 29.28
	औसत	(-) 46.98	(-) 35.12	(-) 34.88

## परिशिष्ट-जी (पैरा 2.6.6.2)

## तालिका I: प्रचालकों के प्रशिक्षण में गिरावट

क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	प्रशिक्षण हेतु बकाया प्रचालकों की संख्या	कमी	कमी की प्रतिशतता	कमी का कारण
1	मरे	243	25	10	कर्मचारियों का विभिन्न कार्यालयों में कार्य करना
2	पूतरे	114	0	0	---
3	पूमरे	210	87	41	संचालक संवर्ग में कमी
4	पूरे	287	246	86	कर्मचारी स्थानीय रूप से भी प्रशिक्षण ले रहे हैं
5	उमरे	303	31	10	कर्मचारियों की कमी
6	पूरे	32	2	6	कर्मचारियों की कमी
7	पूसीरे	63	2	3	प्रशासनिक कारण
8	उरे	346	118	34	कर्मचारियों की कमी
9	पमरे	74	7	9	कर्मचारियों की कमी
10	दमरे	321	0	0	---
11	दपूमरे	81	0	0	---
12	दपूरे	512	117	23	कर्मचारियों की कमी
13	दरे	145	0	0	---
14	दपरे	106	1	1	बेस डिपो पर आईओएच कार्यों के कारण
15	पमरे	195	65	33	कर्मचारियों की कमी
16	परे	164	2	1	प्रशासनिक/व्यक्तिगत कारण

## परिशिष्ट-एच (पैरा 2.6.7)

## तालिका 7: मांगे गए ब्लॉक, निर्धारित ब्लाक और दिए गए ब्लाक घंटे की स्थिति

क्र. सं.	विवरण	2012-13		2013-14	
		16 क्षेत्रीय रेलवे का औसत	अखिल भारत औसत से कम वाले क्षेत्रीय रेलवे की संख्या	16 क्षेत्रीय रेलवे का औसत	अखिल भारत औसत से कम वाले क्षेत्रीय रेलवे की संख्या
1	निर्धारित ब्लॉक घंटों से मांगे गए ब्लॉक घंटों की प्रतिशतता	शेष 12 क्षे.रे. = 87 प्रतिशत के लिए 100 प्रतिशत (दपूमरे, पूमरे, पूतरे एवं उमरे)		शेष 11 क्षे.रे. = 89 प्रतिशत के लिए 100 प्रतिशत (दपूमरे, पूमरे, पूतरे एवं उमरे)	
2	निर्धारित ब्लॉक घंटों से प्रदान किए गए ब्लॉक घंटों की प्रतिशतता	54 प्रतिशत	8 क्षे.रे. <sup>114</sup>	55 प्रतिशत	8 क्षे.रे. <sup>115</sup>
3	कॉरीडोर ब्लॉक के भीतर प्रदान किए गए ब्लाक घंटों की प्रतिशतता	59 प्रतिशत	10 क्षे.रे. <sup>116</sup>	58 प्रतिशत	9 क्षे.रे. <sup>117</sup>
4	प्रति स्पेल औसत ब्लॉक	43.12 प्रतिशत (14 क्षे.रे. <sup>118</sup> )	8 क्षे.रे. <sup>119</sup>	42.41 प्रतिशत	9 क्षे.रे. <sup>120</sup>
5	प्रति स्पेल औसत ब्लॉक	1 घंटा 7 मिनट	8 क्षे.रे. <sup>121</sup>	1 घंटा 45 मिनट	8 क्षे.रे. <sup>122</sup>

<sup>114</sup> मरे (45), पूरे (42), पूसीरे (44), दपूमरे (51), उरे (41), पमरे (46), उमरे (46) और पूरे (48)

<sup>115</sup> मरे (44), पूरे (39), दपरे (51), दपूमरे (47), उरे (37), पमरे (44), उमरे (42) और पूरे (48)

<sup>116</sup> दमरे (57), मरे (52), पूसीरे (56), दपूरे (57), दपूमरे (49), उरे (56), पमरे (53), पूमरे (53), उमरे (40) और पूरे (55)

<sup>117</sup> मरे (51), पूरे (50), दपूरे (57), दपूमरे (45), उरे (48), पमरे (52), पूमरे (58), उमरे (37) और पूरे (55)

<sup>118</sup> पूरे और उरे = आंकड़ा उपलब्ध नहीं

<sup>119</sup> परे (42), पूसीरे (37), दपरे (24), दरे (34), दपूमरे (25), पमरे (30), पूमरे (25) और उमरे (23)

<sup>120</sup> परे (40), पूरे (14), पूसीरे (24), दपरे (16), दरे (33), दपूमरे (33), उरे (36), पूमरे (25) और उमरे (29)

<sup>121</sup> दमरे, परे, मरे, पूरे, पूसीरे, दपरे, पमरे और उमरे

<sup>122</sup> दमरे, मरे, पूरे, दपरे, उरे, पमरे, पूतरे और उमरे

## परिशिष्ट-I (पैरा 2.6.7)

तालिका I: टीएमओ और टीएमएस द्वारा किए गए कार्य की रिपोर्टिंग की तुलना

रेलवे	टेम्पिंग मशीन		टेम्पिंग मशीनों के अलावा	
	अंतर का रेंज, प्रतिशत में	मशीनों की संख्या	अंतर का रेंज, प्रतिशत में	मशीनों की संख्या
मरे *	--	--	--	--
पूरे *	--	--	--	--
पूतरे	2 से 31	11 <sup>123</sup>	-1 to 75	12 <sup>124</sup>
पूमरे	8 से 170	17 <sup>125</sup>	शून्य	शून्य
उमरे ^	--	--	--	--
पूरे	---	---	---	---
पूसीरे	-10 से 118	11 <sup>126</sup>	-100 से 115	19 <sup>127</sup>
उरे	-100 से 104	29 <sup>128</sup>	-100 से 138	34 <sup>129</sup>
पमरे	15 से 64	7 <sup>130</sup>	-70 से 51	6 <sup>131</sup>
दमरे	-1 से 89	25 <sup>132</sup>	1 से 172	19 <sup>133</sup>
दपूमरे	3 से 215	15 <sup>134</sup>	-14 से 79	15 <sup>135</sup>

<sup>123</sup> सीएसएम(2), यूएनआई(3), एमपीटी(1) और डीयूओ(5)<sup>124</sup> बीसीएम(1), एफआरएम(1), पीबीआर(3), यूटीवी(1), टी28(1) और डीजीएस(5)<sup>125</sup> डीयूओ(7), वीपीआर(2), टीएक्सपी(1), यूएनआई(4) और सीएसएम(3)<sup>126</sup> सीएसएम(2), डीयूओ(4), एमपीटी(1), यूएनआई(3) और टीईएक्स(1)<sup>127</sup> डीटीएस(4), बीसीएम(3), Sबीसीएम(1), बीआरएम(3), टी-28(1), पीक्यूआरएस(3) और यूटीवी(4)<sup>128</sup> 3X(1), सीएसएम(6), एमपीटी(1), यूएनआई(7), डब्ल्यूएसटी(14)<sup>129</sup> बीसीएम(7), बीआरएम(4), डीटीएस(10), एफआरएम(4), पीक्यूआरएस(4), आरजीएम(1), टी-28(2), TRT(2)<sup>130</sup> सीएसएम(1), डब्ल्यूएसटी(2), वीपीआर(2) और यूएनआई(2)<sup>131</sup> बीआरएम(2), डीटीएस(1), पीक्यूआरएस(1) और यूटीवी(2)<sup>132</sup> 3X(1), सीएसएम(7), डीयूओ(12) और यूएनआई(5)<sup>133</sup> बीआरएम(6), डीजीएस(11), पीक्यूआरएस(1) और आरजीएम(1)<sup>134</sup> सीएसएम(3), डीयूओ(5), यूएनआई(4) और एमपीटी(3)<sup>135</sup> बीसीएम(3), बीआरएम(2), डीजीएस(3), टी28(1) और यूटीवी(6)

दपूरे	8 से 160	15 <sup>136</sup>	-74 से 4692	24 <sup>137</sup>
दरे *	--	--	--	--
दपरे	9 से 78	9 <sup>138</sup>	-37 से 148	11 <sup>139</sup>
पमरे *	--	--	--	--
परे	23 से 84	19 <sup>140</sup>	-12 से 102	33 <sup>141</sup>

\*इन पांच क्षेत्रीय रेलवे (पूरे, मरे, दरे, पूरे और पमरे) के डिवीजनों में टीएमएस को पूरी तरह से लागू नहीं किया गया था। इसलिए टीएमएस और टीएमओ के बीच डाटा की तुलना नहीं की जा सकती।

^ नियंत्रण कार्यालय द्वारा अनुरक्षित डाटा टीएमएस और टीएमओ, दोनों के द्वारा अपनाया जाता है (उमरे) अतः कोई अंतर नहीं बताया गया।

<sup>136</sup> सीएसएम (3), डीयूओ (6), यूएनआई (5) और एमपीटी (1)

<sup>137</sup> टी28 (3), डीजीएस (7), पीक्यूआरएस (3), एफआरएम (2), बीसीएम (4) और बीआरएम (5)

<sup>138</sup> सीएसएम (2), डीयूओ (3), एमपीटी (3) और यूएनआई (1)

<sup>139</sup> टी28 (1), बीसीएम (4), एफआरएम (1), डीजीएस (2), पीक्यूआरएस (2) और पीबीआर (1)

<sup>140</sup> 3X(1), सीएसएम(4), डीयूओ(7), यूएनआई(7)

<sup>141</sup> बीसीएम(7), पीक्यूआरएस(2), बीआरएम(3), डीटीएस(9), टी-28(4), एसबीसीएम(1), यूटीवी(7)



तालिका II: क्षेत्रीय रेलवे के टीएमएस (मशीन) और टीएमओ द्वारा किए गए कार्य की मात्रा बताने में भिन्नता

क्षेत्रीय रेलवे	भिन्नता की रेंज, प्रतिशत में	भिन्नता वाली मशीनों की संख्या
मरे *	--	---
पूरे *	--	---
पूतरे	-1 to 16	19 मशीनें = [बीसीएम (1), सीएमएम (1), डीयूओ (4), यूएनआई (3), एमपीटी (1), एफआरएम (1), पीबीआर (3), डीजीएस (3), यूटीवी (1) और टी28 (1)]
पूमरे	8 to 60	17 मशीनें = {डीयूओ(7), वीपीआर(2), टीएक्सपी(1), यूएनआई(4), सीएमएम(3)}
उमरे ^	--	---
पूरे*	---	--
पूसीरे	-1 to 1	3 मशीनें = {यूएनआई(1), पीक्यूआरएस(2)}
उरे	-100 to 22	59 मशीनें = [3X(1), बीसीएम(7), बीआरएम(4), सीएमएम(6), डीटीएस(7), एफआरएम(3), एमपीटी(1), पीक्यूआरएस(4), आरजीएम (1), टी-28(2), टीआरटी(2), यूएनआई(7), डब्ल्यूएसटी(14)]
पमरे	-70 to 56	9 मशीनें = [बीआरएम (1), डीटीएस (2), पीक्यूआरएस(1), यूएनआई (2), यूटीवी (2) और वीपीआर (1)]
दमरे	-3 to 2	10 मशीनें = [डीयूओ (5), यूएनआई (3), डीजीएस (1) और टी28 (1)]
दपूमरे	-18 to 203	29 मशीनें = [सीएमएम (2), डीयूओ (4), बीसीएम (3), बीआरएम (1), यूएनआई (4), डीजीएस (6), टी28 (1), यूटीवी (6) और एमपीटी (2)]
दपूरे	-74 to 4692	37 मशीनें = [सीएमएम (3), डीयूओ (6), यूएनआई (5), एमपीटी (1), टी28 (3), डीजीएस (6), पीक्यूआरएस (3), एफआरएम (2), बीसीएम (3) और बीआरएम (5)]
दरे *	--	---
दपरे	-40 to 148	18 मशीनें = [सीएमएम (2), डीयूओ (2), एमपीटी (3), यूएनआई (1), टी28 (1), बीसीएम (4), एफआरएम (1), डीजीएस (2) और पीक्यूआरएस (2)]

पमरे *	--	---
परे	-41 to 88	52मशीनें={3X(1),सीएमएम(4),डीयूओ(7),यूएनआई(7),बीसीएम(7),पीक्यूआरएस(2),बीआरएम(3),डीटीएम(9), टी-28 (4), एमबीसीएम (1), यूटीवी(7)}

\*इन पांच क्षेत्रीय रेलवे (पूरे, मरे, दरे, पूरे और पमरे) के डिप्टीजनों में टीएमएस को पूरी तरह से लागू नहीं किया गया था। इसलिए टीएमएस और टीएमओ के बीच डाटा की तुलना नहीं की जा सकती।

^ नियंत्रण कार्यालय द्वारा अनुरक्षित डाटा टीएमएस और टीएमओ, दोनों के द्वारा अपनाया जाता है (उमरे) अतः कोई अंतर नहीं बताया गया।

## परिशिष्ट-जे-1 [पैरा 2.6.8 (i)]

दो लगातार वर्षों में समान मशीनों द्वारा एचएसडी तेल की खपत में भिन्नता दर्शाने वाली तालिका

क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	वर्ष के दौरान 15 प्रतिशत की अनुमति के अलावा एचएसडी की अधिक खपत वाली मशीनों की संख्या			
		2011-12		2012-13	
		संख्या	रैंज, प्रतिशत में	संख्या	रैंज, प्रतिशत में
1	मरे	11	19 से 229	13	19 से 81
2	पूतरे	6	60 से 215	0	0
3	पूमरे	19 (2010-11)	16 से 373	9 (2011-12)	17 से 264
4	पूरे	4	105 से 810	0	0
5	उमरे	14	18 से 280	12	17 से 307
6	पूरे	5	21 से 135	8	21 से 78
7	पूसीरे	9	20 से 602	13	24 से 190
8	उरे	13	17 से 148	11	17 से 52
9	पमरे	7	17 से 135	4	23 से 83
10	दमरे	9	21 से 585	9	18 से 71
11	दपूमरे	4	19 से 41	8	21 से 148
12	दपूरे	9	18 से 2379	10	16 से 244
13	दरे	3	18 से 912	0	0
14	दपरे	3	37 से 939	6	16 से 145
15	पमरे	11	26 से 127	10	18 से 247
16	परे	7	18 से 43	17	15 से 438

## परिशिष्ट-जे-2 [पैरा 2.6.8 (ii)]

वर्ष 2012-13 जोनों में एक जैसी मशीनों द्वारा एचएसडी ऑयल की खपत में विभिन्न को दर्शाती तालिका

क्र. सं.	जोनल रेलवे	अधिक खपत वाली मशीनों की संख्या	विभिन्न साईट अवस्थाओं के लिए 25% की स्वीकृति के बाद भी अधिक खपत की रेंज
1	मरे	11	26 से 91
2	पूमरे	6	27 से 127
3	पूरे	1	33
4	उमरे	8	36 से 132
5	उसीरे	5	48 से 240
6	उरे	10	29 से 116
7	उपरे	1	48
8	दपूरे	5	29 से 91
9	दरे	1	36
10	दपरे	5	32 से 145
11	पमरे	4	32 से 294
12	परे	3	26 से 62

## परिशिष्ट-के (पैरा 2.6.9)

## क्रेडिट की जोनल रेलवे-वार कम वसूली की स्थिति दर्शाने वाली तालिका

क्र. सं.	जोनल रेलवे	की गई कम वसूली का वर्ष	राशि (₹ करोड़ में)	टिप्पणियां
1	मरे	2011-12; 2012-13	9.05	अन्य वर्षों की आंकड़े उपलब्ध नहीं
2	पूतरे	2010-11; 2011-12; 2013-14	शून्य	2009-10 के आंकड़े उपलब्ध नहीं
3	पूमरे	2009-10; 2010-11; 2011-12	99.18	अन्य वर्षों की आंकड़े उपलब्ध नहीं
4	पूरे	2010-11	0.17	अन्य वर्षों की आंकड़े उपलब्ध नहीं
5	उमरे	2009-10 से 2013-14	1.11	-
6	पूरे	---	0	2011-12 से 2013-14 के आंकड़े उपलब्ध
7	पूसीरे	2010-11	0.13	केवल 2010-11 हेतु कम वसूली
8	उरे	2012-13 से 2013-14	21.15	अन्य वर्षों की आंकड़े उपलब्ध नहीं
9	पमरे	2012-13	1.10	अन्य वर्षों की आंकड़े उपलब्ध नहीं
10	दमरे	2009-10 से 2013-14	4.58	-
11	दपूमरे	2011-12 से 2012-13	0.15	2009-10 के आंकड़े उपलब्ध नहीं
12	दपूरे	2010-11, 2012-13	2.21	
13	दरे	2009-10 से 2011-12 और 2013-14	25.40	
14	दपरे	2010-11, 2012-13	10.11	2013-14 के आंकड़े उपलब्ध नहीं
15	पमरे	2009-10 से 2013-14	0	कोई क्रेडिट वसूल नहीं किया गया
16	परे	2010-11 से 2011-12	1.55	
		कुल	175.89	

### 3. भारतीय रेल में निर्माण संगठन के कार्य प्राक्कलन में दिए गए निर्देशों और सामान्य प्रभारों का प्रावधान तथा उपयोग

#### कार्यकारी सार

भारतीय रेल में किए गए मुख्य कार्य/परियोजनाओं के प्रत्येक प्राक्कलन में कार्य/परियोजना के निष्पादन काम में लगे कर्मचारियों की लागत और कार्यालय खर्चों को शामिल करने के लिए निर्देश और सामान्य (डीएण्डजी) प्रभारों का प्रावधान है। रेलवे बोर्ड ने (क) कार्य की अनुमानित लागत की प्रतिशतता के रूप में विभिन्न कार्य प्राक्कलनों में डीएण्डजी प्रभारों के प्रावधान तथा (ख) मौद्रिक संदर्भ में प्रत्येक पद धारक द्वारा कार्य को दर्शाने वाले राजपत्रित पदों के सृजन के लिए मानदण्ड निर्धारित किया है। ये सभी पद भारतीय रेल हेतु संस्वीकृत स्थायी एवं अस्थायी पदों के अतिरिक्त हैं। उच्च प्रशासनिक ग्रेड(एचएजी), वरिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड(एसएजी), कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड (जेएजी), वरिष्ठ स्केल (एसएस) और कनिष्ठ/ग्रुप 'बी' वाले राजपत्रित पदों के सृजन हेतु मानदण्ड का प्रावधान रेलवे बोर्ड द्वारा किया जाता है। प्रभारित कार्य स्थापना पर सम्पूर्ण व्यय, डीएण्डजी प्रभारों के निर्धारित स्थापना अवयवों के भीतर होना चाहिए।

भारतीय रेल (आईआर) में निर्माण संगठन के कार्य प्राक्कलन में प्रदान किए गए डीएण्डजी प्रभारों के प्रावधान और उपयोग के संबंध में लागू प्रावधानों और समय-समय पर जारी रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुपालन की जांच के लिए लेखापरीक्षा की गई। यह देखा गया कि रेलवे बोर्ड ने चालू/संस्वीकृत पूँजीगत कार्यों के तहत निधियों के प्रावधान के लिए पदों के सृजन से जुड़ी एक लचीली प्रणाली निर्धारित किया है। इन पदों (कार्य प्रभारित पद कहे जाने वाले) पर व्यय की लेखाकरण का सिद्धांत प्रोदभवन पर आधारित है। मापन का सिद्धांत, भारतीय रेल वित्त संहिता में निहित है जो प्रोदभवन आधारित लेखाकरण के समान है।

मुख्य अवलोकन नीचे दिए गए हैं:

#### डीएण्डजी प्रभारों का निर्धारण

- क्षेत्रीय रेलवे में कार्य प्रभारित पदों के सृजन हेतु कर्मचारियों की लागत निर्धारण में भिन्नता के परिणामस्वरूप ₹ 1327.59 करोड़ तक के पूँजीगत व्यय को कम बताया गया जिससे संभावित परिणामों के साथ बहुत से पदों का संचालन हुआ जैसे- 2011-14 की अवधि के दौरान कार्य के कार्यक्षेत्र में

कमी/गैर-समापन/देरी और कार्यों के निष्पादन हेतु निधियों की गैर उपलब्धता हुई।

- रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित मानकों के अनुसार वरिष्ठ स्केल और कनिष्ठ वेतनमान में पदों के संचालन में अनुपात न होने के कारण वरिष्ठ स्केल संवर्ग के अधिक पदों का संचालन और ₹ 70.12 करोड़ का अधिक व्यय हुआ।

### डीएण्डजी प्रभारों का वितरण एवं उपयोग

- कार्मिक, आरपीएफ, यांत्रिकी, चिकित्सा, सतर्कता, यातायात, प्रचालन तथा वाणिज्यिक विभागों में पदों के संचालन तथा तदर्थ आधार पर इन विभागों के पदों के संचालन हेतु मानक/यार्डस्टिक का निर्धारण न होने के कारण पूँजीगत शीर्ष के तहत विनिर्माण कार्यों में ₹ 102.04 करोड़ व्यय की बुकिंग हुई।
- समान कार्य के भीतर डीएण्डजी प्रभारों में गैर डीएण्डजी अवयवों के व्यय, समान कार्य के भीतर गैर-डीएण्डजी अवयव में डीएण्डजी प्रभारों, स्थापित अवयव की अन्य कार्य में, एक कार्य के डीएण्डजी प्रभारों गैर स्थापित अवयव की अन्य कार्य में, पूँजीगत कार्यों के डीएण्डजी प्रभारों का व्यय राजस्व लेखाओं में, राजस्व व्यय का पूँजीगत कार्यों के डीएण्डजी प्रभारों की बुकिंग के परिणामस्वरूप कार्यों के व्यय की गलत बुकिंग हुई जिसके लिए यह निधि थी और 280 नमूना जांच कार्यों के संबंध में 2011-14 के दौरान ₹ 286.06 करोड़ के व्यय का गलत लेखाकरण हुआ।
- रेल प्रशासन ने विभिन्न विनिर्माण परियोजनाओं के लिए डीएण्डजी प्रभारों की निर्धारित प्रतिशतता के अनुसार कार्यवार/परियोजनावार डीएण्डजी प्रभारों का निर्धारण किया था किन्तु एक निश्चित वर्ष में एक निश्चित कार्य के प्रति बुक की गई राशि, कार्यों के संस्वीकृत प्राक्कलन में किए गए प्रावधान के अनुरूप नहीं था। इसके कारण 2011-14 के दौरान नमूना जांच किए गए 280 कार्यों के संबंध में डीएण्डजी प्रभारों पर 0 से 104.17 प्रतिशत तक व्यय की गलत बुकिंग हुई, जहां बजट प्रावधान किए गए थे।
- प्रभारित कार्य पद संबंधित वर्ष के लिए बजट प्रावधान के आधार पर सृजित/विस्तारित, औचित्यपूर्ण हैं। निधियों की आवश्यकता की समीक्षा हेतु अगस्त, दिसम्बर और फरवरी के दौरान तीन बजटीय समीक्षाएँ की जाती हैं। इसके आधार पर रेलवे बोर्ड द्वारा पुनर्विनियोजन निधियों का अंतिम आबंटन

किया जाता है। हालांकि व्यय की समीक्षा के परिणामों से डीएण्डजी प्रभारों की उपलब्धता पर संभावित व्यय में परिवर्तन का निर्धारण नहीं किया जाता है। इसके कारण प्रावधानों की तुलना में व्यय में कटौती के लिए आनुपातिक पदों में कटौती न करने के कारण पदधारकों द्वारा निष्पादित कार्य की मात्रा (मौद्रिक संदर्भ में) की तुलना में ₹ 177.33 करोड़ का अधिक व्यय हुआ। मार्च 2014 में रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष ने भी बजट अनुदानों में तदनुसार संशोधन के आधार पर कार्य प्रभारित पदों के पुनर्मूल्यांकन की आवश्यकता पर जोर दिया।

- नमूना जांच में चालू और पूर्ण हो चुके कार्यों में डीएण्डजी प्रभारों के विभिन्न शीर्षों के अंतर्गत मार्च 2014 से कार्य की शुरुआत से ही क्रमशः ₹ 2206.43 करोड़ तथा ₹ 304.84 करोड़ का अधिक व्यय (कार्य निर्धारण में उपलब्ध प्रावधानों के अलावा) देखा गया था।
- लेखापरीक्षा द्वारा कार्यों के प्रावधान के प्रति व्यय में कमी के कारण डीएण्डजी प्रभारों के तहत ₹ 749.97 करोड़ के अधिक व्यय और वास्तविक व्यय के समानुपाती डीएण्डजी प्रभारों की औचित्यपूर्ण राशि के प्रति 2011-14 के दौरान क्षेत्रीय रेलवे में प्रावधान के प्रति व्यय में वृद्धि के कारण डीएण्डजी के तहत ₹ 563.02 करोड़ व्यय का निर्धारण किया गया था।
- कार्य रजिस्टर<sup>142</sup> सूचना प्रदान करने के एक महत्वपूर्ण प्रबंधन तंत्र के रूप में कार्य करता है जिससे प्राक्कलन में किए गए प्रावधानों वाले कार्य के प्रति किए व्यय की तुलना हो पाती है। हालांकि यह देखा गया कि इन रजिस्ट्रों का समुचित रखरखाव नहीं किया जा रहा था क्योंकि प्राकलित लागत, बजट आबंटन के योजना शीर्षवार आदि को कार्य रजिस्टर में दर्ज नहीं किया जा रहा था।
- रजिस्टर में पोस्टिंग को ठीक से नहीं किया गया था तथा कार्य रजिस्ट्रों में लगातार सुधार किया गया था।

### 3.1 प्रस्तावना

जोन में रेलवे की निर्माण गतिविधियों (नई लाइन, ब्रिज, गैज रूपान्तरण तथा वर्तमान लाइनो का दोहरीकरण आदि) को एक जोनल रेलवे के महाप्रबंधक को रिपोर्ट करने वाले मुख्य अभियंता (निर्माण) के प्रशासनिक नियंत्रण के तहत या रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट करने वाले मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण) [सीएओ

<sup>142</sup> पैरा 1472-ई के अंतर्गत परिभाषित



(सी)] अथवा महाप्रबंधक (निर्माण) के स्वतंत्र प्रशासनिक नियंत्रण के तहत किया जाता है। इनकी जोनल कार्यालय में मुख्य अभियंता (निर्माण) तथा क्षेत्रीय संरचनाओं में उप मुख्य अभियंता/कार्यकारी अभियंता सहायक अभियंता (निर्माण) द्वारा सहायता की जाती है। इन कार्यों के क्रियान्वयन में एक आकलन की स्वीकृति सम्मिलित है। इस आकलन में सामग्री तथा मजदूरी की लागत हेतु प्रावधान निहित है। आकलन में पर्यवेक्षण तथा निर्देशन हेतु आवश्यक राजपत्रित तथा अराजपत्रित कर्मचारियों की लागत हेतु प्रावधानों के साथ-साथ संयंत्र निर्माण, अस्थायी आवास, आवासीय क्षेत्र, यंत्र तथा आकस्मिक व्यय आदि जैसे अन्य व्ययों हेतु प्रावधान निहित है, जिन्हें संचयी रूप में निर्देशन तथा सामान्य (डीएंडजी) प्रभारों के तहत शामिल किया जाता है। एक आकलन में डी एंड जी प्रभार प्रदान करने के स्केलों को समय-समय पर निदेशालय, क्षमता तथा रिसर्च (ईएंडआर) रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किया जाता है। डीएंडजी प्रभारों में विभिन्न उप शीर्षों<sup>143</sup> के तहत दो तत्व अर्थात्, स्थापना शुल्क तथा स्थापना शुल्क के अलावा अन्य शुल्क शामिल है। इन प्रभारों के ब्रेकअप को रेलवे बोर्ड द्वारा आवधिक रूप से संशोधित किया जाता है। कार्यों के लिए स्वीकृत आकलन के क्रियान्वयन हेतु नकद प्रवाह आवश्यकता को वार्षिक बजटीय आवंटन कार्य के माध्यम से प्राप्त किया जाता है। आवंटनों को अनुदानों (मांग) हेतु मांग को मांग संख्या 16 के तहत प्राप्त किया जाता है।

निधियों के आवंटन के पश्चात कार्य प्रभारित पदों के सृजन हेतु एक पृथक स्पष्टीकरण को निदेशालय (ईएंडआर) द्वारा निर्धारित मानदण्ड के अनुसार जोनल रेलवे द्वारा बनाया जाता है तथा डीएंडजी प्रभारों के प्रावधानों के उपलब्ध अनुपयुक्त मांग के घटक स्वीकृत आकलनों में निहित है जो उन कार्यों के क्रियान्वयन हेतु आवश्यक होंगे जिसके लिए निधियों को आवंटित किया गया है। वरिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड (एसएजी) तथा उससे उंचे पदों की वैधता अवधि के निर्माण/विस्तार के लिए प्रस्तावों को सहयोगी फाइनेंस के परामर्श से रेलवे बोर्ड के स्थापना निदेशालय(राजपत्रित संवर्ग) को जोन के महाप्रबंधक द्वारा अग्रेषित किया जाता है। कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड (जेएजी) संवर्ग तक राजपत्रित पदों हेतु एक ऐसा ही

<sup>143</sup> डीएंडजी प्रभारों का ब्रेकअप-i) लेखापरीक्षा तथा लेखा, सिविल इंजीनियरिंग, इलेक्टिकल विभाग, मेकेनिकल, परिवहन विभाग, एसएंडटी विभाग, मेडिकल तथा स्वच्छता हेतु निर्देशन तथा सामान्य पर स्थापना प्रभार, ii) स्थापना प्रभार के अलावा अन्य संयंत्र निर्माण, यंत्र, कार्यालयी व्यय, अस्थायी आवासीय क्वार्टर, स्टोर पर सामान्य प्रभार, नकद तथा स्टोर की हानि तथा परिवहन हेतु लाइन के खुलने से लम्बित परिचालन व्यय।

प्रस्ताव सहयोगी फाइनेस के परामर्श से स्वीकृति हेतु महाप्रबंधक को प्रस्तुत किया जाता है। अराजपत्रित पदों को उनके सहयोगी फाइनेस के परामर्श से निर्माण विंग के प्रभारित अधिकारी द्वारा जोनल स्तर पर स्वीकृत किया जाता है। उसके बाद स्वीकृत पदों को ओपन लाइन आर्गेनाइजेशन से कार्मिक प्राप्त करके परिचालित किया जाता है।

डीएंडजी प्रभारों जो बजटीय परिव्यय के अनुसार कार्यों के क्रियान्वयन हेतु पदों के परिचालन के लिए उपलब्ध होंगे, का निर्धारण कार्यवार तथा विभाग वार होना अपेक्षित है। इस प्रकार, प्रत्येक विभाग के लिए उपयोग होने हेतु प्रस्तावित संचयी डीएंडजी प्रभारों का निर्धारण किया जाता है। बजटीय परिव्यय पर आधारित इन प्रत्येक विभागों के अन्दर पदों के परिचालन में इन पदों की लागत का निर्धारण, पदों के सृजन तथा संबंधित वर्ष में क्रियान्वित होने के लिए निर्धारित कार्यों में उपलब्ध डीएंडजी प्रभारों के निर्धारित घटक की सीमा के लिए रेलवे बोर्ड के निर्धारित मानदण्ड सम्मिलित है। इस प्रकार, पद के परिचालन में उन विभिन्न कार्यों के घटकों का निर्धारण भी सम्मिलित है जो उसी वर्ष में पूर्ण होने अपेक्षित है। कार्यों/परियोजनाओं के विभिन्न घटकों के लक्ष्यो की प्राप्ति में किसी कमी अथवा पद की लागत के कम निर्धारण में आकलन में डीएंडजी प्रभारों हेतु प्रावधान से अधिक व्यय करने का जोखिम तथा/अथवा (क) अन्य कार्यों तथा (ख) लगत लेखा शीर्षों के तहत व्यय के लिए लेखाकरण का जोखिम निहित है।

### 3.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य

वर्तमान लेखापरीक्षा के उद्देश्य निम्नलिखित थे:

- निर्माण परियोजनाओं को प्रारम्भ करने के लिए आवश्यक डीएंडजी प्रभारों के निर्धारण हेतु निर्माण संगठन द्वारा अपनाई गई पद्धति की समीक्षा करना।
- यह जांच कि क्या उपलब्ध डीएंडजी को रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित विभाग वार मानदण्ड के अनुसार आवंटित किया गया था तथा उन्हें कुशलता, मितव्ययता तथा प्रभावपूर्ण तरीके से उपयोग किया गया था।

रेलवे बोर्ड डीएंडजी प्रभारों के लिए मानदण्डों के निर्धारण की पर्याप्तता को इस लेखापरीक्षा के कार्यक्षेत्र में सम्मिलित किया गया है।

### 3.3 लेखापरीक्षा मापदण्ड

रेलवे बोर्ड तथा क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधक द्वारा जारी नियमों, विनियमों तथा निर्देशों को लेखापरीक्षा मानदण्ड के रूप में अपनाया गया था। रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित डीएंडजी प्रभारों की विस्तृत स्थिति को अनुसूची परिशिष्ट II में दिया गया है। रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर डीएंडजी प्रभारों के वितरण से संबंधित निर्देशों का सार अनुसूची परिशिष्ट I के रूप में संलग्न है।

### 3.4 लेखापरीक्षा कार्य क्षेत्र तथा कार्यप्रणाली

लेखापरीक्षा ने 2011-12 से 2013-14 की तीन वर्षों की अवधि के लिए चालू तथा पूर्ण परियोजनाओं में डीएंडजी प्रभारों के प्रावधान तथा उपयोग को कवर किया।

लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली ने रेलवे बोर्ड तथा क्षेत्रीय रेलवे के मुख्यालयों पर अभिलेखों की समीक्षा को कवर किया। निर्माण परियोजनाओं को करने के लिए आवश्यक डीएंडजी प्रभारों के निर्धारण से सम्बंधित नियमों तथा नीति परिपत्रों का अध्ययन लेखापरीक्षा में किया गया था। कार्य प्रभारित पदों के सृजन/विस्तार के लिए क्षेत्रीय रेलवे द्वारा किए गए निर्धारण से सम्बंधित अभिलेखों की भी लेखापरीक्षा में जांच की गई थी। डीएंडजी प्रभारों के रूप में व्यय के आवंटन सहित कार्य के वाउचर/जर्नल वाउचर<sup>144</sup> तथा सम्बंधित अभिलेखों को भी लेखापरीक्षा में देखा गया था। मेट्रो रेल/कोलकाता सहित सभी क्षेत्रीय रेलवे में जुलाई 2014 से नवम्बर 2014 के दौरान लेखापरीक्षा की गई थी। रेलवे बोर्ड के मॉनीटरिंग कार्य को दिसम्बर 2014 में लेखापरीक्षा में देखा गया। केन्द्रीय रेलवे विद्युतीकरण संगठन (कोर) को लेखापरीक्षा में कवर नहीं किया गया क्योंकि निर्माण संगठन द्वारा किए कार्यों का अध्ययन प्रतिबंधित था।

### 3.5 नमूना आकार

भारतीय रेल की निर्माण संरचनाओं में 358 नई लाइनों, दोहरीकरण तथा गैज परिवर्तन कार्य प्रगति पर थे तथा वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान 60 कार्य पूरे हुए थे। उक्त कार्यों के अलावा, ब्रिज कार्य, ट्रैक सुविधा, संकेतक तथा दूरसंचार कार्य आदि जैसे अन्य कार्यों को भी भारतीय रेल के निर्माण संगठन द्वारा लिया गया था। ऐसे 2241 कार्य प्रगति पर थे तथा वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान

<sup>144</sup> जर्नल वाउचर- एक लेखाकरण वर्गीकरण से अन्य लेखाकरण वर्गीकरण में राशि का हस्तांतरण तथा क्रम संख्या, लेन-देन तिथि तथा राशि, लेन-देन का संक्षिप्त विवरण तथा प्राधिकृत हस्ताक्षरकर्ताओं के हस्ताक्षर वाला एक दस्तावेज है।

ऐसे 488 कार्य पूरे हुए थे। विस्तृत जांच हेतु, प्रत्येक क्षेत्रीय संरचना के लिए पृथक रूप से निर्धारित निम्नलिखित नमूना आकार अपनाए गए थे:

सभी क्षेत्रीय रेलवे में कुल 269 चालू कार्य तथा 67 पूर्ण कार्य (कुल 336 कार्य) को लेखापरीक्षा हेतु अनुसूची "5.0" में दिए अनुसार चयनित किया गया था। रेल प्रशासन ने लेखापरीक्षा को 226 चालू कार्य तथा 54 पूर्ण कार्य (कुल 280 कार्य) के संदर्भ में आवश्यक सूचना/अभिलेख प्रदान किए। शेष 56 कार्य के लिए सूचना /अभिलेख नीचे पैरा 5.1 में टिप्पणी किए अनुसार लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराए गए थे।

### 3.6 कार्यक्षेत्र सीमा

अनुसूची "5.1" में विस्तार दिए अनुसार क्षेत्रीय रेलवे प्रशासन द्वारा सूचना/अभिलेखों की अनुपलब्धता /अनुरक्षण न होने के कारण लेखापरीक्षा के कार्य क्षेत्र को सीमित किया गया था। कार्यक्षेत्र को 17 क्षेत्रीय रेलवे में से 15 में रेल प्रशासन को बताए गए लेखापरीक्षा अवलोकन पर प्रतिक्रिया न करने के कारण भी सीमित किया गया था। केवल द पू र म रे तथा उ म रे द्वारा प्रतिक्रिया प्रस्तुत की गई थी।

इसके अलावा प्रयासों के बावजूद क्षेत्रीय रेलवे की ओर से जवाबदेही न होने के कारण 17 रेलवे में से दो<sup>145</sup> रेलवे में एक्जिट कान्फ्रेंस का आयोजन नहीं किया गया था।

रेलवे बोर्ड को 10 फरवरी 2015 को समीक्षा दी गई। रेलवे बोर्ड की प्रतिक्रिया अभी प्रतीक्षित है। 16 अप्रैल 2015 को रेलवे बोर्ड के अधिकारियों के साथ एक एक्जिट कान्फ्रेंस का आयोजन किया गया था।

### 3.7 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### 3.7.1 निर्माण परियोजनाओं को करने के लिए आवश्यक डीएंडजी प्रभारों के निर्धारण हेतु अपनाई गई कार्यप्रणाली

क्षेत्रीय रेलवे को कार्य आकलन करते समय लागू रेलवे बोर्ड परिपत्रों द्वारा निर्धारित अनुसार कर्मचारी तथा गैर-कर्मचारी लागतों के लिए डीएंडजी प्रभार प्रदान करना आवश्यक है। कार्य प्रभारित पदों को कार्य आकलनों में किए प्रावधानों के प्रति कार्यों को करने के लिए बनाया तथा परिचालित किया जाता है। रेलवे बोर्ड ने कार्य

<sup>145</sup> पू म रे तथा पू त रे

प्रभारित पदों को कार्य भार के साथ जोड़कर इसकी संख्या का निर्धारण करने के लिए दिशा निर्देशों को वर्णन किया है (परिशिष्ट I) तथा कार्य में डीएंडजी प्रभारों की उपलब्धता को जारी रखा है (परिशिष्ट II)। पदों को उक्त मापदण्डों के आधार पर वर्ष वार मंजूर किया जाता है। इसमें कार्य प्रभारित पदों की लागत का निर्धारण भी सम्मिलित है। हालांकि, पदों की लागत को पैरा 3.7.1.1 में चर्चा के रूप में विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे द्वारा भिन्न रूप से निर्धारित करना पाया गया था। विभिन्न स्केलों के बीच पदों की संख्या का परिचालन भी रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित मानदण्डों के साथ भिन्न पाया गया था जिसके परिणामस्वरूप पैरा 3.7.1.2 में की गई चर्चा के रूप में कनिष्ठ स्केल संवर्ग के स्थान पर वरिष्ठ स्केल के पदों का अधिक परिचालन हुआ।

### 3.7.1.1 कार्य प्रभारी पदों के निर्माण के लिए कर्मचारी की लागत के आकलन में असंगति

वित्त विभाग (एफ-1) हेतु भारतीय रेलवे संहिता का पैराग्राफ 776 अनुबंधित करता है कि स्थायी खुली लाइन के कर्मचारी के वेतन तथा भत्तों का कोई भी भाग पूंजीगत, मूल्यहास आरक्षित निधि, विकास निधि या दुर्घटना मुआवजा, सुरक्षा तथा यात्री सुविधा निधि या खुली लाइन कार्य राजस्व जैसा भी मामला हो, को प्रभारित नहीं किया जाएगा, तब ऐसे कर्मचारी को विशेष कार्य पर नियोजित किया जाता है तथा इस प्रकार खुली लाइन संवर्ग में हुई रिक्तियां खाली रहती हैं। विशेष रूप से खरीदे गए उपकरणों तथा संयंत्रों की लागत (कम प्रतिदाय मूल्य) तथा मुख्य रूप से पूंजीगत या मूल्यहास आरक्षित निधि या विकास निधि या दुर्घटना मुआवजा, सुरक्षा तथा यात्री सुविधा निधि या खुली लाइन कार्य राजस्व के लिए विशुद्ध रूप से प्रभार्य कार्य के पर्यवेक्षण या निर्माण के लिए निर्मित किसी पद की लागत को पूंजीगत, मूल्यहास आरक्षित निधि, विकास निधि या दुर्घटना मुआवजा, सुरक्षा तथा यात्री सुविधा निधि या खुली लाइन कार्य राजस्व जैसा भी मामला हो, में जमा किया जाता है। इस नियम के प्रयोजन हेतु एक पद की लागत में अवकाश वेतन तथा पैसेज , पेंशन, भविष्य निधि, बोनस के प्रति योगदान तथा भविष्य निधि में वह विशेष योगदान सम्मिलित है जो पदधारक का हक हो सकता है। इस प्रकार, एक कार्य (कार्य प्रभारीपद)के लिए प्रभार्य पद की लागत को प्रोदभवन सिद्धान्तों पर निर्धारित किया जाना है।

इसके अलावा, पेंशन देयता का मापन भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता खण्ड-1 (एफ-1) के पैराग्राफ 339 के अनुसार बीमांकिक आधार पर किया जाना अपेक्षित है।

कार्य प्रभारी पद की लागत में औसत वेतन (वेतन) वेतन ग्रेड (जीपी) महंगाई भत्ता (डीए) मकान किराया भत्ता (एचआरए), परिवहन भत्ता (टीपीए) अवकाश वेतन योगदान (एलएससी), पैसेज के लिए योगदान (टीए), बीमांकिक आधार पर मूल्यांकित पेंशन (पेंशन तथा एनपीएस) तथा भविष्य निधि योगदानों के कारण कोई व्यवहार्य योगदान सम्मिलित होना चाहिए। अराजपत्रित कार्य प्रभारी पदों की लागत के मामले में बोनस के तत्व भी लागू है।

यह देखा गया कि विभिन्न रेलवे संरचनाएं कार्य प्रभारी पदों की लागत का भिन्न रूप में निर्धारण कर रही थी। क्षेत्रीय रेलवे में कार्य प्रभारी पदों की लागत के निर्धारण में देखी गई भिन्नता निम्नानुसार थी:-

- उ प रे में, राजपत्रित पदों की लागत का निर्धारण करते समय एचआरए तथा टीपीए के तत्वों को सम्मिलित किया गया था परन्तु इन्हें अराजपत्रित पदों की लागत का निर्धारण करने में छोड़ दिया गया। इसके अलावा, बोनस, एलएससी, टीए, पेंशन तथा एनपीएस के व्यवहार्य तत्व को कार्य प्रभारी कर्मचारी की निर्धारित लागत में सम्मिलित किया जा रहा था।
- पू त रे मेट्रो रेल/कोलकाता, द पू म रे, द प रे तथा प रे में, कार्य प्रभारी पदों की निर्धारित लागत में एचआरए, टीपीए, बोनस, एनएससी, टीए, पेंशन तथा एनपीएस के तत्वों को सम्मिलित किया जा रहा था।
- उ म रे में, राजपत्रित कर्मचारियों के मामले में, एचआरए, टीपीए तथा एनपीएस पर किसी विभाग द्वारा विचार नहीं किया गया है। राजपत्रित पदों के लिए पीएफ, डीसीआरजी तथा एलएससी को इंजीनियरिंग, एसएंडटी तथा लेखा विभाग द्वारा लिया गया है परन्तु विद्युत विभाग द्वारा नहीं लिया गया। राजपत्रित पदों के लिए एसएंडटी विभाग द्वारा टीए को नहीं लिया गया है। अराजपत्रित कर्मचारियों के मामले में, पेंशन तथा टीए के तत्वों को इंजीनियरिंग विभाग में सम्मिलित नहीं किया गया है, एचआरए, टीपीए, बोनस, एलएससी तथा पेंशन को एसएंडटी विभाग में सम्मिलित नहीं किया गया है, एलएससी को विद्युत विभाग में सम्मिलित नहीं किया गया है, पेंशन तथा एनपीएस को पदों की लागत के निर्धारण हेतु किसी विभाग में सम्मिलित नहीं किया गया है।
- म रे, उ रे, द म रे, द पू रे तथा प म रे में, बोनस, टीए, एलएससी, पेंशन तथा एनपीएस के तत्व को कार्य प्रभारी पदों की निर्धारित लागत में सम्मिलित नहीं किया जा रहा है।

- पूमरे में, बोनस,टीए तथा एनपीएस के तत्वों को कार्य प्रभारी पदों की निर्धारित लागत में सम्मिलित नहीं किया गया। एलएससी तथा पेंशन योगदान को कुल बेसिक ग्रेड पे 14.65 प्रतिशत पर आकलित किया गया था। इसे विवरण पीएफ, डीसीआरजी आदि के तहत सम्मिलित किया गया था।
- उसरे में, एचआरए , टीपीए, बोनस,टीए तथा एनपीएस के तत्वों को कार्य प्रभारी कर्मचारियों की निर्धारित लागत में सम्मिलित नहीं किया गया था। एलएससी को मूल वेतन तथा डीए के जोड़ का 11 प्रतिशत पर आकलित किया गया था। पेंशन योगदान को मूल वेतन के 10 प्रतिशत पर आकलित किया गया था।
- पूरे तथा दरे में, एलएससी, पेंशन तथा एनपीएस के तत्वों को कार्य प्रभारी पदों की निर्धारित लागत में सम्मिलित नहीं किया गया है।
- उपूरे में, एनपीएस के तत्वों को कार्य प्रभारी पदों की निर्धारित लागत में सम्मिलित नहीं किया गया है। एलएससी को मूल वेतन तथा डीए के जोड़ की 11 प्रतिशत पर आकलित किया गया था। पेंशन योगदान को मूल वेतन जमा डीए के 12.5 प्रतिशत पर आकलित किया गया था।
- पूमर, उपूरे तथा उसरे में, पेंशन योगदान तथा एलएससी के तत्वों को कार्य प्रभारी पदों की लागत का निर्धारण करते समय विभिन्न दरों पर लिया गया था। हालांकि, प्रोदभूत सिद्धान्तों पर ये व्यय कार्य प्रभारी पदों के व्यय में परिलक्षित नहीं किए गए थे।
- विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे संरचना में एक कार्य प्रभारी प के निर्धारण में सम्मिलित तत्व समान रूप से अनुसरित होने के लिए आवश्यक रेलवे बोर्ड के निर्देशों के बावजूद स्थानीय पद्धतियों की व्यापकता को दर्शाते हैं। राजपत्रित पदों तथा अराजपत्रित पदों के बीच उपरे तथा उमरे में भिन्नता के साथ-साथ विभिन्न विभागों के बीच भिन्नता सहयोगी फाइनेंस की प्रभावकारिता के अभाव को दर्शाती है क्योंकि प्रस्तावों की भी सहयोगी फाइनेंस द्वारा जांच की गई है। विभिन्न वर्णित अंशों के समावेश के बिना कार्य प्रभारी पद की लागत का निर्धारण करने में वित्तीय संवीक्षा में कमी का संकेत मिलता है। क्षेत्रीय रेलवे जहां एलएससी तथा पेंशन योगदान जैसे प्रोदभूत नामों के तत्वों को पद की लागत के निर्धारण में सम्मिलित किया गया था, में भी लेखों में इन तत्वों के लिए कोई पत्राचार व्यय परिलक्षित नहीं हुआ।

समीक्षा के परिणाम निम्नानुसार हैं -

- इसके परिणामस्वरूप 2011-12 से 2013-14 के दौरान सृजित /परिचालित राजपत्रित तथा अराजपत्रित पदों के लिए ₹ 1327.59 करोड़ तक कार्य प्रभारी पदों की लागत का कम निर्धारण हुआ। निम्नलिखित मापक मानकों के अनुसार लेखापरीक्षा द्वारा पदों की लागत को निर्धारित किया गया है।
- अवकाश वेतन तथा पेंशन देयता के मूल्यांकन को विदेश सेवा के दौरान योगदान के लिए लागू के रूप में अवकाश वेतन<sup>146</sup> तथा पेंशन योगदान<sup>147</sup> के आधार पर लेखापरीक्षा द्वारा निर्धारित किया गया है। हालांकि, पेंशन देयता को बीमांकिक आधार पर निर्धारित किया जाना है जो विदेश सेवा के दौरान योगदान के लिए लागू से काफी अधिक होगी। इस बीमांकिक मूल्यांकन को रेलवे प्रशासन द्वारा निर्धारित नहीं किया गया है। लेखापरीक्षा सिफारिश करती है कि रेलवे प्रशासन को इसे बीमांकिक आधार पर तय करना चाहिए। इस मामले को लेखापरीक्षा की 2013 की प्रतिवेदन संख्या 12 (2011-12 हेतु) (रेलवे) के पैरा 3.3.4.2 के तहत दर्शाया गया था। उत्तर में रेलवे बोर्ड ने लेखापरीक्षा तर्क को स्वीकार किया, ऐक्शन टेकन नोट देखें।
- बोनस को वास्तविक भुगतान के आधार पर निकाला गया है।

कम निर्धारित लागतों का विवरण नीचे दिया गया है:

- वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान 9139 राजपत्रित पदों की लागत के कम निर्धारण को नीचे वर्णित अनुसार ₹ 227.83 करोड़ तक निर्धारित किया गया था -

**तालिका 3.1**

वर्ष	पदों की संख्या	कुल कम निर्धारित लागत (₹ करोड़ में)
2011-12	3181	74.00
2012-13	3096	79.04

<sup>146</sup> भारतीय रेलवे स्थापना संहिता खण्ड II के पैरा 2007 में किए प्रावधान के अनुसार राजपत्रित कर्मचारियों के लिए 15% पर तथा अराजपत्रित कर्मचारियों के लिए 12% पर अवकाश वेतन योगदान लिया गया है।

<sup>147</sup> भारतीय रेलवे स्थापना संहिता खण्ड II के पैरा 2007 में किए प्रावधानों के एक औसत आधार पर राजपत्रित कर्मचारियों के लिए 15% पर तथा अराजपत्रित कर्मचारियों के लिए 12% पर पेंशन योगदान लिया गया है।



2013-14	2862	74.78
कुल	9139	227.83

- इसी प्रकार वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान 63579 अराजपत्रित पदों की लागतके कम निर्धारण को नीचे वर्णित अनुसार ₹ 1099.77 करोड़ तक निर्धारित किया गया था:

तालिका 3.2

वर्ष	पदों की संख्या	कुल कम निर्धारित लागत (₹ करोड़ में)
2011-12	22574	375.09
2012-13	21298	368.46
2013-14	19707	356.22
कुल	63579	1099.77

- पद की निर्धारित लागत का माप उन पदों की संख्या निश्चित करता है जिन्हें किए जाने वाले कार्यों के उपलब्ध डीएंडजी प्रभारों से वर्ष के अन्दर परिचालित किया जा सकता है। पदों की लागत के माप में अनिवार्य अंशों को छोड़कर नीचले स्तर पर लागत के निर्धारण करने के कारण पदों का अधिक परिचालन हुआ। अतः पदों के व्यय को इस कम निर्धारण के परिणामस्वरूप स्थापना उद्देश्य हेतु उपलब्ध डीएंडजी प्रभारों के प्रति पदों का अधिक परिचालन हुआ।
- गलत माप के कारण अधिक पदों के परिचालन के कारण कार्य के क्रियान्वयन हेतु निधियों की अनुपलब्धता तथा /अथवा कार्य के कार्यक्षेत्र में विलम्ब/पूर्ण न होने/कमी जैसे संभावित परिणामों के साथ परिहार्य व्यय हुआ। इस पहलू को भी रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष द्वारा क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधक (जीएम) को उसके दिनांक 26 मार्च 2014 के पत्र के माध्यम से बताया गया था।
- रेल लेखे वाणिज्यिक सिद्धान्तों पर आधारित है। वाणिज्यिक सिद्धान्तों में, लेखाकरण को प्रोदभूत आधार पर किया जाता है तथा लेखाकरण नीतियों में मापन सिद्धांत बताए जाते हैं। व्ययों जो पूर्णरूप से एक पद के परिचालन से जुड़े हुए हैं को छोड़ते हुए लागू निर्देशों के तहत स्वीकार्य से अधिक पदों के परिचालन से पूंजीगत व्यय को कम तथा राजस्व व्यय को अधिक बताया गया क्योंकि शेष व्ययों का वास्तव में अधिकारियों की सेवानिवृत्ति के समय खुली लाइन द्वारा भुगतान किया जाता है।

एक्जिट कान्फ्रेंस के दौरान वित्तीय सलाहकार एवं प्रमुख लेखा अधिकारी (एफए एंड सीएओ) दपूरे ने कहा कि रेलवे बोर्ड का एक पत्र है कि डीएंडजी प्रभारों के लिए पेंशन के लाभों को लेना आवश्यक नहीं है। हालांकि इसे लिए कोई अधिकार प्रदान नहीं किया गया। लेखापरीक्षा में यह उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि रेलवे बोर्ड का ऐसा निर्देश एफ-1 के पैरा 776 के प्रावधानों के विपरीत होगा तथा भारतीय रेलवे अर्थात् इसकी प्रोदभूत विशेषता के लिए वर्णित लेखाकरण की मूल विशेषताओं पर प्रभाव डालेगा।

पूतरे से प्राप्त उत्तर में, रेल प्रशासन ने कहा है कि पैरा 776/एफ-1 के प्रावधान केवल विशेष पदों के लिए व्यवहार्य है परन्तु सामान्य निर्माण कार्य प्रभारी पदों के लिए नहीं तथा कार्य प्रभारी पदों को स्थायी कर्मचारियों द्वारा चलाया जाता है। ये टिप्पणियां तर्कसंगत नहीं है क्योंकि निर्माण संगठन द्वारा क्रियान्वित कार्यों के लिए निर्मित पदों को मुख्य रूप से कार्य के पर्यवेक्षण या निर्माण के लिए बनाया जाता है तथा एफ 1 के पैरा 776 के तहत कवर किया जाता है। निर्माण संगठन के लिए स्वीकृत कोई अस्थायी या स्थायी पद नहीं है

उत्तर मध्य रेल प्रशासन ने अपने उत्तर में कहा कि वे स्टाफ ग्रेच्युटी, अवकाश वेतन, मकान किराया भत्ते तथा परिवहन भत्ते के तत्वों पर ध्यान दे रहे हैं। हालांकि बोनस तथा पेंशन योगदान की लागत पर पदों की लागत का निर्धारण करते समय विचार नहीं किया गया। भविष्य में लेखापरीक्षा द्वारा परामर्शित रूप में सभी अतिरिक्त लागत पर अनिवार्य नीति दिशा -निर्देशों से जुड़ने के पश्चात कार्य प्रभारी पदों की लागत के निर्धारण के दौरान विचार किया जाएगा।

अतः भारतीय रेल (आईआर) प्रशासन पैराग्राफ 776 एफ-1 में परिकल्पित रूप में कार्य प्रभारी पद की लागत का आकलन करना चाहिए तथा परिचालित/सृजित किए जा रहे पदों से जुड़ी लागत का उचित रूप से निर्धारण करना चाहिए।

### 3.7.1.2 वरिष्ठ स्केल तथा कनिष्ठ स्केल संवर्ग में पदों के परिचालन में अनुपातन रखना

वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित निर्माण संगठन में कार्य प्रभारी पदों के सृजन हेतु मादण्डों के अनुसार, सिविल, विद्युत, संकेत एवं दूरसंचार विभागों के मामले में, वरिष्ठ स्केल (एसएस) तथा कनिष्ठ स्केल (जेएस) पदों का अनुपात 1:2 होना चाहिए जिसे महाप्रबंधक के विवेक पर 1.1 तक कम किया जा सकता है। स्टोर्स डिपार्टमेंट के मामले में एसएस का जेएस पदों के प्रति अनुपात 1:2 होगा।

कनिष्ठ स्केल से वरिष्ठ स्केल पद में पदों न्नति गैर-कार्यत्मक है तथा वरिष्ठ स्केल का वेतन कनिष्ठ स्केल से अधिक है। महाप्रबंधक सिविल, विद्युत तथा एसएंडटी विभागों में कनिष्ठ स्केल के स्थान पर वरिष्ठ स्केल में परिचालित होने वाले पदों की संख्या को बढ़ाने के लिए अधिकृत है क्योंकि कनिष्ठ स्केल के स्थान पर वरिष्ठ स्केल में पदों के किसी परिचालन में अधिक व्यय सम्मिलित है।

लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि भारतीय रेल के सभी क्षेत्रों में एसएस संवर्ग में वास्तव में परिचालित पदों की संख्या निर्धारित अनुपात से अधिक थी। किसी भी रेलवे में 1:2 से 1:1 तक अनुपात को कम करने के लिए महाप्रबंधक की कोई राहत नहीं पाई गई। जैसेकि एसएस तथा जेएस के पद के अनुपात को कम करने के लिए महाप्रबंधक से विशिष्ट मंजूरी प्राप्त किए बिना, एसएस संवर्ग में अधिक पदों के परिचालन के परिणामस्वरूप ₹ 70.12 करोड़ अनधिकृत अधिक व्यय हुआ। इसमें 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के दौरान क्रमशः ₹ 15.08 करोड़, ₹ 18.67 करोड़ तथा ₹ 36.37 करोड़ का अधिक व्यय सम्मिलित था।

- एसएस/जेएस संवर्ग में 4786 पदों को परिचालित किया गया था। एसएस संवर्ग में 2481 पदों को तथा जेएस संवर्ग में 2305 पदों की परिचालित किया गया था। इस प्रकार, एसएस संवर्ग में 835 पदों को स्वीकार्य अनुपात से अधिक परिचालित किया गया था।
- इसमें एसएस संवर्ग में 172 पद सम्मिलित थे जिन्हें महाप्रबंधक की स्वीकार्य शक्तियों से अधिक परिचालित किया गया था।
- एसएस संवर्ग में पदों के अधिक परिचालन की स्थिति निम्नानुसार है:-

तालिका 3.3

वर्ष	संवर्ग में परिचालित पदों की कुल संख्या			एसएस संवर्ग में परिचालित कुल अधिक पद	जीएम की शक्तियों से अधिक परिचालित एसएस संवर्ग में पदों की कुल संख्या
	एसएस	जेएस	कुल		
2011-12	870	812	1682	291	56
2012-13	831	778	1609	279	63
2013-14	780	715	1495	265	53
<b>कुल</b>	<b>2481</b>	<b>2305</b>	<b>4786</b>	<b>835</b>	<b>172</b>

- इसके कारण स्थापना पर निर्धारित से अधिक व्यय हुआ।

### 3.7.2 अनुबंधित प्रावधानों के अनुसार डीएंडजी प्रभारों का संवितरण तथा इसका कुशलता, मितव्ययिता तथा प्रभावकारिता से उपयोग

रेलवे बोर्ड ने कम से कम वर्ष 2000 से उन अधिकतम प्रावधानों को वर्णित किया है जिन्हें एक आकलन के अन्दर डीएंडजी प्रभारों के लिए बनाया जा सकता है। इन डीएंडजी प्रभारों की सीमा को सिविल इंजीनियरिंग विद्युत इंजीनियरिंग, संकेत तथा दूरसंचार, लेखापरीक्षा एवं लेखे, स्टोर्स, यातायात, कार्मिक, चिकित्सा, सतर्कता तथा आरपीएफ (मार्च 2008 से) विभागों के लिए निर्धारित किया गया है परन्तु एक वर्षमें बजटीय परिव्यय पर आधारित राजपत्रित पदों के निर्माण हेतु मानदण्डों को भी रेलवे बोर्ड द्वारा केवल सिविल इंजीनियरिंग, संकेतक तथा दूरसंचार, विद्युत, लेखा, स्टोर्स विभागों के लिए निर्धारित किया गया है।

इस प्रकार यह देखा जाता है कि राजपत्रित पदों के परिचालन के लिए यातायात, कार्मिक, आरपीएफ, परिचालन तथा वाणिज्यिक, तकनीकी, चिकित्सा, सामान्य प्रशासन तथा सतर्कता विभागों हेतु किसी मानदण्ड का निर्धारण नहीं किया गया है।

डीएंडजी प्रभारों के संवितरण तथा उपयोग के लिए मानदण्डों से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष नीचे दिए गए हैं:

#### 3.7.2.1 कार्मिक, आरपीएफ, तकनीकी, चिकित्सा, सतर्कता, यातायात, परिचालन तथा वाणिज्यिक विभागों में पदों के परिचालन के लिए मानदण्डो/यार्डस्टिको का निर्धारण न होना

2008-09 के लिए मानदण्डो की स्वीकृति की प्रक्रिया करते समय, रेलवे बोर्ड के वित्त निदेशालय ने यह अभिलाषा की थी कि पदों के निर्माण के लिए आधार को सम्पूर्ण विभागों में समान रूप से वर्णित किया जाए तथा इसने रेलवे बोर्ड के कुशलता तथा अनुसंधान (ईएंडआर) निदेशालय द्वारा उन विभागों के लिए मानदण्डों का पता लगाने पर दबाव डाला जिनके पास वर्तमान में मानदण्ड नहीं है अर्थात् यातायात, कार्मिक, आरपीएफ आदि। जबकि मई 2008 में मानदण्डों की संगणना करते समय रेलवे बोर्ड के ईएंडआर निदेशालय ने इस बात की पुष्टि की कि यातायात, कार्मिक, आरपीएफ आदि जैसे अन्य विभागों के लिए मानदण्डों का विकास किया जा रहा था तथा इसे शीघ्र ही जारी किया जाएगा।

लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि इन मानदण्डो को छः वर्षों से अधिक अवधि के पश्चात भी जनवरी 2015 तक निर्धारित नहीं किया गया है। आगामी वर्षों में

संबंधित निदेशालयों द्वारा इसे नहीं पूछा गया है। एसएजी, जेएजी, एसएस तथा जेएस के संवर्ग में समान्य प्रशासन, हिन्दी/कानून, तकनीकी, चिकित्सा, परिचालन एवं वाणिज्यिक, कार्मिक, आरपीएफ, खेल, यातायात तथा सतर्कता नाम के विभागों में 1023 पदों को मानदण्डों के अभाव में तथा वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान उचित स्पष्टीकरण के बिना भारतीय रेल (उमरे को छोड़कर) में सृजित किया गया था जो निम्नानुसार है:

तालिका 3.4

वर्ष /पद का नाम	2011-12		2012-13		2013-14		कुल	
	कुल पद	पदों की कुल लागत (₹ करोड़ में)	कुल पद	पदों की कुल लागत (₹ करोड़ में)	कुल पद	पदों की कुल लागत (₹ करोड़ में)	कुल पद	पदों की कुल लागत (₹ करोड़ में)
एसएजी	23	3.44	24	3.73	21	3.55	68	10.72
जेएजी	148	13.98	146	14.79	159	17.29	453	46.06
एसएस	116	9.87	124	11.42	121	12.05	361	33.33
जेएस	44	3.44	45	3.80	52	4.69	141	11.93
कुल	331	30.73	339	33.74	353	37.58	1023	102.04

अनुबंधित मानदण्डों के बिना भारतीय रेल में परिचालित इन पदों के विभाग वार ब्यौरें

उमरे के संदर्भ में आवश्यक ब्यौरे (परिचालित पदों की संख्या के साथ पदों का विभाग तथा नाम) लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराए गए थे।

इस संदर्भ में निम्नलिखित अवलोकन किए गए हैं :-

- उपर वर्णित विभिन्न विभागों में इन पदों से जुड़े कार्य के अधिकार क्षेत्र तथा प्रकृति खुली लाइन संगठन से सम्बंधित है। इनका निर्माण संगठन की गतिविधियों से कोई संबंध नहीं है। कार्मिक शाखा द्वारा जारी संस्वीकृति के ज्ञापन में भी कार्य आकलनों का कोई वर्णन नहीं था इन पदों की लागत को बुक किए जाने के लिए प्रस्तावित किया गया था।
- स्वीकृति आदेशों की समीक्षा के दौरान यह पाया गया कि कॉलम 'प्रभारित होने वाला कार्य' में केवल 'डीएंडजी निर्माण' की एक प्रविष्टि को उस एक विशिष्ट कार्य (जिसमें रेलवे बोर्ड द्वारा निधियां प्रदान की गई थी) के नाम का वर्णन किए बिना किया जाता है जिसके लिए इन पदों की लागत आवंटित की जाएगी। इस प्रकार, इन पदों को केवल परिचालित किया गया था क्योंकि

खुली लाइन/मण्डलों जहां केवल रखरखाव कार्य किया गया है, में इन पदों विभिन्न कार्य आकलनों तथा परिचालन में मौजूद प्रावधान 'वर्थ ऑफ चार्ज'<sup>148</sup> नहीं थे। अतः इन पदों का परिचालन अनुचित था तथा इसके परिणामस्वरूप पूंजीगत शीर्षों के तहत निर्माण कार्यों को ₹ 102.04 करोड़ के राजस्व व्यय की बुकिंग हुई।

- इन पदों के सृजन हेतु औचित्य रिकॉर्ड में उपलब्ध नहीं था।
- इसके कारण कार्यों के लिए निधि उपलब्धता को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करने वाला निरर्थक परिहार्य व्यय हुआ। इसने आगे महत्वपूर्ण कार्यों अर्थात् नवीकरण, उन्नयन, आधुनिकीकरण, विस्तार आदि को करना स्थगित हुआ क्योंकि दुर्लभ स्रोतों को संबंधित कार्य से संबंधित न होने वाली गतिविधियों में प्रयुक्त किया जाता है।

किसी मानदण्ड के बिना इन विभागों में कार्य प्रभारी पदों के परिचालन से अवसरंचनात्मक व्यय करना का अधिक जोखिम हुआ क्योंकि ये पद निर्माण कार्यों के क्रियान्वयन से संबंधित नहीं है। सुरक्षा विभाग में पदों के सृजन से संबंधित विस्तृत विश्लेषण पैरा 3.7.2.2 के तहत परिलक्षित होता है।

### 3.7.2.2 निर्माण संगठन में सुरक्षा विभाग (आरपीएफ) के पदों का अनुचित परिचालन

रेलवे बोर्ड ने मार्च 2008 में यह निर्णय लिया कि डीएंडजी प्रभारों के प्रावधान को ऐसे प्रमुख सिविल इंजीनियरिंग तथा रेलवे विद्युतीकरण कार्यों अर्थात् नई लाइनें, गैज परिवर्तन, दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण कार्यों में आरपीएफ के लिए बनाया जाना चाहिए जहां महाप्रबंधक यह प्रमाणित करता है कि कार्यों को विरोधी तथा प्रतिकूल परिस्थिति में किया जा रहा है। ऐसे मामलों में आरपीएफ पदों का सृजन वर्थ ऑफ चार्ज आधार पर होना चाहिए।

लेखापरीक्षा में निम्नलिखित का अवलोकन किया गया:

<sup>148</sup> इन सभी पदों को निर्माण संगठन (पूंजीगत कार्यों) के बजाय खुली लाइन/मण्डलों (जहां केवल रखरखाव कार्य किया जाता है) में परिचालित किया गया था।

### उत्तर पश्चिमी रेलवे

अक्टूबर 2008 में रेलवे बोर्ड को रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) के तहत निर्माण संगठन के सुरक्षा विभाग में महानिरीक्षक सह मुख्य सुरक्षा आयुक्त (आईजी सह सीएससी) के एक एसए ग्रेड कार्य प्रभारी पद के सृजन हेतु एक प्रस्ताव भेजा गया था। इसे बोर्ड द्वारा एक कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड पद का एसएजी में उन्नयन करके फरवरी 2009 में स्वीकृत किया गया। तब से यह पद परिचालित है तथा इसकी मुद्रा को रेलवे बोर्ड द्वारा प्रतिवर्ष नवीकृत किया जा रहा है।

पद को इस तथ्य के आधार पर उचित बताया गया कि यह जोन अधिक सुरक्षा संवेदनशील क्षेत्र में है तथा कार्यो का क्रियान्वयन विरोधी तथा प्रतिकूल वासतावरण में है। इसी प्रकार, महानिरीक्षक सह मुख्य सुरक्षा आयुक्त निर्माण(आईजी सह सीएससी निर्माण) के इस पदों न्नित पद के साथ कार्य करने हेतु, निर्माण स्थलो पर तैनात करने के लिए इंस्पेक्टर सुरक्षा दल (आईपीएफ) के एक पद, 13 कांस्टेबल तथा चार सहायक कर्मचारियों वाले एक कम्पनी के सृजन हेतु एक प्रस्ताव को जुलाई 2008 में प्रस्तुत किया गया था। प्रस्ताव की ₹ 18.56 लाख की लागत के एक आईपीएफ पद तथा 11 कांस्टेबल के पदों के लिए क्षेत्र पर सहयोगी फाइनेंस द्वारा जांच की गई तथा इसे महाप्रबंधक उपरे द्वारा स्वीकृत किया गया था। लेखापरीक्षा में यह पाया गया(फरवरी2014) कि 04.03.2009 से 30.06.2009 तक एक इंस्पेक्टर तथा 11 कांस्टेबलों वाली डीएंडजी निधियों के साथ सृजित इस कम्पनी को न तो परिचालित किया गया न ही आगे विस्तारित किया गया। इस प्रकार, महाप्रबंधक की स्वीकृति आवश्यकता आधारित नहीं थी।

इस प्रकार यह प्रमाणित होता है कि इन पदों को निर्माण संगठन से किसी विशेष आवश्यकता/मांग के बिना परन्तु सुरक्षा विभाग के लिए एसएजी स्केल में एक पद के निर्माण हेतु सृजित किया गया था। आईजी सह सीएससी (निर्माण) उपरे का पदों न्नित पद किसी कम्पनी के बिना परिचालित होना जारी रहा तथा इसलिए प्रभार आधार की मान्यता नहीं थी। इस पद के लिए निर्धारित लागत निम्नानुसार थी:

तालिका 3.5

(राशि ₹ में)

वर्ष	एसएजी पद की प्रति माह निर्धारित लागत	वर्ष हेतु कुल लागत
2011-12	147120	1765440
2012-13	158115	1897380
2013-14	169894	2038728
कुल		5701548

इस प्रकार, यह भी देखा गया कि खुली लाइन में परिचालित डिविजनल सुरक्षा आयुक्त के चार वरिष्ठ स्केल पदों तथा सहायक सुरक्षा आयुक्त के एक पद को निर्माण संगठन उपरे की डीएंडजी प्रभारों के लिए एक स्केल अधिक प्रभार्य में पदों न्नति की गई। इन पदों न्नति किए गए पदों की निर्धारित लागत निम्नानुसार थी :

तालिका 3.6

(राशि ₹ में)

वर्ष	एसएस पद की प्रति माह निर्धारित लागत	जेएस पद की प्रतिमाह निर्धारित लागत	पद की प्रति माह लागत की भिन्नता		पद की प्रतिवर्ष लागत की भिन्नता		पदों की संख्या		कुल लागत	
			जेएजी एवं एसएस	एसएस एवं जेएस	जेएजी एवं एसएस	एसएस एवं जेएस	जेएजी	एसएस		
2011-12	80932	66995	2611	13937	31332	167244	4	1	292572	
2012-13	86846	72387	2772	14459	33264	173508	4	1	306564	
2013-14	93182	77077	2945	16105	35340	193260	4	1	334620	
कुल										933756

उपरोक्त पदों के अतिरिक्त अराजपत्रित संवर्ग के दो पद अर्थात एक इंस्पेक्टर सुरक्षा दल तथा एक निजी सचिव -II को भी स्वीकृत किया गया तथा 2011-12 से 2013-14 की समयावधि के दौरान पूंजीगत कार्यों के डीएंडजी प्रभारों के लिए प्रभार्य आरपीएफ विभाग में परिचालित किया गया। इन पदों की निर्धारित लागत निम्नानुसार थी:-

तालिका 3.7

(राशि ₹ में)

वर्ष	आईपीएफ के पद की प्रति माह निर्धारित लागत	पीएस-II के पद की प्रति माह निर्धारित लागत	आईपीएफ के पद की प्रतिवर्ष निर्धारित लागत	पीएस-II के पद की प्रति वर्ष निर्धारित लागत	आईपीएफ एवं पीएस -II के पदों की कुल लागत
2011-12	61545	61545	738540	738540	1477080
2012-13	66097	66097	793164	793164	1586328
2013-14	69878	69878	838536	838536	1677072
कुल					4740480

इस प्रकार वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान आपीएफ विभाग में राजपत्रित तथा अराजपत्रित पदों की निर्धारित लागत निम्नानुसार थी:-



तालिका 3.8

(राशि ₹ में)

वर्ष	राजपत्रित पद की लागत	अराजपत्रित पदों की लागत	कुल लागत
2011-12	2058012	1477080	3535092
2012-13	2203944	1586328	3790272
2013-14	2373348	1677072	4050420
कुल			11375784

इस संदर्भ में यह देखा गया कि मई 2013 में आईजी सह सीएससी (निर्माण) ने मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण) उपरे को यह परामर्श दिया था कि निर्माण संगठन के डीएंडजी प्रभारों के प्रति खुली लाइन में पदों न्नति किए राजपत्रित पदों की निर्माण में कोई आवश्यकता नहीं थी क्योंकि इन पदों की कोई आवश्यकता ही नहीं थी।

इसलिए, लेखापरीक्षा में यह देखा गया है कि निर्माण के डीएंडजी प्रभारों के प्रति उपरे के सुरक्षा विभाग में परिचालित पद तथा उन पर किया गया ₹ 1.14 करोड़ की राशि का व्यय (2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के दौरान क्रमशः ₹ 0.35 करोड़, ₹ 0.38 करोड़ तथा ₹ 0.41 करोड़) प्रभार की मान्यता के बिना तथा रेलवे बोर्डके निर्देशों के विरोध में था।

### दक्षिण पूर्व रेलवे

दपूरे में डीएंडजी प्रभारों के तहत दो राजपत्रित पदों (जेएजी) का सृजन किया गया है। पद अपने सृजन से परिचालन में है तथा इसकी मुद्रा का वार्षिक रूप में नवीकरण किया जा रहा है।

- उप मुख्य सुरक्षा आयुक्त (जेएजी) जो वरिष्ठ उप सुरक्षा आयुक्त सह प्रधान/क्षेत्रीय प्रशिक्षण संस्थान /खड़गपुर (केजीपी ) के रूप में परिचालित है का पद 22 अप्रैल 2009 से परिचालित है।
- चक्रधरपुर (सीकेपी) पर वरिष्ठ उप सुरक्षा आयुक्त (वरि.डीएससी/सीकेपी) का पद 1 मई 2012 से परिचालित है। इसे निर्माण विभाग के तहत एसएंडटी के कार्य प्रभारी पद के पूल से परिचालित किया जा रहा है। वरिष्ठ डीएससी/आरपीएफ/सीकेपी के पद के वेतन का भुगतान एफएएंडसीएओ /गार्डन रीच रोड, कोलकाता से स्वीकृति प्राप्त करने के पश्चात 1 दिसम्बर 2012से 30 जून 2013 तक की अवधि के लिए जीएम/दपूरे द्वारा अस्थायी रूप से मंजूर किया गया। इसे इस तथ्य के आधार पर उचित बताया गया कि डिविजन गंभीर कानून तथा व्यवस्था स्थिति का सामना करता है तथा पद की

झारखण्ड तथा ओडिशा के जिला अधिकारियों के साथ बेहतर तथा प्रभावी संपर्क बनाए रखने के लिए आवश्यकता थी।

इस प्रकार यह प्रमाणित होता है कि उन पदों को निर्माण संगठन से किसी विशिष्ट मांग के बिना सृजित किया गया तथा ये विषय पर रेलवे बोर्ड के निर्देशों के उल्लंघन में परिचालित हो रहे थे।

### 3.7.2.3 व्यय का गलत आवंटन

रेलवे बोर्ड के समय-समय पर जारी निर्देशों के अनुसार, कार्यों के क्रियान्वयन के दौरान क्षेत्र के साथ साथ मुख्यालयों में पर्यवेक्षण तथा निर्देश प्रदान करने के लिए आवश्यक राजपत्रित तथा अराजपत्रित स्टाफ की लागत तथा संयंत्र निर्माण, इंस्ट्रूमेंट, कार्यालय खर्च, अस्थायी आवासीय स्थान, नकद तथा स्टोर्स की हानि, यातायात के लिए लाइन के खुलने से लम्बित परिचालन व्यय आदि जैसे अन्य व्यय को डीएंडजी प्रभारों के तहत प्रभारित किया जाना है। उपरोक्त के आलावा अन्य उद्देश्य हेतु किए गए व्यय को लेखों के उन संदर्भित शीर्षों जिसमें वे आते हैं, के तहत बुक किया जाना चाहिए।

भारतीय रेल के चयनित निर्माण कार्यों से सम्बंधित कार्य रिजिस्ट्रों, भुगतान किए गए बिलों जर्नल स्लिप/वाउचर तथा समायोजन ज्ञापनों की लेखापरीक्षा की संवीक्षा में देखे गए व्यय की बुकिंग में अनियमितताओं की नीचे चर्चा की गई है:

#### (क) एक ही कार्य के अन्दर डीएंडजी प्रभारों के लिए व्यय के गैर-डीएंडजी घटक का गलत आवंटन

- संरचनागत इंजीनियरिंग कार्य (अर्थात् फॉर्मेशन, स्थाई मार्ग, ब्रिजों, स्टेशनों तथा बिल्डिंग), उपकरणों संयंत्र तथा मशीनरी आदि से संबंधित ₹ 82.80 करोड़ (वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के दौरान क्रमशः ₹ 1.86 करोड़, ₹ 78.59 करोड़ तथा ₹ 2.35 करोड़) का एक व्यय जिसे कार्य के गैर डीएंडजी घटक में बुक किया जाना था, को उ पू रे, उ स रे, उ प रे, द पू म रे, द प रे तथा प रे में डीएंडजी प्रभारों के तहत गलत तरीके से परिलक्षित किया गया था।

इस प्रकार अन्य उद्देश्यों हेतु किया गया व्यय तथा कार्य के अन्दर डीएंडजी शीर्षों को गलत तरीके से आवंटित व्यय के परिणामस्वरूप ₹ 82.80 करोड़ तक डीएंडजी प्रभारों को अधिक बताया गया है।

**(ख) एक ही कार्य के अन्दर गैर डीएंडजी घटक के लिए डीएंडजी प्रभारों का गलत आवंटन**

- डीएंडजी प्रभारों से संबंधित ₹ 4.72 करोड़, ₹ 2.84 करोड़ तथा ₹ 4.62 करोड़ (कुल ₹ 12.18 करोड़ तक) की राशि को क्रमशः वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के दौरान म रे, पू रे, उपरे, उसरे, उपरे, दपूमरे, तथा दपरे में लेखों (कार्य के अन्दर) के अन्य शीर्षों में गलत तरीके से बुक किया गया था।

इसके परिणामस्वरूप ₹ 12.18 करोड़ तक डीएंडजी प्रभारों को कम बताया गया जैसाकि नीचे वर्णित है:-

**तालिका 3.9**

(₹ लाख में)

लेखों के अन्य शीर्षों में डीएंडजी प्रभारों की गलत बुकिंग								
क्षेत्रीय रेलवे	मरे	पूरे	उपूरे	उसरे	उपरे	दपूमरे	दपरे	कुल
स्थापना	0	10.51	743.23	0	1.98	8.21	1.41	765.34
स्थापना <sup>149</sup> के अलावा अन्य	0.16	0	65.08	360.02	25.47	0.01	1.90	452.64
कुल	0.16	10.51	808.31	360.02	27.45	8.22	3.31	1217.98

**(ग) एक कार्य से दूसरे कार्य में डीएंडजी प्रभारों के स्थापना घटक का गलत समायोजन**

- उपरे में, डीएंडजी प्रभारों के स्थापना घटक से संबंधित ₹ 1.66 करोड़ की राशि को जयपुर -सिकर -लोहारू गैज रूपान्तरण परियोजना(पी-1487-01) के लिए बुक किया गया था। इसे निर्माण इकाई /बीकानेर के तहत निम्नलिखित कार्यों के लिए अगस्त 2012 में जर्नल वाउचर (जेवी) संख्या सी/3 के द्वारा हस्तांतरित किया गया था :

**तालिका 3.10**

क्रम संख्या	विवरण	राशि (₹)
(i)	आरई-यार्ड रिमांडलिंग वर्क (डीएफ- 31687-01) दिनांक 07.09.2012 की समायोजन ज्ञापन संख्या सीएसटीई/सी जेपी/9/03 देखें	31,00,000
(ii)	आरई-एचएसआर स्टे. 111(केप-1687-01) दिनांक 07.09.2012 की समायोजन ज्ञापन संख्या सीएसटीई/सी/जेपी/9 /03 देखें	1,35,00,000

<sup>149</sup> विवरण फुट नोट 1 में देखें।

- वह अवधि जिसके लिए राशि को आरंभिक रूप से जेपी एसआईकेआर – एलएचयू परियोजना के लिए बुक किया गया था, अभिलेखों में उपलब्ध नहीं है। इसके अलावा, वेतन बिल जिससे राशि संबंधित थी, का विवरण भी उपलब्ध नहीं है। उक्त दो कार्यों में किसी विशिष्ट कारण के बिना एक मुश्त राशि हस्तांतरित की गई थी।
- मेट्रो रेल में, वर्ष 2013-14 से पूर्व मेट्रो रेल से संबंधित डीएंडजी प्रभारों के सम्पूर्ण स्थापना घटक को दमदम-टोलीगंज (चरण I) टोलीगंज- नई गारीया (चरण II) परियोजना के लिए बुक किया गया था। इसे 2013-14 से बीमांबंदर के द्वारा नोआपरा-बरसात परियोजना के लिए बुक किया गया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि डीएंडजी प्रभारों के स्थापना घटक को केवल एक परियोजना के लिए बुक किया जा रहा था जबकि पांच परियोजनाएं मेट्रो रेल द्वारा की जा रही थी। मेट्रो रेल प्रशासन ने कहा कि एक परियोजना की बुकिंग निधियों की अपर्याप्तता के कारण थी।

इस प्रकार यह देखा गया कि डीएंडजी प्रभारों की बुकिंग पारदर्शी तरीके से नहीं की जा रही है।

**(घ) दूसरे कार्य के डीएंडजी प्रभारों के स्थापना घटक के अलावा अन्य हेतु डीएंडजी प्रभारों के स्थापना घटक का गलत आवंटन**

उत्तर पश्चिम रेलवे में, फरवरी/मार्च 2011 (2010-11) के नियमित वेतन से संबंधित ₹ 0.11 करोड़ की राशि को लेवल क्रॉसिंग (एलसी) संख्या 63 पर रोड ओवर ब्रिज (आरओबी) कार्य के तहत बुक किया गया था। इस राशि को अगस्त 2012 की जेवी संख्या 4 के द्वारा राजस्व में हस्तांतरित किया गया था। राजस्व शीर्ष जिसके लिए राशि को हस्तांतरित किया गया था, को जेवी में वर्णित नहीं किया गया। तत्पश्चात राशि को पुनः अगस्त 2012 की जेवी संख्या आर/12 के द्वारा पूंजीगत में हस्तांतरित किया गया तथा उसे डिपॉजिट कार्य इंगरपुर –रतलाम (डीएनआरपी-आरटीएम) नई लाइन (20119308) अर्थात् पूंजीगत –सामान्य प्रभार ‘(स्थापना के अलावा अन्य-कार्यालय व्यय –अन्य) के तहत बुक किया गया।

इस प्रकार, 2010-11 में भुगतान किए गए वेतनों से संबंधित तथा पूंजीगत (सुरक्षा कार्यों) के तहत बुक राशि को 2012-13 में बिना किसी विवरण या कारणों के

राजस्व में हस्तांतरित किया गया तथा फिर पुनःपूजीगत (डिपॉजिट कार्य) में परन्तु कार्यालय खर्च स्थापना के अलावा अन्य के तहत हस्तांतरित किया गया। यह स्थापना प्रभारों का स्थापना के अलावा अन्य में अनियमित तथा अनुचित हस्तांतरण का संकेत देता है।

इस प्रकार, कार्यालय व्ययों के लिए डीएंडजी (स्थापना) प्रभारों की बुकिंग करके बुक किए गए डीएंडजी प्रभारों (स्थापना) को ₹ 0.11 करोड़ तक कम बताया गया है।

**(ड.) एक अस्वीकृत कार्य के क्रियान्वयन के माध्यम से दूसरे कार्य के लिए एक कार्य के डीएंडजी प्रभारों के गैर-स्थापना घटक का गलत आवंटन**

दमरे में, यह देखा गया कि पूजीगत, पूंजीगत निधि, डीआरएफ, सुरक्षा निधि, डिपॉजिट कार्यों आदि जैसी निधियों के विभिन्न स्रोतों से विभिन्न स्वीकृत आकलनों के स्थापना प्रभारों (अस्थायी शेडों का निर्माण) के अलावा अन्य डीएंडजी प्रभारों को ₹ 16.25 करोड़ की लागत पर रेल निर्माण भवन, सिकन्दराबाद के निर्माण हेतु उपयोग के रूप में दर्शाया गया था। यह कार्य सक्षम प्राधिकारी द्वारा स्वीकृत नहीं था। हालांकि, कार्य कोड संख्या 007419 लेखाकरण शीर्ष 43646103 के तहत कार्य को आवंटित की गई थी। इस मामलों को पहले ही वर्ष 2011-12 के लिए विनियोजन लेखे के परिशिष्ट-जे<sup>150</sup> में बताया गया है। ₹ 16.25 करोड़ का यह कार्य कार्य का एक भाग भी नहीं था इसके परिणामतः एक अस्वीकृत कार्य का अप्राधिकृत क्रियान्वयन हुआ।

**(घ) पूंजीगत कार्यों से राजस्व लेखे में डीएंडजी प्रभारों के व्यय की गलत बुकिंग**

एफएण्डसीएओ/मेट्रो रेल का पद निर्माण संगठन के कार्य-प्रभारी एचएजी पद के रूप में स्वीकृत नहीं था। हालांकि कथित पद के वेतन को पूंजीगत शीर्ष के तहत निर्माण आकलन में बुक करने के बजाय राजस्व शीर्ष (03-211-01) के तहत मेट्रो रेल की ओएण्डएम यूनिट में बुक किया गया था। इस प्रकार, परियोजनाओं के डीएंडजी प्रभारों की लागत को ₹ 0.41 करोड़ (अक्टूबर 2012 से मार्च 2014 तक एफएण्डसीएओ/मेट्रोरेल का वेतन) तक कम बताया गया था।

<sup>150</sup> परिशिष्ट जे-गैर वर्गीकरण का विवरण

(छ) कार्य प्रभारी पदों /आकलनों के प्रति बुकिंग के लिए राजस्व व्यय के डेबिटों की अनियमित स्वीकृति सहित पूंजीगत कार्यों के डीएंडजी प्रभारों के लिए राजस्व व्यय की गलत बुकिंग

- यह देखा गया है कि क्वार्टरों/ओआरएच/बंगले की मरम्मत, फाउंडेशन स्टोन लेइंग, टेलीफोन बिल, अवकाश नकदीकरण का भुगतान, समूह बीमा योजना (जीआईएस) तथा नकद कार्यालय के वेतन बिल आदि पर किए खुली लाइन के राजस्व शीर्षों से सम्बंधित वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 में क्रमशः ₹ 37.73 लाख, ₹ 18.78 लाख तथा ₹ 172.78 लाख (कुल ₹ 229.29 लाख) के व्यय को निर्माण परियोजनाओं के डीएंडजी प्रभार शीर्ष में गलत तरीके से बुक किया गया था। इसके कारण पूंजीगत व्यय को अधिक तथा राजस्व व्यय को कम बताया गया था।
- इसके अलावा, पमरे में, डीएंडजी प्रभारों से संबंधित ₹ 1.80 करोड़ का एक हस्तांतरण प्रमाणपत्र को निर्माण संगठन द्वारा स्वीकार नहीं किया गया, तथपि कथित राशि को एफए एंड सीएओ कार्यालय द्वारा मनमाने ढंग से डेबिट किया गया था तथा इसे भोपाल निर्माण यूनिट द्वारा डिपॉजिट विविध के तहत रखा गया था। उप सीई (सी)/भोपाल ने कहा (फरवरी 2014) कि कथित डेबिट उसके कार्यालय द्वारा किए जा रहे कार्यों से संबंधित नहीं है। इस प्रकार, यह राशि प्रभार के योग्य नहीं थी।
- दपूरे में, मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण) सीएओ (सीओएन) कार्यालय के अधिकारियों तथा स्टाफ के वेतन तथा भत्तों को प्रत्येक माह के लिए एकल आकलन में बुक किया गया तथा सभी आकलनों के बीच समान रूप से नहीं। वित्तीय वर्ष 2013-14 के दौरान, तमलुक -दीघा नई लाइन परियोजना के लिए बजट परिव्यय ₹ 10 करोड़ था जिसके प्रति अक्टूबर 2013 तक ₹ 9.84 करोड़ का व्यय बुक किया गया था। वित्तीय सलाहकार के खुली लाइन अधिकारियों के वेतन के प्रति ₹ 1.99 करोड़ की तथा मुख्य लेखा अधिकारी /स्थापना राजपत्रित (एफए एंड सीएओ/ ईजीए) तथा मुख्य कार्मिक अधिकारी /गार्डन रीच, कोलकाता (सीपीओ/जीआरसी) को ₹ 68.33 लाख तक एफए एंड सीएओ/निर्माण/राजपत्रित एफए एंड सीएओ/सीओएन/ जीएजेड- ₹ 58.58 लाख तथा एफए एंड सीएओ/निर्माण (अराजपत्रित) (एफए एंड सीएओ/सीओएन (एनजी) ₹71.91 लाख की अधिक बुकिंग की गई। यह इस परियोजना के लिए कुल बजटीय परिव्यय का 20 प्रतिशत था

तथा इसके परिणामस्वरूप निधियों के अभाव के लिए अधिक संविदात्मक बिलों का लम्बन हुआ। रेल प्रशासन ने अन्य निर्माण आकलन के लिए एफए एंड सीएओ/सीओए/जीएजेड-₹ 58.58 लाख तथा एफए एंड सीएओ/सीओएन (एनजी) ₹ 71.91 लाख की स्थापना बुकिंग को स्थानांतरित किया जहां निधियां जर्नल वाउचर (जेवी) के माध्यम से उपलब्ध थी। इसके अलावा, चूंकि एफए एंड सीएओ/ईजीए तथा सीपीओ/जीआरसी के वेतन की बुकिंग के लिए निर्माण आकलन में कोई प्रावधान नहीं था, अतः रेल प्रशासन ने इन दो अधिकारियों की स्थापना बुकिंग को रिवर्स करने वाला एक जेवी जारी किया।

- लेखा विभाग, खण्ड I (एआई) के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 406 के अनुसार, एक ही रेलवे के अन्दर दो लेखाकरण यूनिटों<sup>151</sup> के बीच स्थानांतरण को ट्रांसफर सर्टिफिकेट (टीसी) के माध्यम से प्रभावित किया जाना चाहिए। स्थानांतरण प्रारम्भ करने वाली यूनिट को फार्म ए406 में नकली ट्रांसफर सर्टिफिकेट बनाना चाहिए तथा प्रारम्भिक लेखा अभिलेखों या यूनिट जिससे स्थानांतरण संबंधित है, के लिए स्थानांतरण के विवरण वाले वाउचर द्वारा पूर्ण रूप से समर्थित एक प्रति भेजी जानी चाहिए तथा अन्य प्रति को कार्यालयी प्रति के रूप में रखना चाहिए।

भारतीय रेल में टीसी की स्वीकृति प्रणाली की समीक्षा से पता चला कि:-

- अधिक कार्य प्रभारी पदों को उन खुली लाइन संगठन के विभिन्न विभागों में परिचालित किया जा रहा है जो निर्माण संगठन की गतिविधियों से संबंधित नहीं हैं। इन पदों पर व्यय को ओपन लाइन संगठन द्वारा व्यय किया जाता है तथा ऋणों की स्वीकृति के लिए निर्माण लेखों में भेजा जाता है। कर्मचारी वार नाम, पदनाम, वेतन राशि तथा भत्तों जैसा अनिवार्य विवरण खुली लाइन द्वारा भेजे संबंधित टीसी में संलग्न नहीं था। इसके बावजूद इन टीसी को एआई के पैराग्राफ 406 के उल्लंघन में निर्माण संगठन द्वारा स्वीकार किया गया था।
- टीसी में उन कार्य आकलन का कोई संदर्भ नहीं है जिसके लिए वेतन तथा भत्तों को आवंटित होने के लिए प्रस्तावित किया जाता है। कुछ पदों के व्यय को (क) संबंधित कार्य के पद की गतिविधि से संबंध किए बिना (ख)

<sup>151</sup> लेखाकरण यूनिटों से तात्पर्य मुख्यालयों (निर्माण/खुली लाइन), मण्डलों, वर्कशॉप, यातायात, स्टोर्स तथा क्षेत्रीय कार्यालयों में निर्माण के लेखा अधिकारी से हैं।

कार्य के लिए व्यय की बुकिंग को समर्थित करने के लिए विवरण प्राप्त किए बिना बांटा जा रहा है।

- निर्माण विभाग का लेखा अधिकारी जो खुली लाइन में परिचालित हो रहे कार्य प्रभारी पदों के डेबिटों को स्वीकार करता है, यह जांच नहीं करता कि क्या पदों के वेतन तथा भत्ते खुली लाइन विंग के हैं या निर्माण विंग के लिए हैं तथा क्या इन पदों को सक्षम प्राधिकारी की स्वीकृति प्राप्त है तथा क्या पदों के पास वित्तीय सहमति, इन पदों के अनियमित परिचालन हेतु पर्याप्त गुंजाइश है।

चूंकि इन पदों को निर्माण संगठन के कार्यों के साथ नहीं जोड़ा गया था। अतः डेबिटों की स्वीकृति अनुचित थी तथा इसलिए रेलवे बोर्डके निर्देशों के अनुसार प्रभार के योग्य नहीं थी। इसके परिणामस्वरूप पूंजीगत व्यय के रूप में राजस्व व्यय का गलत वर्गीकरण हुआ। इसमें निम्नलिखित के व्यय की बुकिंग सम्मिलित थी।

- (क) पश्चिम रेलवे में परिचालन विभाग के सात अराजपत्रित पद (जून 2011 तक) तथा 5 एनजी पद (जुलाई 2011 से आज तक ) जिन पर उन खुली लाइन राजस्व में व्यय की अधिक बुकिंग से बचने के लिए वित्तीय सहमति के साथ सिविल विभाग के डीएंडजी को प्रभारित किया गया था जो खुली लाइन में यातायात विभाग के तहत 22 पदों के अनियमित परिचालन के कारण उत्पन्न हुआ था। राजस्व अनुदान में अचत को 2011-12 में परिचालन विभाग में 6 राजपत्रित पदों की मुद्रा को बढ़ाने के लिए उपयोग किया गया था;
- (ख) पश्चिम रेलवे में एक एसएजी स्तर पद जो खुली लाइन में 1998 से परिचालित है, व्यय जिसे रेलवे बोर्ड के निर्देशों पर निर्माण संगठन में डेबिट किया जा रहा है;
- (ग) मुख्य सतर्कता निरीक्षक के पांच पदों को संबंधित राजस्व अनुदानों के तहत इन पदों को परिचालित करने के बजाय निर्माण कार्यों में बुक किए जा रहे उनके व्यय के साथ दक्षिण रेलवे में अप्रैल 2012 से स्वीकृति के बिना परिचालित किया जा रहा था;
- (घ) पूर्व मध्य रेलवे में खुली लाइन में वेतन के रूप ₹ 24.54 करोड़ का भुगतान किया गया जिसे जर्नल वाउचर(जेवी) के माध्यम से समायोजित किया गया तथा निर्माण के तहत विभिन्न परियोजनाओं के डीएंडजी प्रभारों (स्थापना) के



लिए बुक किया गया। जेवी को उस स्टाफ की अवधि तथा संख्या के विवरण द्वारा समर्थित नहीं किया गया जिससे वह व्यय संबंधित था। एकमुश्त राशि को लिया गया तथा रिकॉर्ड पर नियुक्त किए जा रहे किसी विशिष्ट कारक के बिना विभिन्न कार्यों में स्थानांतरित किया गया।

सभी क्षेत्रीय रेलवे में खुली लाइन में परिचालित तथा निर्माण संगठन द्वारा स्वीकृत पदों की लागत को वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के दौरान क्रमशः ₹ 37.12 करोड़, ₹ 49.00 करोड़ तथा ₹ 60.07 करोड़ तक निकाला गया। इस प्रकार, पूंजीगत व्यय के रूप में ₹ 146.19 करोड़ के राजस्व व्यय की बुकिंग के परिणामस्वरूप कार्यों के लिए निधियों की उपलब्धता की कमी हुई तथा गुणवत्ता और समय दोनों के अनुसार रेलवे परिसम्पत्तियों के नवीकरण, आधुनिकीकरण तथा उन्नयन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा था।

(अनुबंध IX)

3.7.2.4 कार्य के लिए कार्य प्रभारी पदों के कोरसर्पोडिंग उपयोग के साथ डीएंडजी प्रभारों के तहत कार्य के लिए वर्गीकृत स्थापना व्यय का निर्धारण करने के लिए पारदर्शी तंत्र का अभाव

रेलवे बोर्ड डीएंडजी प्रभारों के तहत एक वार्षिक आधार पर निर्माण परियोजनाओं के राजपत्रित स्टॉफ के पदों के सृजन/विस्तार हेतु मानदण्ड का निर्धारण करता है। निर्धारित किए मानदण्ड सभी विभागों के लिए वार्षिक सकल परिव्यय के अनुसार है। वर्ष के दौरान सभी कार्यों पर किए जाने वाले संभावित व्यय को आवश्यक कार्य प्रभारी स्थापना का पता लगाने के लिए ध्यान में रखना चाहिए।

जुलाई 1985 में, रेलवे बोर्ड ने यह सुनिश्चित करने पर बल दिया कि वर्ष के दौरान उन कार्यों पर किए व्यय के लिए कार्य प्रभारी स्थापना की लागत की प्रतिशतता निर्धारित सीमा से अधिक नहीं है। रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिया (फरवरी 2011) था कि निर्धारित डीएंडजी प्रभार अधिकतम सीमा है तथा केवल न्यूनतम के लिए वास्तविक प्रावधान को प्रतिबंधित करने के लिए प्रयत्न किए जाने चाहिए। परिव्यय की मात्र उपलब्धता ऐसे एक निर्धारण के आधार पर नहीं होनी चाहिए। कार्य प्रभारी स्थापना पर सम्पूर्ण व्यय निर्धारित डीएंडजी प्रभारों के अन्दर होना चाहिए।

समीक्षा के लिए चयनित परियोजनाओं की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि यद्यपि रेल प्रशासन ने विभिन्न निर्माण परियोजनाओं के लिए डीएंडजी प्रभारों की निर्धारित प्रतिशतता के अनुसार कार्यवार/परियोजना वार डीएंडजी प्रभारों का

निर्धारण किया तथापि एक विशेष वर्ष में एक विशेष कार्य के प्रति बुक राशि सम्बंधित कार्य में व्यय के तय आकलन के लिए निर्धारित प्रतिशतता के अनुसार नहीं थी। समीक्षा के परिणामों का सार निम्नानुसार प्रस्तुत किया गया है:-

तालिका 3.11

वर्ष	लेखापरीक्षा के दौरान कवर किए कार्यों की संख्या	कुल व्यय के लिए डीएंडजी व्यय (व्यय प्रतिशत की रेंज)		इन कार्यों की संख्या जहां वित्तीय वर्ष के दौरान कार्य पर डीएंडजी प्रभारों पर व्यय अधिक था।		
		अधिकतम	न्यूनतम	कुल व्यय के 25 प्रतिशत तथा 50 प्रतिशत तक	कुल व्यय के 50 प्रतिशत तथा 75 प्रतिशत तक	कुल व्यय का 75 प्रतिशत
2011-12	280	100	0.06	16	8	13
2012-13	280	104.17	0.01	19	5	10
2013-14	280	100	0.02	12	11	13

- यह तथ्य कि क्रियान्वित किए जा रहे कार्य के लिए बुक डीएंडजी प्रभारों ने कुछ कार्यों में बुक कुल व्यय के 104.17<sup>152</sup> प्रतिशत से अधिकतम निर्मित किया यह प्रमाणित करता है कि इन प्रभारों को वर्ष के दौरान किसी प्रत्यक्ष प्रगति के बिना भी बंक किया जा रहा है।
- आगे यह देखा गया कि वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक जहां कुल व्यय के 75 प्रतिशत से अधिक को डीएंडजी प्रभारों के तहत व्यय की अव्यवस्थित बुकिंग के कारण डीएंडजी प्रभारों पर उपयोग किया गया था, के दौरान प्रगति पर 36<sup>153</sup> कार्यों के संदर्भ में डीएंडजी प्रभारों की बुकिंग को वास्तव में उन कार्यों के लिए किया जा रहा है जहां निधियों उपलब्ध हैं। इससे अंतिम रूप से ऐसी परिस्थिति हुई जहां कार्य के लिए कार्य प्रभारी पदों की वास्तविक आवश्यकता के समय पर संबंधित कार्य में उपलब्ध डीएंडजी प्रभार पहले से ही सुविस्तृत किया गया है। इस तथ्य पर भी अध्यक्ष रेलवे बोर्ड द्वारा जीएम/मेट्रो तथा जीएम (निर्माण)/उमरे /पीयूज सहित सभी महाप्रबंधकों को सम्बोधित करने वाले उसके दिनांक 26 मार्च 2014 के पत्र के माध्यम से टिप्पणी की गई है।

<sup>152</sup> दपरे में बुक सकल व्यय ₹ 6083000 था तथा वर्ष के दौरान प्राप्त क्रेडिट ₹ 3014000 था। इस प्रकार वर्ष 2012-13 के लिए निवल व्यय ₹ 3019000 था इस प्रकार, वर्ष 2012-13 के लिए निवल व्यय ₹ 3019000 था। जिसके प्रति डीएंडजी शीर्षों में बुक राशि ₹3145000 अर्थात वास्तविक व्यय का 104.17 प्रतिशत थी।

<sup>153</sup> 2011-12 में कुल 13 कार्य (पूतरे-2, उरे-2 दमरे -2 दपरे-1, दरे-4 तथा परे-2), 2012-13 में कुल 10 कार्य (मरे -1, उमरे -1 उरे-2, उपरे-1, दरे-2, दपरे-1, पमरे-1 तथा परे-1) तथा 2013-14 में कुल 13 कार्य (पूतरे-2 , उमरे-1, उरे-3, उपरे-1, दमरे-1, दपूमरे-1, दरे-3 तथा पमरे-1)।

- पूरे तथा पू म रे में रेल प्रशासन द्वारा डीएंडजी प्रभारों की बुकिंग के कार्यवार विवरण प्रदान नहीं किए गए।
- उस कार्य के डीएंडजी प्रभारों के स्थापना घटक के तहत बुक व्यय के लिए एक कार्य पर कार्य प्रभारी पदों के उपयोग की सीमा से जोड़ने वाली एक पारदर्शी प्रणाली का अभाव था जिसे क्रमशः पैरा 3.7.3.1 में वर्णित अनुसार अपूर्ण विवरणों के साथ टीसी की स्वीकृति तथा कार्य रजिस्ट्रों के खराब रखरखाव द्वारा सुगम बनाया गया था।

#### 3.7.2.5 वास्तविक व्यय के संबंध में पदों का अधिक परिचालन

कार्य प्रभारी पदों के लिए प्रावधानों को डीएंडजी प्रभारों के रूप में वर्गीकृत आकलन की प्रतिशतता के रूप में पूंजीगत कार्यों के आकलनों में बनाया जाता है। इन प्रभारों को फरवरी 2011 में किए जा रहे नवीनतम के साथ समय समय पर रेलवे बोर्ड द्वारा निर्दिष्ट किया जाता है कार्य प्रभारी पदों को संबंधित वर्ष के लिए बजट परिव्यय के आधार पर उचित ठहराया, बनाया/विस्तारित किया जाता है। नवम्बर 2011 में, रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिया कि पदों के सृजन का आधार होना चाहिए तथा यह प्रभार के योग्य होनी चाहिए।

बजट निर्माण की प्रक्रिया क्षेत्रीय यूनिट स्तर<sup>154</sup> पर प्रारंभ होती है। क्षेत्रीय यूनिटे उन विभिन्न शीर्षों के तहत व्यय का आकलन बनाती है जो संबंधित वर्ष के लिए निधियों की आवश्यकता के पूर्वानुमान हेतु आधार बनाते हैं। तक आकलनों को क्षेत्रीय मुख्यालय स्तर पर रेलवे बोर्ड द्वारा विचार तथा अंतिम आवंटन के लिए संकलित तथा संवीक्षित किया जाता है। रेलवे बोर्ड सभी क्षेत्रों से प्राप्त आकलनों को 'अनुदान हेतु मांग' के रूप में संसद में प्रस्तुत किया जाता है। संसद द्वारा विनियोजन बिल को पास करने के पश्चात्, सभी क्षेत्रीय रेलवे को कार्य वार बजटीय आवंटन किया जाता है। रेलवे बोर्ड द्वारा निधियों के आवंटन पर सीएओ (सी) या जीएम(सी) द्वारा क्षेत्रीय स्तर पर निधियों का विभागवार वितरण किया जाता है। व्यय की प्रगति को प्रत्येक माह नियंत्रण प्राधिकारियों को प्रस्तुति हेतु लेखा अधिकारियों द्वारा निर्मित मासिक वित्तीय समीक्षा के माध्यम से मॉनीटर किया जाता है। निधियों की आवश्यकताओं की समीक्षा करने के लिए अगस्त, दिसम्बर तथा फरवरी के दौरान तीन बजटीय समीक्षाएं बनाई जाती हैं। इस आधार पर रेलवे बोर्ड द्वारा निधियों का पुनः विनियोजन/अंतिम आवंटन किया जाता है। अंतिम

<sup>154</sup> क्षेत्रीय रेलवे की निर्माण यूनिट में उप मुख्य इंजीनियर का कार्यालय

बजट आवंटन आदेशों में योजना शीर्ष<sup>155</sup> वार निधियों को रेलवे बोर्ड द्वारा आवंटित किया जाता है तथा इसमें मूल बजट वितरण के समय किया मूल कार्य वार आवंटन निहित है। यह तंत्र मूल बजटीय आवंटन से भिन्न कार्यों का करने/उन पर जोर देने/उन्हे प्राथमिकता देने को सरल बनाता है। रेलवे बोर्ड से प्राप्त अंतिम बजट आवंटन को क्षेत्रीय रेलवे प्रशासन द्वारा आगे कार्यवार वितरित किया जाता है।

समतुल्य डीएंडजी प्रभारों की उपलब्धता पर अपेक्षित व्यय के परिवर्तन के प्रभाव का निर्धारण पर अपेक्षित व्यय को परिवर्तन के प्रभाव का निर्धारण करने के लिए व्यय की समीक्षा के परिणामों का विस्तार नहीं किया जा रहा है। मार्च 2014 में अध्यक्ष रेलवे बोर्ड ने बजट अनुदानों में बाद में संशोधन के आधार पर कार्य प्रभारी पदों का पुनर्मूल्यांकन करने की आवश्यकता पर बल दिया। कार्य प्रभारी पदों के परिचालन में ऊपर की ओर या नीचे की ओर संशोधन सहित कोई निर्धारण नहीं देखा गया (दिसम्बर 2014)। अध्यक्ष रेलवे बोर्ड ने जुलाई 2014 में डीएंडजी प्रभारों के तहत परिचालित होने वाले राजपत्रित पदों पर व्यय के परिवर्तन के प्रभाव का निर्धारण करने के लिए सूचना प्राप्त की तथा यह पाया कि व्यय की समीक्षा के परिणामों में यह विस्तार 2013-14 में डीएंडजी प्रभारों के तहत परिचालित 93 राजपत्रित पदों (एचएजी-6, एसएजी-12 तथा जेएजी-75 ) की संख्या में कमी का कारण होगा।

हालांकि रेलवे बोर्ड द्वारा इन पदों को कम करने के मामले में कोई अन्य कार्यवाही नहीं की गई है। सूचना के परिणामों को किसी अन्य कार्यवाही के बिना छोड़ दिया गया है।

वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के दौरान, सिविल इंजीनियरिंग तथा इसके सर्वेक्षण, एसएंडटी तथा सर्वेक्षण, विद्युतीय तथा इसके सर्वेक्षण के लिए बजट अनुदान क्रमशः ₹ 18022 करोड़, ₹ 15490 करोड़ तथा ₹ 13645 करोड़ था। इन वर्षों के लिए अंतिम अनुदान क्रमशः ₹ 12904 करोड़, ₹ 13482 करोड़ तथा ₹ 15008 करोड़ था जिसके प्रति इन वर्षों में बुक किया गया वास्तविक व्यय क्रमशः ₹ 13191 करोड़, ₹ 13347 करोड़ तथा ₹ 14928 करोड़ था।

यह पाया गया कि:

<sup>155</sup> नई लाइन(1100), गैज रूपान्तरण (1400), दोहरीकरण (150), यातायात सुविधाएं (1600), रॉलिंग स्टॉक (2100), ब्रिज कार्य (3200), सिगनलिंग तथा दूरसंचार कार्य (3300), उत्पादन यूनिट सहित वर्कशॉप (4200), अन्य निर्दिष्ट कार्य(6400) आदि।

- वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के दौरान सम्पूर्ण व्यय मूल बजट अनुदान (वह आधार जिस पर कार्य प्रभारी पदों को उचित ठहराया तथा सृजित किया गया) से ₹ 4831 करोड़ (26.81 प्रतिशत) तथा ₹ 2143 करोड़ (13.83 प्रतिशत) तक कम था जबकि 2013-14 के दौरान सम्पूर्ण व्यय मूल बजट अनुदान से ₹ 1283 करोड़ (9.40 प्रतिशत) तक अधिक था।
- अंतिम अनुदान को वास्तविक व्यय से जोड़ने के लिए वित्तीय वर्ष के अंतिम भाग में जारी किया जाता है। बजट अनुदानों के संशोधन के पश्चात, मूल बजट अनुदान के आधार पर सृजित कार्य प्रभारी पदों में आनुपातिक परिवर्तनों को डीएंडजी प्रभारों पर व्यय की अधिक बुकिंग के कारण पदों के अधिक परिचालन के परिणामस्वरूप किया जाता है।

इसे अलावा, अंतिम अनुदान के समय बजट परिव्यय की कमी के प्रभाव तथा वास्तविक व्यय की भी समीक्षा की गई थी तथा यह पाया गया कि -

- वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के दौरान, अंतिम अनुदानों के आधार पर सिविल इंजीनियरिंग, संकेत एवं दूरसंचार, विद्युतीय, स्टोर्स तथा लेखा विभागों में कार्य प्रभारी पदों के पुनः निर्धारण के कारण 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के दौरान राजपत्रित पदों की 531, 420 तथा 697 संख्या सहित क्रमशः ₹ 51.25 करोड़,<sup>156</sup> ₹ 44.25 करोड़<sup>157</sup> तथा ₹ 75.24 करोड़<sup>158</sup> की बचत होगी।
- इसी तरह वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के दौरान यह देखा गया कि पद धारकों द्वारा क्रियान्वित वित्तीय संबंध (वास्तविक व्यय) में कार्य

<sup>156</sup> ₹1.76 करोड़ (मरे), ₹5.23 करोड़ (पूतरे), ₹ 4.17 करोड़ (पूमरे), ₹0.86 करोड़ (पूरे), ₹1.08 करोड़ (उमरे), ₹ 0.3 करोड़ (उपूरे), ₹ 5.28 करोड़ (उरे), ₹2.34 करोड़ (उपरे), ₹ 3.09 करोड़ (दमरे), ₹4.6 करोड़ (दपूमरे), ₹0.96 करोड़ (दपरे), ₹ 0.5 करोड़ (दरे), ₹1.13 करोड़ (दपरे), ₹12.07 करोड़ (पमरे), तथा ₹ 7.89 करोड़ (परे)

<sup>157</sup> ₹1.53 करोड़ (मरे), ₹3.05 करोड़(पूतरे), ₹ 6.39 करोड़ (पूतरे), ₹ 0.72 करोड़ (पूरे), ₹ 0.71 करोड़ (मेट्रोरेल), ₹ 1.58 करोड़ (उमरे), ₹1.29 करोड़ (उपूरे), ₹3.93 करोड़ (उरे), ₹ 2.1 करोड़(उपरे), ₹ 2.33 करोड़ (दमरे), ₹ 2.19 करोड़ (दपूमरे), 0.51 करोड़(दरे), ₹ 0.1 करोड़ (दपरे), ₹12.36 करोड़ (पमरे) तथा ₹ 5.44 करोड़ (परे)।

<sup>158</sup> ₹1.97 करोड़ (मरे), ₹ 1.61 करोड़ (पूतरे), ₹11.16 करोड़ (पूमरे), ₹ 3.97 करोड़ (पूरे), ₹ 2.89 करोड़ (मेट्रो रेल), ₹ 4.48 करोड़ (उमरे), ₹1.87 करोड़ (उपूरे), ₹0.34 करोड़ (उसीरे), ₹6.04 करोड़ (उरे) ₹4.18 करोड़ (उपरे), ₹ 4.1 करोड़ (दमरे), ₹ 3.77 करोड़ (दपूमरे), ₹ 1.08 करोड़ (दपूरे), ₹4.06 करोड़ (दरे), ₹ 0.86 करोड़ (दपरे), ₹ 16.41 करोड़ (पमरे) तथा 6.45 करोड़ (परे) ।

की मात्रा की तुलना में ₹ 52.05 करोड़<sup>159</sup>, ₹ 48.08 करोड़<sup>160</sup> तथा ₹ 77.20 करोड़<sup>161</sup> का अतिरिक्त व्यय किया गया था।

इस प्रकार, परिव्यय के प्रति व्यय में कमी के लिए पद आनुपातिकता में कमी न होने के कारण, रेल प्रशासन को वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान राजपत्रित पदों पर डीएंडजी प्रभारों के तहत ₹177.33 करोड़ का अतिरिक्त व्यय करना पड़ा था। इस कारण अराजपत्रित पदों के अधिक परिचालन का निर्धारण अराजपत्रित पदों के लिए ऐसे मानदण्डों के अभाव में संभव नहीं है।

परिशिष्ट X

### 3.7.2.6 डीएंडजी प्रभारों पर संस्वीकृत आकलन से अधिक व्यय

अनियमित बुकिंग तथा परिव्यय के प्रति व्यय में कमी करने के लिए पद आनुपातिकता में कमी न होने के प्रभाव को डीएंडजी प्रभारों में प्रावधान के प्रति अधिक व्यय के रूप में लेखापरीक्षा में कवर किए 226 चालू तथा 54 पूर्ण कार्यों की समीक्षा में देखा गया था जो निम्नानुसार हैं-

#### (क) चालू परियोजनाएं

- लेखापरीक्षा में कवर किए 226 निर्माण कार्यों में से 53 कार्यों में ₹ 1275.58 करोड़ राशि के आकलनों में निर्मित प्रावधान से अधिक डीएंडजी प्रभारों (स्थपना) की बुकिंग देखी गई थी।

<sup>159</sup> ₹1.76 करोड़ (मरे), ₹5.65 करोड़ (पूतरे), ₹ 4.48 करोड़ (पूमरे), ₹0.67 करोड़ (पूरे), ₹1.08 करोड़ (उमरे), ₹0.39 करोड़ (उपूरे), ₹0.29 करोड़ (उसरे), ₹ 4.43 करोड़ (उरे), ₹ 2.53 करोड़ (उपरे) ₹2.72 करोड़ (दमरे), ₹4.6 करोड़ (दपूमरे), ₹ 1.21 करोड़ (दपूरे), ₹0.5 करोड़ (दरे), ₹ 1.38 करोड़ (दपरे), ₹12.56 करोड़ (पमरे) तथा ₹ 7.79 करोड़ (परे)।

<sup>160</sup> ₹1.53 करोड़ (मरे), ₹3.15 करोड़ (पूतरे), ₹5.59 करोड़ (पूमरे), ₹ 0.72 करोड़ (पूरे), ₹0.71 करोड़ (मेट्रो रेल), ₹ 1.58 करोड़ (उमरे), ₹0.87 करोड़ (उपूरे), ₹3.93 करोड़ (उरे), ₹2.21 करोड़ (उपरे), ₹3.04 करोड़ (दमरे), ₹2.39 करोड़ (दपूमरे), ₹0.25 करोड़ (दपूरे), ₹0.51 करोड़(दरे), ₹0.47 करोड़ (दपरे), ₹15.57 करोड़ (पमरे) तथा ₹5.55 करोड़ (परे)

<sup>161</sup> ₹ 2.25 करोड़ (मरे), ₹3.37 करोड़ पूतरे), ₹11.45 करोड़ (पूमरे), ₹4.08 करोड़ (पूरे), ₹2.89 करोड़ (मेट्रो रेल), ₹ 4.59 करोड़(उमरे), ₹1.63 करोड़ (उपूरे), ₹ 0.34 करोड़ (उसीरे), ₹ 5.81 करोड़ (उरे), ₹ 4.40 करोड़ (उपरे), ₹3.44 करोड़(दमरे), ₹ 3.55 करोड़ (दपूमरे), ₹ 1.30 करोड़ (दपूरे), ₹ 3.87 करोड़ (दरे), ₹ 1.06 करोड़ (दपरे), ₹16.50 करोड़ (पमरे) तथा ₹ 6.67 करोड़ (परे)।

- लेखापरीक्षा में कवर किए 226 निर्माण कार्यों में से 49 कार्यों में ₹ 231.48 करोड़ राशि के आकलनों में निर्मित प्रावधान से अधिक डीएंडजी प्रभारों (स्थापना के अलावा अन्य) की बुकिंग देखी गई थी।
- 20 कार्यों जिनमें शीर्ष डीएंडजी के तहत स्थापना तथा स्थापना के अलावा अन्य प्रभारों का पृथक ब्रेकअप उपलब्ध नहीं था, में आकलनों में निर्मित ₹ 299.67 करोड़ के प्रावधान के प्रति ₹ 999.04 करोड़ की राशि को बुक किया गया था जिसके परिणामस्वरूप ₹ 699.37 करोड़ का अधिक व्यय हुआ।
- 10 कार्यों में शीर्ष डीएंडजी के तहत या तो आकलनों में या संबंधित कार्यों में बुक वास्तविक राशि में स्थापना तथा स्थापना के अलावा अन्य प्रभारों का विवरण उपलब्ध नहीं था।
- अन्य कार्य में डीएंडजी प्रभारों के तहत व्यय आकलन में प्रदत्त रूप में सम्पूर्ण सीलिंग के अन्दर था।

#### (ख) पूर्ण परियोजनाएं

- लेखापरीक्षा में देखे गए 54 निर्माण कार्यों में से 25 कार्यों में ₹ 228.16 करोड़ की राशि के आकलनों में निर्मित प्रावधानों से अधिक डीएंडजी प्रभारों (स्थापना) की बुकिंग देखी गई थी।
- 54 निर्माण कार्यों में से 20 कार्यों में ₹ 71.96 करोड़ की राशि के आकलनों में निर्मित प्रावधानों से अधिक डीएंडजी प्रभारों (स्थापना के अलावा अन्य) की बुकिंग देखी गई थी।
- तीन कार्यों जिनमें शीर्ष डीएंडजी के तहत स्थापना तथा स्थापना के अलावा अन्य प्रभारों का पृथक ब्रेकअप उपलब्ध नहीं था, में ₹ 4.72 करोड़ की राशि का आकलनों में किए डीएंडजी प्रभारों के कुल प्रावधान से अधिक बुक किया गया था।
- अन्य कार्य में डीएंडजी प्रभारों के तहत व्यय आकलनों में प्रदत्त रूप में सम्पूर्ण सीलिंग के अन्दर था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि डीएंडजी प्रभारों को स्वीकृत आकलनों में प्रदत्त रूप में कार्यों के लिए बजट अनुदान तथा डीएंडजी प्रभारों की सम्पूर्ण बुकिंग पर विचार किए बिना अकुशल तरीके से कार्यों को बुक किया जा रहा है।

**(ग) डीएंडजी प्रभारों की अनुचित बुकिंग**

रेलवे वर्ष के प्रारम्भ में कुल आकलित परिव्यय पर आधारित उपयोग्य डीएंडजी प्रभारों का अनुमान लगाती है तथा उस परिव्यय के आधार पर उपयोग होने के लिए निर्धारित कुल डीएंडजी प्रभारों को ध्यान में रखते हुए पदों का परिचालन करती है। वर्ष के अन्त में वास्तविक व्यय वर्ष के प्रारम्भ में आकलित परिव्यय से भिन्न है। वास्तविक व्यय के आधार पर उपलब्ध डीएंडजी प्रभारों को लेखापरीक्षा में निर्धारित किया गया। उपयुक्त फॉर्मूला समान था परन्तु प्रत्येक विभाग के परिव्यय के स्थान पर वास्तविक व्यय को लिया गया था। विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे के संदर्भ में बुक की गई अधिक राशि का विवरण निम्नानुसार है :-

तालिका 3.12

(आंकड़े ₹ हजार में )

रेलवे का नाम	2011-12 से 2013-14 के दौरान बुक की गई अधिक/कम राशि		
	2011-12	2012-13	2013-14
मरे	-27730	78354	123450
पूरे	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
पूमरे	-98134	214069	345315
पूतरे	200911	173196	100887
मेट्रो रेल	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
उमरे	-23821	5492	19443
उपूरे	452808	91882	113140
उसीरे	-1945757	-71336	-1129195
उरे	1086205	1231569	1774078
उपरे	95996	-24760	96228
दमरे	40500	205900	-30400
दपूमरे	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
दपूरे	-40113	-107026	-334868
दरे	उपलब्ध नहीं	-811207	-227384
दपरे	-139430	-200544	-418459
दमरे	5290	85375	48031
परे	350752	357511	203320
कुल अधिक्य	2232462	2443348	2823892
कुल बचत	2274984	1214873	2140306



- वर्ष 2011-12 के दौरान, सात क्षेत्रीय रेलवे के संदर्भ में ₹ 223.25 करोड़ तक डीएंडजी प्रभागों का एक निर्धारित अधिक उपयोग तथा छः क्षेत्रीय रेलवे के संदर्भ में ₹ 227.50 करोड़ तक बचत थी।
- वर्ष 2011-12 के लिए चार क्षेत्रीय रेलवे<sup>162</sup> के संदर्भ में डीएंडजी प्रभागों के उपयोग से संबंधित सूचना उपलब्ध नहीं थी क्योंकि संबंधित क्षेत्रीय रेल प्रशासन द्वारा आवश्यक सूचना नहीं दी गई।
- वर्ष 2012-13 के दौरान, नौ क्षेत्रीय रेलवे के संदर्भ में ₹ 244.33 करोड़ तक डीएंडजी प्रभागों का निर्धारित अधिक उपयोग तथा पांच क्षेत्रीय रेलवे के संदर्भ में ₹ 121.49 करोड़ तक बचत थी।
- वर्ष 2012-13 के लिए तीन<sup>163</sup> क्षेत्रीय रेलवे के संदर्भ में डीएंडजी प्रभागों के उपयोग से संबंधित सूचना उपलब्ध नहीं थी क्योंकि संबंधित क्षेत्रीय रेल प्रशासन द्वारा आवश्यक सूचना नहीं दी गई।
- वर्ष 2013-14 के दौरान, नौ क्षेत्रीय रेलवे के संदर्भ में ₹ 282.39 करोड़ तक डीएंडजी प्रभागों का निर्धारित अधिक उपयोग तथा पांच क्षेत्रीय रेलवे के संदर्भ में ₹ 214.03 करोड़ तक बचत थी।
- वर्ष 2013-14 के लिए तीन<sup>164</sup> चार क्षेत्रीय रेलवे के संदर्भ में डीएंडजी प्रभागों के उपयोग से संबंधित सूचना उपलब्ध नहीं थी क्योंकि संबंधित तीन क्षेत्रीय रेल प्रशासन द्वारा आवश्यक सूचना नहीं दी गई।
- 2011-12 से 2013-14 की समयावधि के दौरान, क्षेत्रीय रेलवे हेतु ₹ 749.97<sup>165</sup> करोड़ की अतिरिक्त राशि को शामिल करते हुए ₹ 186.95 करोड़ का निर्धारित अधिक उपयोग तथा ₹ 563.02<sup>166</sup> करोड़ की बचत थी जिसके लिए सूचना उपलब्ध नहीं थी।

<sup>162</sup> पूरे, मेट्रो रेल, दफूमरे तथा दरे

<sup>163</sup> पूरे, मेट्रो रेल तथा दफूमरे

<sup>164</sup> पूरे, मेट्रोरेल तथा दफूमरे

<sup>165</sup> वर्ष 2011-12 2012-13 तथा 2013-14 के दौरान क्रमशः ₹ 223.25 करोड़, ₹ 244.33 करोड़ तथा ₹ 282.39 करोड़।

<sup>166</sup> वर्ष 2011-12 2012-13 तथा 2013-14 के दौरान क्रमशः ₹ 227.50 करोड़, ₹ 221.49 करोड़ तथा ₹ 214.03 करोड़।

### 3.7.2.7 निष्क्रिय गतिविधियों हेतु परिचालित पदों पर निष्फल व्यय

कार्यालयों में कम्प्यूटरीकरण तथा डाइंग, कॉपिंग प्रिंटिंग आदि के लिए नई मशीनों की प्रस्तुति के कारण रोनियो ऑपरेशन तथा फैरो प्रिंटिंग के कार्य व्यवहार में नहीं थे। अतः 'रोनियो ऑपरेटर' तथा 'फैरो प्रिंटर' के पद अनावश्यक हो गए थे। हालांकि यह पाया गया कि इन पदों का दक्षिण रेलवे में परिचालित होना जारी था जैसाकि नीचे वर्णित है:

तालिका 3.13 अनावश्यक पदों का परिचालन

पद	विभाग	वर्ष	संख्या
रोनियो ऑपरेटर	सिविल /इलेक्ट्रिकल	2011-12	4
		2012-13	4
		2013-14	4
फैरो प्रिंटर/खलासी	सिविल/एसएंडटी	2011-12	9
		2012-13	9
		2013-14	9

स्रोत: स्केल जोच विवरण, योजना ब्रांच की कार्य अध्ययन रिपोर्ट

उक्त अनावश्यक पदों की लागत ₹ 1.35 करोड़ (अवकाश वेतन तथा पेंशन योगदान को छोड़कर) हो गई है। दरे को अनावश्यक गतिविधियों से संबंधित उक्त पदों को छोड़ने के लिए कार्यवाही करनी चाहिए।

### 3.7.3 अन्य मुद्दे

#### 3.7.3.1 कार्य रजिस्ट्रों का अनुचित रख रखाव

कार्य रजिस्टर<sup>167</sup> वह सूचना प्रदान करने में एक महत्वपूर्ण प्रबंधक उपकरण का कार्य करते हैं जो आकलन में निर्मित प्रावधान के साथ एक कार्य के प्रति किए गए व्यय की तुलना को सक्षम बनाती है। इस रजिस्टर को फॉर्म ई-1473 में तथा आकलन में दर्शाई राशि में बनाया जाना चाहिए, बजट आवंटन तथा लेखा शीर्षों द्वारा प्रत्येक कार्य पर व्यय के विवरण को इस रजिस्टर में दर्शाया जाना चाहिए। रजिस्टर वर्गीकरण के विवरण शीर्षों, को प्रत्येक कार्य के लिए किए जा रहे पृथक फोलिया द्वारा प्रबंधित किया जा सकता है। प्रत्येक माह के अन्त में, कार्य रजिस्टर को समाप्त किया जाना चाहिए तथा प्रत्येक कार्य के लिए मासिक, वार्षिक तथा आधुनिक जोड़ किया जाना चाहिए। समीक्षा के दौरान यह देखा गया कि -

<sup>167</sup> पैरा 1472-ई के तहत परिभाषित

- उपरे में, वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के दौरान कार्य रजिस्ट्रों को मैनुअली बनाया गया था। यह पाया गया कि इन रजिस्ट्रों को उचित प्रकार से बनाया नहीं जा रहा था क्योंकि आकलित लागत, बजट आवंटन आदि के योजना शीर्ष वार विवरण कार्य आवंटन में दर्ज नहीं थे। रजिस्टर में पोस्टिंग उचित प्रकार से नहीं की गई थी तथा बार-बार सुधार किए गए थे। वर्ष 2011-12 के लिए दौसा-गंगापुर सिटी नई लाइन के कार्य रजिस्टर में, योजना शीर्ष वार विवरणों को दर्शाए बिना केवल कुल व्यय प्रदर्शित किया गया था। अप्रैल 2013 से इन्हें कम्प्यूटरीकृत तरीके से बनाया गया तथा कोई बाद का परिवर्तन जो व्यय के आवंटन में आवश्यक है, को ट्रांसफर सर्टिफिकेट के माध्यम से किया जा रहा है।
- इसके अलावा, पमरे की निर्माण यूनिट जबलपुर में कार्य रजिस्ट्रों में बार-बार सुधार भी देखा गया था।
- उरे, पूरे, उमरे, मेट्रो रेल, दपूरे, दरे, दपूमरे, दमरे, उसरे तथा परे में कार्य रजिस्ट्रों को कम्प्यूटरों पर बनाया जाता है परन्तु डीएंडजी प्रभारों का शीर्ष वार वर्गीकरण नहीं किया गया है।
- पूतरे में, यद्यपि कार्य रजिस्ट्रों को 2008 में कम्प्यूटरीकृत किया गया था तथापि, विभिन्न आकलनों में डीएंडजी प्रभारों को नियंत्रित करने के लिए सिस्टम (प्राइम मॉड्यूल) में कोई विशेष सुविधा नहीं थी।
- दपरे में, कार्य रजिस्ट्रों को कम्प्यूटर पर बनाया गया था तथा डीएंडजी प्रभारों का शीर्षवार वर्गीकरण किया गया है।
- पूमरे, उपूरे, पूतरे तथा पूरे में, 56 कार्यों के संदर्भ में डीएंडजी के तहत व्यय की बुकिंग से संबंधित अभिलेख उपलब्ध नहीं कराए गए थे जैसा कि अनुसूची 5.1 में दर्शाया गया है। इस प्रकार, लेखापरीक्षा में डाटा का विश्लेषण नहीं किया जा सकता।

### 3.8 निष्कर्ष

डीएंडजी प्रभारों के निर्धारित प्रावधानों का पालन न करने के परिणामस्वरूप स्टाफ की लागत को कार्य क्रियान्वयन के लिए कम निधि उपलब्धता के कारण कार्य प्रभारी पदों के सृजन/परिचालन के लिए गलत तरीके से निर्धारित किया गया। उन पदों जो निर्माण संगठन के कार्यों से प्रत्यक्ष रूप से जुड़ी नहीं हैं, की लागत की बुकिंग तथा उच्च ग्रेड वाले पदों के परिचालन के कारण कार्य के लिए कम स्वीकृत आकलनों से अधिक निधि उपलब्धता हुई। व्यय करने से जुड़े परिचालित

होने वाले पदों के आवधिक मापन के सिस्टम के अभाव के कारण अधिक पदों का परिचालन हुआ। समीक्षा से यह भी पता चला कि :

- पदों की लागत का मापन निर्धारित से काफी कम था। विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे संगठनों द्वारा कार्य प्रभारी पदों की लागत के अपने निर्धारण में सम्मिलित लागत के तत्वों में काफी भिन्नता देखी गई थी।
- वरिष्ठ स्केल में राजपत्रित अधिकारियों के कार्य प्रभारी पदों को रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित मानदण्डों से अधिक सृजित/परिचालित किया गया था।
- विभागों अर्थात् यातायात, कार्मिक, चिकित्सा सतर्कता, सामान्य प्रशासन तथा परिचालन में कार्य प्रभारी पदों के परिचालन के लिए मानदण्ड ऐसे मानदण्डों की आवश्यकता का पता लगने के छः वर्षों पश्चात भी रेलवे बोर्ड द्वारा बनने शेष है।
- निर्माण संगठन में सुरक्षा विभाग के पदों (आरपीएफ) का अनुचित परिचालन देखा गया था।
- निर्माण संगठन द्वारा क्रियान्वित कार्यों के डीएंडजी प्रभार के प्रति सृजित कार्य प्रभारी पदों को प्रभार की वर्ध के बिना खुली लाइन में परिचालित किया गया था।
- लेखों के अन्य शीर्षों से संबंधित व्यय को डीएंडजी प्रभारों से संबंधित लेखाकरण वर्गीकरण के तहत गलत तरीके से बुक किया गया जिसके परिणामस्वरूप डीएंडजी प्रभारों के तहत व्यय को अधिक बताया गया।
- डीएंडजी प्रभारों से संबंधित व्यय को अन्य लेखाकरण वर्गीकरण में गलत तरीके से बुक किया गया था जिसके परिणामस्वरूप डीएंडजी प्रभारों के तहत व्यय को कम बताया गया।
- खुली लाइन से ट्रांसफर सर्टिफिकेट के माध्यम से निर्माण संगठन द्वारा डेबिटों की स्वीकृति के सिस्टम में दोषपूर्ण आन्तरिक नियंत्रण तंत्र के कारण डीएंडजी प्रभारों के तहत व्यय को अधिक बताया गया।
- डीएंडजी प्रभार (स्थापना) शीर्षों के तहत व्यय को संबंधित कार्य से पद के कार्य को जोड़ने के लिए एक पारदर्शी तंत्र के बिना विभिन्न कार्यों में बुक किया गया जिसके कारण कार्य आकलनों में डीएंडजी प्रभार प्रदान करने के तंत्र का गलत उपयोग हुआ।

- राजस्व शीर्ष से संबंधित व्यय को गलत तरीके से पूंजीगत कार्यों के लिए बुक किया गया।
- कार्य रजिस्ट्रों को सभी आवश्यक विवरण दर्शाते हुए निर्धारित प्रारूप में उचित प्रकार से अनुरक्षित नहीं किया गया।

#### सिफारिशें

- पदों की लागत को वित्तीय संहिता में निहित प्रावधानों के अनुसार निर्धारित किया जाना चाहिए।
- स्वीकृत आकलन के अन्दर डीएंडजी प्रभारों को प्रतिबंधित करने के लिए कार्य प्रभारी पदों के परिचालन हेतु रेलवे बोर्डद्वारा निर्धारित अनुपात का कठोरता से पालन किया जाना चाहिए।
- सभी पदों के लिए मानदण्डों को परिचालित होना आवश्यक था क्योंकि कार्य प्रभारों को रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित तथा तदनुसार परिचालित किया जाना चाहिए।
- निर्माण कार्य से कोई प्रत्यक्ष संबंध न रखने वाले कार्यप्रभारी पदों को निर्माण आकलनों के प्रति खुली लाइन में परिचालित नहीं किया जाना चाहिए।
- उसी कार्य या अन्य कार्यों के लेखों के गलत शीर्षों के तहत डीएंडजी प्रभारों पर व्यय की बुकिंग तथा डीएंडजी प्रभारों के तहत अन्य व्यय के आवंटन को ईमानदारी से रोकना चाहिए।
- डीएंडजी प्रभारों के उपयोग को कार्य की प्रगति के साथ प्रारंभ किए जाने की आवश्यकता है तथा पदों के परिचालन की एक वित्तीय वर्ष के अन्दर इसे बजट परिव्यय के संशोधन से जोड़कर समीक्षा की जानी चाहिए ताकि जहां वास्तव में आवश्यक हो, वहां कार्य प्रभारी पदों का अधिक कुशल तरीके से उपयोग हो।
- डीएंडजी प्रभारों पर वास्तविक व्यय का निर्धारण करने के लिए कार्य रजिस्ट्रों को निर्धारित फॉर्म ई-1473 में अनुरक्षित करना चाहिए तथा सभी आवश्यक विवरणों के साथ कुशल तरीके से प्रचारित करना चाहिए।

मामले को फरवरी में रेलवे बोर्ड को बताया गया 2015, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है 2015 मई)।

## परिशिष्ट I (पैरा 3.7.1)

## डीएंडजी प्रभारों के प्रावधान तथा उपयोग से संबंधित रेलवे बोर्ड के निर्देशों का सार

वर्ष 2012-13 के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित राजपत्रित पदों अर्थात् वरिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड (एसएजी) कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड (जेएजी) वरिष्ठ स्केल (एसएस) तथा कनिष्ठ स्केल/ग्रुप 'बी' के सृजन हेतु मानदण्ड अनुबंधित करते हैं कि लेखा अर्थात् सिविल, विद्युत तथा एसएंडटी विभाग के आलावा अन्य में कनिष्ठ स्केल/वर्ग।। तथा वरिष्ठ स्केल में पदों की कुल संख्या को पृथक रूप से नहीं अपितु इन पदों को एक साथ लेकर निर्धारित करना चाहिए। यह भी अनुबंधित किया गया कि वरिष्ठ स्केल में पदों की संख्या को सामान्य रूप से उन कनिष्ठ स्केल के पदों का लगभग आधा रखा जाना चाहिए जिसे महाप्रबंधक के विवेक के आधार पर 1:1 की अधिकतम सीमा तक कम किया जा सकता है। स्टोर्स विभाग के मामले में, कनिष्ठ स्केल के प्रति वरिष्ठ स्केल के पदों का अनुपात 1:2 होगा। 'टर्न की परियोजनाओं' के मामले में, परिव्यय के 25 प्रतिशत को जम्मू एवं कश्मीर जहां इसे विशेष परिस्थितियों के संदर्भ में 50 प्रतिशत तक बढ़ाया जा सकता है, को छोड़कर स्वीकार्य कार्य प्रभारी पदों का निर्धारण करने के लिए रखना चाहिए। इसके अलावा दस प्रतिशत के एक कट को आर्थिक स्थिति के आकलन के रूप में उक्त फार्मूला के अनुसार संगणित पदों पर लागू किया जाना था। एसएजी के तीन या अधिक स्वीकार्य पदों में से एचएजी के एक पद को परिचालित किया जा सकता था।

नवम्बर 2011 में, रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिए कि डीएंडजी प्रभारों के स्थापना घटक के 50 प्रतिशत से अधिक को राजपत्रित संवर्ग के लिए उपयोग नहीं किया जाना चाहिए। कार्य प्रभारी स्थापना पर कुल व्यय निर्धारित डीएंडजी प्रभारों के अन्दर होना चाहिए।

रेलवे बोर्ड द्वारा फरवरी 2011 में परामर्शित रूप में कार्य प्रभारी पदों के परिचालन हेतु विभिन्न विभाग के लिए डीएंडजी प्रभारों के वितरण हेतु दिशा-निर्देश निम्नानुसार थे:-

- स्टोर्स विभाग के लिए प्रावधान को केवल स्टोर्स विभाग द्वारा ही उपयोग किया जाना चाहिए तथा इसे किसी अन्य विभाग को पुनः आवंटित नहीं करना चाहिए।

- मेट्रोपोलिटन प्रोजेक्ट्स (एमटीपी) तथा नई लाइनों के लिए, जक्शन प्रबंधनों से संबंधित भाग के लिए यातायात विभाग हेतु सामान्य प्रभारों के लिए 0.318 प्रतिशत का प्रावधान बनाया जाना चाहिए अर्थात् नई लाइनों या एमटीपी परियोजना की कुल लागत का 0.318 प्रतिशत नहीं बल्कि जक्शन प्रबंधन का 0.318 प्रतिशत प्रदान किया जाना है।
- योजना शीर्षो 'स्टाफ क्वार्टर , स्टाफ सुविधा, वर्कशप तथा शेड तथा मशीनरी एवं प्लांट' के तहत यातायात विभाग के लिए कोई प्रावधान नहीं बनाया जाना चाहिए।
- योजना शीर्ष 42 के तहत सिविल इंजीनियरिंग आकलनों में मेकेनिकल विभाग हेतु 0.326 प्रतिशत के डीएंडजी प्रावधान बनाए जाने चाहिए। इस प्रावधान को अनुसूची '2.1' में दिए विवरण अनुसार डीएंडजी प्रभारों की सम्पूर्ण सीमा अर्थात् सिविल इंजीनियरिंग कार्यों के लिए 7.83 प्रतिशत से बनाया जाना चाहिए।
- अनुबंधित प्रावधानों के अन्दर सतर्कता विभाग में कार्य प्रभारी पदों का सृजन करते समय, यह सुनिश्चित करना चाहिए कि पदों का सृजन आवश्यकता आधारित तथा प्रभार के योग्य हो।

निर्धारित डीएंडजी प्रभार अधिकतम सीमा है तथा अल्पतम डीएंडजी के लिए वास्तविक प्रावधान को प्रतिबंधित करने के लिए प्रयास किए जाने चाहिए।

वर्ष 2011-12 से 2013-14 हेतु निर्माण परियोजनाओं में राजपत्रित स्टाफ के पदों के सृजन विस्तार हेतु वर्ष वार मानदण्ड<sup>168</sup> निम्नानुसार थे:-

(आंकड़े ₹ करोड़ में)

विभाग	वर्ष	एचएजी	एसएजी	जेएजी	एसएस	जेएस/गुप 'बी'
सिविल	2011-12	375	79.4	24.1	6.6	5.0
	2012-13	395	83.58	25.37	6.95	5.26
	2013-14	416	88.10	35.24	13.22	8.80
विद्युत	2011-12	कोई	42.70	13.59	4.13	2.39
	2012-13	मानदण्ड	44.43	14.14	4.30	2.49
	2013-14	निर्धारित नहीं	46.20	18.48	6.93	4.62
एसएंडटी	2011-12	कोई	42.70	13.59	4.13	2.39

<sup>168</sup> मानदण्डों का रेलवे बोर्डद्वारा वर्ष 2011-12 के लिए दिनांक 27/07/2011 की पत्र संख्या 2011/ईएंडआर/3/1/पीटी/द्वारा वर्ष 2012-13 के लिए दिनांक 28/05/2012 की पत्र संख्या 2012/ईएंडआर/3/1(1) द्वारा तथा वर्ष 2013-14 के लिए दिनांक 29/8/2013 की पत्र संख्या 2013/ईएंडआर/3(1)/1 द्वारा संगणित किया गया था।

	2012-13	मानदण्ड	43.18	13.74	4.18	2.42
	2013-14	निर्धारित नहीं	44.10	17.64	6.62	4.40
लेखे	2011-12	950	253.5	174.0	50.9	40.0
	2012-13	997	266.15	182.68	53.44	42.00
	2013-14	1046	279.35	191.74	56.09	44.08
स्टोर्स	2011-12	कोई	273.3	109.3	38.8	
	2012-13	मानदण्ड	287.68	115.05	40.84	
	2013-14	निर्धारित नहीं	303.24	121.27	43.05	



## परिशिष्ट II (पैरा 3.7.1)

## विभिन्न कार्य आकलनों के लिए डीएंडजी प्रभारों की सीलिंग प्रतिशतता

आकलन की प्रकृति	स्थापना प्रभार	स्थापना के अलावा अन्य प्रभार	कुल
नई लाइने	7.83	1.30	9.13
गैज रूपान्तरण/दोहरीकरण	5.13	1.30	6.43
अन्य सिविल इंजीनियरिंग निर्माण कार्य	7.83	1.30	9.13
<b>ट्रैक नवीकरण कार्य (प्राथमिक एवं गौण)</b>			
रेल नवीकरण के माध्यम से			1.35
स्लीपर नवीकरण के माध्यम से			2.25
पूर्ण ट्रैक नवीकरण			1.8
रेलवे विद्युतीकरण	8.37	1.35	9.72
विद्युत परियोजनाओं की यातायात/विद्युत ब्लॉको में आवश्यकता नहीं	8.73	1.45	10.18
यातायात/ विद्युत ब्लॉको के लिए विद्युत परियोजनाओं की आवश्यकता	12.11	1.45	13.56
एसएंडटी परियोजनाओं की यातायात /विद्युत ब्लॉको में आवश्यकता नहीं	9.54	1.15	10.69
एसएंडटी परियोजनाओं की यातायात/विद्युत ब्लॉक में आवश्यकता	13.68	1.15	14.83
मेकेनिकल परियोजनाएं (एमएंडपी)	4.59	0.40	4.99
मेकेनिकल परियोजनाओं के अलावा अन्य (एमएंडपी)	7.02	1.70	8.72

## विभिन्न कार्य आकलनों के लिए डीएंडजी प्रभारों का ब्रेकअप

(आकलित लागत की प्रतिशतता)

विवरण	सिविल			आरई	विद्युत		एसएंडटी	
	नई लाइन	जीसी/दोहरीकरण	अन्य सिविल इंजीनियरिंग निर्माण कार्य		ब्लॉक के बिना	ब्लॉक सहित	ब्लॉक के बिना	ब्लॉक सहित
1. स्थापना								
1.1 विभाग								
(क) मुख्यालय संगठन	0.798	0.527	0.805	1.502	1.799	2.506	1.877	2.722
(ख) क्षेत्रीय संगठन	5.046	3.309	5.144	4.696	5.280	7.664	6.668	9.674
1.2 लेखापरीक्षा एवं लेखा	0.910	0.580	0.913	0.858	0.852	0.846	0.314	0.311
1.3 स्टोर्स	0.361	0.240	0.370	0.631	0.532	0.529	0.419	0.415
1.4 यातायात	0.318	0.210	0.326	0.293		0.300		0.300
1.5 कार्मिक	0.081	0.043	0.109	0.079	0.107	0.106	0.105	0.103
1.6 चिकित्सा	0.081	0.043	0.109	0.079	0.107	0.106	0.105	0.103
1.7 सतर्कता	0.154	0.135	0.054	0.153	0.053	0.053	0.052	0.052
1.8 आरपीएफ	0.081	0.043		0.079				
(क) कुल	7.830	5.130	7.830	8.370	8.730	12.110	9.540	13.680
2. स्थापना के अलावा अन्य								
2.1 संयंत्र निर्माण	0.35	0.35	0.35	0.55	0.55	0.55	0.20	0.20
2.2. अस्थायी आवास	0.30	0.30	0.30	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20
2.3 आवास	0.40	0.40	0.40	0.35	0.45	0.45	0.45	0.45

2.4 आकस्मिकता	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.25	0.25
2.5 उपकरण	0.04	0.04	0.04	0.03	0.03	0.03	0.05	0.05
2.6 नकद/स्टोर्स की हानि	0.01	0.01	0.01	0.02	0.02	0.02		
<b>(ख)कुल</b>	<b>1.30</b>	<b>1.30</b>	<b>1.30</b>	<b>1.35</b>	<b>1.45</b>	<b>1.45</b>	<b>1.15</b>	<b>1.15</b>
3. कुल जोड़ (क)+ (ख)	<b>9.13</b>	<b>6.43</b>	<b>9.13</b>	<b>9072</b>	<b>10.18</b>	<b>13.56</b>	<b>10.69</b>	<b>14.83</b>

राजपत्रित पदों की मुद्रा के सृजन एवं विस्तार हेतु वर्ष 2012-13 के लिए मानदण्ड

वर्ष 2012-13 के लिए मानदण्ड (आंकड़े ₹ करोड़ में)					
पद	सिविल	आरई सहित विद्युतीय	एसएंडटी	लेखा	स्टोर्स
1	2	3	4	5	6
एसएजी	83.58	44.43	43.18	266.15	287.68
जेएजी	25.37	14.14	13.74	182.68	115.05
एसएस	6.95	4.30	4.18	53.44	40.84
जेएस/गुप 'बी'	5.26	2.49	2.42	42.00	

#### 4. भारतीय रेल में खाली भूमि पर अधिग्रहण का प्रबंधन

##### कार्यकारी सार

भारतीय रेल (आईआर) 4.59 लाख हेक्टेयर भूमि का स्वामी था (मार्च 2014) जिसमें से 0.46 लाख हेक्टेयर भूमि खाली थी तथा 930.75 हेक्टेयर अतिक्रमण के अधीन थी। हटाना सुनिश्चित करके मौजूदा रेल भूमि की सुरक्षा का ध्यान रखने के लिए स्पष्ट हक, अतिक्रमण की रोकथाम तथा अतिक्रमण को शीघ्र एक उचित तंत्र स्थापित करने की आवश्यकता है। लोक लेखा समिति (पीएसी) ने सटीक भूमि रिकार्ड रख-रखाव तथा अतिक्रमणों को हटाने और उनके रोकथाम के लिए योजना बनाने हेतु भूमि प्रबंधन सैलो (एलएमसी) की स्थापना की आवश्यकता पर जोर दिया था।

इस समीक्षा के कुछ महत्वपूर्ण निष्कर्ष निम्नलिखित हैं

- 16 क्षेत्रों में से तीन क्षेत्रों के मुख्यालयों में तथा 13 क्षेत्रों के 37 मण्डलों में पृथक एलएमसी स्थापित नहीं किया गया। केवल तीन क्षेत्रों में उनके सभी मण्डलों में एलएमसी थे।
- मण्डलों में स्थापित अधिकतर एलएमसी में तैनात स्टाफ न तो भूमि मामले से निपटने के लिए प्रशिक्षित था और न ही उसे विशेष प्रकार से कार्य पर नियोजित किया गया था। तथापि महत्वपूर्ण भूमि डाटा का अनुरक्षण अपर्याप्त था।
- एलएमसी खाली भूमि की स्थिति को उचित प्रकार से मॉनीटर नहीं कर रही थीं। चार प्रतिशत भूमि योजनाएं उपलब्ध नहीं थी, 16 प्रतिशत उपलब्ध भूमि योजनाएं राज्य अधिकारियों द्वारा प्रमाणीकृत नहीं थीं तथा 20 प्रतिशत भूमि योजनाएं डिजीटल नहीं की गई थीं।
- केवल आठ क्षेत्रों में भूमि हक परिवर्तन से संबंधित अभिलेख उपलब्ध थे तथा इन भूमि योजनाओं का केवल 48 प्रतिशत हक परिवर्तित किया गया था।
- 68 मण्डलों में से 37 में भूमि रिकार्ड रजिस्ट्रों का अनुरक्षण नहीं किया जा रहा था तथा भारतीय रेल में भूमि सीमा सत्यापन रजिस्टर तथा अतिक्रमण जांच रजिस्टर का अनुरक्षण/सत्यापन उचित नहीं था।

- भूमि के अतिक्रमण से बचाने के लिए खाली भूमि के साथ सीमा दीवार के निर्माण को ठीक प्रकार से निर्धारित तथा योजनित नहीं किया गया था। अतिक्रमण के विवरणों को अनुरक्षित नहीं किया जा रहा था, अतिक्रमण हटाने की प्रक्रिया बहुत धीमी थी तथा अतिक्रमणों का हटाने के लिए सार्वजनिक परिसर (अनाधिकृत रहने वालों को हटाना) अधिनियम, 1971 के तहत भी किए गए प्रयास अपर्याप्त थे क्योंकि रेलवे भूमि का अतिक्रमण एक सतत् प्रक्रिया थी।
- अतिक्रमण प्रबंधन हेतु मॉनीटरिंग तथा संयुक्त जांच निर्धारित स्तर तक नहीं थी।

#### 4.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल (आईआर) को ट्रैक बिछाने, यार्डों के निर्माण, स्टेशन बिल्डिंग, प्लेटफॉर्म, वर्कशॉपों की स्थापना, मरम्मत तथा अनुरक्षण सुविधाओं तथा अपने स्टाफ के लिए हाउसिंग कॉलोनियों के लिए भूमि की आवश्यकता होती है। भूमि को कमर्शियल प्रयोजनों हेतु भी लाइसेंस पर दिया जाता है। रेल भूमि रेल (संशोधन) अधिनियम 2005 के तहत ‘कोई भूमि जिसमें एक सरकारी रेलवे को कोई अधिकार, हक या हित हो’ के रूप में परिभाषित है। रेलवे बोर्ड के भूमि एवं सुविधा निदेशालय द्वारा अनुरक्षित अभिलेखों के अनुसार, भारतीय रेल 31 मार्च 2014 तक 458588.16 हेक्टेयर भूमि का अधिकारी था। इसमें से रेलवे भूमि की बड़ी मात्रा अर्थात् 47339.5 हेक्टेयर (10.33 प्रतिशत) को किसी उपयोग में नहीं लिया गया है क्योंकि 46408.75 हेक्टेयर भूमि खाली (10.12 प्रतिशत) है तथा 930.75 हेक्टेयर (0.21 प्रतिशत) अतिक्रमण के अधीन है। इसलिए, यह अनिवार्य है कि भारतीय रेल स्पष्ट हक सुनिश्चित करके अतिक्रमण से बचाने के लिए कार्रवाई करके तथा यदि अतिक्रमण हो गया हो तो उसे हटाने के लिए उपयुक्त कार्रवाई करके अपनी मौजूदा भूमि की सुरक्षा को देखने के लिए एक उचित तंत्र बनाकर भारतीय रेल भूमि की देख-रेख तथा इसके सबसे लाभदायी उपयोग हेतु प्रबंध करती है। भारतीय रेल की भूमि का प्रबंधन करने के लिए भारतीय रेलवे कार्य नियमावली (आईआरडब्ल्यूएम)<sup>169</sup> में विभिन्न भूमि रिकॉर्ड बनाने, सीमा प्रदान करने तथा उसकी आवधिक जांच करने, भूमि योजना बनाने तथा अतिक्रमण हटाने आदि के लिए प्रावधान है।

<sup>169</sup> पैरा 806 से 814

लेखापरीक्षा द्वारा भारतीय रेलवे पर भूमि प्रबंधन के मामले को पहले भारत के सीएजी की 2008 की रिपोर्ट (रेलवे) संख्या निष्पादन लेखापरीक्षा 8 के अध्याय 2 में लिया गया था। इसके अलावा, अधिशेष रेल भूमि के कमर्शियल उपयोग के मामले को भी 2012 की भारत के सीएजी की रिपोर्ट (रेलवे) -संख्या 32 में समाविष्ट किया गया था। लोक लेखा समिति (पीएसी) ने 2008 की सीएजी की रेलवे लेखापरीक्षा रिपोर्ट संख्या निष्पादन लेखापरीक्षा 8 पर अपनी सोलहवीं रिपोर्ट (पंद्रहवीं लोक सभा) में भारतीय रेल में भूमि प्रबंधन को मजबूत करने के लिए निम्नलिखित परामर्श दिए:

- भूमि संबंधी मामलो से कुशल तरीके से निपटाने के लिए पृथक भूमि प्रबंधन सैल की स्थापना करना तथा सैल में उचित जानकारी तथा कुशलता से युक्त स्टाफ की आवश्यक नियुक्ति करना;
- मौजूदा भूमि अभिलेखों में अशुद्धियों को ठीक करना; तथा
- अतिक्रमण को हटाने तथा रोकने के लिए एक विस्तृत सम्पूर्ण योजना का निर्माण करना।

तदनुसार रेल मंत्रालय (एमओआर) ने अप्रैल 2010<sup>170</sup> में निम्नलिखित को सुनिश्चित करने के लिए विस्तृत सम्पूर्ण निर्देश जारी किए:

- क्षेत्रीय मुख्यालयों तथा मण्डलों में भूमि प्रबंधन सेलो का निर्माण;
- राज्य सरकार में एसएजी स्तर के अधिकारियों की उपयुक्त राजस्व अधिकारियों के साथ नियमित मासिक बैठक;
- भूमि प्रबंधन के साथ सम्बद्ध रजिस्ट्रों का अनुरक्षण तथा अद्यतन जिसके प्रावधान आईआरडब्ल्यूएम<sup>171</sup> में बनाए गए हैं।
- अतिक्रमण को रोकने के लिए कार्रवाई योजना बनाना; तथा
- भूमि योजनाओं का कम्प्यूटरीकरण।

#### 4.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा ने रेल भूमि पर अधिग्रहण को रोकने तथा हटाने के मामले की जांच (2014) यह निर्धारित करने के लिए की कि क्या आईआरडब्ल्यूएम के वर्तमान

<sup>170</sup> दिनांक 1 अप्रैल 2010 की 2007/एलएमएल/06/10

<sup>171</sup> पैरा 806,807,812,813 तथा 814

प्रावधान, पीएसी की सिफारिशें तथा अप्रैल 2010 के रेलवे बोर्ड के निर्देशों का यह सुनिश्चित करने के लिए अनुसरण किया गया कि:

- भूमि प्रबंधन सैलो को क्षेत्रीय तथा मण्डलीय स्तरों पर स्थापित किया गया था वह प्रभावी रूप से कार्य कर रहे हैं;
- भूमि रिकॉर्डों को उचित प्रकार से बनाया गया है; तथा
- क्या अतिक्रमणों को रोकने तथा हटाने के लिए एक व्यापक कार्रवाई योजना अनुसरित की गई थी।

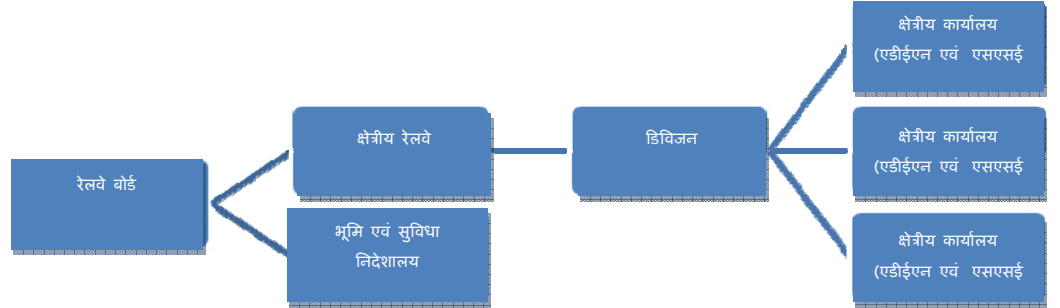
### 4.3 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, कार्यप्रणाली तथा नमूना

लेखापरीक्षा द्वारा अपनाई गई कार्यप्रणाली में विभिन्न स्तरों (रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय मुख्यालय, रेलवे मण्डलों तथा रेलवे मण्डल की क्षेत्रीय यूनिटों) पर भूमि रिकॉर्डों की जांच तथा तीन वर्षों (2011-14) की समयावधि हेतु संग्रहित डाटा का विश्लेषण तथा तुलना सम्मिलित की गई। मैक्रो स्तर पर भूमि सम्पदा आदि से संबंधित डाटा सभी रेलवे मण्डलों तथा क्षेत्रीय मुख्यालयों के लिए संग्रहित किया गया। हालांकि विशेष मामलो जैसा कि भूमि सीमा, अतिक्रमण आदि की समीक्षा के लिए, चयनित यूनिटों के अभिलेखों की नीचे तालिका में दिए नमूना आकार के अनुसार समीक्षा की गई –

तालिका 4.1

गतिविधि केन्द्र	चयन मानदण्ड	चयनित नमूना आकार
मण्डलीय स्तर	चार से कम मण्डलों वाले क्षेत्रों के लिए एक मण्डल तथा चार या अधिक मण्डलों वाले क्षेत्रों के लिए दो मण्डलों	26
उप-मण्डलीय स्तर (सहायक मण्डलीय इंजीनियर -एडीईएन)	चयनित मण्डलों के 25 प्रतिशत एडीईएन	70
क्षेत्रीय स्तर (वरिष्ठ अनुभाग इंजीनियर /अनुभाग इंजीनियर एसएसई /एसई)	चयनित एडीईएन में सभी एसएसई/एसई	223

#### 4.4 संस्थागत ढांचा



रेलवे बोर्ड में भूमि प्रबंधन भूमि एवं सुविधा निदेशालय का उत्तरदायित्व है जो सदस्य (इंजीनियरिंग) के सम्पूर्ण निर्देशन के अधीन कार्य करता है। इस निदेशालय का प्रमुख उत्तरदायित्व भूमि प्रबंधन से संबंधित नीति का वर्णन करना तथा क्षेत्रीय मुख्यालय तथा रेलवे के मण्डलीय कार्यालय में इनका क्रियान्वयन तथा मॉनीटरिंग सुनिश्चित करना है। क्षेत्रीय मुख्यालय में महाप्रबंधक (जीएम) के अधीन प्रधान मुख्य इंजीनियर (पीसीई) रेलवे बोर्ड द्वारा जारी विभिन्न नीतियों तथा आदेशों का क्रियान्वयन तथा समन्वय अधिकारी है। पीसीई की मुख्य इंजीनियर (सीई) तथा उप-मुख्य इंजीनियर (उप सीई) या भूमि नियंत्रक अधिकारी (एलसीओ) द्वारा सहायता की जाती है। रेलवे मण्डल पर, वरिष्ठ मण्डलीय इंजीनियर (वरिष्ठ डीईएन) भूमि के उपयोग, अतिक्रमण को रोकने तथा हटाने, वाणिज्यिक लाईसेंसिंग के लिए करारों के क्रियान्वयन का विनियमन करने के लिए विभिन्न निर्देशों को लागू करने तथा क्रियान्वित करने के लिए उत्तरदायी हैं। रेलवे मण्डल की क्षेत्रीय यूनिटों में, सहायक मण्डलीय इंजीनियर (एडीईएन)/वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (एसएसई) वर्कस/स्थाई रूप में भूमि रिकॉर्डों का अनुरक्षण करने, भूमि सीमा का सीमांकन करने तथा अतिक्रमण का पता लगाने एवं उसे हटाने आदि के लिए उत्तरदायी हैं।

#### 4.5 लेखापरीक्षा मानदण्ड

लेखापरीक्षा मानदण्ड निम्नलिखित स्रोतों से लिए गए थे:

- अतिक्रमण करने तथा अतिक्रमण से हटाने के लिए मना करने से संबंधित भारतीय रेल अधिनियम 1989 की धारा 147
- लोक परिसर (अनाधिकृत कब्जे की बेदखली) अधिनियम, 1971 के प्रावधान ।



- भूमि की सुरक्षा प्रबंधन तथा निपटान से संबंधित इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता के अध्याय 10 में निहित नियम तथा प्रावधान
- भूमि के अधिग्रहण, प्रबंधन तथा निपटान से संबंधित भारतीय रेल कार्य नियमावली (आईआरडब्ल्सयूएम) का अध्याय 8
- भारतय रेल में भूमि प्रबंधन पर 2008 की रिपोर्ट संख्या पीए 8 पर पीएसी की अपनी सोलहवीं रिपोर्ट (पंद्रहवीं लोक सभा) में की गई सिफारिशों पर एक्शन टेकन रिपोर्ट।
- रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर जारी दिशा निर्देश तथा निर्देश।

#### 4.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

##### 4.6.1 भूमि प्रबंधन सेल

##### 4.6.1.1 भूमि प्रबंधन सेल की स्थापना तथा कार्य पद्धति

इंजीनियरिंग विभाग अतिक्रमण रोकने तथा हटाने, भूमि योजनाओं के अद्यतन तथा इससे राज्य राजस्व प्राधिकारियों के साथ प्रमाणीकरण आदि जैसे भूमि प्रबंधन मामलों पर कार्य करता है।

पीएसी की सिफारिशों तथा रेलवे बोर्ड के उक्त निर्देशों (अप्रैल 2010) के अनुपालन में क्षेत्रीय मुख्यालयों तथा रेलवे मण्डलों पर भूमि प्रबंधन सेल (एलएमसी) की कार्य पद्धति की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- 16 क्षेत्रीय रेलवे में से तीन क्षेत्रों<sup>172</sup> के क्षेत्रीय मुख्यालयों में कोई पृथक एलएमसी मौजूद नहीं था (मार्च 2014)।
- मार्च 2014 के अंत तक, चार क्षेत्रों<sup>173</sup> में 18 मण्डलों पर किसी में भी एक एलएमसी नहीं थीं। केवल तीन क्षेत्रीय रेलवे<sup>174</sup> में उनके प्रत्येक मण्डल (कुल 13 मण्डल) में एक पृथक एलएमसी था) तथापि शेष 9 क्षेत्रों<sup>175</sup> के 36 मण्डलों में से 19<sup>176</sup> में एलएमसी नहीं बनाई गई थी।

<sup>172</sup> दरे, दपूमे तथा दपरे

<sup>173</sup> उपरे, उसरे, दरे तथा दपूरे

<sup>174</sup> मरे, उरे तथा उमरे

<sup>175</sup> हावडा, असनसोल, माल्दा टाउन (पूरे), धनबाद, दानापुर, समस्तिपुर, सोनपुर(पूमे),खर्दा (पूतरे), जोधपुर (उपरे), हैदराबाद, गुन्टूर, नन्दीद (दमरे), नागपुर, रायगढ़ (दपूमे), हुबली, मैसूर (दपरे), मुम्बई मध्य , राजकोट (परे) तथा भोपाल (पमरे)

<sup>176</sup> पूरे, परे, पूतरे, दपरे, दमरे, पमरे, दपूमे, उपरे तथा पूमे

- तीन क्षेत्रों<sup>177</sup> को छोड़कर 12 क्षेत्रों जहां 50 मण्डलों में से 32 मण्डलों में एलएमसी मौजूद थी, में भी वहां नियुक्त अधिकारियों को विशेष रूप से भूमि मामलो के लिए नियोजित नहीं किया गया था।
- 31 मार्च 2014 तक, 9 क्षेत्रों<sup>178</sup> में 15 चयनित मण्डलों के एलएमसी में कोई कर्मचारी (89 संख्या) नियुक्त नहीं था मण्डलों को भूमि मामलों में प्रशिक्षण दिया गया था। यह दर्शाता है कि भूमि मामलों को उचित महत्व नहीं दिया गया था क्योंकि इस कार्य के लिए अप्रशिक्षित स्टाफ प्रतिनियुक्त था।

क्षेत्रीय मुख्यालयों तथा उनके मण्डलों के एलएमसी में महत्वपूर्ण मूल भूमि डाटा (जैसे भूमि अधिकार, रिक्त भूमि, अतिक्रमण आदि) के रखरखाव में कमी थी। विभिन्न स्तरों पर भूमि अधिकार (पूतरे, उपरे उपरे, दपूमरे तथा पमरे को छोड़कर सभी क्षेत्रों में), रिक्त भूमि (पूतरे, उपरे, दपूमरे तथा पमरे को छोड़कर सभी क्षेत्रों में) तथा अतिक्रमण (पूतरे, उमरे, उपरे, दपूमरे तथा पमरे को छोड़कर सभी क्षेत्रों में) से संबंधित मूल डाटा के तथ्यों तथा आंकड़ों में अस्थिरता थी। पूमरे तथा उपरे को छोड़कर सभी क्षेत्रों में भूमि योजनाओं से संबंधित आंकड़ों में विभिन्न स्तरों पर भी भिन्नताएं थीं।

#### (अनुबंध XI)

- एलएमसी रिक्त भूमि तथा अपने क्षेत्र की स्थिति को कोडल प्रावधानों<sup>179</sup> के अनुसार, उचित प्रकार से मॉनीटर नहीं कर रही थी। प्रत्येक एडीईएन के पास रिक्त भूमि के क्षेत्र को इन सेलों में नहीं रखा गया था। रिक्त भूमि की स्थिति को केवल दो क्षेत्रों (उसीरे तथा पमरे) में भूमि प्रबंधन सेल में अनुरक्षित कि या गया था।

इस प्रकार, पीएसी की सभी क्षेत्रों तथा उनके मण्डलों में एलएमसी के सृजन हेतु सिफारियों के बावजूद, सभी क्षेत्रीय मुख्यालयों तथा रेलवे मण्डलों में पृथक एलएमसी स्थापित नहीं की गई थीं। एलएमसी में डाटा के अनुरक्षण में विसंगतियों का पता चलना इस तथ्य का भी सूचक है कि जहां पर एलएमसी बनायी गयी हैं,

<sup>177</sup> पूरे, उसीरे तथा दपरे

<sup>178</sup> मरे, पूरे, उरे, उमरे, उपरे, दमरे, दपूमरे, परे तथा पमरे

<sup>179</sup> आईआरडब्ल्यूएम का पैरा 807(बी)

वहां भी वह उचित प्रकार से कार्य नहीं कर रही थी। एलएमसी की कार्यप्रणाली में कमी के परिणामस्वरूप भूमि के प्रबंधन में कई कमियां हुई जिन्हें आगामी पैराग्राफों में बताया गया है।

रेलवे बोर्ड ने कहा (अप्रैल 2015) कि उन्होंने क्षेत्रीय रेलवे को एलएमसी की स्थापना करने तथा उसे मजबूत करने और इसके लिए समयबाधित कार्यक्रम प्रस्तुत करने को कहा है।

#### 4.6.2 भूमि अभिलेखों का अनुरक्षण

पीएसी ने पाया कि रेलवे की वॉछित भूमि अभिलेख रजिस्ट्रों के अनुरक्षण की विफलता न केवल रेलवे अपितु अन्य पणधारकों के लिए भी एक बड़ी समस्या में परेशित हो गई जिसका एक साधारण कारण था कि अधिकतर विवाद तथा कोर्ट मामले इस चूक से उत्पन्न हुए। अप्रैल 2010 में रेलवे बोर्ड ने अपने विनिदेशों में यह निर्देश दिया कि सभी भूमि अभिलेख रजिस्ट्रों का कोडल प्रावधानों के अनुसार क्षेत्रीय रेलवे तथा रेलवे मण्डलों द्वारा अनुरक्षण तथा अद्यतन किया जाना चाहिए।

कोडल प्रावधानों<sup>180</sup> के अनुसार, भूमि योजनाएं, भूमि रिकॉर्ड रजिस्टर (एलआरआर), भूमि बाउन्डरी प्रमाणीकरण रजिस्टर (एलबीवीआर) तथा अतिक्रमण जांच रजिस्टर (ईआईआर) वे मूल भूमि अभिलेख हैं जो क्षेत्रीय मुख्यालयों, रेलवे मण्डलों तथा रेलवे मण्डलों की क्षेत्रीय यूनिट में अनुरक्षित होने अपेक्षित है। लेखापरीक्षा ने 2011-14 की अवधि हेतु चयनित नमूने में सभी तीन स्तरों पर अनुरक्षित भूमि रिकॉर्ड की जांच की तथा निम्नलिखित पाया:

##### 4.6.2.1 भूमि योजनाएं

भूमि योजना एक दस्तावेज है जिसमें भूमि के टुकड़े के कुल क्षेत्र, जगह का विवरण, भूमि का परिमाण, जुड़ी हुई भूमि का विवरण, ऐसी भूमि का हक आदि जैसे विवरण दिए जाते हैं। राजस्व अभिलेखों में भूमि के टुकड़े के हक को नामांतरण के माध्यम से हक के किसी हस्तांतरण के पश्चात परिवर्तित किया जाता है। नामांतरण के अभाव में, रेलवे भूमि के स्पष्ट हक को सुनिश्चित नहीं किया जा सकता है जो कि रेलवे की भूमि को अतिक्रमणों व विवादों के लिए अतिसंवेदनशील बनाता है।

<sup>180</sup> इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता, भारतीय रेलवे वर्क्स नियमावली, क्षेत्रों द्वारा जारी संयुक्त प्रक्रिया आदेश

नियम<sup>181</sup> अनुबंधित करते हैं कि मण्डलीय कार्यालयों में अद्यावधि भूमि योजनाएं उपलब्ध होनी चाहिए तथा जब भी आवश्यक हो, क्षेत्रीय निरीक्षकों को उसकी प्रतियां उपलब्ध कराई जानी चाहिए। क्षेत्रीय इकाईयों के एडीईएन, एसएसई/एसई (कार्य/स्थाई पथ में) को उनके अधिकतर क्षेत्र से सम्बंधित भूमि योजनाओं की पूर्ण परिमाण दर्शाने वाले प्रमाणित प्रतियां अपने पास रखनी चाहिए। रेलवे को हक से बचने के लिए सभी भूमि योजनाएं राज्य राजस्व प्राधिकारियों से अधिकृत कर लेनी चाहिए। हालांकि, लेखापरीक्षा में समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- अपेक्षित 56255 में से, 53898 भूमि योजनाएं (96 प्रतिशत) रेलवे के पास उपलब्ध थीं। शेष 2357 भूमि योजनाएं (4 प्रतिशत) 14 क्षेत्रों<sup>182</sup> में खो रही थीं।
- बारह क्षेत्रों<sup>183</sup> की भूमि योजनाओं में क्षेत्र माप को नहीं दर्शाया गया था।
- रेलवे में उपलब्ध 53898 भूमि योजनाओं में से, 8554 भूमि योजनाओं (16 प्रतिशत) को राज्य राजस्व प्राधिकारी से प्रमाणीकृत नहीं कराया गया था जो उस सीमा तक रेलवे भूमि के हक पर संदेह उत्पन्न कर सकता था। केवल तीन क्षेत्रों<sup>184</sup> में राज्य राजस्व प्राधिकारी की प्रमाणीकता सभी भूमि योजनाओं हेतु प्राप्त कर ली गई थीं।
- तीन क्षेत्रीय रेलवे<sup>185</sup> द्वारा समीक्षा के लिए नामांतरण से संबंधित अभिलेख उपलब्ध नहीं कराए गए। शेष 13 क्षेत्रों में से पांच क्षेत्रों<sup>186</sup> तथा मेट्रो रेल, कोलकाता में कोई भूमि नामांतरण नहीं हुआ था। आठ क्षेत्रों<sup>187</sup> जहां भूमि नामांतरण अभिलेख उपलब्ध थे, में कुल उपलब्ध 31567 भूमि योजनाओं में से केवल 15325 भूमि योजनाओं (48 प्रतिशत) को राज्य राजस्व प्राधिकारियों से परिवर्तित करा लिया गया था। परिस्थितियों के अन्तर्गत, लेखापरीक्षा यह सुनिश्चित नहीं कर सकी कि क्या परिवर्तन को सम्पूर्ण रूप से किया गया था अथवा रेल प्रशासन में डाटा उपलब्ध नहीं था।

(अनुबंध XII)

<sup>181</sup> आईआरडब्ल्यूएम का पैरा 812 (क), (ख) तथा (ग)

<sup>182</sup> मरे, पूरे, पूमरे, पूतरे, उरे, उमरे, उपूरे, उपरे, दरे, उमरे, दपूमरे, दपरे परे तथा पमरे

<sup>183</sup> मरे, पूमरे, पूतरे, उरे, उमरे, उपूरे, दरे, दमरे, दपूमरे, दपरे तथा परे

<sup>184</sup> मरे, उरे तथा उसीरे

<sup>185</sup> उमरे, परे तथा पमरे

<sup>186</sup> पूरे, पूतरे, दपूरे, दपूमरे तथा दपरे

<sup>187</sup> मरे, पूमरे, उरे, उपूरे, उसीरे, उपरे, दरे तथा दमरे

इस प्रकार, कुल भूमि योजनाओं तथा हक परिवर्तन की स्थिति के अभाव में, भारतीय रेल उनके वास्तविक अधिकार वाली भूमि की मात्रा को सुनिश्चित करने की स्थिति में नहीं थी जिसके बिना भूमि का उचित प्रबंधन संदेह में था।

रेलवे बोर्ड ने भूमि योजनाओं के अनुरक्षण में विसंगतियों को स्वीकार किया (अप्रैल 2015)।

#### 4.6.2.2 भूमि योजनाओं का डिजिटलीकरण

रेलवे ने भूमि योजनाओं का डिजिटलीकरण करने का कार्य हाथ में लिया है। नियम<sup>188</sup> अनुबंधित करते हैं कि प्रमाणित भूमि योजनाओं को माइक्रोफिल्म, पर हस्तांतरित किया जाना चाहिए जिनके वॉछित सैटों को मुख्यालय कार्यालय तथा मण्डल कार्यालयों में भी सुरक्षित अभिरक्षा में रखा जा सकता है। अप्रैल 2010 में रेलवे बोर्ड ने यह भी निर्देश दिया कि भूमि योजनाओं की स्कैनिंग तथा माइक्रोफिल्मिंग के कार्य को दिसम्बर 2010 तक पूरा किया जाना चाहिए।

हालांकि, यह पाया गया कि 31 मार्च 2014 तक, पांच क्षेत्रों<sup>189</sup> में भूमि योजनाओं का 100 प्रतिशत डिजिटलीकरण हुआ। भारतीय रेल में उपलब्ध कुल 53898 भूमि योजनाओं में से 43342 भूमि योजनाओं (80.41 प्रतिशत) को डिजिटलीकृत किया गया। मेट्रो रेल कोलकाता में किसी भूमि योजना को डिजिटल नहीं किया गया।

भूमि योजनाओं के डिजिटलीकरण में 19.59 प्रतिशत तक की कमी यह संकेत देती है कि रेल प्रशासन ने रेलवे बोर्ड द्वारा स्पष्ट समय-सीमा दिए जाने के पश्चात भी मामले को प्राथमिकता नहीं दी। इसके अलावा, भूमि योजनाओं का अपूर्ण डिजिटलीकरण भूमि प्रबंधन हेतु एक प्रभावी तथा मजबूत प्रबंधन सूचना तंत्र को सुनिश्चित नहीं कर सका।

रेलवे बोर्ड ने स्वीकार किया (अप्रैल 2015) कि भूमि योजना का डिजिटलीकरण पूर्ण नहीं था तथा यह कहा कि परियोजना को पूरा करने के लिए निर्देश जारी किए गए हैं। हालांकि, रेलवे बोर्ड ने अभी तक भूमि योजना के डिजिटलीकरण की पूर्णता हेतु कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की है।

(अनुबंध XII)

<sup>188</sup> आईआरडब्ल्यूएम का पैरा 812 (बी)

<sup>189</sup> उमरे, उसीरे, दपरे तथा पमरे

#### 4.6.2.3 भूमि रिकॉर्ड रजिस्टर

आईआरडब्ल्यूएम मुख्य इंजीनियर तथा मण्डल इंजीनियर के कार्यालय में भूमि योजना, किलोमिटरेज, भूमि का वर्णन, क्षेत्र, भूमि के हस्तांतरण की लागत तथा तिथि जैसे रेलवे भूमि के ब्यौरे दर्शाने वाले एलआरआर के रखरखाव हेतु प्रावधान करता है। रेलवे बोर्ड ने सभी क्षेत्रीय रेलवे को यह निर्देश<sup>190</sup> दिया कि एसएसई (कार्य) द्वारा क्षेत्रीय स्तर पर कुल रेल भूमि का एक रजिस्टर बनाया जाना है।

हालांकि, लेखापरीक्षा समीक्षा में पता चला कि:

- उपरे, उसीरे तथा परे को छोड़कर सभी क्षेत्रों के 68 रेलवे मण्डलों में से 37 में एलआरआर नहीं बनाया जा रहा था। रजिस्टर को मेट्रो रेल, कोलकाता में भी नहीं बनाया जा रहा था।
- उपरे, उसीरे तथा परे को छोड़कर सभी क्षेत्रों के 68 रेलवे मण्डलों में से 40 में कुल रेल भूमि का रजिस्टर भी नहीं बनाया जा रहा था। रजिस्टर को मेट्रो रेल, कोलकाता में भी नहीं बनाया जा रहा था।

रेलवे बोर्ड ने कहा (अप्रैल 2015) कि आईआरडब्ल्यूएम के अनुसार भूमि रिकॉर्डों के रखरखाव के प्रयोजन हेतु निर्देश जारी किए गए हैं।

#### 4.6.2. भूमि सीमा सत्यापन रजिस्टर (एलबीवीआर)

रेलवे द्वारा अपने प्रयोजन हेतु स्थायी रूप से कब्जे में ली गई सारी भूमि का सीमांकन होना चाहिए कि उनकी सीमा का तुरन्त व आसानी से पता लगाने तथा पहचानना सम्भव हो। इस प्रयोजन हेतु, रेल भूमि की सीमा को सतत दीवार, बाड़ या खाई अथवा अलग निशान, पोस्ट या पिलर लगाकर सीमांकित किया जाना है। भूमि सीमा के सीमांकन, सीमा पत्थर बिछाने, सीमा दीवार, बाड़ लगाने आदि के लिए दिशानिर्देश आईआरडब्ल्यूएम के नियम 808 से 813 में प्रगणित किए गए हैं। इन प्राधानों<sup>191</sup> के अनुसार, रेलवे को प्रत्येक अनुभाग के लिए निर्धारित प्रारूप में पृथक प्रिंटेड एलबीवीआर बनाना अपेक्षित है 'अतिक्रमणों के ब्यौरे' तथा अनुपस्थित सीमा पत्थरों के ब्यौरे तथा उस पर की गई कार्रवाई दिखायी जाए रजिस्ट्रों में प्रविष्टियों का समय-समय पर क्षेत्रों में संबधित अनुभागों के एसई (कार्य/स्थायी पथ) द्वारा प्रमाणित तथा एडीएन/डीईएन/वरिष्ठ डीईएन अथवा अन्य उच्च अधिकारियों (क्षेत्रीय

<sup>190</sup> संयुक्त प्रक्रिया आदेश -सितम्बर 2001

<sup>191</sup> आईआरडब्ल्यूएम का पैरा 813(डी)

मुख्यालय में उप सीई/सीई) द्वारा सत्यापित/निरीक्षित किया जाना चाहिए। वर्ष में एक बार एसई द्वारा एक प्रमाणपत्र देना अपेक्षित है जिसे भूमि सीमा के सही सीमांकन के संदर्भ में एडीईएन द्वारा सत्यापित तथा प्रतिहस्ताक्षरित किया जाए। लेखापरीक्षा में समीक्षा से पता चला कि:

- जांच किए गए 223 एसएसई में से केवल 126 एसएसई (56 प्रतिशत) द्वारा एलबीवीआर का रखरखाव किया जा रहा था। केवल तीन क्षेत्रों<sup>192</sup> में जांच किए सभी एसएसई द्वारा रजिस्टर का रखरखाव किया जा रहा था।
- पूरे तथा दरे के चयनित एसएसई ने समीक्षा अवधि (2011-14) के दौरान एक बार भी रजिस्टर में प्रविष्टियों की जांच नहीं की। एसएसई जिसने रजिस्टर का रखरखाव किया था, उनमें से केवल मरे, उमरे तथा उपरे में उनके संबंधित अनुभागों में सीमा की नियमित रूप से जांच हुई। एडीईएन द्वारा सीमाओं की उचित जांच तथा सत्यापन हेतु क्षेत्रीय मुख्यालयों का इन रजिस्ट्रों की प्रस्तुति केवल मरे में देखी गयी।
- शेष 11 क्षेत्रों<sup>193</sup> में, किसी एसएसई द्वारा रजिस्ट्रों का न तो रखरखाव किया जा रहा था न ही एसएसई/एडीईएन द्वारा नियमित रूप से रजिस्ट्रों की विषय वस्तु की जांच की गई।
- छः क्षेत्रों पर मुख्य इंजीनियर/उप मुख्य इंजीनियर ने सभी क्षेत्रों<sup>194</sup> पर रजिस्ट्रों की जांच नहीं की।

रेलवे बोर्ड ने कहा (अप्रैल 2015) कि उप मुख्य इंजीनियर/मुख्य इंजीनियर को केवल प्रमाणपत्र प्रस्तुत करना अपेक्षित है। हालांकि, लेखापरीक्षा ने समीक्षा के दौरान पाया कि वरिष्ठ अनुभाग इंजीनियर तथा सहायक मण्डल इंजीनियर रजिस्ट्रों में अपेक्षित प्रमाणपत्र रिकॉर्ड कर रहे थे जिन्हें उनके द्वारा हस्ताक्षर/सत्यापन हेतु उपमुख्य इंजीनियर/मुख्य इंजीनियर को प्रस्तुत किया जा रहा था। मुख्यालय कार्यालय को कोई पृथक प्रमाणपत्र प्रस्तुत नहीं किया जा रहा था।

(अनुबंध XIII)

<sup>192</sup> उरे, उपरे तथा पमरे

<sup>193</sup> पूरे, पूमरे, उमरे, उपूरे, उसीरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, दपरे तथा परे

<sup>194</sup> पूरे, पूमरे, उमरे, दमरे, दपूरे तथा दपरे

#### 4.6.2.5 अतिक्रमण निरीक्षण रजिस्टर (ईआईआर)

आवासीय, वाणिज्यिक या धार्मिक उद्देश्यों के लिए अतिक्रमण हेतु रेल भूमि एक सुलभ क्षेत्र है। अतिक्रमण भूमि पर लगातार दृष्टि रखने तथा अधिक्रमणों को हटाने के लिए किए जा रहे प्रयासों पर दृष्टि रखने के लिए रेलवे संहिता/नियमावली में प्रावधान है।

आईआरडब्ल्यूएम<sup>195</sup> के अनुसार, प्रत्येक एसएसई द्वारा, विभिन्न अधिकारियों द्वारा जांच के दौरान देखे गए रेल भूमि पर अतिक्रमणों उनकी स्थिति का नाम, अतिक्रमण क्षेत्र, अतिक्रमण का प्रकार (वाणिज्यिक /आवासीय/खेती) अनाधिकृत कब्जा करने की तिथि, वह तिथि जिस पर प्रथम बार अतिक्रमण को नोटिस किया गया,की गई कार्रवाई तथा अतिक्रमण हटाने की तिथि के विवरण को पूर्ण रूप से प्रस्तुत करने वाले ईआईआर को अनुरक्षित करना आवश्यक है। नयन के लिए तैयार अतिक्रमण योजना का भी रजिस्टर के दाएं ओर चिपकाना आवश्यक है। एसएसई द्वारा अतिक्रमण निरीक्षण रजिस्टर की तिमाही रूप से जांच भी करनी चाहिए।

हालांकि, 223 चयनित मण्डलों के अभिलेखों की जांच के दौरान यह पाया गया कि:

- किसी भी चयनित रेलवे मण्डलों में किसी भी एसएसई ने वर्णित अनुसार नियमित रूप से ईआईआर में अतिक्रमण प्रविष्टि की जांच नहीं की। जांच किए गए 223 एसएसई में से केवल 138 एसएसई द्वारा ईआईआर की जांच की जा रही थी। केवल उरे तथा पमरे में, जांच किए गए सभी एसएसई द्वारा रजिस्टर का रखरखाव किया गया। लेखापरीक्षा में चयनित रेलवे मण्डलों में 138 एसएसई द्वारा 2013-14 के दौरान रजिस्ट्रों में अतिक्रमण प्रविष्टि की जांच अपेक्षित 552 बार के प्रति केवल 104 बार की गई ।
- दरे तथा मेट्रो रेल, कोलकाता में किसी भी चयनित एसएसई ने समीक्षा अवधि के दौरान एक बार भी रजिस्टर की जांच नहीं की।
- एडीईएन द्वारा रजिस्ट्रों की जांच भी नियमित नहीं थी। 2013-14 के दौरान अपेक्षित 138 जांच के प्रति, एडीईएन ने केवल 61 बार रजिस्ट्रों की जांच की।

<sup>195</sup> आईआरडब्ल्यूएम का पैरा 814 (ई)



- क्षेत्रीय मुख्यालयों में उप सीई/सीई द्वारा इन रजिस्ट्रों की जांच भी नियमित<sup>196</sup> नहीं थी। चार क्षेत्रों तथा मेट्रो रेल, कोलकाता में ये रजिस्टर कभी भी जांच हेतु क्षेत्रीय मुख्यालय कार्यालय को प्रस्तुत नहीं किए गए।

इस प्रकार, पीएसी की सफारिशों, उक्त मूल अभिलेखों के रखरखाव हेतु आईआरडब्ल्यूएम में स्पष्ट कोडल निर्देशों/ प्रावधानों, रेलवे बोर्ड तथा क्षेत्रों द्वारा जारी जेपीओ में इसे दोहराने के बावजूद भी, रेल प्रशासन के विभिन्न स्तरों पर इन अभिलेखों तथा रजिस्ट्रों का उचित रूप से रखरखाव नहीं किया जा रहा था। आवश्यक भूमि अभिलेखों के रखरखाव में ऐसी कमियों के कारण, रेल भूमि को विवादों तथा अतिक्रमणों के लिए कमजोर बनाकर इसकी प्रभावी तथा मजबूत मॉनीटरिंग सुनिश्चित नहीं हो सकती।

रेलवे बोर्ड ने कहा (अप्रैल 2015) कि अतिक्रमण से संबंधित एक व्यापक रिपोर्ट मुख्यालयों को प्रस्तुत की जानी है तथा वह किया जा रहा था। उनका तर्क सही नहीं था। यह पाया गया कि अतिक्रमण निरीक्षण रजिस्टर के आधार पर मुख्यालय कार्यालयों को मण्डलों द्वारा अधिक्व, हटाने, अतिक्रमण आदि से संबंधित एक मासिक प्रमाणपत्र प्रस्तुत किया जाना था।

#### 4.6.3 अतिक्रमण से रेल भूमि को बचाने के उपाय

##### 4.6.3.1 चारदीवारी

अतिक्रमण से बचने के लिए भूमि सीमा का उचित अनुरक्षण प्रथम तथा प्रभावी कदम है। भूमि सीमा के सीमांकन, सीमा पत्थर बिछाने, सीमा दीवार, बांड लगाने आदि के लिए दिशा-निर्देश नियमों<sup>197</sup> में स्पष्ट रूप से प्रगणित किए गए हैं। रेलवे द्वारा अपेक्षित प्रयोजन हेतु स्थायी रूप से कब्जे में ली गई सारी भूमि की इस प्रकार अपनी सीमांकन सीमा होनी चाहिए कि रेलवे उसे आसानी से पता लगाने तथा पहचानने जाने में सक्षम हो। पीएसी ने यह भी पाया कि अतिक्रमण के मामलों में वृद्धि का प्रमुख कारण खाली रेल भूमि के चारों ओर चारदीवारी का निर्माण न करना था। रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिया (अप्रैल 2010) कि क्षेत्रीय रेलवे को अतिक्रमण संभावित कमजोर क्षेत्र की पहचान करनी चाहिए तथा अतिक्रमण रोकने के लिए एक कार्यक्रम आधार पर ऐसे क्षेत्रों में चारदीवारी का निर्माण करना

<sup>196</sup> पूरे, उमरे, दरे एवं दपरे

<sup>197</sup> आईआरडब्ल्यूएम के पैरा 808 से 813

चाहिए तथा इसके द्वारा पीएसी के अवलोकन हेतु ऐक्शन टेकन नोट में इसकी सूचना भी दी गई थी।

हालांकि, लेखापरीक्षा समीक्षा के दौरान यह देखा गया कि:

- केवल पमरे में, कुल खाली भूमि (476.17 हेक्टेयर) की चारदीवारी सुरक्षा थी। उपरे में, कुल खाली भूमि (5775.65 हेक्टेयर) का एक बड़ा भाग (4973.79 हेक्टेयर 86 प्रतिशत) सुरक्षित नहीं था। हालांकि शेष 14 क्षेत्रों तथा मेट्रो रेल, कोलकाता में, रेल प्रशासन ने खाली भूमि की सुरक्षा के संबंध में लेखापरीक्षा को स्थिति प्रदान नहीं की। यह दर्शाता है कि भारतीय रेल द्वारा उनके पास उपलब्ध खाली भूमि की सुरक्षा को उचित महत्व नहीं दिया गया। परिणामस्वरूप बहुमूल्य रेल भूमि को अतिक्रमण संभावित बनाकर असुरक्षित छोड़ा गया।
- रेलवे खाली भूमि पर चारदीवारी का निर्माण करने के संदर्भ में रेल प्रशासन को निर्मित होने वाली चारदीवारी की आवश्यकता/माप का निर्धारण करना अपेक्षित था। हालांकि नौ क्षेत्रों<sup>198</sup> तथा मेट्रो रेल, कोलकाता में ऐसे निर्धारण के संदर्भ में डाटा लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराया गया था। यह चारदीवारी के निर्माण के लिए उचित योजना के अभाव को दर्शाता है।
- सात क्षेत्रों<sup>199</sup> जिन्होंने चारदीवारी के निर्माण की आवश्यकता का निर्धारण किया, में रेलवे बोर्ड द्वारा लक्ष्यों का निर्धारण नहीं किया गया था जो यह दर्शाता है कि इसके आरम्भिक स्तर पर भी इस मामले में उचित गंभीरता नहीं दी गयी।
- सात क्षेत्रों<sup>200</sup> जहां चारदीवारी के निर्माण को निर्धारित तथा लक्षित किया गया था, में लक्ष्यों की प्राप्ति में 19 प्रतिशत से 96 प्रतिशत की कमी यह दर्शाती है कि इसे उचित प्राथमिकता नहीं दी गई ।

उक्त से यह स्पष्ट है कि चारदीवारी के साथ-साथ खाली भूमि के प्रावधान हेतु पीएसी की विशेष चिन्ता तथा उपयुक्त अनुपालन हेतु एमओआर के आश्वासन के

<sup>198</sup> पूरे, पूतरे, उरे, उमरे, उसीरे, उपरे, दपूरे, दपरे तथा पमरे

<sup>199</sup> मरे, पूरे, उरे, उमरे, उपरे, दपूरे तथा पमरे

<sup>200</sup> दमरे (19%), उसीरे (20%), दपूमरे (40%), पूमरे (61%), मरे (70%), परे(95%) तथा उपरे (96%)

बावजूद, क्षेत्रीय रेलवे को इस महत्वपूर्ण तथ्य को उचित महत्व देते नहीं देखा गया जिससे रेल भूमि अतिक्रमण संभावित बनी।

रेलवे बोर्ड ने कहा (अप्रैल 2015) कि अतिक्रमण संभावित क्षेत्र का निर्धारण किया जाता है तथा चारदीवारी के निर्माण हेतु लक्ष्यों को प्रत्येक वर्ष निधियों की उपलब्धता के आधार पर निर्धारित किया जाता है। लेखापरीक्षा ने देखा है कि चारदीवारी के निर्माण की गति बहुत धीमी थी तथा ऐसे निर्माण को कोई प्राथमिकता नहीं दी गई थी जो इस तथ्य से प्रमाणित होता है कि नौ क्षेत्रीय रेलवे में आवश्यकता का निर्धारण उपलब्ध नहीं था।

#### 4.6.3.2 ग्रो मोर फूड स्कीम

भारतीय रेल ने जुलाई 2010 में बहुमूल्य भूमि को अतिक्रमण से बचाने के लिए अपने कर्मचारियों को खेती हेतु खाली रेल भूमि का लाइसेंस देने के लिए 'ग्रो मोर फूड स्कीम' प्रारंभ की। इसने इसके लिए लाइसेंस फीस की उगाही की। हालांकि अपने कर्मचारियों को खाली रेल भूमि का लाइसेंस देने का मुख्य प्रयोजन अतिक्रमण से रेल भूमि को बचाना था तथापि, लाइसेंस फीस के माध्यम से प्रतिदाय की उचित मात्रा भी सुनिश्चित की गई।

हालांकि, लेखापरीक्षा में देखा गया कि समीक्षा के लिये तय अवधि के दौरान, 11 क्षेत्रों<sup>201</sup> में स्कीम को लागू नहीं किया गया था क्योंकि इस प्रयोजन के लिए कोई खाली रेलवे भूमि आवंटित नहीं की गई। 2011-12 के दौरान, केवल दो क्षेत्रों (म रे तथा द रे) ने क्रमशः 293.33 हेक्टेयर तथा 55.13 हेक्टेयर खाली भूमि आवंटित करके स्कीम को लागू किया। 2012-14 की समयावधि के दौरान, तीन ओर क्षेत्रों<sup>202</sup> ने भी स्कीम लागू की तथा क्रमशः 289.88 हेक्टेयर, 14.74 हेक्टेयर, और 43.89 हेक्टेयर भूमि आवंटित की। 31 मार्च 2014 तक, स्कीम के तहत रेल कर्मचारियों को आवंटित कुल खाली भूमि 1356.36 हेक्टेयर (3 प्रतिशत लगभग) थी।

इस प्रकार, क्षेत्रीय रेलवे द्वारा स्कीम को उसकी सही महत्तानुसार न तो लागू किया गया न ही एमओआर ने उन्हें इसका महत्व समझाया। परिणामस्वरूप खाली भूमि अतिक्रमण के लिए अति संवेदनशील थी। इसके अलावा, रेल प्रशासन लाइसेंस फीस के रूप में अतिरिक्त राजस्व से वंचित हुआ।

<sup>201</sup> पू रे, पू म रे, पू त रे, उमरे उपरे, उपरे, दमरे, दपरे, दपूमरे, दपरे तथा पमरे

<sup>202</sup> उ रे, उ सी रे तथा प रे

रेलवे बोर्ड ने बताया (अप्रैल 2015) कि रेलवे भूमि पर अतिक्रमण को उसे ग्री मोर फूड योजना के तहत बचाने के प्रयास किए जा रहे थे। उनका तर्क सही नहीं है क्योंकि निर्देशों के जारी होने के बावजूद (जुलाई 2010) 11 जोनल रेलवे में योजना का कार्यान्वयन नहीं किया गया है (मार्च 2014)।

#### 4.6.3.3 वृक्षारोपण

खाली रेलवे भूमि पर वृक्षारोपण खाली रेलवे भूमि पर अतिक्रमण पर नजर रखने के साथ ही वायु प्रदूषण को रोकने का भी उपाय है। रेलवे भूमि पर वृक्षारोपण का निर्णय लेने के लिए जोनल रेलवे प्रशासन को प्राधिकृत किया गया है। इसके लिए लक्ष्य निर्धारित किया गए हैं। लेखापरीक्षा ने पाया कि वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान वृक्षारोपण के लिए लक्ष्यों के निर्धारण की तुलना में वास्तविक वृक्षारोपण निम्नानुसार था:

- दो जोन (पूर्वोत्तर और दपरे) द्वारा वृक्षारोपण के लिए कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किए गए थे।
- केवल उमरे और दपूमे में वृक्षारोपण लक्ष्य के अनुसार था।
- 12 जोनों<sup>203</sup> में जोनों द्वारा वृक्षारोपण के लिए निर्धारित लक्ष्य प्राप्त नहीं किए गए थे। 2011-14 के दौरान निर्धारित लक्ष्यों के प्रति वास्तविक वृक्षारोपण शून्य प्रतिशत और 91 प्रतिशत के बीच थे। मरे में वास्तविक वृक्षारोपण शून्य था और सात जोनों में 50 प्रतिशत से कम था।

उपरोक्त से यह स्पष्ट है कि जोनल रेलवे द्वारा अतिक्रमण करने वालों से अपनी खाली भूमि को बचाने के लिए उपाय के रूप में वृक्षारोपण अपनाने के प्रयास पर्याप्त नहीं थे।

#### 4.6.4 मौजूदा अतिक्रमण का प्रबंधन

उस रेलवे भूमि के संदर्भ में जिसका अतिक्रमण कर लिया गया था, यह आवश्यक है कि मौजूदा अतिक्रमण को न केवल देखना है किन्तु उनको शीघ्र हटाने के लिए प्रयास करने हैं। इस उद्देश्य के लिए रेलवे प्रशासन के पास अतिक्रमणों का विवरण होना चाहिए और राज्य राजस्व प्राधिकारियों के साथ पर्याप्त मानीटरिंग और मासिक संयुक्त निरीक्षणों के माध्यम से घटनाक्रम पर नजर रखनी चाहिए।

<sup>203</sup> पूरे (0%), दपूरे (19%), मरे (37%), दरे (37%), उपरे (39%) पूतरे(45%), परे(49%), उसीरे(55%), उरे(63%), दमरे(76%), पमरे(79%), और पूमरे (91%)

#### 4.6.4.1 अतिक्रमण का विवरण

अतिक्रमण निरीक्षण रजिस्टर में अनुरक्षित अतिक्रमण के विवरण के अलावा, सितम्बर 2001 के जेपीओं के पैरा 2.2 द्वारा तैयार प्रपत्र में अतिक्रमण का विवरण एसएसई द्वारा क्षेत्रीय स्तर पर भी रखा जाता है। अतिक्रमण में परिवर्धन और हटाव, बेदखली मामले दर्ज करने और सम्पदा अधिकारी के न्यायालय में और सिविल कोर्ट इत्यादि में उसकी प्रगति से संबन्धित मासिक प्रगति मण्डलों द्वारा मुख्यालय को प्रस्तुत की जानी चाहिए।

16 जोन और मेट्रो रेलवे, कोलकाता में 223 एसएसईज के अभिलेखों की नमूना जांच से पता चला कि:

- नमूना जांच किए गए 223 एसएसईज में से 108 एसएसई (48 प्रतिशत) के क्षेत्राधिकार में अतिक्रमण हुआ। सभी जोनों (मरे को छोड़कर) और मेट्रो रेलवे, कोलकाता में इन 108 एसएसई के क्षेत्राधिकार के अन्दर अतिक्रमण की कुल संख्या 105145 थी जिसमें 3018890.55 वर्ग मीटर का कुल क्षेत्र शामिल था। मरे में चयनित एसएसई के पास 8775 अतिक्रमणों के अन्तर्गत क्षेत्र माप उपलब्ध नहीं थी।
- जोनल रेलवे की खाली भूमि का अतिक्रमण 1950 और 2013 के बीच की अवधि के दौरान हुआ। इतनी लम्बी अवधि के लिए अतिक्रमण से रेलवे द्वारा उनको हटाने के लिए की गई अपर्याप्त कार्रवाई का पता चलता है। अतिक्रमण के अन्तर्गत क्षेत्र की अनुपब्धता से चिन्ता बढ़ती है कि रेल प्रशासन के पास अपेक्षित डाटा नहीं है जिसके द्वारा निर्णय देने वाले अधिकारियों/न्यायालयों के समक्ष वह अपने दावे का समर्थन कर सके।
- अतिक्रमणों के परिवर्धन और हटाने, बेदखली मामले दर्ज करने और सम्पदा अधिकारी के न्यायालय, सिविल न्यायालय इत्यादि में उनकी प्रगति रेलवे मण्डलो द्वारा जोनल मुख्यालय को प्रस्तुत की जानी थी जो उरे और उसीरे के अलावा सभी जोनों में चयनित मण्डलों द्वारा प्रस्तुत किया जा रहा था। उरे में दो मण्डलों में से एक ने रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं की थी और उसीरे में, किसी भी मण्डल ने वह प्रस्तुत नहीं की थी।

- सितम्बर 2001 के जेपीओं द्वारा परिपत्रित अतिक्रमण के विवरण के अनुरक्षण के लिए प्रपत्रको भी नमूना जांच किए गए नौ जोन<sup>204</sup> के किसी भी क्षेत्रीय कार्यालय में अनुरक्षित नहीं किया जा रहा था। चार जोनों<sup>205</sup> में, कुछ चयनित एसएसईज द्वारा सूचना का अनुरक्षण किया जा रहा था। ऐसी सूचना के अनुरक्षण के निर्देशों का पालन केवल उमरे, परे, और पमरे में चयनित एसएसईज द्वारा किया जा रहा था।

इस प्रकार, जैसा परिकल्पित था, मूल अभिलेखों का अनुरक्षण नहीं किया जा रहा था, जिसके परिणामस्वरूप मूल भूमि विवरण अनुपलब्ध थे जोकि प्रभावी मानीटरिंग और अतिक्रमण हटाने के लिए अनिवार्य हैं।

(अनुबंध XIV)

#### 4.6.4.2 अतिक्रमण हटाना

पीएसी न सिफारिश की थी कि रेलवे बोर्ड को अतिक्रमण हटाने के लिए आवश्यक सहायता प्रदान करने में उनकी कथित अनिच्छा के कारणों का पता लगाने के दृष्टिगत विभिन्न राज्य सरकारों के साथ मामला उठाना चाहिए ताकि रेलवे भूमि के शीघ्रता से पुनः दावे के लिए एक सौहार्दपूर्ण समाधान निकाला जा सके। पीएसी यह भी चाहता है कि रेलवे भूमि के अतिक्रमण को हटाने में निष्क्रियता या रोकने में लापरवाही को प्रतिकूल रूप से दखा जाना चाहिए और मिलीभगत या कर्तव्य की उपेक्षा के लिए संबंधित अधिकारियों के विरुद्ध कड़ी कार्रवाई की जानी चाहिए। पीएसी ने रेल मंत्रालय को सभी अतिक्रमणों को जल्दी हटाने और रेलवे भूमि, विशेष रूप से वह जो सुरक्षा जोन<sup>206</sup> में है पर नए अतिक्रमण से बचाव के लिए एक व्यापक कार्य योजना बनाने पर बल दिया।

चुनी गई 223 एसएसई के अभिलेखों की समीक्षा के दौरान यह पाया गया कि:

- अतिक्रमण मामलों की अपर्याप्त मानीटरिंग के कारण, 1 अप्रैल 2011 तक रेलवे भूमि (दरे और दमरे को छोड़कर) पर मौजूदा 113751 अतिक्रमणों में से 2011-14 के दौरान केवल 2465 अतिक्रमण (2 प्रतिशत) ही हटाए जा

<sup>204</sup> पमरे, उरे, उपरे, उसीरे, उपरे, दरे, दमरे, दपरे और दपरे,

<sup>205</sup> मरे, पूरे, पूतरे, और दपमरे

<sup>206</sup> रेलवे लाइन के समीप रेलवे भूमि पर अतिक्रमण, गाड़ियों के सुरक्षित परिचालन को प्रतिकूल रूप से प्रभावित कर सकता है।

सके। तीनों जोनों<sup>207</sup> और मेट्रो रेलवे कोलकाता में, समीक्षा अवधि के दौरान एक अतिक्रमण भी हटाया नहीं जा सका।

- मौजूदा अतिक्रमण में इस नाममात्र की कमी के अलावा, 2011-14 के दौरान रेलवे की खाली भूमि पर 1215 नए अतिक्रमण के मामले थे (1171 अतिक्रमण क्षेत्र-5.34 हेक्टेयर<sup>208</sup>)।
- समीक्षा की अवधि के दौरान अतिक्रमण में परिवर्धन और हटाव की स्थिति दरे और दमरे में उपलब्ध नहीं थी।

यह पाया गया कि रेल प्रशासन सभी अतिक्रमणों की शीघ्र हटाने और रेलवे भूमि पर किसी नए अतिक्रमण से बचाव के लिए कोई व्यापक कार्य योजना बनाने में विफल रहा।

रेलवे बोर्ड ने अतिक्रमण हटाने से संबंधित 16 जोनल रेलवे में से सात की स्थिति प्रस्तुत की (अप्रैल 2015) जिससे पता चलता है कि उनके पास पूरी रेलवे भूमि से अतिक्रमण हटाने के लिए कोई व्यापक कार्य योजना उपलब्ध नहीं थी।

(अनुबंध XV)

#### 4.6.4.3 पीपीई अधिनियम, 1971 के माध्यम से अतिक्रमण हटाना

आईआरडब्ल्यूएम के पैरा 814 (ए) के अनुसार रेलवे अधिनियम 1989 की धारा 147 के तहत नए अतिक्रमणों को तुरन्त हटाने की आवश्यकता है। पुराने अतिक्रमण के लिए, जहां पार्टी ऐसे अतिक्रमण को हटाने के लिए अनुनय नहीं मानती है, सार्वजनिक परिसर अधिनियम 1971 (अप्राधिकृत रहने वालों की बेदखली) के प्रावधानों के तहत कार्रवाई की जानी चाहिए। नियमों<sup>209</sup> में यह भी प्रावधान है कि जब भी अतिक्रमणों को पीपीई अधिनियम के तहत लिया जाता है, अभियांत्रिकी शाखा से संबंधित अधिकारी अनुमोदन अधिकारी के रूप में कार्य करेंगे और कार्यवाही को शीघ्रता से अन्तिम रूप देने में अग्र सक्रियता से मदद करेंगे। तथापि, लेखापरीक्षा में समीक्षा से पता चला कि:

- यद्यपि सभी 16 जोनों में चुने गए एसएसई में अतिक्रमण के 113920 मामले थे, पीपीई अधिनियम के अन्तर्गत उनकी प्रस्तुति अपर्याप्त थी

<sup>207</sup> पूर्वोत्तर रे, दपरे, पमरे

<sup>208</sup> 44 अतिक्रमण का क्षेत्र उपलब्ध नहीं था

<sup>209</sup> आईआरडब्ल्यूएम का पैरा 815(ख)

जैसाकि इस तथ्य से देखा जा सकता है कि चयनित मण्डलों में सम्पदा अधिकारियों<sup>210</sup> के पास केवल 9135 मामले लम्बित थे। बकाया 104785 मामले पीपीई अधिनियम के तहत कार्यवाहियों से बाहर थे।

- इन 9135 मामलों में से, 3081 मामले सम्पदा अधिकारियों के पास दस वर्षों से अधिक से लम्बित थे इनमें से 1185 मामले 20 वर्षों से अधिक से लम्बित थे। दस वर्षों से अधिक के लम्बित मामले मुख्यतः मरे (1483) और उपरे (1212) में पाए गए थे जिससे सम्पदा अधिकारियों के पास दर्ज मामलों के अप्रभावी अनुसरण का पता चलता है।
- दपरे को छोड़कर सभी जोनों में यद्यपि सम्पदा अधिकारियों ने 2011-14 के दौरान 11519 मामलों को अन्तिम रूप दिया था, रेल प्रशासन 11169 (97 प्रतिशत) मामलों में सम्पदा अधिकारियों के आदेशों को लागू नहीं कर सकी जिसके परिणामस्वरूप अतिक्रमण को नहीं हटाया जा सके।

(अनुबंध XVI, XVII, XVIII)

लेखापरीक्षा में पीपीई अधिनियम के तहत अतिक्रमण हटाने में रेल प्रशासन की ओर से कार्यवाई की कमी के निम्नलिखित महत्वपूर्ण मामले पाए:

**(क) ₹ 51.16 करोड़ मूल्य की रेलवे भूमि से अतिक्रमण हटाने में विफलता**

उरे के अम्बाला डिविजन पर चण्डीगढ़ के पास ठकोली गांव में कुछ रेलवे भूमि पर अवैध अतिक्रमण के बारे में बताया गया (दिसम्बर 2003)। मामले पर एक जनहित याचिका (पीआईएल) का निपटान करते समय पंजाब एवं हरियाणा के माननीय उच्च न्यायालय ने क्षेत्र की सरहदबंदी और चार महीने के अन्दर अतिक्रमण हटाने के निर्देश दिए (मार्च 2005)। सरहदबंदी के दौरान (मई 2005) 23 एकड़ (93077.688 वर्ग मी) की रेलवे भूमि पर अवैध कब्जे का पता चला। इसलिए जनवरी और मार्च 2006 के बीच रेल प्रशासन ने पीपीई अधिनियम के तहत बेदखली कार्यवाई प्रारंभ की। अतिक्रमण के केवल 36 मामलों को एक तरफा अन्तिम रूप दिया जा सका। किन्तु, कानून और व्यवस्था की समस्याओं के कारण बेदखली का कार्यान्वयन नहीं हो सका। बाद में रेलवे ने एक सार्वजनिक नोटिस जारी किया जिसमें अतिक्रमकारियों को रेलवे भूमि खाली करने के निर्देश दिए गए

<sup>210</sup> पीपीजी अधिनियम 1971 की धारा 3 की शर्तों में केन्द्र सरकार अधिसूचना द्वारा ऐसे व्यक्तियों जो सरकार के राजपत्रित अधिकारी या निगम प्राधिकारी के समान पद पर हो जैसा वह ठीक समझे, इस अधिनियम के उद्देश्य के लिए सम्पदा अधिकारी के रूप में नियुक्ति कर सकती है।



थे (अगस्त 2008) और एक अतिक्रमण-रोधी मुद्दिम भी प्रारंभ की गई थी (06.08.2008) जोकि सफल नहीं हुई। इसी दौरान मई 2011 में, अतिक्रमण स्थल पर एक मंदिर भी बना दिया गया। अगस्त 2011 में, स्थानीय समाचार पत्रों में 255 अतिक्रमणकारियों को नोटिस प्रकाशित किया गया जिसमें अतिक्रमण क्षेत्र केवल 3.42 एकड़ दर्शाया गया। लेखापरीक्षा समीक्षा के लिये तय समयावधि के दौरान यह मामले सम्पदा न्यायालय में लम्बित थे।

लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- या तो रेलवे प्राधिकारी अधिकतर अतिक्रमण पहचान करने में असमर्थ रहे या उनकी पहचान स्थापित नहीं कर सके। रेलवे अभी तक बकाया रेलवे भूमि पर अप्राधिकृत कब्जा करने वाली पार्टियों के विवरण का पता नहीं लगा सका था।
- रेलवे ने काफी लापरवाही से कार्य किया जैसा कि इस तथ्य से पता चलता है कि आठ वर्षों के बीत जाने के बाद भी कुल 23 एकड़ भूमि में से केवल 3.42 एकड़ के लिए विवाद समाधान तंत्र प्रारंभ किया गया है। रेल प्राधिकारी 36 मामलों में कार्रवाई करने में भी विफल रहे जिनका 2006 में एकतरफा निर्णय लिया गया था। इससे पता चलता है कि बेदखली मामलों की उचित रूप से मानट्रिंग नहीं की गई।

रेलवे के मासिक संयुक्त निरीक्षण इत्यादि के माध्यम से भूमि के कब्जे के लिए दिशानिर्देशों का पालन करने में विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 51.16 करोड़ की लागत की 23 एकड़ मुख्य रेलवे भूमि पर अप्राधिकृत कब्जा हुआ।

मामला रेलवे प्रशासन के साथ उठाया गया था (अप्रैल 2006, मई 2012 और मई 2013) उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था (सितम्बर 2014)।

(ख) निजी पार्टी द्वारा लाइसेंस करार का नवीकरण न करने और अप्राधिकृत कब्जे के लिए हर्जाने किराए की वसूली न करने के कारण ₹ 12.99 करोड़ की हानि।

नियमों<sup>211</sup> में प्रावधान है कि रेलवे प्रशासन उपलब्ध भूमि के संबंध में उन उद्देश्यों के लिए जो रेलवे की कार्य प्रणाली से संबंधित हो या नहीं बाहरी व्यक्तियों को एक पट्टा या लाइसेंस के अन्तर्गत अधिकार या सुविधाएं प्रदान करने के अनुमति दे

<sup>211</sup> अभियांत्रिकी विभाग के लिए रेलवे संहिता भारतीय का पैरा 1013

सकता है। रेलवे बोर्ड के आदेशों<sup>212</sup> में अपेक्षित है कि भूमि के कुल मूल्य के 6 प्रतिशत की दर से निर्धारित लाइसेंस फीस ओर जिसे अप्रैल 2004 से पूर्व पिछले वर्ष के मूल्य से प्रति वर्ष 10 प्रतिशत की दर से और उसके बाद पिछले वर्ष के मूल्य से प्रति वर्ष 7 प्रतिशत की दर से बढ़ाया जा सकता है। नियमों<sup>213</sup> में यह भी प्रावधान है कि प्रति वर्ष, वित्तीय वर्ष की समाप्ति पर, अतिक्रमणों का एक विस्तृत सर्वेक्षण जरूर किया जाना है और बाहरी व्यक्तियों द्वारा 'ए' श्रेणी के अतिक्रमणों के मामले में पीपीई अधिनियम के अन्तर्गत कार्रवाई करना अपेक्षित है।

उत्तरी रेल प्रशासन ने एक पार्टी के साथ टर्नआउट के लिए प्री स्ट्रेस्ड मोनो ब्लाक कंक्रीट स्लीपर (पीएसी स्लीपर) सेटों के निर्माण और आपूर्ति के लिए एक करार किया (सितम्बर 1994) और 1 जुलाई 1996 (सितम्बर 2001 तक विस्तारित) से तीन वर्षों के लिए लोहटा में (वाराणसी के पास) उन्हें भूमि के एक टुकड़े (3.08 एकड़) का लाइसेंस दिया। यद्यपि, पार्टी का रेलवे भूमि पर कब्जा रहा, उसने करार की समाप्ति पर पट्टा करार का नवीकरण नहीं किया। यद्यपि स्लीपरों के निर्माण और आपूर्ति के लिए बाद के ठेके उसी पार्टी को दिए गए रेल प्रशासन ने पार्टी को पहले से लाइसेंस रेलवे भूमि के नवीकरण के लिए कोई कार्रवाई नहीं की। वह पार्टी के कब्जे में पहले की भूमि के पास वाली अपनी अतिरिक्त भूमि (2.17 एकड़) की सुरक्षा करने में भी विफल रहा। पार्टी ने मार्च 2000 और जुलाई 2001 में अतिरिक्त भूमि पर अप्राधिकृत कब्जा कर लिया। रेलवे प्रशासन ने पीपीई अधिनियम के अन्तर्गत पार्टी के अप्राधिकृत कब्जे को हटाने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की। वर्ष 2001 से 2010-11 के लिए लाइसेंस फीस की उगाही के लिए एक प्रस्ताव अप्रैल 2011 में प्रस्तुत किया गया था जो वित्तीय पुनरीक्षण के लिए लम्बित था (सितम्बर 2014)।

अतः 2.17 एकड़ भूमि पर अवैध कब्जे के अलावा 2000-01 से 2014-15 से 3.08 एकड़ रेलवे भूमि के लिए ₹ 3.82 करोड़ की राशि की लाइसेंस फीस अप्राप्त रही जिसके परिणामस्वरूप ₹ 9.17 करोड़ की राशि का हर्जाना किराया अप्राप्य रहा।

मामला मार्च 2013 में रेल प्रशासन के साथ उठाया गया था, जिसका अभी तक कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

<sup>212</sup> दिनांक 10.02.2003 का रेलवे बोर्ड की पत्र सं. 2005/एलएमएल/18-8 नई दिल्ली

<sup>213</sup> आईआरडब्ल्यूएम का पैरा 814 (डी)

#### 4.6.4.4 रेल अधिनियम 1989 की धारा 147 के तहत अतिक्रमण हटाना

रेल अधिनियम 1989 की धारा 147 के प्रावधानों के अनुसार, यदि कोई व्यक्ति रेलवे के किसी भाग में बिना वैधानिक प्राधिकार के या ऐसे भाग में वैधानिक रूप से प्रवेश कर सम्पत्ति का दुरुपयोग करता है या निकलने से मना करता है उसे एक अवधि के लिए कारावास का दंड मिल सकता है जो छः महीने के लिए विस्तारित किया जा सकता है या जुर्माना जो ₹ 1000/- तक विस्तारित किया जा सकता है या दोनों। ऐसे व्यक्ति को रेलवे कर्मचारी या किसी अन्य व्यक्ति द्वारा जिसे रेलवे कर्मचारी अपनी मदद के लिए बुला सकता है, के द्वारा रेलवे परिसर से हटाया भी जा सकता है।

लेखापरीक्षा समीक्षा में पता चला कि 2011-12 से 2013-14 तक मरे, पूरे, पूतरे, उपरे, दपूमरे और परे में भारतीय रेलवे अधिनियम की धारा 147 के तहत अतिक्रमण के 37149 मामले पंजीकृत किए गए। इनमें से केवल सात मामलों (उपरे) मार्च 2014 का निपटान हो सका।

(अनुबंध XVI, XVII, XVIII)

#### 4.6.4.5 मानीटरिंग

रेलवे बोर्ड के निर्देशों<sup>214</sup> के अनुसार, रेल भूमि पर अतिक्रमण का एबीसी विश्लेषण किया जाना चाहिए। इन निर्देशों के अनुसार, मानीटरिंग का स्तर निम्नानुसार है:

- ‘ए’ श्रेणी स्टेशन-सीई/सीजीई के माध्यम से जीएम स्तर पर मॉनीटरिंग की जानी चाहिए।
- ‘बी’ श्रेणी स्टेशन-सी डीईएन (समन्वय)/डीईएन(सम्पदा) के माध्यम से डीआरएम स्तर पर मानीटरिंग की जानी चाहिए।
- बाकी की मानीटरिंग मण्डल अधिकारी के स्तर पर की जा सकती है।

जबकि ‘ए’ और ‘बी’ श्रेणी स्टेशनों पर क्रमशः जीएम और डीआरएम द्वारा अतिक्रमण की मानटरिंग की जानी होती है, ‘ए’ श्रेणी की पुनरीक्षा रेलवे बोर्ड द्वारा की जाती है जिसके लिए जोनल मुख्यालय द्वारा छमाही प्रगति रिपोर्ट भेजी जाती है। ‘बी’ श्रेणी के लिए पुनरीक्षा जीएम स्तर की जाती है। अन्यो के लिए पुनरीक्षा डीआरएम स्तर पर की जाती है। ‘ए’ श्रेणी के लिए बोर्ड को छमाही प्रगति रिपोर्ट

<sup>214</sup> दिनांक 31.08.98 का रेलवे बोर्ड पत्र सं. 98/एलएमएल/14/7

भेजने के लिए मण्डलों को बोर्ड के प्रपत्र (31.3.98 के बोर्ड के पत्र का अनुबंध-सी) के अनुसार सकारात्मक रूप से पांचवें महीने के अन्तिम सप्ताह के अन्दर सूचना भेजनी चाहिए। 'बी' श्रेणी स्टेशनों के लिए छमाही प्रगति रिपोर्ट, जिसकी पुनरीक्षा जीएम स्तर पर की जाती है को भी मण्डल द्वारा 'ए' श्रेणी रिपोर्ट भेजते समय भेज देना चाहिए। 'बी' श्रेणी के लिए सूचना भी 'ए' श्रेणी के समान प्रपत्र में प्रस्तुत की जानी चाहिए।

चयनित मण्डलों और सभी जोनल कार्यालयों के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:

- पूर्वोक्त रेलवे बोर्ड निर्देशों में निर्धारित 'ए' और 'बी' श्रेणी स्टेशनों पर अतिक्रमण मानीटर करने की छमाही प्रगति रिपोर्टें उरे, दमरे, और दपरे के अलावा किसी चुनी गई डिविजन द्वारा नहीं भेजी जा रही थी। दो मण्डलों में से एक ने अतिक्रमण का अपेक्षित विवरण प्रस्तुत किया।
- रेलवे बोर्ड को जोनल कार्यालयों द्वारा प्रस्तुत की जाने वाली समान रिपोर्टें भी उरे ओर दमरे के अलावा किसी जोन द्वारा प्रस्तुत नहीं की जा रही थीं।

इस प्रकार, रेल प्रशासन जोनल और मण्डलीय स्तर पर अतिक्रमण के मामलों की मानीटरिंग के संबंध में अपने स्वयं के निर्देशों का पालन नहीं कर रहे थे। इससे अतिक्रमण के मामलों से निपटान में रेल प्रशासन का प्रत्येक स्तर पर अपर्याप्त मानीटरिंग और सुदृढ जांच की कमी का पता चलता है।

#### 4.6.4.6 मासिक संयुक्त निरीक्षण

रेलवे बोर्ड के जेपीओं के पैरा 6.1 के अनुसार, (सितम्बर 2001) जेपीओ के पैरा 3.1 में विनिर्दिष्ट अधिकारियों द्वारा एक मासिक संयुक्त निरीक्षण, जहां कहीं भी अन्य विभाग उत्तरदायी हो सेक्शन इंजीनियर (वर्क्स) के विधिवत सहयोग से किया जाना चाहिए ताकि तुरन्त आवश्यक कार्रवाई करने के लिए मौके पर पूराने और नए अतिक्रमण का अध्ययन किया जा सके। निरीक्षण रिपोर्ट निर्धारित प्रोफार्मा में बनायी जानी चाहिए। ऐसी रिपोर्ट को संबंधित निरीक्षकों द्वारा संबंधित विभागों के उच्च अधिकारियों (शाखा अधिकारी) को भेजा जाना चाहिए।

223 चयनित एसएसई के अभिलेखों की नमूना जांच से पता चला कि मरे और परे को छोड़कर सभी जोनों में संबंधित विभागों की एसएसई द्वारा ऐसा कोई मासिक संयुक्त निरीक्षण नहीं किया गया। मरे और परे में भी अपेक्षित संयुक्त निरीक्षण नियमित रूप से नहीं किया जा रहा था। इन जोनों में केवल दो एसएसई

ने संयुक्त निरीक्षण किया। यह अतिक्रमण बचाने में रेल प्रशासन की ओर से इस उद्देश्य के लिए एक जेपीओ जारी करने के बाद भी ईमानदार प्रयास की कमी दर्शाता है।

#### 4.6.4.7 एसएजी स्तर पर नियमित मासिक बैठकें

रेलवे बोर्ड के निर्देशों (अप्रैल 2010) के अनुसार, भूमि अधिग्रहण, भूमि के परिवर्तन, स्वामित्व विवाद, अप्राधिकृत कब्जा करने वालों की बेदखली, प्रशिक्षण मामले इत्यादि से संबंधित मामलों पर उचित राज्य राजस्व प्राधिकारियों के साथ एसएजी स्तर (मण्डल में डीआरएम और ज़ोनों में मुख्य अभियंता) की नियमित मासिक बैठकें होनी चाहिए।

तथापि, अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि 10 ज़ोनों<sup>215</sup> और मेट्रो रेलवे, कोलकाता में ऐसी कोई बैठकें नहीं हुईं। इसके अतिरिक्त, 4 ज़ोनों<sup>216</sup> में ऐसी बैठकों से संबंधित कोई अभिलेख उपलब्ध नहीं थे। समीक्षा अवधि के दौरान केवल मरे और उपरे में ऐसी बैठकें क्रमशः दो और पांच बार हुईं। राज्य प्राधिकारियों के साथ इस प्रकार की पारम्परिक बैठकें इस तथ्य के दृष्टिगत काफी महत्वपूर्ण हैं कि कुल भूमि योजनाओं का 16 प्रतिशत अभी तक प्रमाणित नहीं हो सका है, जैसा कि ऊपर पैरा 6.2.1 में चर्चा की गई है।

#### 4.7 निष्कर्ष

संहिताओं और नियमावलियों में पहले से उल्लिखित प्रावधानों का कार्यान्वयन न करने, अप्रैल 2010 के रेलवे बोर्ड के पत्र में उस की पुनरावृत्ति और पीएसी की विशिष्ट सिफारिशों के परिणामस्वरूप पीएसी की आपत्तियों पर अपनी की गई कार्रवाई में जैसा रेलवे द्वारा आश्वासन दिया गया था सभी जोनल रेलवे और मण्डलों में प्रभावी भूमि प्रबंधन सैल स्थापित करने में कमियां हुईं। अभिलेखों के घटिया प्रबंधन, विभिन्न स्तरों पर अनुरक्षित डाटा में बेमेलता, चारदिवारी के निर्माण के लिए लक्ष्य प्राप्त करने में विफलता, नए अतिक्रमण रोकने में अक्षमता, मौजूदा अतिक्रमण हटाने में लापवाही, पीपीई अधिनियम के अन्तर्गत अप्रभावी अनुसरण यह सभी भारतीय रेल में मजबूत और प्रभावी भूमि प्रबंधन प्रणाली की कमी दर्शाते हैं जिसके परिणामस्वरूप उसका अपने मूल्यवान परिसम्पत्तियों की सुरक्षा में घटिया निष्पादन हुआ।

<sup>215</sup> पूरे, पूतरे, उमरे, पूर्वोत्तर सी रे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, दपरे, परे

<sup>216</sup> पूमरे, उरे, उपूरे और पमरे

### सिफारिश

- रेल मंत्रालय प्राथमिकता पर और समयबाधित तरीके से बाकी जोनल मुख्यलयों और रेल मण्डलों में भूमि प्रबन्धन सैलों का गठन कर सकता है। रेलवे का भूमि प्रबन्धन इन सैलों में योग्य और समर्पित स्टाफ की तैनाती और प्रशिक्षण और क्षमता संवर्धन पर अधिक ध्यान देने से भी और मजबूत हो सकता है। भूमि प्रबन्धन में सुधार के लिए प्रभावी कदम उठाए जा सकते हैं ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि रेल प्रशासन के विभिन्न स्तरों पर अनुरक्षित डाटा को नियमित रूप से मिलाया जा सकता है।
- रेल मंत्रालय प्राथमिकता पर और समयबाधित तरीके से विभिन्न स्तरों पर सभी अनिवार्य भूमि अभिलेखों का अनुरक्षण सुनिश्चित कर सकता है। रेल भूमि की सुरक्षा और अतिक्रमण से बचाव के लिए रेल मंत्रालय निर्धारित आवधिकता के अनुसार ऐसे भूमि अभिलेखों को नियमित रूप से अद्यतित और सत्यापित करना सुनिश्चित कर सकता है।
- रेलवे को राज्य सरकार के अधिकारियों के साथ नियमित सम्पर्क द्वारा प्रमाणिकरण की प्रणाली और भूमि योजना के म्यूटेशन को कारगर बनाना चाहिए। प्राथमिकता के आधार पर एक केन्द्रीकृत अनुप्रयोग पर रिलेशनल डाटाबेस बिजनस मनेजमेंट सिस्टम में भूमि के अभिलेखों को कम्प्यूटरीकृत किया जाना चाहिए ताकि एक मजबूत और प्रभावी भूमि प्रबन्धन सूचना प्रणाली सुनिश्चित की जा सके।
- रेल मंत्रालय की खाली भूमि पर अतिक्रमण रोकने की दृष्टि से रेल मंत्रालय को प्राथमिकता और समय बाधित तरीके से ऐसी पूरी भूमि पर सरहदबंदी के साथ पर्याप्त निर्माण सुनिश्चित करना चाहिए।

रेल मंत्रालय पीपीई अधिनियम/रेलवे अधिनियम के प्रावधानों और पीएसी की सिफारिशों का सख्ती से अनुपालन कर मौजूदा पुराने/नए अतिक्रमण को हटाने से संबंधित मामलों का जोरदार तरीके से अनुसरण कर सकता है ताकि सम्पदा न्यायलयों में मामलों के निर्णय का प्रभावी रूप से अनुसरण कर अतिक्रमित रेलवे भूमि पर दोबारा दावा सुनिश्चित कर सके। भारतीय रेल अतिक्रमणोंकी प्रभावी मानीटरिंग को सरल बनाने के लिए 1998 के निर्देशों का अनुपान सुनिश्चित कर सकता है।

### अध्याय-5. भारतीय रेल के इंजीनियरिंग विभाग से संबंधित पैराग्राफ

#### 5.1 पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे): रेलवे क्वार्टरों के निर्माण की घटिया योजना के कारण पट्टे के आवास के भुगतान सहित परिहार्य अतिरिक्त व्यय

भूमि अधिग्रहण और क्वार्टरों के निर्माण में घटिया करार प्रबंधन में पूमरे प्रशासन के घटिया नियोजन/अनिर्णय के कारण पूमरे में तैनात अधिकारियों/स्टाफ के लिए किराए के आवास पर बार बार व्यय (दिसम्बर 2014 तक ₹ 18.64 करोड़) सहित ₹ 63.90 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ। इसके अलावा, पूमरे की ओर से भूमि अधिग्रहण में अनिर्णय के कारण जमा के रूप में राशि में से ₹ 1.23 करोड़ की जब्ती हुई।

इंजीनियरिंग विभाग (पैरा 1917) के लिए भारतीय रेलवे संहिता प्रावधान करती है कि जब इलाके में रेलवे के स्वामित्व वाला उचित आवास मौजूद न हो तो प्राथमिकता पर निजी भवनों को किराए पर लिया जा सकता है। इसके अतिरिक्त, रेलवे बोर्ड (आरबी) के निर्देशों (5 मई 2006) के अनुसार किराए पर लिए गए घरों की संख्या न्यूनतम तक सीमित होनी चाहिए। किराए पर लेने के प्रस्ताव में अन्य बातों के साथ निर्माणाधीन यूनितों की संख्या दर्शायी जानी चाहिए यह भी निर्दिष्ट होना चाहिए कि वह कब पूर्ण और आंबटन के लिए उपलब्ध होंगे।

उपरोक्त से यह स्पष्ट है कि भारतीय रेल की प्राथमिकता जहां तक संभव हो सके अपने स्वयं के आवास लेना हैं और किराए के आवास के बजाय अपने स्वयं के आवास को वरीयता देना है।

उपरोक्त नियमों/निर्देशों के विपरीत, पूमरे प्रशासन ने अधिकारियों/स्टाफ के लिए किराए के आवास के लिए ₹ 18.64 करोड़<sup>217</sup> का परिहार्य व्यय किया था क्योंकि स्टाफ/अधिकारी आवास रेलवे बोर्ड की संस्वीकृती (2003) के 12 वर्षों के बाद भी निर्मित नहीं करवाए जा सके। लेखापरीक्षा द्वारा पाए गए भूमि अधिग्रहण और स्टाफ क्वार्टरों (घटिया करार प्रबंधन सहित) के निर्माण में चूकों के विवरण, की चर्चा नीचे की गई है:

<sup>217</sup> 2010-11 से दिसम्बर 2014 की अवधि के लिए किराए के आवास के लिए पूमरे द्वारा दत्त राशि - ₹ 18.64 करोड़

1. पूमरे की स्थापना के बाद (अक्टूबर 2002) हाजीपुर, रेलवे बोर्ड ने नए ज़ोन के गठन के लिए ₹ 78.88 करोड़ की राशि संस्वीकृत (2003) की जिसमें पटना में स्टाफ/अधिकारी क्वार्टरों के निर्माण के लिए भूमि की खरीद (₹ 2.17 करोड़ में 2.9 एकड़) शामिल है। तथापि, पूमरे प्रशासन ने बाद में (जनवरी 2006) पटना में भूमि की अत्यधिक बढ़ी हुई कीमत के कारण इसे अपर्याप्त और अनुपयुक्त पाया। इसके बजाय, पूमरे ने हाजीपुर-बिदपुर रोड पर हाजीपुर में अन्य सुविधाओं जैसे अधिकारी क्लब, मार्केटिंग काम्पलेक्स स्वास्थ्य यूनिट इत्यादि सहित केन्द्रीकृत कालोनी के निर्माण के लिए भूमि (50 एकड़) के अधिग्रहण के लिए प्रस्ताव दिया (जनवरी 2006)।
2. हालांकि रेलवे बोर्ड ने हाजीपुर में भूमि (40 एकड़) के अधिग्रहण के लिए ₹ 19.20 करोड़ की राशि संस्वीकृत की थीं, (मार्च 2006) पूमरे प्रशासन ने काफी देर से अगस्त 2007 में अधिग्रहण प्रक्रिया प्रारंभ की और भूमि के अधिग्रहण के लिए डीएलएओ हाजीपुर को ₹ 6 करोड़ की राशि जमा की।
3. लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि पूमरे प्रशासन ने भूमि की कीमत में भारी वृद्धि (2005 में ₹ 19.20 करोड़ से 2007 में ₹ 40.85 करोड़ तक) को कारण बताते हुए बिदपुर/हाजीपुर में भूमि के खरीद के अपने निर्णय को वापिस लिया (सितम्बर 2009)। पूमरे ने उपलब्ध रेलवे भूमि पर स्टाफ क्वार्टरों के निर्माण का निर्णय लिया (दीघाघाट/पटना-25 एकड़ और हाजीपुर स्टेशन काम्पलेक्स 21 एकड़)। निर्णय में परिवर्तन के कारण, राज्य सरकार ने स्थापना कीमत के रूप में डीएलओ के पास जमा राशि (₹ 6 करोड़) में से ₹ 1.23 करोड़ की कटौती की और शेष राशि (₹ 4.77 करोड़) अन्य कार्य के प्रति समायोजित किया (हाजीपुर-गीगोली क्षेत्र के बीच नई लाइन के निर्माण के लिए भूमि का अधिग्रहण)।

वैसे तो, भूमि अधिग्रहण के लिए पूमरे प्रशासन की ओर से अनिर्णय के कारण, उन्हें ₹ 1.23 करोड़ का दण्ड देना पड़ा जिसे डीएलओ, हाजीपुर द्वारा काटा गया था। इसके अलावा भूमि अधिग्रहण के लिए निर्णय लेने में विलम्ब से भी रेलवे क्वार्टरों के निर्माण में विलम्ब हुआ, जिसे नीचे विस्तृत रूप से दिया गया है:

1. पूमरे प्रशासन ने संस्वीकृत 604 क्वार्टरों (2012 में संस्वीकृत संशोधित अनुमान) से घटा कर 601 क्वार्टर) के प्रति 572 रेलवे क्वार्टरों के निर्माण की संस्वीकृती (2005) के लिए ₹ 45.46 करोड़ की कुल लागत से पांच ठेकेदारों को कार्य दिया (फरवरी 2006 से जनवरी 2008)। इन ठेको की पूर्णता की लक्ष्य तिथि जून 2007 और जुलाई 2009 के बीच थीं। पांच ठेकों में से केवल 28 क्वार्टरों के लिए



एक ठेके को पूरा किया गया और अन्य चार ठेके 2012-13 से पहले ही पूर्व समाप्त/समाप्त कर दिए गए थे। इन पाँच ठेको पर किया गया कुल व्यय ₹ 25.89 करोड़ था।

2. पूमरे प्रशासन द्वारा ठेको की पूर्व समाप्ति/समाप्ति के लिए दिए गए कारण और फलस्वरूप क्वार्टरों के निर्माण का पूरा न होने में स्थलों में परिवर्तन, ड्राइंगो की विलम्बित मंजूरी, दक्ष/अदक्ष मजदूरो और सामान की कमी को बताया गया था।
3. क्वार्टरों के निर्माण के शेष कार्य की पूर्णता के लिए पूमरे प्रशासन ने फरवरी 2014 और नवम्बर 2014 के बीच पूर्णता तिथियों के साथ ₹ 64.83 करोड़ (इसमें एक कार्य की लागत शामिल है जिसके लिए ठेके को नवम्बर 2014 तक अन्तिम रूप दिया जाना था) की कुल लागत के आठ ठेके दिए गए थे (मार्च 2013 से अक्टूबर 2013)।
4. लेखापरीक्षा ने देखा कि अभी तक (नवम्बर 2014) केवल 217 क्वार्टरों (पूर्व ठेके के माध्यम से पूर्ण 28 क्वार्टरों सहित) का निर्माण किया गया था और 218 क्वार्टरों पर कार्य निष्पादनाधीन था। इसके अलावा शेष 166 क्वार्टरों के लिए निविदाओं को भी अन्तिम रूप नहीं दिया गया था (नवम्बर 2014)।

उपरोक्त तथ्य स्पष्ट रूप से पूमरे प्रशासन की ओर से घटिया निविदा प्रबंधन को दर्शाते हैं क्योंकि वह उनकी संस्वीकृति (2005) के 10 वर्ष बाद भी केवल 217 क्वार्टरों का निर्माण कर सके। इसके अतिरिक्त ठेको की पूर्व समाप्ति/समाप्ति के कारण ठेको के पुनः निविदाकरण से पूमरे प्रशासन को ₹ 45.26 करोड़ (₹ 64.83 करोड़ + ₹ 25.89 करोड़ - ₹ 45.46 करोड़) की अतिरिक्त राशि का व्यय करना पड़ा था।

इसके अलावा, क्वार्टरों के निर्माण में विलम्ब के कारण, पूमरे प्रशासन को 2010-11 से 2014-15 में पूमरे में तैनात अधिकारियों/स्टाफ को किराए के आवास के भुगतान पर ₹ 18.64 करोड़ का व्यय वहन करना पड़ा था। इससे बचा जा सकता था यदि क्वार्टर समय पर निर्मित किए जाते अर्थात् जुलाई 2009 तक। यह व्यय क्वार्टरों के निर्माण तक पुनरावृत्ति प्रकृति का है।

इस प्रकार भूमि अधिग्रहण और क्वार्टरों के निर्माण में घटिया ठेका प्रबंधन में घटिया योजना/अनिर्णय के कारण ₹ 63.90 करोड़<sup>218</sup> का परिहार्य व्यय हुआ जिसमें किराए के आवास के भुगतान पर पुनरावृत्त व्यय भी शामिल है।

जब जून 2014 में पूमरे प्रशासन के साथ मामला उठाया गया था, उन्होंने बताया (नवम्बर 2014) कि क्वार्टरों के निर्माण में विलम्ब मुख्य रूप से वित्तीय वर्ष 2012-13 से पूर्व रेलवे बोर्ड से पर्याप्त निधि की अनुपलब्धता के कारण हुआ था। उन्होंने यह भी बताया कि भूमि अधिग्रहण में विलम्ब पर्याप्त निधि की अनुपलब्धता और अन्य घटकों के कारण हुआ था, जिसके कारण लागत में वृद्धि के सामान्य रुझान से हाजीपुर में भूमि की लागत में भारी वृद्धि हुई। उन्होंने आगे तर्क दिया कि डीएलएओ द्वारा काटी गई राशि 30 एकड़ भूमि की अधिग्रहण लागत (₹ 48 करोड़) की तुलना में काफी कम थी जिसकी बचत हुई।

उपरोक्त टिप्पणियां इस तथ्य के दृष्टिगत स्वीकार्य नहीं हैं कि निधियों की कमी कोई समस्या नहीं थी क्योंकि यह स्पष्ट था कि 2009-10 से पूर्व ₹ 78.88 करोड़ के संस्वीकृत अनुमान के प्रति रेलवे बोर्ड द्वारा ₹ 76.45 करोड़ का व्यय पहले ही रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया था। इसके अतिरिक्त ₹ 1.23 करोड़ की जब्ती रेलवे की ओर से अनिर्णय के कारण हुई थी। यह तर्क कि रेलवे ने भूमि के अधिग्रहण न करने के कारण ₹ 48 करोड़ की बचत की सही नहीं है क्योंकि बचत क्वार्टरों के निर्माण के लिए पटना, हाजीपुर और दीघाघाट पर उपलब्ध रेलवे की अपनी भूमि के उपयोग के कारण हुई थी। तथापि, भूमि अधिग्रहण के अनिर्णय के कारण डीएलएओ/हाजीपुर के पास जमा राशि की जब्ती हुई थी।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फरवरी 2015 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2015)।

### 5.2. पूर्व रेलवे: एक रेलवे पुल के आधार के निर्माण पर किया गया निष्फल व्यय

साईट मंजूरी को सुनिश्चित किये बिना एक नई लाइन परियोजना पर एक पुल के आधार के निर्माण हेतु एक संविदा देने रेलवे का निर्णय जो रेलवे बोर्ड के मौजूदा आदेशों का उल्लंघन था, के परिणामस्वरूप ₹ 46.20 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

<sup>218</sup> घटिया ठेका प्रबंधन के कारण अतिरिक्त व्यय ₹ 45.26 करोड़ 2010-11 से 2013-14 के दौरान = के आवास किराए के लिए भुगतान = ₹ 18.64 करोड़ जोड़ ₹ 63.90 करोड़

रेलवे बोर्ड निर्देशों (अगस्त 1980) के अनुसार, कार्यों के लिए संविदाएं प्रदान नहीं की जाएगी जब तक कि मृदा जांच, साईट जांच पूरी नहीं हो जाती, सभी योजनाओं की ड्राविंग्स और प्राक्कलन सक्षम अधिकारी द्वारा अनुमोदित/संस्वीकृत न किए गए और ठेकेदार को कार्य के निष्पादन हेतु साईट सौंपने में कोई अड़चन नहीं हो। रेलवे बोर्ड ने दोहराया (अप्रैल 2010) कि रेलवे प्रशासन को सौंपने के लिए पूरी तरह तैयार हों।

‘विशेष रेलवे परियोजनाएं वह परियोजनाएं हैं जिन्हें समय समय पर केन्द्र सरकार द्वारा अधिसूचित किया जाता है ताकि जनता को राष्ट्रीय संरचना प्रदान की जा सके जिसमें एक विशिष्ट समय सीमा में एक या अधिक राज्य या केन्द्र शासित प्रदेश कवर होते हैं।

रेलवे बोर्ड ने कैनिंग और भंगनखली स्टेशनों<sup>219</sup> (संस्वीकृतलागत ₹ 123.71 करोड़) के बीच एक नई ब्रोड गेज (बीजी रेलवे लाईन परियोजना (4.84 कि. मी) की संस्वीकृति दी थी (अक्टूबर 2009)। यह अनुमान लगाया गया था कि परियोजना में लगभग लगाया गया था कि परियोजना में लगभग 18.36 हेक्टेयर निजी भूमि की आवश्यकता होगी। भूमि अधिग्रहण निजी भूमि की आवश्यकता होगी। भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया को आगे बढ़ाने के लिए रेलवे बोर्ड ने परियोजना को विशेष रेलवे परियोजना<sup>220</sup> के रूप में व्यवस्थित करने का निर्णय किया (जनवरी 2010) और परियोजना को एक विशेष रेलवे परियोजना घोषित करते हुए एक राजपत्रित अधिसूचना जारी की (मार्च 2010)।

लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- यद्यपि रेलवे प्रशासन ने निजी भूमि<sup>221</sup> के अधिग्रहण के लिए नोटिस जारी किए थे (अगस्त) 2010), कोई अधिग्रहण नहीं किया गया था (अप्रैल 2013 और जनवरी 2014)। अपेक्षित भूमि पर कोई 191 अतिक्रमण थे। ब्लाक स्तर के राजस्व अधिकारी ने भंगनखली-मोज़ा के संबंध में कम्प्यूटरीकृत अधिकारों के अभिलेख भी जारी नहीं किए थे। कान्था इबेरिया मोज़ा पर कुछ प्लाटों के संबंध में नोटिस अभी प्रकाशित<sup>222</sup> किए जाने थे (जनवरी 2014)। अतिक्रमण के कारण किसी भूमि का अधिग्रहण नहीं किया गया था (दिसम्बर 2014)।

<sup>219</sup> घुटयरीशरीफ और कैनिंग के बीच रेलवे ट्रैक के दौहरीकरण के कार्य की सामग्री संशोधन के रूप में

<sup>220</sup> रेलवे (संशोधन) अधिनियम, 2008 के अन्तर्गत

<sup>221</sup> रेलवे (संशोधन) अधिनियम 2008 की धारा 20ए के अंतर्गत

<sup>222</sup> रेलवे (संशोधन) अधिनियम 2008 की धारा 20ए के अंतर्गत

- यद्यपि, रेलवे प्रशासन द्वारा भूमि के किसी टुकड़े पर अधिग्रहण नहीं किया गया था उन्होंने 10 मई 2010 की पूर्णता तिथि से साथ तटबंध, ब्लेकेटिंग में भूकार्य छोटे पुलों/आरओबी के निर्माण हेतु एक ठेका (₹ 3.05 करोड़ की लागत) दे दिया (नवम्बर 2009)। तथापि, ठेकेदार कार्य के लिए स्थल की अनुपलब्धता और कब्जा करने वालों द्वारा बाधाओं के कारण कार्य नहीं कर पाया और रेलवे से स्थल सौंपने या ठेका समाप्त करने की अपील की (जून 2010)। अक्टूबर 2010 तक कार्य की प्रगति आठ प्रतिशत थी और ₹ 0.23 करोड़ का भुगतान किया जा चुका था। ठेका किसी भी पक्ष पर किसी देयता के बिना पूर्व समाप्त कर दिया गया था (दिसम्बर 2010)।
- सीओई आर ने प्रस्तावित नई लाइन के साथ माटला नदी पर एक पुल की नींव और उपसंरचना<sup>223</sup> के निर्माण हेतु एक ठेकेदार को मार्च 2012 की पूर्णता तिथि के साथ एक महत्वपूर्ण ठेका (लागत-₹ 49 करोड़) दिया (अक्टूबर 2010)। पुल की उप संरचना का कार्य ₹ 46.20 करोड़ की लागत से पूरा किया गया (मार्च 2014)। तथापि दोनों छोरों अर्थात् केनिंग छोर और भंगनखली छोर पर निर्माण कार्य भूमि अधिग्रहण में शामिल बाधाओं के कारण, भूमि की अनुपलब्धता के कारण नहीं किया जा सका।
- पुल की मुख्य संरचना या नई लाइन के कार्य के संबंध में किसी अन्य कार्य के लिए अपेक्षित भूमि और निधियों की अधिप्राप्ति न होने के कारण कोई निविदा आमंत्रित नहीं की गई। वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए लगातार दो रेल बजटों में इस परियोजना के लिए निधियों के प्रावधान में कटौती की गई और प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 1.00 करोड़ की टोकन राशि को इसके साथ तीन परियोजनाओं<sup>224</sup> के लिए प्रदान कर दिया गया था।

जब मामला रेल प्रशासन के साथ उठाया गया (मार्च 2015) उन्होंने बताया (मई 2015) कि जून 2010 में भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया प्रारंभिक स्तर पर थी और तब ऐसा कभी भी नहीं लगा कि विशेष रेल परियोजना के लिए यह प्रक्रिया आगे जा कर बाधाओं का सामना करेगी। माटला नदी पर मुख्य पुल की उप संरचना के निर्माण के लिए पहले चरण में निविदा आमंत्रित करना न्यायसंगत लगा क्योंकि बड़े पुल का निर्माण करना एक लम्बी कार्यावधि थी।

<sup>223</sup> किसी पुल के आधार और अन्य निचली संरचना (पियर्स)

<sup>224</sup> भंगनखली-बसती और बंसती-झरखली

रेलवे बोर्ड का तर्क स्वीकार्य नहीं है। पुल की उपसंरचना के पहुंच मार्ग के निर्माण के बिना कोई उपयोग नहीं था, जिसे भूमि अधिग्रहण के लिए नहीं किया गया था। तथ्य यह है कि भूमि अधिग्रहण में बाधाओं के बारे में रेल प्रशासन को भली भांति पता था क्योंकि तटबंध इत्यादि में भूकार्य का कार्य नवम्बर 2009 में दिया गया था, जिसकी भू स्थल और अतिक्रमणों की अनुपलब्धता के कारण पूर्व समाप्ति करनी पड़ी थी। चूंकि दोनों पहुंच मार्गों के लिए भूमि का अधिग्रहण अक्टूबर 2010 तक नहीं किया गया था, उप संरचना के निर्माण को रेलवे बोर्ड के निर्देशों (1980 और 2010) की शर्तों में किया जाना चाहिए था।

इस प्रकार, रेलवे का स्थल मंजूरी सुनिश्चित किए बिना एक नई लाइन पर पुल की उप संरचना के निर्माण के लिए ठेका देने का निर्णय रेलवे बोर्ड के मौजूदा आदेशों के उल्लंघन में था, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 46.20 करोड़ तक का निष्फल/बेकार व्यय हुआ। इसके अलावा कार्य निष्पादन के लिए भूमि का अधिग्रहण नहीं किया जा सका, जो कि परियोजना को विशेष रेलवे परियोजना के रूप में घोषित करने का मुख्य कारण था।

### 5.3 मेट्रो रेलवे(म.रे): नई कार्यशाला के निर्माण में निष्फल व्यय

नौपारा में नई पुनर्सुधार कार्यशाला के उपयोग की संभावना का पता लगाए बिना इसके निर्माण (कार्यशाला हेतु संयंत्र तथा मशीनरी की खरीद सहित) के कारण ₹ 25.82 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

मेट्रो रेलवे, कोलकाता में 1992 तक कुल अठारह गैर-एसी रेक (नौ बीएचईएल<sup>226</sup> नमूना तथा नौ एनजीईएफ<sup>227</sup> नमूना) चरणों में प्रारंभ किये गए थे। इन रेकों की आवधिक मरम्मत (पीओएच) कार शेड, नौपारा में की जानी थी।

वर्तमान नौपारा कार-शेड के अतिरिक्त, रेलवे बोर्ड ने ₹ 76.19 करोड़ की लागत पर 'मैट्रो पुनर्सुधार कार्यशाला, नौपारा' के प्रतिष्ठापन हेतु निर्माण कार्य का अनुमोदन किया (2009-10)। रेक पुनर्सुधार कार्यशाला का निर्माण कार्य व्यापक पुनर्सुधार कार्य करने जैसे संक्षारण मरम्मत, पुनः-उभार बोगियों की पुनर्सजना तथा विशेष मरम्मतें, पुराने गैर-एसी कोचों के नियंत्रण गियर तथा आवर्ती मशीनों के मद्देनजर प्रस्ताविक किया गया था। कार्यशाला में प्रति वर्ष छह रेकों के पुनर्सुधार की

<sup>226</sup> भारत हैवी इलैक्ट्रिकल लिमिटेड

<sup>227</sup> न्यू गवर्मेन्ट इलैक्ट्रिक फैक्ट्री लिमिटेड

क्षमता थी। कार्यशाला के निर्माण के संबंध में ₹ 25.82 करोड़ (₹ 10.65 करोड़ के संयंत्र तथा मशीनरी सहित) का व्यय अब तक (मार्च 2014 तक) वहन किया गया था।

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- कुल 144 गैर एसी कोचों में से (18 रेक x 8 कोच), 17 कोच बढ़ाए गए 28 वर्षों के कोडल जीवन काल को पूरा करने के पश्चात निराकरण हेतु संसाधित किये गए थे।
- एनजीईएफ नमूने के 56 कोचों वाले सात रेकों पर मध्य-भाग विशेष मरम्मत हेतु सक्रियता से विचार किया जा रहा था।
- 50 कोचों का कोडल जीवन काल रेलवे बोर्ड द्वारा एक पीओएच चक्र अर्थात् तीन वर्षों के लिए विस्तारित किया गया था (मई 2013)। इन 50 में से, 32 कोच मार्च 2016 में अपनी विस्तारित कोडल जीवन काल पूरा करेंगे तथा शेष 18 कोच 2016-17 में अपना विस्तारित कोडल जीवन काल पूरा करेंगे।
- केवल 21 कोच (144-(17+56+32+18)) भविष्य में पुनर्सुधार हेतु शेष बचे थे।

इस प्रकार एक नई कार्यशाला जो वास्तव में केवल इन 21 कोचों के पुनर्सुधार का उद्देश्य पूरा करेगी (9 जो 2014-2015 से 2016-2017 के बीच कोडल जीवन की समाप्ति पर पहुंचेगी और 12 2017-2018 से 2022-2033 के दौरान कोडल जीवन की समाप्ति पर पहुंचेंगी) को स्थापित करने का निर्णय सुविचारित या औचित्यपूर्व प्रतीत नहीं होता है।

इसके अलावा, 2010-13 के दौरान नए 13 एसी रेकों की अधिप्राप्ति कोडल जीवन (2035-2038 के दौरान 25 वर्ष बाद) की समाप्ति तक कम उपयोगिता के साथ पड़े रहेंगे (सभी एसी रेक मेट्रो रेल में सेवा में हैं)। यह भी पाया गया कि रेलवे बोर्ड ने बार बार सूचना दी (मार्च 2010 और अगस्त 2011) कि नए एसी कोचों की प्राप्ति पर मेट्रो रेलवे को विस्तारित जीवन वाली पुरानी कोचों के परिसमापन की योजना बनानी चाहिए।

अतः मेट्रो रेलवे ने बिना किसी संभावी योजना और व्यवहार्यता रिपोर्ट के पुनर्सुधार कार्यशाला का कार्य यह निर्धारित करने के लिए कि क्या सीमित संख्या के पुराने रेकों के पुनर्सुधार के लिए एक पूरी कार्यशाला रूप से आवश्यक और न्यायोचित थी

प्रारंभ कर दिया। इस की अधिप्राप्ति पर अभी तक (मार्च 2014) किया गया व्यय (₹ 25.82 करोड़) निष्फल था।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फरवरी 2015 में लाया गया था। उत्तर में उन्होंने कहा (अप्रैल 2015) कि भेल कोचों का कोडल जीवन मेट्रो सेवाओं में वृद्धि के कारण बाद में एक पीओएच चक्र के लिए पहले चरण में 25 वर्षों से 28 वर्षों तक विस्तारित किया गया था। आगे यह कहा गया था कि चूंकि आगामी वर्षों में नए रेकों की उपलब्धता की बहुत कम संभावना हैं, उन कोचों का जीवन कुछ और वर्षों के लिए आगे बढ़ाया जा सकता है। अतः पुनर्सुधार सुविधाओं को कोचों के पीओएच के साथ विशेष मरम्मत इत्यादि के लिए उपयोग किया जाएगा। इसलिए पुनर्सुधार सुविधाओं का कार्य भविष्य के विस्तारण और पीओएच/पुनर्सुधार की अधिक संख्या की आवश्यकता को ध्यान में रख कर किया गया था। रेलवे बोर्ड ने यह भी बताया कि पुनर्सुधार भविष्य में नोपार के पीओएच कार्य में भी वृद्धि होगी, जब नेटवर्क के विस्तारण के दौरान रेक धारण में वृद्धि होगी। वैसे तो, पुनर्सुधार सुविधाओं की अनुपयोगिता की कोई संभावना नहीं है।

उपरोक्त उत्तर निम्नलिखित तथ्यों के दृष्टिगत तर्कसंगत नहीं हैं:-

- (i) रेलवे बोर्ड का तर्क कि कोचों के पीओएच के लिए पुनर्सुधार की सुविधाएं कोचों की वृद्धि के साथ साथ मौजूदा कोडल जीवन में वृद्धि के दृष्टिगत पर्याप्त रूप से उपयोग होंगी एक बाद का विचार है। नई पुनर्सुधार कार्यशाला के निर्माण के लिए निर्णय लेते समय मेट्रो रेलवे को पास केवल 21 कोचें थी वह भविष्य में पुनर्सुधार हेतु पड़ी हैं जैसा कि लेखापरीक्षा द्वारा बताया गया है। अतः बिना किसी संभावी योजना और व्यवहार्यता रिपोर्ट के नई कार्यशाला का कार्य करने का निर्णय अविवेकपूर्ण है।
- (ii) बढ़ती सेवाओं के अनुरक्षण के लिए मौजूदा कोचों के कोडल जीवन को 25 वर्षों से 28 वर्षों तक विस्तारित किया गया था। इसके अलावा 13 एसी रेकों की नई फ्लीट को मेट्रो रेलवे में प्रतिष्ठापित किया गया था इसके अतिरिक्त रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) ने टिप्पणी की (फरवरी 2015) कि अगले चार वर्षों में मेट्रो रेलवे द्वारा 12 और रेक प्राप्त किए जाएंगे। सीआरएस ने आगे कहा कि सात भेल रेक कोडल जीवन से आगे सेवा में हैं और उन्हें पुराने चल स्टॉक के साथ तुरन्त प्रतिस्थापित करने की आवश्यकता है। इस

प्रकार 28 वर्षों से आगे किसी भी पुराने चल स्टॉक का विस्तारण कोचों की विश्वसनीयता और सुरक्षा पहलू के साथ समझौता प्रतीत होता है।

- (iii) केवल पीओएच कार्य के संवर्धन के लिए नई पुनर्सुधार कार्यशाला की स्थापना एक विवेकपूर्ण निर्णय नहीं है। पीओएच कार्य को नोपारा में पीओएच कार्यशाला की मौजूदा संरचना में वृद्धि द्वारा संवर्धित किया जा सकता है।

#### 5.4 पूर्वोत्तर रेलवे: परियोजना हेतु भूमि अधिग्रहण के बिना नई लाइन कार्य शुरू करना

अपेक्षित भूमि का अधिग्रहण किए बिना 60.70 किमी नई लाइन परियोजना पर कार्य शुरू करने के परिणामस्वरूप रेलवे भूमि पर 3.7 किमी नई लाइन पर ₹ 15.60 करोड़ के व्यय के पश्चात कार्य रोक देना पड़ा।

एफ-1 के पैरा 204 में प्रावधान है कि आवासीय भवनों, सहायता प्राप्त साइडिंग और रोलिंग स्टॉक जिसके लिए विशेष नियम लागू हैं, को छोड़कर नए निवेश के प्रस्ताव को तब तक वित्तीय रूप से औचित्यपूर्ण माना जाएगा जब तक कि प्रस्तावित ढाँचे पर किए गए व्यय को पूरा करने के पश्चात् शुरुआती अनुमानित लागत के कम से कम 14 प्रतिशत की वापसी की उम्मीद न दिखती हो। पैरा 523 और 562-एफ में आगे यह भी प्रावधान है कि रूट चयन के प्रस्ताव में जाँचे गए विभिन्न वैकल्पिक रूटों की सूचना और आंकड़ों को अवश्य सूचीबद्ध किया जाए और उसमें परियोजना के लिए अपनाए गए रूट के विकल्प को प्रभावित करने वाले कारकों पर भी अनवार्य रूप से प्रकाश डाला जाए। महत्वपूर्ण विकल्पों हेतु वित्तीय रिटर्न की गणना की जानी चाहिए और सबसे ज्यादा रिटर्न देने वाले विकल्प को ही सामान्य रूप से अपनाया जाए, जब तक महँगे विकल्पों के पक्ष में अन्य विरोधाभासी कारण न हो।

पनियहवा और तमकुही रोड के बीच नई लाइन पर दो वैकल्पिक रूटों के माध्यम से विचार किया जाना था (i) छितौनी-पखनाहा-दहवा से तमकुही रोड (60.70 किमी, अनुमानित लागत ₹ 246 करोड़) और (ii) छितौनी-पखनाहा-बरहारागंज से तमकुही रोड (70.00 किमी. (केवल 31.25 किमी का ही वास्तव में निर्माण किया जाना था क्योंकि बरहारागंज से तमकुही रोड तक प्रस्तावित लाइन मौजूदा कप्तानगंज-थावे लाइन पर थी) अनुमानित लागत ₹ 122 करोड़)। यद्यपि सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार, दोनों वैकल्पिक रूट न तो वित्तीय रूप से व्यवहार्य थे और न ही



संचालनात्मक आवश्यकता थी, छितौनी-पनखाना-दाहवा से तमकुही रोड के होकर नई लाइन के निर्माण की मंजूरी बिना इस पर विचार किए दे दी गई, कि यह वास्तव में लम्बा रूट होगा और इसके साथ-साथ अन्य नुकसान होंगे।

छितौनी-तमकुही रोड के बीच नई लाइन परियोजना के निर्माण को रेलवे बोर्ड द्वारा 2006-07 के अपने अनुपूरक बजट में (-) 9.22 प्रतिशत की रिटर्न दर के साथ मंजूरी दे दी गई थी। जनवरी 2007 में रेलवे बोर्ड ने पूर्वोत्तर रेलवे प्रशासन से अलाइमेंट परिवर्तन का औचित्य भेजने को कहा अर्थात् छितौनी-तमकुही रोड से पनियहवा-छितौनी-तमकुही रोड। रेलवे बोर्ड के पहल पर पूर्वोत्तर रेल प्रशासन ने फरवरी 2007 के अपने संशोधित औचित्य में बताया कि छितौनी-तमकुही रोड के बीच नई लाइन के कार्य का पूर्ण उपयोग करने के लिए इसे पनियहवा से जोड़ना अपेक्षित एवं अनिवार्य है जो मौजूदा रेल नेटवर्क पर और मात्र 2 किमी दूर है। अंत में रेलवे बोर्ड ने छितौनी-तमकुही रोड नई लाइन के भाग के रूप में पनियहवा-छितौनी नई लाइन की मंजूरी दी।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि भूमि मालिकों को ₹ 33.53 करोड़ की क्षतिपूर्ति के साथ इस नई लाइन परियोजना हेतु 264 हेक्टेअर भूमि की आवश्यकता थी। इसमें से भूमि मालिकों को भुगतान वितरण हेतु जिला प्रशासन को ₹ 11.486 करोड़ का भुगतान पहले ही कर दिया गया था (दिसम्बर 2008 और मार्च 2011 में ₹ 4.29 करोड़ + ₹ 7.196 करोड़ ₹ 11.486 करोड़)। हालांकि 2006-07 से 2013-14 (फरवरी 2014 तक) अर्थात् 8 वर्ष बीत जाने के बावजूद भी भूमि का अधिग्रहण नहीं किया जा सका। रेल प्रशासन ने उपलब्ध रेल भूमि पर पनियहवा से छितौनी के बीच कार्य शुरू कर दिया और फरवरी 2014 तक ₹ 15.61 करोड़ का व्यय किया। पनियहवा से छितौनी के बीच (लगभग 3.7 किमी) ट्रैक जोड़ने का कार्य पूरा हो गया और मार्च 2012 में इंजन दौड़ने लगा। रेल प्रशासन को रेल सुरक्षा आयुक्त द्वारा जाँच का आवेदन अभी भी भेजा जाना है (नवम्बर 2014)। इसलिए, ट्रेन सेवार्यें अभी भी शुरू की जानी हैं।

इस संबंध में, निम्नलिखित लेखापरीक्षा टिप्पणियाँ की गईं:

परियोजना अलाभकारी और वित्तीय रूप से अव्यवहार्य थी क्योंकि परियोजना का रिटर्न दर (-) 9.22 प्रतिशत था। सांख्यिकीय और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय (इंफ्रॉस्ट्रक्चर और परियोजना मॉनिटरिंग डिवीजन) ने अगस्त 2006 में रेलवे बोर्ड को बताया कि नई लाइन परियोजनाओं में निवेश जो वित्तीय रूप से व्यवहार्य नहीं है, से चालू नई लाइन परियोजनाओं को पूरा करने पर व्यय करना अधिक अच्छा

रहता जो समाप्त होने की ओर अग्रसर हैं। इसके बावजूद भी परियोजना की मंजूरी दी गई और कार्य शुरू किया गया।

पूर्वोक्त रेल प्रशासन द्वारा दिए गए औचित्य के अनुसार छितौनी-तमकुही रोड नई लाइन की समाप्ति पर पनियहवा से छितौनी खण्ड उपयोगी हो सकता था। इस प्रकार, यह स्पष्ट है कि पनियहवा-छितौनी (3.7 किमी) के बीच नई लाइन के निर्माण पर किया ₹ 15.61 करोड़+ ₹ 11.48 करोड़ = ₹ 27.09 करोड़ का व्यय सामान्य राजस्व के लाभांश के भुगतान की अतिरिक्त देयता के साथ छितौनी-तमकुही रोड के बीच नई लाइन पूरी होने तक व्यर्थ रहेगा।

अतः एक अलाभकारी नई लाइन परियोजना की अविवेकपूर्ण मंजूरी और इसके निर्माण के परिणामस्वरूप सामान्य राजस्व के लाभांश के भुगतान के बावजूद ₹ 27.09 करोड़ का व्यर्थ व्यय हुआ।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में मार्च 2015 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2015)।

### 5.5. दक्षिण पूर्व रेलवे (दपुरे): जल की खरीद के लिए त्रुटिपूर्ण योजना के कारण निष्फल व्यय

खड़गपुर रेलवे रिहायशी क्षेत्र के लिए जल की खरीद हेतु रेलवे प्रशासन द्वारा त्रुटिपूर्ण योजना के परिणामस्वरूप रेडियल कलेक्टर वेल, पाइपलाइन, पम्पस आदि को पूरा न करने के कारण ₹ 11.38 करोड़ का निष्फल व्यय और गहरे ट्यूबवेल के घंसने के कारण ₹ 3.92 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

खड़गपुर भारतीय रेल के सबसे बड़े रेलवे रिहायशी क्षेत्रों<sup>232</sup> में से एक हैं। रेलवे रिहायशी क्षेत्र के लिए पेय जल की आपूर्ति हेतु रेलवे बोर्ड ने ₹ 3.50 करोड़ की प्रत्याशित लागत पर 2.4 एमजीडी क्षमता के साथ पारम्परिक प्रणाली<sup>233</sup> सहित जल शोधन संयंत्र (डब्ल्यूटीपी) के कार्य को संस्वीकृति दी (1998-1999)। रेलवे द्वारा कार्य की मंजूरी की तिथि से तीन वर्षों के भीतर अर्थात् अक्टूबर 2002 तक ₹ 5.33 करोड़ की संशोधित अनुमानित लागत पर पूरा किया जाना निर्धारित था।

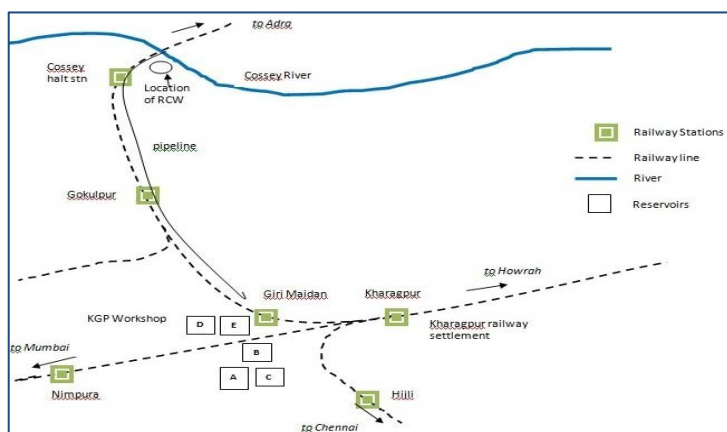
<sup>232</sup> 14000 रिहायशी आवास, रेलवे अस्पताल, 9 स्कूल, 2 महत्वपूर्ण रेलवे संस्थान इत्यादि।

<sup>233</sup> पारम्परिक प्रणाली पेयजल की संतोषजनक आपूर्ति सुनिश्चित करने हेतु पूर्णता सज्जित एक जांच लैब के साथ पूर्ण अन्य उपकरण तथा पोस्ट क्लोरीनेशन, दर नियंत्रक के साथ तीव्र गुरुत्व बालू शोधन, स्लग वाल, प्री-क्लोरीनेशन व्यवस्था, फ्लश मिक्चर वाली जल शोधन संयंत्र को दर्शाती है।

प्रारंभ में (1998-99) डब्ल्यूटीपी के निर्माण का निर्णय लिया गया था किन्तु निर्माण संगठन और डिविज़नल रेल प्रबंधन, खड़गपुर के बीच चर्चा के बाद यह निर्णय लिया गया (जुलाई 2003) कि डब्ल्यूटीपी के बजाय, बेहतर शोधन तकनीक के साथ कोसी नदी के तल पर 5 एमजीडी क्षमता के रेडियल कलेक्टर वेल<sup>234</sup> (आरसीडब्ल्यू) का इस औचित्य के साथ निर्माण किया जाए कि यह प्रणाली मित्ययी पद्धति थी क्योंकि इससे जल शोधन की आवश्यकता नहीं होगी और क्षेत्र की मांग को पूरा करने के लिए पेयजल की निर्बाध और पर्याप्त आपूर्ति की जाएगी।

डब्ल्यूटीपी से आरसीडब्ल्यू के कार्यक्षेत्र में परिवर्तन करने के कारण और प्रस्तावित

आरसीडब्ल्यू का सही स्थान निर्धारित करने के लिए भी भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, खड़गपुर द्वारा नवम्बर में सलाह के 2004 आधार पर आरसीडब्ल्यू की व्यवहार्यता और



आरसीडब्ल्यू पाइपलाइनों और रिजर्वायरों की साइट

प्रतिरोधकताकी जाँच कराने का निर्णय लिया गया। उन्होंने सितम्बर में 2005 यह दर्शाते हुए अपनी रिपोर्ट दी किप्रारंभ में निर्णित स्थान में सभी दिशाओं से लम्बी दूरी तक के लिए बालू की एक समान मोटाई वाला स्तर नहीं है। जो बाद में कलेक्टर वेल प्रणाली की क्षमता को कम कर सकता है सन्निकर स्थानों पर कुछ और बोरवेल खोदने का सुझाव दिया गया ताकि बालू की एक समान मोटाई की सीमा की जांच हो सके। जो इसलिए नदी के सन्निकट स्थान में बोरवेल की 50 खुदाईकी गई और एमजीडी क्षमता के रेडियल कलेक्टर वेल के निर्माण हेतु 05 मौजूदा नजदीकी पम्प हाऊस के निकट एक उपयुक्त स्थान की पहचान की गई थी। दिसम्बर में 2005,जल शोधन संयंत्र हेतु आरसीडब्ल्यू के निर्माण के शुरूआती

<sup>234</sup> रेडियल कलेक्टर वेल, क्षैतिज छिद्रित नालियाँ हैं जो मूलतः सतही जल शोधन से भूमिगत जल संग्रहण करती हैं।

अनुमान<sup>235</sup> ₹ 5.33 करोड़ को संशोधित करके ₹6 . करोड़ 82कर दिया गया और फिर प्राकलन सं .1363डब्ल्यू/2008<sup>236</sup> द्वारा संशोधित करके ₹7 .करोड़ कर 74 ) दिया गया2008।

5 एमजीडी क्षमता के साथ ओवरहेड पम्प हाऊस आरसीडब्ल्यू के निर्माण का ठेका नवम्बर में 2005₹1 . 18 करोड़ की लागत पर स्वीकृति पत्र जारी होने से 98 के साथ दिया गया था और अन्तिम र्य की समाप्ति के लक्ष्यमहीने के भीतर का में किया गया था। 2006 स्थान का निर्धारण मईलेखापरीक्षा ने पाया कि द .पू. रेल प्रशासन ने कार्यबल और मशीनरी<sup>237</sup> की अनुपलब्धता, अनुमोदित ड्राइंग आपूर्ति में देरी, इलेक्ट्रिकल कार्य के गैरदननिष्पा-, पम्प आदि की आपूर्ति जैसे कारणों से 31 मार्च तक चार विस्तार 2009णों की मंजूरी दी। आरसीडब्ल्यू के निर्माण कार्य के साथ का भाग ₹1 . करोड़ के मंजूर प्राकलन के प्रति 98₹1 . 52 में पूरा हुआ। कोसी नदी और गोकुलपुर के बीच 2009 करोड़ की लागत से मार्च मीटर पा 4800इपलाइन बिछाने का कार्य दो भागों में 2300 और .मी 2500 – में 2011 और जुलाई 2010 मई :क्रमश .मीकिया गया। ये सात और पाँच महीनों<sup>238</sup> की देरी से क्रमशमें पू 2012 और मार्च 2011 जून :रे हुए थे। मार्च

<sup>235</sup> सभी प्राकलनों में अर्थात् ₹ 5.33 करोड़, ₹ 6.81 करोड़ और ₹ 7.74 करोड़ में सिविल इंजीनियरिंग कार्य, इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग कार्य और एसएण्डटी इंजीनियरिंग कार्य भी शामिल थे।

<sup>236</sup> पहले दो अनुमानों में अर्थात् ₹ 5.33 करोड़ और ₹ 6.81 करोड़ में केवल सिविल और एसएण्डटी इंजीनियरिंग कार्य को शामिल किया गया और इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग कार्यों को शामिल नहीं किया गया। इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग कार्य ₹ 7.74 करोड़ के उरे अनुमान में शामिल थे।

<sup>237</sup> कार्यबल और मशीनरी रेल प्रशासन द्वारा प्रदान नहीं किया जाना था, यह ठेकेदार का कर्तव्य था। हालांकि रेल प्रशासन द्वारा ठेकेदार पर बिना जुर्माना लगाए विस्तार की मंजूरी दी गई थी।

<sup>238</sup>

कार्य का नाम	मंजूरी का वर्ष	पूरा किया जाने वाला कार्य	वास्तव में पूर्ण हुआ कार्य	समापन में देरी
2500 मी. पाइपलाइन बिछाना	मई 2010	एलओए जारी होने की तिथि अर्थात् नवम्बर 2010 से 6 महीने के भीतर (मंजूरी का वर्ष + 6 महीने)	जून 2011	7 माह (जून 2011 (-) नवम्बर 2010)
2300 मी. पाइपलाइन बिछाना	जुलाई 2011	एलओए जारी होने की तिथि अर्थात् अक्टूबर 2011 से 3 महीने के भीतर (मंजूरी का वर्ष + 3 माह)	मार्च 2012	5 माह (मार्च 2012 (-) अक्टूबर 2011)

और अप्रैल में कोसी आरसीडीब्ल्यू से 2013खडगपुर के डी और ई जलाशय के बीच सीधी जलापूर्ति की जाँच के दौरान कई स्थानों पर पाइपलाइन में विफलतालीकेज देखा गया/, जिसके बाद खडगपुर के गोकुलपुर और जलक्षेत्र के बीच पाइपलाइन बदलने हेतु ₹2 .करोड़ की अ 56नुमानित लागत का प्रस्ताव दिया गया (अप्रैल) 2013)। सहायक मंडल अभियंता, द.रे.पू., जल आपूर्ति द्वारा बताया गया (अप्रैल2013) कि गेट बाजार और ए, बी, सी जल क्षेत्र, कार्यशाला में गोकुलपुर से डी एण्ड ई जल क्षेत्र तक मौजूदा व्यास वाली .मिमी 300डी आई पाइपलाइन पुरानी थी और इस व्यास के पाइप में उच्च दाब और भारी लोकेज के कारण यह जल आपूर्ति में सक्षम नहीं थी इसलिए आसानी से जल आपूर्ति हेतु नई बिछाई गई व्यास वाली डीआई पाइपलाइन .मिमी 450 के साथ नई .मिमी 450 प्रदान करने का प्रस्ताव दिया गया। गोकुलपुर और खडगपुर के बीच पाइपलाइन को अभी भी बदलना था )फरवरी 2015।(

जब परियोजना के समापन में देरी को पहले जुलाई रेल प्रशासन .पू.द में 2011 को बताया गया, उन्होंने माना 2012 मार्च)) कि पाइपलाइन बिछाने और विभिन्न स्थानों पर बूस्टर पंप लगाने में देरी के कारण पूरी परियोजना को मूर्त रूप नहीं दिया जा सका और कुछ हद तक कार्य के निष्पादन में देरी हुई। हालांकि, वर्तमान योजना पूरी तरह से लागत प्रभावी होगी और इससे कोई अतिरिक्त वित्तीय देयता नहीं बढ़ी थी और पूरे प्रणाली का उपयोग पूरा कार्य समाप्त होने के बाद ही हो सकता है। यह भी बताया गया था कि मार्च 210तक कार्य समाप्त हो जाएगा। 2

अपर्याप्त योजना और निष्पादन के कारण उपरोक्त उत्तर स्वीकार्य नहीं है 30 सितम्बर 2013 को आसीडब्ल्यू पर पम्प के संचालन के दौरान कोसी नदी आरसीडब्ल्यू और गोकुलपुर के बीच कई स्थानों पर पाइपलाइन फट गई थी और गोकुलपुर और खडगपुर के बीच अप्रैल 2013 में प्रस्तावित पाइपलाइन को अभी बदलना है (फरवरी 2015)। इसी बीच रेलवे उपनिवेश में नियमित जल आपूर्ति बनाए रखने के लिए कोसी नदी तट पर आरसीडब्ल्यू के पूरा न होने के कारण द रेल प्रशासन को अच्छे और .पू.पेयजल की कमी को पूरा करने हेतु ₹3 . 92 स्थानों पर गहरे नलकूप खोदने का 28 करोड़ की लागत से अधिक से अधिक सहारा लेना पड़ा (अप्रैल 2005 से दिसम्बर 2012)। इसके अलावा, सभी कार्य

संभावित समापन तिथि अर्थात् मार्च महीने बाद भी पूरे किए जाने 28 से 2012 थे।

इस प्रकार, उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि परियोजना की समग्र योजना नहीं बनाई गई और सभी अधीनस्थ कार्यों का योजना स्तर पर ही<sup>239</sup> अनुमान नहीं लगाया गया था। खड़गपुर रेलवे रिहायशी क्षेत्र में जल आपूर्ति परियोजना की योजना बनाने में दरेल प्रशासन की दूरदर्शिता के अभाव के कारण इसे चालू .पू. वर्ष बाद भी परियोजना 15 होने केकेवल खण्ड-खण्ड में तैयार हो पायी। खड़गपुर रेलवे रिहायशी क्षेत्र के उपभोक्ताओं को अशोधित और शोधित जल, दोनों ही प्रदान नहीं किया जा सका जबकि परियोजना पर ₹15 .आरसीडब्ल्यू) करोड़ 30, पाइपलाइन, पम्पस इत्यादि पर ₹11 .करोड़ 38,स्थानों पर गहरे नलकूप की 28 खुदाई एवं फिटिंग में ₹3 . खर्च (करोड़ 92 किया गया था।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फरवरी 2015 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2015)।

**5.6 दक्षिण रेलवे (दरे): जल पुनर्चक्रण संयंत्र (डब्ल्यूआरपी) का प्रयोग न करना और इसके परिणामस्वरूप जल प्रभारों पर परिहार्य व्यय**

ठेकेदार के प्रमाण पत्रों के सत्यापन और वित्तीय क्षमता से संबंधित नियमों के अनुपालन में दरे प्रशासन की असफलता के कारण सिविल कार्यों के ठेकों की उत्तरवर्ती समाप्ति और डब्ल्यूआरपी के संस्थापन की परियोजना की पूर्णता में विलम्ब हुआ। परिणामस्वरूप, प्रस्तावित जल प्रभारों के ₹ 10.69 करोड़ की बचत प्राप्त नहीं की जा सकी और दरे के दो डिपुओं में डब्ल्यूआरपी के संस्थापन के लिए ₹ 2.83 करोड़ का निवेश निष्फल पड़ा रहा।

<sup>239</sup> शुरु में परियोजना में डब्ल्यूटीपी की योजना था और ₹ 5.33 करोड़ का प्राकलन तैयार किया गया था। तत्पश्चात, आरसीडब्ल्यू का निर्णय लिया गया और प्राकलन में संशोधन करके ₹ 6.81 करोड़ कर दिया गया (सिविल इंजीनियरिंग कार्य, इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग कार्य और एस एण्ड टी इंजीनियरिंग कार्य भी शामिल थे)।

दरे की चेन्नई डिविजन के बेसिन ब्रिज (बीबीक्यू) और गोपालसामी नगर (जीएसएन) के कोच डिपो कोच अनुरक्षण कार्यों के लिए एक दिन में 1000 कोचों से अधिक का संभावित कार्य करते हैं। कोच अनुरक्षण और सहायक कार्यों के लिए प्रति दिन लगभग 19.63 लाख लीटर पानी की आवश्यकता होती है। अपेक्षित पानी की अधिप्राप्ति चेन्नई मेट्रो जल आपूर्ति और व्यवसायिक दरों (₹ 60/- प्रति किलो लीटर) पर सीवरेज बोर्ड (सीएमडब्ल्यूएसएसबी) से की जाती है और दो डिपुओं में ग्राउंड लेवल रिजरवायर (जीएलआर) और ओवरहेड टैंको (ओरएचटी) में जमा किया जाता है।

सीएमडब्ल्यूएसएसबी पर निर्भरता कम और जल प्रभारों की लागत को न्यूनतम करने के लिए दरे प्रशासन ने चेन्नई डिविजन के बीबीक्यू और जीएसएन डिपुओं में जल पुर्नचक्रण संयंत्र (डब्ल्यूआरपी) संस्थापित करने का प्रस्ताव दिया (2004-05) और ₹ 5.15 करोड़ की अनुमानित लागत पर रेलवे बोर्ड द्वारा इसकी संस्वीकृति (नवम्बर 2007) दी गई थी (डब्ल्यूआरपी के संस्थापन से संबंधित सिविल कार्य सहित)।

रेल प्रशासन (दरे) ने इन दो डिपुओं में सीएमडब्ल्यूएसएसबी से जल आपूर्ति बंद करने पर डब्ल्यूआरपी के संस्थापन पर ₹ 2.73 करोड़ प्रति वर्ष की बचत अनुमानित की थी।

यद्यपि परियोजना नवम्बर 2007 में संस्वीकृत की गई थी, दरे प्रशासन ने डब्ल्यूआरपी के संस्थापन हेतु ₹ 1.25 करोड़ का ठेका (दिसम्बर 2008) अर्थात् एक वर्ष की देरी के बाद दिया। कार्य जुलाई 2009 तक पूर्ण किया जाना था। तथापि, बीबीक्यू में डब्ल्यूआरपी फरवरी 2011 और जीएसएन में अगस्त 2012 में संस्थापित किया जा सका था। चेन्नई डिविजन (एसआर) के अभिलेखों से पता चला कि संस्थापन में विलम्ब मुख्यतः साफ स्थल और पावर कनेक्शन की अनुपलब्धता के कारण था।

तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि संस्थापन के बाद (फरवरी 2011/अगस्त 2012) डब्ल्यूआरपी को सिविल कार्यों के समाप्ति न हाने के कारण उपयोग नहीं किया जा सका था।

लेखापरीक्षा ने दो डिपुओं पर डब्ल्यूआरपी के संस्थान से संबंधित सिविल कार्यों<sup>240</sup> के लिए दिए गए ठेके की संवीक्षा की। यह पाया गया था कि ठेके देते समय ठेकेदार के परिचय पत्र और वित्तीय स्थिति का सत्यापन नहीं किया गया था। यह इंजीनियरिंग कोड के पैरा 1215 के उल्लंघन में था जो प्रावधान करता है कि कार्य सामान्तया एक ठेकेदार को निष्पादन हेतु नहीं सौंपा जाना चाहिए जिसकी क्षमता, परिचय पत्र और वित्तीय स्थिति की जांच पहले न की गई हो और संतोषजनक न पाई गई हो। इस संबंध में लेखापरीक्षा निष्कर्षों का विवरण नीचे उल्लिखित है:

- (i) दरे प्रशासन ने ₹ 3.74 करोड़ में निविदा प्रावधान से थोड़ा अधिक (₹ 3.58 करोड़) में एक निजी ठेकेदार<sup>241</sup> को कोचिंग डिपुओं (बीबीक्यू और जीएसएन) में डब्ल्यूआरपी के संस्थापन से संबंधित सिविल इंजीनियरिंग कार्यों के निष्पादन हेतु ठेका दिया (मई 2009)।
- (ii) ठेका देते समय निविदा समिति ने ठेकेदार द्वारा प्रस्तुत असत्यापित वित्तीय विवरणों की प्रतियों और अनुभव प्रमाणपत्रों पर विश्वास किया। यह दरे प्रशासन द्वारा जारी निविदाओं और ठेकों हेतु विनियमों (जून 2010) के उल्लंघन में था जो लेखापरीक्षित तुलन पत्र की प्रमाणित प्रति और निविदा पाने वाली फर्म के संस्थापन की सत्यापित प्रति का प्रावधान करते हैं।
- (iii) अप्रैल 2010 की पूर्णता अनुसूची के प्रति, पूर्णता अवधि दिसम्बर 2011 तक विस्तारित की गई थी। दरे प्रशासन ने विलम्ब का कारण अन्य कार्यों से निधि का पुनः विनियोजन, डिजाइन इत्यादि का निर्णय लेने में विलम्ब को बताया।
- (iv) ठेकेदार के विरुद्ध शिकायतों की प्राप्ति (अक्टूबर 2011) के बाद दरे प्रशासन ने जांच की और पाया (अप्रैल 2012) कि भागीदारी डीड पंजीकृत नहीं थी, ठेकेदार द्वारा प्रस्तुत आयकर पैन अवैध था और वित्तीय विवरणों में दी गई सूचना गलत थी।
- (v) अतः ठेके को समाप्त कर दिया गया था (जुलाई 2012) और प्रतिभूति जमा और निष्पादन गारंटी को दरे प्रशासन द्वारा जब्त कर लिया गया था।
- (vi) बाकी कार्य के निष्पादन के लिए अन्य एंजेसी को निर्धारित करने का दरे प्रशासन का प्रयास निष्फल रहा (जुलाई 2014)। मार्च 2013, जून 2013,

<sup>240</sup> रिइन्फोर्सड कंक्रीट ओवर हेड टैंक, ग्राउंड लेवल रिजरवायर कलेक्शन वेल और सहायक पाइपलाइन प्रबंधन का निर्माण

<sup>241</sup> मै. वीयेर एंटरप्राइसेस, चेन्नई



अगस्त 2013, सितम्बर 2013 और मई 2014 के दौरान शेष कार्य हेतु आमंत्रित निविदाओं को अन्तिम रूप नहीं दिया जा सका। लेखापरीक्षा ने पाया कि इन निविदाओं में उच्च प्रस्तावित कीमत की प्राप्ति (अनुमानित मूल्य से 62 प्रतिशत से 82 प्रतिशत अधिक) के कारण, इसे खारिज कर दिया गया था।

इस प्रकार, प्रत्यय पत्र के सत्यापन और ठेकेदार की वित्तीय क्षमता से संबंधित बनाए गए नियमों के अनुपालन में दरे प्रशासन की विफलता के कारण सिविल कार्यों के ठेकों की समाप्ति और डब्ल्यूआरपी के संस्थापन की परियोजना की समाप्ति में अनुवर्ती विलम्ब हुए। इसके परिणामस्वरूप सीएमडब्ल्यूएसएसबी से जल की अधिप्राप्ति के लिए जनवरी 2010 से दिसम्बर 2013 की अवधि के दौरान ₹ 10.69 करोड़ तक की प्रस्तावित बचत की वसूली नहीं हुई। यह डब्ल्यूआरपी के संस्थापन तक और बढ़ जाएगी। इसके अलावा, दरे के दो डिपुओं में डब्ल्यूआरपी के संस्थापन में ₹ 2.83 करोड़ के निष्फल व्यय हुआ।

इससे ठेकों के पूर्णता पर अतिरिक्त व्यय भी होगा क्योंकि शेष कार्य केवल अतिरिक्त लागत के व्यय द्वारा पूर्ण होंगे जैसाकि ठेकों की पूर्णता के लिए आमंत्रित निविदाओं के परिणाम से स्पष्ट है।

मामला रेल प्रशासन के ध्यान में जनवरी 2015 में लाया गया था; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2014)।

### 5.7 पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे (एनईएफआर): संविदा की घटिया योजना और अकुशल प्रबंधन के कारण परिहार्य व्यय

रेलवे भूमि को भरने में खुदाई की मद के गैर परिचालन के कारण ₹ 2.04 करोड़ के परिहार्य अतिरिक्त व्यय के अलावा ₹ 12.20 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ जिसे विशेष सीमित निविदा के अधार पर निविदाओं को अन्तिम रूप देने के माध्यम से कार्यों की अधिक मात्रा के निष्पादन के परिणामस्वरूप व्यय करना पड़ा।

दुघनोई और मेंडीपाथार<sup>242</sup> (19.47 कि. मी.) के बीच नई ब्रोड गेज लाइन के निर्माण के संबंध में, पूर्वोत्तर रेलवे निर्माण संगठन (कोनेफर) ने परियोजना के लिए

<sup>242</sup> यह क्षेत्र मेघालय को भारतीय रेल नेटवर्क के साथ जोड़ता है। मेंडीपाथार मेघालय के उत्तरी गारों हिल्स जिले में स्थित है और दुघनोई असम के गोलपारा जिले, ब्रह्मपूर नदी के दक्षिण तट पर स्थित है।

सिविल इंजीनियरिंग कार्य करने के लिए ₹ 53 करोड़ के अंकित मूल्य पर एक ठेका करार<sup>243</sup> किया (जुलाई 2009) जिसकी निर्धारित पूर्णता तिथि (डीओसी) नवम्बर 2010 थी।

कार्य में मुख्य रूप से भूमि भरने और ट्रैक बिछाने के लिए तटबंध बनाने के लिए भू कटाव था ठेका करार के प्रावधानों के अनुसार, कार्यकारी प्राधिकारी कार्य की मर्दों को 25 प्रतिशत तक उसी दर और ठेका करार के नियम और शर्तों पर अनुमत मात्रा में बढ़ा या घटा सकते हैं। रेलवे बोर्ड ने यह भी निर्धारित<sup>244</sup> 2014 (सितम्बर 2007) किया कि यदि कार्यकी विभिन्न मर्दों की करार मात्रा में 25 प्रतिशत से अधिक की वृद्धि को अपरिहार्य माना जाता है तो बढ़ी हुई मात्रा को नई निविदा आमंत्रित कर निष्पादित किया जाएगा। तथापि, यदि नई निविदा आमंत्रित करना असंभव माना जाता है तो मौजूदा ठेकेदार के साथ सहमती मात्रा से 125 प्रतिशत से अधिक की अतिरिक्त मात्रा के लिए उचित दर के लिए बातचीत की जाएगी।

कार्य के निष्पादन के दौरान, कार्य की विभिन्न मर्दों की मात्रा में मुख्य रूप से भू कार्य नए मुख्य और छोटे पुलों इत्यादि सहित समपार गेट को हटाने के लिए रोड अन्डर ब्रिज (आरयूबी) के निर्माण के कारण काफी अन्तर था। कार्य की संशोधित मात्रा मौजूदा ठेकेदार के माध्यम से सहायक ठेका करार<sup>245</sup> (एसएसीए) के निष्पादन द्वारा सितम्बर 2010 और अगस्त 2012 में की गई थी। सितम्बर 2012 में ठेकेदार ने वास्तविक ठेका करार की मात्रा में 49.96 प्रतिशत से अधिक में कार्य करने से मना कर दिया। चूंकि परियोजना का मार्च 2013 तक पूर्ण होना लक्षित तथा, कोनेफर ने कार्य की बकाया मात्रा के लिए तीन 'विशेष सीमित निविदाएं (एसएलटी) आमंत्रित की (सितम्बर 2012) जिसमें मुख्य मर्दों के रूप में एक भू कार्य भी शामिल था। एसएलटी को अन्तिम रूप दिया गया और दिसम्बर 2012 में तीन नए ठेकों के साथ ठेका करार<sup>246</sup> निष्पादित किया गया जिसकी निर्धारित पूर्णता तिथि मई 2013 थी।

अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला:

<sup>243</sup> दिनांक 09.07.2009 सीए सं. कोच/एनएमएक्स-जेपीजेड/1268

<sup>244</sup> दिनांक 28.09.2007 को रेलवे बोर्ड परिपत्र सं. 2007/सीई 1/सीटी/18

<sup>245</sup> सितम्बर 2010 में एससीए-1 और अगस्त 2012 में एससीए-2

<sup>246</sup> दिनांक 2/01/2013 की सीए सं. कोन/डीडीएनआई-एमडीपीआर/1638, दि. 08/01/2013 की सी ए सं. कोन/डीडीएनआई-एमडीपीआर/1641 और दिनांक 8/1/2013 की सीए सं. कोन/डीडीएनआई-एमडीपीआर/1642

- I. गलत निर्धारण के कारण, दो मुख्य मदों के संबंध में भरने के भू कार्य और काटने के भू कार्य में क्रमशः 21.5 प्रतिशत और 11950 प्रतिशत का अन्तर था। एससीए-2 के निष्पादन से पूर्व (अगस्त 2012), कोनफर कार्य पूर्ण करने के लिए भू कार्य के निष्पादन की मात्रा में भारी अन्तर के बारे में जानता था। फिर भी, 'खुली निविदा' (ओटी) आमंत्रित करने के द्वारा कार्य की मात्रा को बढ़ाने (भरने में भू कार्य का 3.55 लाख सीयूएम और काटने<sup>247</sup> में भूकार्य का 4.17 लाख सीयूएम) के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई। तथापि, यह पाया गया कि एसएलटी के आधार पर अन्तिम रूप दिए गए तीन ठेकों की डीओसी कानून और व्यवस्था की स्थिति और मानसून के पहले आने का हवाला देते हुए जून 2014 तक विस्तारित की गई थी। तथापि इन निविदाओं के प्रति कार्य प्रगति पर थे (मार्च 2015)। विशेष सीमित निविदा को अन्तिम रूप देने का उद्देश्य विफल हो गया था क्योंकि कार्य परियोजना की लक्षित पूर्णता तिथि में पूरा नहीं किया जा सका (मार्च 2013)।
- II. एसलटी आमंत्रित कर उच्च दरों पर कार्य के निष्पादन के परिणामस्वरूप ₹ 12.20 करोड़ (विवरण-ए) का परिहार्य व्यय हुआ जो प्रारंभिक अनुबंध और केवल भूकार्य की अतिरिक्त मात्रा के निष्पादन के लिए एसएलटी आमंत्रित करने के द्वारा निष्पादित अनुबंध के बीच दरों में अन्तर था। अतिरिक्त व्यय से बचा जा सकता था यदि रेल प्रशासन द्वारा कार्य की मात्रा का मूल्यांकन उचित सटीकता से किया जाता और उस पर प्रारंभिक अनुबंध<sup>248</sup> में चार किया जाता।
- III. विशेष सीमित निविदा के माध्यम से दिए गए वास्तविक अनुबंध के अनुसार भूकार्य में जाने वाले अपेक्षित भराई के कार्य की मात्रा में भी बाद में 30.55 प्रतिशत<sup>249</sup> तक की वृद्धि की गई थी। फिर भी, कार्य पूरा नहीं किया जा सका। कोनेफर ने दोबारा पहले ठेकेदार<sup>250</sup> के साथ अतिरिक्त 3,55,000 सीयूएम भराई के भूकार्य और 1.87 लाख सीयूएम के कटाई के भूकार्य करने के लिए

<sup>247</sup> दिनांक 9/722008 की एससीए-3 से सीए सं. कोन वास्तविक अनुबंध और/एनएमएक्स जेपीजेड/1268 के अनुसार मात्रा में अन्तर

<sup>248</sup> सीए सं. कोन/एनएमएक्स-जेपीजेड/1268 दिनांक 09/07/2009

<sup>249</sup> वास्तविक समझौता मात्रा के 904000 सीयूएम के प्रति भूकार्य को 276250 सीएम तक बढ़ाया गया

<sup>250</sup> दिनांक 09/07/2009 केसी सं. कोन/एनएमएक्स-जेपीजेड/1268 के प्रति

केवल इन दो मदों के कार्य में ₹ 5.35 करोड़ का व्यय शामिल था, एससीए-3 (अप्रैल 2014) निष्पादित किया।

जैसा कि लेखापरीक्षा में देखा गया, संरेपण के अपर्याप्त सर्वेक्षण के कारण प्रारंभिक ठेके (जुलाई 2009) के प्रति कटाई इत्यादि में भू कार्य की मात्रा में 8000 सीयूएम से 4,17,000 (11,950 प्रतिशत) की वृद्धि की गई थी। इसी प्रकार ठेकेदार की स्वयं की मिट्टी से किनारा बनाने के लिए भराई में भूकार्य में भी 4,16 से 17000,50,20 सीयूएम से 000,05, 000 (2.तक वृद्धि (प्रतिशत 15 की गई थी। कटाई से प्राप्त 4,17, सीयूएम भूमि का प्रयोग 000 'रेलवे भूमि से परतों में भराई में भू कार्य के अनुसूचित कार्य के मद के उपयोग द्वारा किनारा बनाने में भराई के लिए किया जा सकता था। तथापि, कोनेफर ने इस मद का उपयोग नहीं किया जिसके परिणामस्वरूप ₹2 . करोड़ का 04परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ) विवरण-ख (क्योंकि रेलवे की भूमि से भूकार्य के दर की तुलना में ठेकेदार के स्वयं की भूमि से भू कार्य करने की दर ₹ प्रति 49 सीयूएम तक अधिक थी।

जून 2013 में जब मामला कोनेफर प्रशासन के साथ उठाया गया तो उन्होंने बताया (मई 2015) कि खुली निविदा को अन्तिम रूप देने में अधिक समय लगता जिसके कारण महत्वपूर्ण कार्य अवधि (2012-13) समाप्त हो जाती। कोनेफर ने आगे दावा किया कि ठेकेदार प्रतिकूल कानून और व्यास्था स्थिति के कारण कार्य निष्पादित करने में अनिच्छुक था।

कोनेफर का तर्क स्वीकार्य नहीं हैं। विशेष सीमित निविदा को अन्तिम रूप देने की प्रक्रिया में लगभग उतना ही समय (चार महीने) लगा जितना खुली निविदा को अन्तिम रूप देने के लिए आवश्यक होता। इसके अतिरिक्त रेलवे प्रशासन का एसएलटी आमंत्रित करने के समर्थन में परियोजना के लक्ष्य की प्राप्ति के लिए कार्य पूरा करने हेतु दी गई दलील में तर्कसंगतता की कमी हैं क्योंकि अपेक्षित भूमि निविदा आमंत्रित करने से पहले अधिप्राप्त ही नहीं की गई थी। कानून और व्यवस्था की स्थिति के कारण बताई गई ठेकेदार की अनिच्छा कार्य निष्पादन में जैसा अभिलेखों से देखा जा सकता है, इस तथ्य द्वारा समर्थित नहीं कि एसएलटी के माध्यम से ठेका देने के बाद भी एसएलटी आधार पर दिए ठेके के माध्यम से किए गए 11,80,250 सीयूएम भूकार्य के अलावा प्रारंभिक ठेकेदार ने एससीए-3<sup>251</sup> द्वारा 3,55,000 सीयूएम भूकार्य किया।

<sup>251</sup> दिनांक 09/07/2009 की सीए सं. कोन/एनएमएक्स-जेपीजेड

इस प्रकार, योजना में कमी और संरेखण के सर्वेक्षण के कारण 'विशेष सीमित निविदा' के आधार पर अन्तिम रूप दिए गए ठेकों के माध्यम से अत्याधिक कार्य की मात्रा के निष्पादन के कारण ₹ 12.20 करोड़ का परिहार्य व्यय किया गया था। इसके अलावा, ठेको के अकुशल प्रबंधन के परिणामस्वरूप, रेलवे मिट्टी से भराई में भूकार्य की मद का प्रयोग न करने के कारण ₹ 2.04 करोड़ का अतिरिक्त परिहार्य व्यय हुआ।

मामला मार्च 2015 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2015)।

## विवरण-ए [पैरा 12 (II)]

‘विशेष सीमित निविदा आधार’ पर निष्पादित ठेकों के माध्यम से भूकार्य के निष्पादन के कारण परिहार्य व्यय दर्शाता विवरण

तालिका I विशेष सीमित निविदा आधार पर अन्तिम रूप दिए गए ठेको के माध्यम से निष्पादित भूकार्य

क्र. सं.	कार्य की वस्तुओं का विवरण	तटबंध के भरने में मिट्टी की खुदाई		
		मात्रा सीयूएम में	दर (₹ में)	राशि (करोड़ में)
1.	सीए सं. कोन/DDNI-MDPR/1638 दि. 03/01/2013	558000	266.48	14.87
2.	सीए सं. कोन /DDNI-MDPR/1641 दि. 08/01/2013	136400	258.97	3.53
	<b>योग</b>	694400		18.40
		<b>काटने में मिट्टी की खुदाई</b>		
3.	सीए सं. कोन -MDPR/1642 दि. 08/01/2013	442853	113.61	5.03
	<b>कुल योग</b>			<b>23.43</b>

तालिका – II विशेष सीमित निविदा आधार पर अन्तिम रूप दिए गए भूकार्य की अधिक मात्रा के निष्पादन के कारण

क्र. सं.	कार्य की वस्तुओं का विवरण	कुल व्यय तालिका I का कॉलम 13 (करोड़ में)	कुल मात्रा तालिका II का कॉलम 12 (करोड़ में)	सीए सं. कोन/एनएमएक्स-जेपीजेड /1268 दि. 9/7/2009 की स्वीकृत दरों के अनुसार शामिल व्यय का कुल (करोड़ में)	परिहार्य व्यय# (करोड़ में)
1	2	3	4	5	6
1.	तटबंध के भरने में मिट्टी की खुदाई	18.40	694400	7.29 (का. 4 X ₹105)	11.11

2.	काटने में मिट्टी की खुदाई	5.03	442853	3.94 (का.4 X ₹89)	1.09
	कुल योग				12.20

# परिहार्य व्यय की गणना सीए सं. कोन/एनएमएक्स-जेपीजेड/1268 दिनांक 9/7/2009 की स्वीकृत दरों के संदर्भ में की गई है, क्योंकि अतिरिक्त व्यय से बच जा सकता था यदि रेलवे प्रशासन ने उचित सटीकता के साथ कार्य की मात्रा का आंकलन और उस पर उपरोक्त ठेके में विचार किया होता।

### विवरण – ख [पैरा 12 (III)]

सीए सं./ एनएमएक्स-जेपीजेड /1268 दिनांक 09/07/2009 के प्रति भूमि काटने में प्राप्त भूमि का उपयोग ने करने के कारण अतिरिक्त व्यय दर्शाता विवरण

ठेकेदार की स्वयं की मिट्टी से सतहों को भरने का भूकार्य		रेलवे भूमि से सतहों को भरने का भूकार्य	काटने इत्यादि में भूकार्य सीयूएम में	दरों में अन्तर प्रति सीयूएम	परिहार्य अतिरिक्त व्यय
मात्रा	दर प्रति	दर प्रति	निष्पादित मात्रा	कां. (2-3)	
1	2	3	4	5	6
20,05,000	105	56	4,17,000	49	2,04,33,000

**5.8 पूर्वी रेलवे (पू रे):** स्थल मंजूरी तथा अनुचित योजना के बिना ठेका देने के कारण विलम्ब तथा अधिक लागत

रेलवे ने वन विभाग की भूमि की मंजूरी से पूर्व एक नई ब्रोड गैज लाइन बिछाने के लिए कार्य आरम्भ किया। इसके अलावा, रेलवे की अकुशल योजना के कारण कार्य को ₹ 12.38 करोड़ की अधिक लागत के साथ निष्पादित किया गया। आरम्भिक ठेका देने के आठ वर्षों के पश्चात अन्ततः वन विभाग की मंजूरी प्राप्त की गई थी।

रेलवे बोर्ड के निर्देशों (अगस्त 1980) के अनुसार, कार्यों के लिए ठेको को तब तक नहीं दिया जाना चाहिए जब तक कि मृदा जांच, क्षेत्र निरीक्षण पूरा न हो, सभी योजनाओं, ड्राइंगों तथा आकलनों को सक्षम प्राधिकारी द्वारा पूर्ण रूप से स्वीकृत/मंजूर न किया गया हो। रेलवे बोर्ड ने दोहराया (अप्रैल 2010) कि रेल प्रशासन को संविदा केवल तभी आमंत्रित करनी चाहिए जब वे कार्य के निष्पादन हेतु ठेकेदार को क्षेत्र सौंपने के लिए पूर्ण रूप से तैयार हो।

रेलवे बोर्ड ने देवघर से सुलतानगंज (116.48 कि. मी.) तक एक नई ब्रोड गेज लाइन की मंजूरी दी (2000-01)। नई लाइन के विस्तार के साथ भूमि का एक बड़ा भाग वन भूमि था। यह तथ्य कि नई लाइन के निर्माण में वन भूमि का हस्तांतरण तथा पर्यावरणीय मंजूरी सम्मिलित होगी, भूमि सर्वेक्षण (अगस्त 2000) के प्रारम्भिक चरण से पूर्वी रेल के निर्माण संगठन को पता था। हालांकि, पूरे प्रशासन ने पर्यावरण मंजूरी तथा संयुक्त सर्वेक्षण हेतु वन भूमि के हस्तांतरण के लिए वन विभाग के साथ संयुक्त सर्वेक्षण हेतु केवल अगस्त 2004 में वन विभाग से संपर्क किया।

इस बीच पूरे प्रशासन द्वारा सितम्बर 2002 तथा अप्रैल 2003 के बीच नई लाइन बिछाने के एक भाग के रूप में भूकार्य ब्लेकेटिंग तथा छोटे पुलों<sup>252</sup> के लिए एक ठेकेदार<sup>253</sup> को तीन ठेके (कुल ठेका मूल्य ₹ 12.63 करोड़) दिए। कार्यों के क्रियान्वयन हेतु वन भूमि सहित क्षेत्र की अनुपलब्धता के कारण ठेके पूर्ण नहीं किए जा सके तथा ठेकों को अन्य क्षेत्र पर अधीनता के बिना जल्दी बंद (फरवरी 2006) करना पड़ा था। उनके शीघ्र समापन से ₹ 8.17 करोड़ के बकाया कार्यको छोड़ते हुए इन तीन कार्यों पर किया गया कुल केवल ₹ 4.46 करोड़ था।

हालांकि निष्पादन के लिए कोई वन भूमि उपलब्ध नहीं थी, पूरे प्रशासन ने एक ठेकेदार<sup>254</sup> (₹ 30.65 करोड़ का ठेका मूल्य) सभी अपशिष्ट कार्य मिलाते हुए एक और ठेका दे दिया (जून 2007) और पूर्णता तिथि दिसम्बर 2008 के साथ कार्यक्षेत्र को 1,400 कि. मी. (चेनेज 29.100 किमी से 30.500 कि. मी.) बढ़ा दिया। चूंकि 15,400 कि. मी और 21,600 कि. मी (6.200 कि मी) के चेनेज के बीच भूमि का मुख्य हिस्सा वन विभाग से संबंधित था और अन्य कारण भी थे

<sup>252</sup> सितम्बर 2002 और अप्रैल 2003 के बीच मै. हरदेव कन्सट्रक्शन

<sup>253</sup> 12.300 किमी से 15.75 कि. मी चेनेज के लिए पहला ठेका 15,925 कि मी से 22.270 कि मी चेनेज के लिए दूसरा ठेका और 22.340 कि मी से 29.100 कि. मी. चेनेज के लिए तीसरा ठेका

<sup>254</sup> मै. मोदी प्रोजेक्ट्स लि. रांची



जैसे विद्युत लाइनों इत्यादि की बाधा न हटाना इत्यादि रेलवे की ओर से पूर्णता तिथि का विस्तारण अन्तिम मार्च 2010 तक दिया गया था।

स्थल की अनुपलब्धता के दृष्टिगत, ठेकेदार ने वन भूमि से संबंधित 15900 कि. मी. से 21,600 कि. मी. क्षेत्र (5.700 कि. मी) की चेनेज को कार्य क्षेत्र से हटाने का अनुरोध किया। ठेकेदार ने कहा कि जून 2007 में ठेका देने के विभिन्न इनपुटों की दरों की तुलना में जून 2010 में काफी वृद्धि हुई और मूल्य भिन्नता खण्ड सहित प्रावधान हानि को पूरा नहीं कर रहे थे विशेष रूप से वन भूमि में। पूरे. प्रशासन ने अनुरोध स्वीकार किया कार्य के हिस्से को हटा दिया। इस कार्य क्षेत्र को हटाने के लिए सीओईआर ठेकेदार के साथ अनुपूरक समझौता किया (मार्च 2012)। बाकी का कार्य ₹ 17.28 करोड़ की लागत से पूरा किया गया था (मई 2013)।

पूरे. प्रशासन जुलाई 2010 में वन विभाग से मंजूरी प्राप्त कर सका। सीओई आर ने पूर्व ठेके के हटाए गए और कार्यक्षेत्र से हटाए गए कार्य को अन्य ठेकेदार<sup>255</sup> (ठेका मूल्य ₹ 14.59 करोड़) का को जनवरी 2012 की पूर्णता तिथि के साथ दे दिया (अप्रैल 2011)। इस ठेके को ठेकेदार की धीमी प्रगति के कारण समाप्त करना पड़ा था (जनवरी 2013) तब तक, ठेकेदार को ₹ 2.44 करोड़ की राशि का भुगतान कर दिया गया था। समाप्त ठेके का बाकी कार्य अन्य ठेकेदार<sup>256</sup> (मूल्य- ₹ 9.05 करोड़) को जूलाई 2014 तक विस्तारित दिसम्बर 2013 की पूर्णता तिथि, के साथ दिया गया था (अप्रैल 2013)।

इस संबंध में लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- चूंकि अगस्त 2000 से पूरे. प्रशासन यह जानता था कि परियोजना कार्य में वन भूमि की आवश्यकता होगी, उन्होंने जुलाई 2004 में वन भूमि<sup>257</sup> की मंजूरी के लिए औपचारिक रूप से आवेदन किया। अन्ततः वह विभाग की मंजूरी केवल जुलाई 2010 तक ही प्राप्त कर सके। अतः बीओआईआर को वन विभाग की मंजूरी प्राप्त करने के दस वर्ष लग गए।
- पूरे. प्रशासन ने रेलवे बोर्ड कि सभी बाधाओं से मुक्त कार्य स्थल की उपलब्धता सुनिश्चित करने के बाद ही ठेका देने के आदेशों का उल्लंघन

<sup>255</sup> मै. एलाइड-अरन्या (जेवी)

<sup>256</sup> मै. चौबटिया कन्सट्रक्शन प्रा. लि

<sup>257</sup> वन विभाग के साथ रेलवे का प्रारंभिक पत्राचार दिनांक 22.8.200 को था।

करते हुए वन विभाग की मंजूरी से पूर्व ठेके दिए (प्रथम सितम्बर 2002 और अप्रैल 2003 के बीच, फिर जून 2007 में शेष कार्य के लिए)

- पूरे. प्रशासन ने वन विभाग की मंजूरी प्राप्त करने में असमर्थता के बावजूद अपशिष्ट कार्य के लिए ठेका देने का निर्णय लिया (जून 2007)। इसके अतिरिक्त उन्होंने अपशिष्ट कार्य के लिए ठेका देने के में लगभग दो वर्षों का काफी समय लिया (जून 2007)। कार्य ठेके को अन्तिम रूप देने यह अत्याधिक विलम्ब अधिक लागत आधिक्य के मुख्य कारण के रूप में उभरा और वन भूमि पर निष्पादित होने वाले भाग को मौजूदा कार्य क्षेत्र से हटाने से इस पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। हटाए/कार्यक्षेत्र से हटाए गए भाग के लिए अन्य ठेकेदार को उच्च दरे पर कार्य देना पड़ा (अप्रैल 2011)।
- वन विभाग से लम्बित मंजूरी पर भी पूरे. प्रशासन ने पूरे कार्य को टुकड़ों में किया जैसे बाकी कार्य को बाद की निविदाओं से अग्रेषित कर किया जिसके परिणामस्वरूप अन्तिम रूप देने में काफी समय लगा और ₹ 12.38 करोड़ तक का लागत आधिक्य हुआ।

इस प्रकार, कार्य के निष्पादन के लिए वन विभाग द्वारा स्थल की मंजूरी से पूर्व ठेका देने और उसके बाद हर स्तर पर अनुचित योजना के कारण नई ब्रोड गेज लाइन बिछाने का कार्य 10 वर्षों से अधिक बीत जाने के बाद और ₹ 12.38 करोड़<sup>258</sup> की लागत आधिक्य के बाद पूरा हो सका।

जब मामला पूरे. प्रशासन के साथ उठाया गया (अगस्त 2014) उन्होंने बताया (अक्टूबर 2014) कि कार्य निष्पादन में विलम्ब राज्य सरकार (झारखण्ड) के वन विभाग से मंजूरी में विलम्ब के कारण हुआ था। निविदाएं एमओएसआर के निर्देशों के अनुसार वन विभाग से शीघ्र मंजूरी की प्रत्याशा में आमंत्रित की गई थीं। विलम्ब के कारण अप्रत्याशित थे। यदि निविदा वन विभाग से मंजूरी के बाद आमंत्रित की जाती तो रेलवे को अतिरिक्त व्यय करना पड़ सकता था।

तथ्य यह है कि वन विभाग से मंजूरी के बिना भूमि पर एक नई लाइन बिछाने के लिए ठेका कार्य देने के परिणामस्वरूप ₹ 4.46 करोड़ व्यय करने के बाद पहले ठेके की पूर्ण समाप्ति हुई और उसके बाद लाइन के स्ट्रेच से संबंधित कार्य मर्दों को

<sup>258</sup> लागत आधिक्य का इस प्रकार से निर्धारण किया गया है कि यदि प्रारंभ में ठेकेदार को साफ स्थल प्रारंभ में ठेकेदार को साफ स्थल प्रदान किया होता तो किस राशि का भुगतान किया जाता और वास्तव में क्या भुगतान किया गया था।

कार्य क्षेत्र से हटाना पड़ा। इससे पुनः निविदाकरण/अनुपूरक समझौतों का निष्पादन भी हुआ जिसके परिणामस्वरूप ₹ 12.38 करोड़ तक का लागत आधिक्य हुआ।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में मार्च 2015 में लाया गया, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2015)।

### 5.9 पूर्वोत्तर रेलवे (पूरे): रैक हैंडलिंग प्लेटफार्म के निर्माण पर निष्फल व्यय

भविष्य की मांग के गलत आंकलन के आधार पर उचित नियोजन न करने के परिणामस्वरूप परियोजना की आकास्मिक समाप्ति और ₹ 5.18 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

पूर्वोत्तर रेलवे (एनईआर) के डिविजनल इंजीनियरिंग विभाग ने हल्दी रोड (एचडीडी) स्टेशन (पंतनगर के पास रामपुर-काठ गोदाम भाग) पर रैक हैंडलिंग, मर्चेट रूम ओर एपरोच रोड इत्यादि के लिए अतिरिक्त लूप के प्रावधान सहित रैक हैंडलिंग प्लेटफार्म को चौड़ा करने और सतहीकरण के कार्य का प्रस्ताव किया था (सितम्बर 2009)। प्रस्ताव में उल्लिखित था कि विविध प्रकार के उत्पाद जैसे मैगी, टाटा मिनी ट्रक, नानो कार, प्लाईवुड और पेपर मिलों के लिए टिम्बर इत्यादि को देश के दूरस्थ स्थानों में लाद कर दूरस्थ स्थानों पर भेजा जाता है। सीमेंट, पेपर इत्यादि की भी यहां उतराई होती है। यहां केवल एक रैक हैंडलिंग साइडिंग थी और प्लेटफार्म की स्थिति कच्ची थी। इस प्रकार, दिनांक 05 जून 2007 के रेलवे बोर्ड के पत्र के निर्देशों के अनुसार प्लेटफार्म सतह को चौड़ा और उसके सुधार का कार्य तत्काल करने की आवश्यकता है। इसके अलावा भविष्य के विस्तारण को देखते हुए प्लेटफार्म के साथ एक अतिरिक्त रैक हैंडलिंग साइडिंग और एपरोच रोड को विकसित करने की आवश्यकता थी। वर्ष रेलवे बोर्ड द्वारा 2010-11 में इसे 'शीर्ष - 16'<sup>259</sup> के तहत इस पर विचार करते हुए संस्वीकृत किया गया था कि इनवर्ड और आउटवर्ड लदान उत्तराखण्ड राज्य अवसंरचना और औद्योगिक विकास कारपोरेशन लिमिटेड (सिडकुल) से निकटता के कारण तेजी से विकसित हो रहा था। उपरोक्त कार्य सिडकुल से प्रत्याशित यातायात को ध्यान में रखते हुए न्यायोचित बताया गया था। भंडार की लागत (₹ 4.22 करोड़) सहित कार्य की अनुमानित लागत ₹ 16.79 करोड़ थी। कार्य पूरा करने के लिए तीन ठेके किए गए थे, अर्थात्

<sup>259</sup> पूंजी, मूल्यहास निधि, विकास निधि, ओपनलाइन कार्य (राजस्व) और दुर्घटना क्षतिपूर्ति, सुरक्षा और यात्री सुविधा निधि व्यय

1. हल्दी रोड स्टेशन टफार्म को चौड़ा औरके रोक हैडलिंग प्ले (एचडीडी) उसके सतहीकरण के कार्य के संबंध में हल्दी रोड स्टेशन के पहुंच मार्ग (एचडीडी) भू कार्य के निर्माण हेतु ₹4 . 2011 मार्च 30 करोड़ के लिए दिनांक 46 की सीए सं/ई .118 टीसी।/
2. हल्दी रोड स्टेशन टफार्म को चौड़ा और उसके के रोक हैडलिंग प्ले (एचडीडी) टफार्म के निर्माण रोड पर रोक हैडलिंग प्लेधित हल्दीसतहीकरण से संबं और दीवार बनाए रखने के लिए ₹5 . रदिसम्ब 23 परकरोड़ मूल्य 34 2010की सीए सं. ई/86टीसी।/
3. उक्त कार्य से संबंधित मर्चेट रूम, माल कार्यालय इत्यादि के निर्माण के लिए ₹0 ..की सीए सं 2011 मार्च 07 परकरोड़ मूल्य 27 ई/362/4/ टीसी/370 इस)ठेके पर कार्य बिल्कुल भी प्रारंभ नहीं किया गया था।(

इस कार्य को पूर्वोत्तर रेलवे के व. डिविजनल ओपरोशन्स प्रबंधक इज्जतनगर द्वारा मई 2013 में इस टिप्पणी के साथ रोक दिया गया था कि “ कार्य नानो यातायात को ध्यान में रखकर प्रस्तावित किया गया था और यह सानंद, गुजरात चला गया है इसलिए आगे के कार्य का कोई प्रयोजन नहीं हैं। इसे समाप्त कर दिया जाएगा”। इसके परिणामस्वरूप, संविदागत भुगतान माल की, आपूर्ति, आकस्मिक व्यय और स्थापना प्रभारों पर ₹ 5.18 करोड़ का व्यय करने के बाद कार्य को वांछित उद्देश्य के लिए उपयोग किए बिना अन्ततः अचानक समाप्त कर दिया गया था। इस प्रकार क्षेत्र के उपयोगकर्ताओं से भविष्य की आवश्यकता का आंकलन किए बिना रेलवे प्रशासन द्वारा कार्य प्रारम्भ करने का निर्णय और उसे अधूरा छोड़ने के परिणामस्वरूप ₹ 5.18<sup>260</sup> करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

मामला जुलाई 2014 में रेलवे प्रशासन के ध्यान में लाया गया था रेल प्रशासन ने अपने उत्तर में स्वीकार किया (सितम्बर 2014) कि संविदागत भुगतान और माल की आपूर्ति के संबंध में लगभग ₹ 3.74 करोड़ का व्यय किया गया था। उन्होंने आगे बताया कि उपरोक्त संस्वीकृत परियोजना केवल नानो कारो के लदान को ध्यान में रखकर बनाई गई थी किन्तु उत्तराखण्ड राज्य के विकास द्वारा सृजित भविष्य के यातायात के लिए भी थी। तथापि, यह दुभाग्यपूर्ण था कि नानो प्लांट

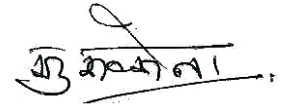
<sup>260</sup> कार्य और आपूर्ति के लिए संविदागत भुगतान ₹ 4.61 करोड़, सीमेंट की रेलवे आपूर्ति ₹ 0.15 करोड़, आकस्मिक प्रभार ₹ 0.05 करोड़ और अस्थायी स्थापना प्रभार ₹ 0.37 करोड़।

को सांनद, गुजरात में स्थानांतरित करने के कारण नानो कारों का लदान पूर्णतः रोक दिया गया था। वर्तमान में हल्दी रोड स्टेशन पर प्रतिमाह 15 रेकों की लदान/उतराई की जा रही थी, जिसके लिए सृजित सुविधाओं का उपयोग किया जा रहा था।

उत्तर तर्क संगत नहीं है क्योंकि कार्य की समाप्ति तक किए गए कार्यों/पूरा किए गए कार्य में लूप लाइन के निर्माण कार्य और अन्य सहायक कार्य के बिना, जैसा कि रेलवे के कार्य के लिए अनुमान में प्रस्तावित था, केवल भू कार्य और रखी गई दीवार का निर्माण शामिल है। इसलिए रेलवे के लिए इस कार्य की कोई उपयोगिता नहीं थी। इसके अतिरिक्त, उक्त कार्य पर किया गया व्यय जैसाकि रेलवे प्रशासन द्वारा दावा किया गया था, अर्थात् ₹ 3.74 करोड़ में ठेकेदार द्वारा उसके कार्य के भुगतान का बकाया आकस्मिक प्रभार और अस्थायी स्थापना प्रभार शामिल नहीं थे। इस प्रकार, यातायात की भविष्य की आवश्यकता का आंकलन करने में विफलता के परिणामस्वरूप परियोजना की अचानक समाप्ति और ₹ 5.18 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फरवरी 2015 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2015)।

नई दिल्ली  
दिनांक :

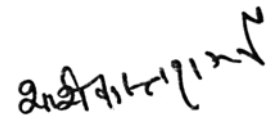


(सुमन सक्सेना)

उप नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली  
दिनांक:



(शशि कान्त शर्मा)

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

अनुलग्नक-1 (पैरा 1.7.2.1) क्षतियस्त श्रेणी के तौरपर अभिज्ञात लॉ विवरण दिखाता ब्योरा																											
रेलवे	क्षतियस्त श्रेणी I पुल					क्षतियस्त श्रेणी II पुल					क्षतियस्त श्रेणी I और II के अलावा पुल: सुधार/निर्माण के लिए ज्ञात पुल				वर्ष के दौरान पुल: सुधार/पुनर्निर्माण के लिए लक्षित पुलों की संख्या				वर्ष के दौरान वास्तव में पुल: सुधार/पुनर्निर्माण किए गए पुलों की संख्या				कुल उपलब्ध	पुलों की संख्या में लक्ष्य को प्राप्त करने में कमी	कमी का प्रतिशत		
	ज्ञात पुलों की संख्या	पुलों की संख्या जिनके पुल: सुधार/पुनर्निर्माण के लिए मंजूरी दी गई है।	N लॉ की संख्या जो कि मंजूरी के एक वर्ष के भीतर सुधार/पुनर्निर्माण नहीं किया गया है।	25 टी एक्सल लोड स्ट (सीसी+8+2 स्ट) में पुलों की संख्या/परंतु मंजूरी के एक वर्ष के भीतर पुल: सुधार/पुनर्निर्माण पूरा नहीं हुआ।	डीएफसी में पुलों की संख्या परंतु एक वर्ष की मंजूरी के भीतर पुल: सुधार/पुनर्निर्माण पूरा नहीं हुआ।	ज्ञात पुलों की संख्या	पुलों की संख्या जिनके पुल: सुधार/पुनर्निर्माण के लिए मंजूरी दी गई है।	N लॉ की संख्या जो कि मंजूरी के एक वर्ष के भीतर सुधार/पुनर्निर्माण नहीं किया गया है।	25 टी एक्सल लोड स्ट (सीसी+8+2 स्ट) में पुलों की संख्या/परंतु मंजूरी के एक वर्ष के भीतर पुल: सुधार/पुनर्निर्माण पूरा नहीं हुआ।	डीएफसी में पुलों की संख्या परंतु एक वर्ष की मंजूरी के भीतर पुल: सुधार/पुनर्निर्माण पूरा नहीं हुआ।	ज्ञात पुलों की संख्या	पुलों की संख्या जिनके पुल: सुधार/पुनर्निर्माण के लिए मंजूरी दी गई है।	N लॉ की संख्या जो कि मंजूरी के एक वर्ष के भीतर सुधार/पुनर्निर्माण नहीं किया गया है।	25 टी एक्सल लोड स्ट (सीसी+8+2 स्ट) में पुलों की संख्या/परंतु मंजूरी के एक वर्ष के भीतर पुल: सुधार/पुनर्निर्माण पूरा नहीं हुआ।	डीएफसी में पुलों की संख्या परंतु एक वर्ष की मंजूरी के भीतर पुल: सुधार/पुनर्निर्माण पूरा नहीं हुआ।	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	कुल लक्ष्य	2010-11	2011-12				2012-13	2013-14
CR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	106	106	4	4	0	36	15	30	26	107	41	23	31	26	121	0	0.00
मरे	0	0	0	0	0	2	2	1	1	0	226	226	15	15	0	40	35	28	26	129	48	39	40	40	167	0	0.00
पूतरे	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	949	442	207	0	194	78	77	43	38	236	54	56	43	29	182	54	22.88
पूमरे	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	745	700	142	25	50	117	102	87	61	367	132	105	87	61	385	0	0.00
पूरे	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	NA	64	20	20	0	75	50	28	27	180	49	43	32	47	171	9	5.00
उमरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8	3	0	0	6	6	3	4	19	0	5	0	4	9	10	52.63
उपूरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	541	541	5	0	0	90	70	30	27	217	109	71	32	28	240	0	0.00
उसीरे	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	198	160	23	20	0	53	42	32	60	187	34	19	17	37	107	80	42.78
उपरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	121	121	4	0	1	66	66	66	33	231	70	66	69	37	242	0	0.00
दपूरे	0	0	0	0	0	3	3	0	3	0	207	207	69	69	0	91	95	89	89	364	91	95	89	89	364	0	0.00
दपरे	0	0	0	0	0	6	6	1	0	0	69	69	29	17	0	73	69	48	33	223	72	69	40	33	214	9	4.04
पमरे	0	0	0	0	0	24	24	0	0	0	742	742	111	0	0	97	98	98	60	353	110	47	86	105	348	5	1.42
परे	1	1	1	0	0	1	1	1	0	0	178	178	40	49	0	105	80	35	45	265	88	37	38	45	208	57	21.51
दपरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	98	98	3	3	0	62	79	40	26	207	62	72	50	23	207	0	0.00
पमरे	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	265	265	0	0	0	102	65	56	43	266	90	67	57	50	264	2	0.75
परे	2	2	2	0	0	4	4	1	0	0	76	76	28	0	0	27	17	11	27	82	19	5	11	28	63	19	23.17
भार.	3	3	3	0	0	45	45	7	5	0	4529	4003	703	222	245	1118	966	724	625	3433	1069	819	722	682	3292	245	

**अनुलग्नक - II (पैरा 1.7.2.2-बी)**  
**पुलों के पुनः सुधार/पुन निर्माण के कार्य के निष्पादन संबंधी विवरणों का ब्यौरा**

रेलवे	अध्ययन के लिए चयनित पुल कार्यों की संख्या	शामिल पुलों की संख्या	पुनःसुधार/पुनः निर्माण जात होने के बाद कार्य की मंजूरी में विलम्बा		शुरू नहीं किए गए कार्यों की संख्या	शुरू किए गए कार्यों की संख्या	कार्य शुरू करने में लिया गया औसत समय (महीनों में)	के कारण 31 मार्च 2014 तक कार्य के समापन में औसत लिया गया समय (महीनों में)										कुल विलम्ब महीनों में	बढ़ी हुई लागत ( करोड़ में)	अभ्युक्ति
			शामिल पुल कार्यों की संख्या	महीनों में प्रति कार्य औसत विलम्ब				अंतिम रूप देने/योजना आरेखों के अनुमोदन में लिया गया समय	टेंडर को अंतिम रूप देने/संविदा देने में लिया गया समय	संविदा प्रदान करने के बाद कार्य के कार्यक्षेत्र में परिवर्तन	भार-मुक्त स्थान को सौंपने में लिया गया समय	ठेकेदार के मूल्यांकन क्षमता को उचित ढंग से मूल्यांकन किए बिना संविदा प्रदान करना	निधि का अभाव	ठेकेदार का उपलब्धता का कारण संविदा को समाप्त करना और पुनः प्रदान करना	कार्य निष्पादन के लिए लाइन ब्लॉक की गैर-उपलब्धता के कारण विलम्बन	अन्य कारण				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
CR	7	18	3	57	3	4	41	0	27	0	0	0	0	0	0	23	50	3.85		
मरे	5	7	3	55	0	5	1	7	10	0	0	0	2	0	0	35	54	4.31		
पूतरे	6	10	3	12	0	6	82	0	0	0	0	0	0	9	0	96	105	0.62		
पूमरे	7	7	7	23	0	7	30	0	7	0	0	0	0	2	0	0	9	61.21		
पूरे	4	5	3	131	2	2	51	3	12	19	0	0	0	0	0	18	52	0.00		
उमरे	7	31	0	0	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	90	90	5.62		
उपूरे	5	5	5	10	0	5	1	0	0	2	0	0	0	0	0	37	39	1.74		
उसीरे	7	7	0	0	1	6	11	5	7	15	1	0	0	8	0	0	36	19.41		
उपरे	8	8	0	0	0	8	0	12	19	0	0	0	5	0	0	3	39	2.49		
दपूरे	8	8	0	0	3	5	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	50.25		
दपरे	3	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8	0.00		
पमरे	6	10	2	54	0	6	36	0	0	0	0	2	0	0	1	58	61	16.74		
परे	7	9	2	30	3	3	55	0	0	0	0	4	0	4	4	2	13	0.20		
दपरे	4	4	0	0	2	2	0	NA	12	0	0	0	0	0	0	2	14	0.00		
पमरे	9	9	1	30	1	8	15	7	3	0	0	0	1	1	0	15	27	5.24		
परे	8	8	2	27	1	7	37	0	0	0	0	0	0	0	0	20	20	21.01		
भा.रे.	101	149	31	43	18	82	33	7	12	9	1	3	2	5	2	27	41	192.69		
दरे (श्रेणी-I)	1	1	0	0	1	1	0	0	5	6	22	0	0	24	0	46	103	0.00		

नोट: कॉलम 4 के तहत दी गई मंजूरी में विलम्बन के संबंध में व्यक्तिगत लवे के लिए प्रतिकार्य औसत विलम्बर की गणना कार्यों की संख्या जिनमें विलम्ब हुआ है को ध्यान में रखकर की गई है। 2. शुरू करने में विलम्ब और अन्य कारणों से विलम्बन के संबंध में प्रतिकार्य औसत विलम्ब की गणना व्यक्तिगत रेलवे में पुल कार्यों की कुल संख्या की जांच करके की गई।

अनुलग्नक-III(Para 1.7.2.6)  
पुल कार्य के लिए निधियों का आंबटन और उपयोगिता (नियोजन शीर्ष 32 के तहत)

(Rupees in crore)

रेलवे	पुनःसुधार पुनः निर्माण प्रस्ताव वित्त कार्य		मंजूर पुनः सुधार पुनः निर्माण कार्य		प्रतिवर्ष मांग गया औसत बजट अनुदान	प्रतिवर्ष प्रदान किया गया औसत बजट अनुदान	प्रतिवर्ष औसत अनुदान	प्रतिवर्ष औसत वास्तविक व्यय	मांगे गए ब अ से कार्य पदान किया गया औसत ब.अ. (कॉलम-6-कॉल-7)	वास्तविक से कम प्रदान किया गया औसत ब.अ. (कॉल-9 - कॉल-7)	एफजी (कॉ.7 - Col.8) द्वारा अभ्यापित औषत बीजी	प्रतिशत (कॉ 14* 100/कॉ 9)	अं. अ से कम औसत वास्तविक आंकड़े	प्रतिशत (कॉ 16 x 100)/कॉ. 8	एफजी (कॉ.8-Col.9) का औषत वास्तविक नहीं	प्रतिशत (कॉ.16x100)/ Col.8
	संख्या	मूल्य	संख्या	मूल्य												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
CR	NA	NA	NA	NA	19.94	10.06	11.35	11.75	9.88	49.55	-1.29	-12.82	1.69	14.38	-0.40	-3.52
मरे	205	189.81	61	74.12	28.43	12.15	11.26	13.61	16.28	57.26	0.89	7.33	1.46	10.73	-2.35	-20.87
पूतरे	30	298.88	23	228.87	109.79	56.38	51.89	46.94	53.41	48.65	4.49	7.96	-9.44	-20.11	4.95	9.54
पमरे	102	141.25	101	100.10	102.43	82.46	75.17	74.31	19.97	19.50	7.29	8.84	-8.15	-10.97	0.86	1.14
परे	161	143.33	81	51.03	17.70	2.01	1.20	0.93	15.69	88.64	0.81	40.30	-1.08	-116.13	0.27	22.50
उमरे	10	4.59	10	4.59	13.85	9.91	8.52	8.61	3.94	28.45	1.39	14.03	-1.30	-15.10	-0.09	-1.06
उपूरे	412	558.46	338	420.63	49.74	18.31	13.93	13.85	31.43	63.19	4.38	23.92	-4.46	-32.20	0.08	0.57
उसीरे	46	136.63	46	136.63	20.58	22.54	19.91	21.55	-1.96	-9.52	2.63	11.67	-0.99	-4.59	-1.64	-8.24
उपरे	279	43.93	279	43.93	14.67	12.80	12.46	12.66	1.87	12.75	0.34	2.32	-0.14	-1.11	-0.20	-1.61
दपूरे	713	867.78	517	602.31	45.18	29.37	23.01	20.74	15.81	34.99	6.36	21.65	-8.63	-41.61	2.27	9.87
दपरे	46	358.33	26	36.74	23.98	14.21	9.33	9.07	9.77	40.74	4.88	34.34	-5.14	-56.67	0.26	2.79
पमरे	NA	NA	NA	NA	NA	26.40	15.93	16.05	NA	NA	10.47	39.66	-10.35	-64.49	-0.12	-0.75
परे	148	204.18	73	128.49	32.34	19.23	17.36	18.09	13.11	40.54	1.87	9.72	-1.14	-6.30	-0.73	-4.21
दपरे	86	204.03	39	102.09	22.00	17.67	11.89	13.35	4.33	19.68	5.78	32.71	-4.32	-32.36	-1.46	-12.28
पमरे	77	156.20	67	126.32	2.03	1.30	0.18	0.05	0.73	35.96	1.12	86.15	-1.25	-2500.00	0.13	72.22
परे	117	146.12	30	34.42	50.21	30.78	23.59	23.07	19.43	38.70	7.19	23.36	-7.71	-33.42	0.52	2.20
भा.रे.	<b>2432</b>	<b>3453.52</b>	<b>1691</b>	<b>2090.27</b>	<b>552.87</b>	<b>339.18</b>	<b>306.98</b>	<b>304.63</b>	<b>213.69</b>	<b>38.65</b>	<b>58.60</b>	<b>17.28</b>	<b>-34.55</b>	<b>-11.34</b>	<b>2.35</b>	<b>0.77</b>



अनुबंध-IV (पैरा 1.7.3.9)

कर्मचरिया के अभाव तथा कुशल व अर्द्धकुशल का आयु प्रोफाइल दर्शाने वाला विवरण (as on 31.03.2014)

रेलवे	संस्वीकृत			उपलब्ध			रिक्ती						कुशल और अर्द्ध कुशल स्टा फ का आयु प्रोफाइल			50 वर्ष से अधिक कुशलता अकुशल स्टांत का प्रतिशत ((col.16+17) *100/(col.6+7))	
	एएई एवं जेई	कुशल	अकुशल	एएई एवं जेई	कुशल	अकुशल	एएई एवं जेई (कॉ 2-कॉ.5)	एसएसई में रिक्तियां	जेई में प्रतिशत	प्रतिशत में कुशल श्रेणी के तहत रिक्ति यां	सम्पूर्ण रिक्ता प्रतिशत	प्रतिशत में कुशल श्रेणी के तहत रिक्ति यां	सम्पूर्ण रिक्ता प्रतिशत	< 51 वर्ष	51-55 वर्ष		56-60 वर्ष
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
CR	31	140	105	22	110	90	9	29.03	30	21.42	15	14.29	19.56	106	46	48	47.00
मरे	37	190	223	28	114	139	9	24.32	76	40.00	84	37.67	37.56	131	23	99	48.22
पूतरे	23	224	195	13	131	107	10	43.48	93	41.52	88	45.13	43.21	165	45	28	30.67
पूमरे	27	177	152	32	88	126	-5	-18.52	89	50.28	26	17.11	30.90	169	22	23	21.03
पूरे	14	79	244	8	39	214	6	42.86	40	50.63	30	12.30	22.55	105	50	98	58.50
उमरे	13	127	161	10	88	143	3	23.08	39	30.71	18	11.18	19.93	104	21	116	59.31
उपूरे	11	36	101	10	27	81	1	9.09	9	25.00	20	19.80	20.27	21	25	62	80.56
उसीरे	46	435	223	34	269	137	12	26.09	166	38.16	86	38.57	37.50	193	52	161	52.46
उपरे	39	277	600	15	131	361	24	61.54	146	52.71	239	39.83	44.65	93	57	342	81.10
दपूरे	63	176	848	56	138	735	7	11.11	38	21.59	113	13.33	14.54	N.A	N.A	N.A	N.A
दपरे	16	77	69	10	35	45	6	37.50	42	54.55	24	34.78	44.44	54	14	12	32.50
पमरे	16	88	90	14	46	81	2	12.50	42	47.73	9	10.00	27.32	107	12	8	15.75
परे	36	297	218	37	161	54	-1	-2.78	136	45.79	164	75.23	54.26	36	71	108	83.26
दपरे	26	53	115	16	21	104	10	38.46	32	60.38	11	9.57	27.32	57	34	34	54.40
पमरे	19	119	105	13	82	81	6	31.58	37	31.09	24	22.86	27.57	21	51	91	87.12
परे	27	186	307	17	106	172	10	37.04	80	43.01	135	43.97	43.27	118	68	92	57.55
भा.रे.	444	2681	3756	335	1586	2670	109	24.55	1095	40.84	1086	28.91	33.28	1480	591	1322	44.95

## अनुबंध -V (पैरा 1.7.3.10)

## प्रशिक्षण-एसएसई/जेई (पुल) हेतु पुनश्चर्या/विशेष पाठ्यक्रम

रेलवे	निष्पादित प्रशिक्षण पाठ्यक्रमों की संख्या	प्रशिक्षण हेतु उपलब्ध स्लॉटों (क्षमता) की संख्या	प्रशिक्षण हेतु बाकी स्टाफ की संख्या	प्रशिक्षण हेतु नामांकितों की संख्या	प्रशिक्षण में भाग लेने वालों की संख्या	प्रशिक्षण न किए गए स्टाफ की संख्या (का. 4 में से)	प्रशिक्षण में कमी की प्रतिशतता (का.7*100)/का.4	प्रशिक्षण हेतु स्टाफ के नामांकन में कमी प्रतिशतता ([का. 4-का.5]*100/का.4)	प्रशिक्षण हेतु क्षमता के कम उपयोग की प्रतिशतता ([का.6]*100/का.3)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
मरे	11	38	38	38	38	0	0.00	0.00	0.00
पूतरे	15	15	16	15	15	1	6.25	6.25	0.00
पूमरे	20	60	32	10	3	29	90.63	68.75	95.00
पूरे	0	0	33	0	0	33	100.00	100.00	0.00
उमरे	2	12	6	6	6	0	0.00	0.00	50.00
उपूरे	20	60	40	3	3	37	92.50	92.50	95.00
उसीरे	21	63	32	32	22	10	31.25	0.00	65.08
उरे	34	24	4	4	4	0	0.00	0.00	83.33
उपरे	5	एनए	11	11	11	0	0.00	0.00	0.00
दमरे	14	60	55	60	32	23	41.82	-9.09	46.67
दपूमरे	16	42	28	24	15	13	46.43	14.29	64.29
दपूरे	1	2	NA	2	2	एनए	एनए	एनए	0.00
दरे	2	120	27	27	27	0	0.00	0.00	77.50
दपरे	0	0	13	0	0	13	100.00	100.00	0.00
पमरे	11	11	11	11	11	0	0.00	0.00	0.00
परे	3	5	56	5	5	51	91.07	91.07	0.00
भारतीय रेल	175	512	402	248	194	210	52.24	38.31	62.11

टिप्पणी: उमरे ने एसएसई की बजाय सभी स्टाफ से संबंधित आकड़े दिए हैं। जानकारी अभी उपलब्ध कराई जानी है, चूंकि एनए रखा गया है।

## अनुबंध-VI-क (पैरा 2.6.4-1)

## वर्ष 2013-14 के लिए टैम्पिंग आवश्यकताओं एवं मशीनों को दर्शाता विवरण

जोन का नाम	मशीनीकृत रख-रखाव हेतु रेल पथ कि.मी की कुल लम्बाई	से और तक जीएमटी रेंजिंग (मोटे अंकों में)	मशीनीकृत टैम्पिंग आवश्यकताएं (कॉलम 2 का 50% या यातायात के 100	निर्माण यूनिट आवश्यकताएं	रेल पथ नवीकरण के कारण टैम्पिंग आवश्यकताएं	कुल (कॉलम 4+कॉलम5+कॉलम 6)	मशीनों की संख्या (बीसीएमज में तैनात के अलावा सीएसएमज, 3x टैम्पिंग मशीनें और ड्यूओमोटिक्स)				टिप्पणियां
							अपेक्षित कॉलम 7 (कॉलम 7/720)*	उपयोग	आधिक्य	कमी	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
उपरे	4831	0 से 43	2416	899	24	3339	5	9	4	0	कॉलम 9में बीसीएम के नीचे कार्यरत टैम्पिंग मशीनों का शामिल नहीं किया गया है
दमरे	7785	1 से 66	4002	407	170	4579	7	13	6	0	
परे	5887	0.33 से 76	3009	357	70	3436	5	5	0	0	
मरे	5862	0.09 से 97	2931	210	112	3253	5	8	3	0	
उपूरे	2687	1 से 45	1344	290	53	1687	3	3	0	0	
उसीरे	3188	0 से 84	1675	1723	115	3513	5	4	0	1	
दपूरे	4085	1 से 95	2497	119	74	2690	4	7	3	0	
दपरे	3803	7 से 36	1902	584	135	2621	4	4	0	0	
दरे	6297	0.37 से 45	3149	816	72	4037	6	8	2	0	
दपूमरे**	2881	1 - 109	1457	340	43	1840	3	8	5	0	
पूतरे	3773	0.41से 59.6	2628	338	131	3097	5	5	0	0	
उरे	8484	0 से 129.6	4268	1237	400	5905	9	12	3	0	
पूमरे	4998	1 से 107	2499	1500	150	4149	6	8	2	0	
पमरे	4740	11से 60	2370	0	50	2420	4	5	1	0	
उमरे	4412	0 से 101.94	2250	528	197	2975	5	6	1	0	
पूरे	4209	0-73	2201	359	149	2709	4	5	1	0	
77922			40596	9707	1944	52247	80	110	31	1	

\* मशीनों की क्षमता को सीएसएम एवं टैम्पिंग एक्सप्रेस की आवश्यकताओं की गणना हेतु मास्टर प्लान में दर्शाई गई क्षमता के अनुसार 720 किमी प्रति वर्ष के रूप में लिया गया है।

\*\*

स्रोत: पीसीई/सीटीई/टीएमओ अभिलेख (पीसीडीओ, टीएम तैनाती चार्ट आदि) डब्ल्यूटीटी/सांख्यिकी ब्रांच अभिलेख.

01-04-2014 को ट्रैक सांख्यिकीय के अनुसार कॉलम 2 हेतु आकड़े

कॉलम 4 हेतु आकड़े कॉलम 2 का 50 प्रतिशत है या संबंधित क्षेत्रीय लेखापरीक्षा कार्यालय द्वारा परामर्शित आकड़े जो भी अधिक हो

कॉलम 6 हेतु आकड़े अनुबंध IV-ई के कॉलम 2 के अनुसार

कॉलम 8 को अगले पूर्णांक पर समाप्त किया जाता है

वरि. लेखापरीक्षा अधिकारी (टीबीए-टीए)  
दक्षिण पश्चिम रेलवे

## अनुबंध-VI-ख (पैरा 2.6.4-ii)

2013-14 हेतु पॉएन्ट एवं क्रॉसिंग टैम्पिंग मशीनों की आवश्यकता को दर्शाता विवरण

जोन का नाम	मशीनीकृत टैम्पिंग हेतु नामांकित टर्नाउट की संख्या	मशीनीकृत टैम्पिंग हेतु अपेक्षित टर्नाउट की संख्या (कॉलम 2 का 50%)	टी/ओ नवीकरण एवं डीप स्क्रीनिंग तथा निर्माण इकाई की आवश्यकताओं हेतु योजना बनाने के लिए टैम्पिंग की आवश्यकता (टी/ओज की सं.)	कुल कॉलम 4+ कॉलम 5	मशीनों की संख्या				टिप्पणियां
					अपेक्षित कॉलम 6 (कॉलम 6/900) *	उपयोग में	आधिक्य	कमी	
1	2	4	5	6	7	8	9	10	11
उपरे	3820	1910	318	2228	3	2	0	1	
दमरे	6735	3368	1546	4914	6	8	2	0	
परे	6966	3483	671	4154	5	8	3	0	
मरे	2737	1369	135	1504	2	5	3	0	
उपूरे	2551	1276	946	2222	3	2	0	1	
उसीरे	2127	1064	381	1445	2	4	2	0	कॉलम 8 में 1 एमटीपी शामिल है
दपूरे	4646	2323	240	2563	3	5	2	0	
दपरे	2795	1398	356	1754	2	3	1	0	
दरे	4712	2356	1747	4103	5	5	0	0	
दपूमरे**	3302	1651	786	2437	3	7	4	0	कॉलम 8= युनिमेट + 3 एमपीटी
पूतरे	6835	3418	6905	10323	12	8	0	4	
उरे	3017	1509	482	1990	3	5	2	0	
पूमरे	3610	1805	1085	2890	4	4	0	0	
पमरे	4018	2009	159	2168	3	3	0	0	
उमरे	5046	2523	1538	4061	5	5	0	0	
पूरे	4653	2327	1606	3933	5	5	0	0	
					66	79	19	6	

\* प्रतिवर्ष सं.900 को युनिमेट की आवश्यकताओं की गणना करने के लिए मास्टर प्लान में दर्शाई गई क्षमता के आधार पर रेडिट क्षमता के रूप में लिया गया है

स्रोत: सीटीई/टीएमओ अभिलेख, टीएम परिनियोजन चार्ट

कॉलम 7का अगले पूर्णक पर समापन किया गया है

## अनुबंध-VII-क (पैरा 2.6.5.3-क)

31-03-2014 को रेल पथ मशीनों के समय पूर्व निराकरण/आऊटिंग के ब्यौरों को दर्शाता विवरण

जोन का नाम	मशीन का विवरण	प्रारंभिक लागत (करोड़ में)	आईआरटीएमएम नियमपुस्तक के अनुसार केएम/संख्या में किए गए कार्य के	केएम/संख्या में मशीन द्वारा किया गया वास्तविक	मशीन का कोडल जीवन (वर्षों में)	आउटिंग की तिथि पर मशीन का जीवन काल	मशीन की आउटिंग की तिथि	निराकरण हेतु आरबी को भेजे गए प्रस्ताव की तारीख	निराकरण की तिथि	समयपूर्व निराकरण के कारण
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
उमरे	केबीसी-121	6.00	1500 KM	130.00 KM	18	5.5	01.02.2005	भेजी नहीं गई	एनएपी	मशीनों की अनुपलब्धता गैर उपयोगिता पर भी 2009-10 की रिपोर्ट सं. 11 के पैरा 4.2.2 के माध्यम से टिप्पणी की गई थी
परे	फूलटास टेम्पर 80149	0.045	6000	एनएवी	18	10	01.04.1999	31.07.13	16.01.14	मशीन की क्षमता सीमित थी और कार्य की गुणवत्ता निम्न थी और कलपूर्जा अनुपलब्ध थे
मरे	बीसीएम आरएम 76	6.00	1000	473.75	18	20	01.08.2011	08-10-2012	13-08-2013	मशीने इनके कोडल जीवनकाल से पुरानी थी और 2009-10 से प्रायः कार्यरत नहीं थी, कम आऊटपुट और
मरे	टीएलई 02-18	0.08	330	196.18	18	25	01.02.2013	एनएपी	प्रक्रियाधीन	मशीनों पर पहले ही 25 वर्षों तक कार्य किया गया था और ये खराब स्थिति में थी। विनिर्माता ने उत्पादन बंद कर दिया है और इसलिए कलपूर्जा एवं तकनीकी सहायता
दपरे	पोर्टल- 205	0.8	500	330	18	19	01.04.2001	11.03.02	जुलाई-05	चूंकि मशीने उनके कोडल जीवनकाल से पुरानी है और कलपूर्जा की अनुपलब्धता
दपरे	पोर्टल-218	0.8	500	330	18	19	01.04.1999	07.08.02	जुलाई-05	
दपरे	यूटी-8014	0.45	2500	2141	18	16	01.04.1997	05.07.02	31.08.09	
दपरे	डीयूसी 8023	0.85	6000	5000	18	20	01.07.2005	,11/08/2005	05-जुलाई-06	चूंकि मशीने उनके कोडल जीवनकाल से पुरानी है और मुख्य त्रुटियों के कारण

दपूमरे	डीयूओ-8040	0.95	6000	5274	18	22	02.04.2009	21.05.09	28.07.2009	मशीन की महत्वपूर्ण कमी और अप्रतिकार्य स्थिति बहाली की लागत लाभ प्रद्र नहीं है।
दपूमरे	एफआरएम-1869	10.5	3000	1869	18	18	24.10.2009	21.03.11	03-08-2011	
उरे	एसईएम-107	NAV	एनएवी	एनएवी	18	10	25.08.2003	20.01.11	20.01.11	धीमें आउटपुट के कारण
उरे	बीसीएम-287	6	1500	871	18	23	01.11.2012	25.03.13	13.08.13	धीमें आउटपुट के कारण
उमरे	वीडीएम-800 सं. 6804	0.13	एनएवी	2180	18	13	01.04.1987	10.10.07	3.4.08	सभी पुर्जे काफी समय से निष्क्रिय पड़े रहने के कारण काफी जंग लग गया हैं और पुर्जे पुराने हो गये हैं।
उमरे	पीटीवी-800 सं. 501	0.11	एनएवी	300.31	18	5	01.04.1989	10.10.07	3.4.08	

स्रोत: टीएमओ के बेस डिपो के रिकॉर्ड

## अनुबंध VII बी (पैरा 2.6.5.3-बी)

31.03.2014 को निष्क्रिय ट्रेक मशीनों के निपटान और प्रतिलेखन समायोजन में विलम्ब का विवरण दर्शाता विवरण

क्षेत्र का नाम	मशीन का विवरण	प्रारंभिक लागत (करोड़ में)	आईआरटी एमएम में अनुअल के अनुसार किसी/संख्या में किये गये कार्य के संबंध में मशीन	किमी/संख्या में मशीन द्वारा किया गया वास्तविक कार्य	मशीन की कोडल लाइफ (वर्ष में)	शुरूआत की तिथि से मशीन की सक्रियता अवधि	मशीन की शुरूआत की तिथि	निष्क्रियता के लिये आरबी को भेजे गये प्रस्ताव की तिथि	निष्क्रियता की तिथि	मशीन का मूल्यहासित मूल्य (करोड़ में)	बचे हुये पुर्जों के माध्यम से प्राप्त राशि (करोड़ में)	स्क्रैप के रूप में निपटान की तिथि	शुरूआत की तिथि से मार्च 14 तक माह में अवधि	स्क्रैप के माध्यम से प्राप्त राशि (करोड़ में)	क्या पूंजीगत का प्रतिलेखन समायोजन निपटान के वित्तीय वर्ष में ही किया गया था।	निपटान में विलम्ब के कारण परिहार्य लाभांश देयता (करोड़ में)	पूंजीगत के गैर/लंबित प्रतिलेखन समायोजन के कारण परिहार्य लाभांश देयता (करोड़ में)	टिप्पणियां
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
परे	सूएनओ-8028	0.65	4500	24178	18	26	01-08-2012	10-01-2013	16-01-2014	0.1127	0.1966	प्रक्रियाधीन	19	एनएपी	एनएपी	एनएपी	एनएपी	
परे	पीक्यूआरएस पॉटल-107	0.26	500	एनएवी	18	22	01-12-2012	07-01-2013	16-01-2014	0.024	0.0198	प्रक्रियाधीन	15	एनएपी	एनएपी	एनएपी	एनएपी	
परे	पीक्यूआरएस पॉटल-5/223	0.26	500	एनएवी	18	30	01-03-2012	07-01-2013	16-01-2014	0.024	0.0144	प्रक्रियाधीन	24	एनएपी	एनएपी	एनएपी	एनएपी	
परे	पीक्यूआरएस पॉटल-जे-19	0.26	500	एनएवी	18	23	01-03-2012	07-01-2013	16-01-2014	0.024	0.0226	प्रक्रियाधीन	24	एनएपी	एनएपी	एनएपी	एनएपी	
परे	फूलतास टैम्पर 80149	0.045	6000	एनएवी	18	10	01-04-1999	31-07-2013	16-01-2014	0.009018	0.00045	प्रक्रियाधीन	179	एनएपी	एनएपी	एनएपी	एनएपी	
दपूरे	यूटी7822	0.45	2500	3285	18	22	01-08-1999	05-07-2002	31-08-2009	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	175	लागू नहीं	N	0.09	0	इंजीनियरिंग वर्कशॉप सिनि के परिसर में पड़ी
दपूरे	डीयूओ-8025	0.85	6000	6534	18	19	01-07-2005	20-05-2004	31-08-2009	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	104	लागू नहीं	N	0.17	0	
दपूमरे	डीयूओ-8040	0.95	6000	5274	18	22	01-04-2009	21-05-2009	28-07-2009	0	0	शून्य	59	शून्य	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	डीयूओ-8040 रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2007/ट्रेक-111/टीके/10 दिनांक 28.7.2009 के माध्यम से रेल रखरखाव वाहन में परिवर्तन के लिये सौंपा गया।

पमरे	यूटी 6699	0.45	2500	एनएवी	18	एनएवी	01-04-1999	Not available	05-09-2005	एनएपी	एनएपी	Not disposed	179	एनएपी	एनएपी	एनएपी	एनएपी	पश्चिम रेलवे द्वारा भेजे गये प्रस्ताव के आधार पर सितम्बर 2005 में रेलवे बोर्ड द्वारा निष्क्रिय घोषित कर दी गई थी। मशीन का स्क्रेप (एसएस-11) के रूप में निपटान के लिये स्वीकृति आदेश जनवरी 2013 में स्टोर विभाग/पमरे को टीएमओ द्वारा भेज दिया गया था। तथापि मशीन का अभी तक निपटान नहीं किया गया है।
उमरे	वीडीएम-800 सं. 6804	0.13	एनएवी	एनएवी	18	13	01-04-1987	10-10-2007	03-04-2008	दर्शाया नहीं	0	शून्य	323	शून्य	लागू नहीं	सुनिश्चित योग्य नहीं	सुनिश्चित योग्य नहीं	सुनिश्चित योग्य नहीं
उमरे	पीटीवी-800 सं. 501	0.11	एनएवी	एनएवी	18	5	01-04-1989	10-10-2007	03-04-2008	दर्शाया नहीं	0	शून्य	299	शून्य	लागू नहीं	सुनिश्चित योग्य नहीं	सुनिश्चित योग्य नहीं	सुनिश्चित योग्य नहीं
पूरे	डीयूओ 8024	0.85	6000	1614.68 किमी.	18	29	06-08-2013	26-09-2013	16-01-2014		9769 किया मूल्य का आकलन नहीं	शून्य	8	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	निपटान के लिये प्रतीक्षित
दरे	यूटी 6703	एनएवी	2500	3061.415	18	18	01-04-1993	01-10-1992	01-12-1992	-	-	-	251	-	-	-	-	-
दरे	यूटी 8770	0.45	2500	4600	18	25	01-04-2004	01-03-2002	01-06-2002	-	-	-	119	-	-	-	-	-
दरे	यूटी 8002	0.45	2500	4500	18	20	01-04-2000	01-06-2000	01-11-2000	-	-	-	167	-	-	-	-	-
दरे	यूटी 8010	0.45	2500	4500	18	21	01-04-2002	01-05-2002	01-07-2002	-	-	-	143	-	-	-	-	-
दरे	डीयूओ 8020	0.45	6000	2153(**)	18	20	01-04-2005	01-01-2003	01-05-2003	-	-	-	107	-	-	-	-	-
उपरे	एनओ-8030	0.65	4500	4626	18	22	24-12-2007	22-07-2010	20-07-2010	0.3	-	17.02.12 (Lot formation)	75	-	-	-	-	लॉट निर्माण उप सीओएस/डिपो/ जीकेसी द्वारा किया गया। इसके अतिरिक्त निपटान प्रतीक्षित है।

स्रोत: टीएमओ के बेस डिपो के रिकॉर्ड

वरिष्ठ लेखा अधिकारी (टीवीए-टीएम)  
दक्षिण पश्चिम रेलवे



## अनुबंध VII सी (पैरा 2.6.5.3-बी)

31.03.2014 को निष्क्रिय ट्रेक मशीनों के निपटान और प्रतिलेखन समायोजन में विलम्ब का विवरण दर्शाता विवरण

क्षेत्र का नाम	मशीन का विवरण	प्रारंभिक लागत (करोड़ में)	आईआरटी एमएम मैनुअल के अनुसार किसी/संख्या में किये गये कार्य के संबंध में मशीन	किमी/संख्या में मशीन द्वारा किया गया वास्तविक कार्य	मशीन की कोडल लाइफ (वर्ष में)	शुरूआत की तिथि से मशीन की सक्रियता अवधि	मशीन की शुरूआत की तिथि	निष्क्रियता के लिये आरबी को भेजे गये प्रस्ताव की तिथि	निष्क्रियता की तिथि	मशीन का मूल्य/हासित मूल्य (करोड़ में)	बचे हुये पुर्जों के माध्यम से प्राप्त राशि (करोड़ में)	स्क्रैप के रूप में निपटान की तिथि	शुरूआत की तिथि से मार्च 14 तक माह में अवधि	स्क्रैप के माध्यम से प्राप्त राशि (करोड़ में)	क्या पूंजीगत का प्रतिलेखन समायोजन निपटान के वित्तीय वर्ष में ही किया गया था।	निपटान में विलम्ब के कारण परिहार्य लाभ/शंका देयता (करोड़ में)	पूंजीगत के गैर/लंबित प्रतिलेखन समायोजन के कारण परिहार्य लाभ/शंका	टिप्पणियां
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
दमरे	यूटी 8005	0.5	2500	3124	18	26	01-04-2007	28-07-2009	03-03-2010	0	0	11-06-2010	27	0.09	नहीं	0.012	0.018	
दमरे	यूटी 8011	0.5	2500	3429	18	26	01-04-2007	28-07-2009	03-03-2010	0	0	11-06-2010	27		नहीं			
दपूरे	पोर्टल-205	0.8	500	330	18	19	01-04-2001	11-03-2002	01-07-2005	लागू नहीं	लागू नहीं	22-02-2011	107	0.04	नहीं	0.096	0.112	
दपूरे	पोर्टल-218	0.8	500	330	18	19	01-04-1999	07-08-2002	01-07-2005	लागू नहीं	लागू नहीं	22-02-2011	131	0.04	नहीं	0.096	0.112	
दपूरे	स्पूनओ-8029	0.85	4500	6080	18	24	01-09-2010	20-05-2004	31-08-2009	लागू नहीं	लागू नहीं	22-02-2011	0	0.04	नहीं	0	0.008	
दपूरे	यूटी-8014	0.45	2500	2141	18	16	01-04-1997	05-07-2002	31-08-2009	लागू नहीं	लागू नहीं	22-02-2011	155	0.04	नहीं	0.027	0.063	
दपूरे	डीयूओ 8023	0.85	6000	5000	18	20	01-07-2005	01-11-2005	05-07-2006	0.4	0.37	01-10-2012	76	0.05	नहीं	0.15	0.04	
दपमरे	सीएसएम-919	2.33	7500	13696	18	19	24-10-2009	21-03-2011	08-03-2011	0.29	0.63	18-10-2012	24	0.14	नहीं	0.08	0.05	
दपमरे	एफआरएम-1869	10.5	3000	1869	18	18	24-10-2009	21-03-2011	08-03-2011	0.11	0.25	18-10-2012	24	0.19	नहीं	0.03	0.03	
दपमरे	बीसीएम-291	6.5	1000	1462	18	20	24.10.2009	25-10-2010	08-03-2011	0.58	0.63	13-03-2013	29	0.18	नहीं	0.09	0.04	
उरे	एसएलसी-628	एनएवी	एनएवी	2689.41	18	30	25-10-1998	20-01-2011	20-01-2011	लागू नहीं	लागू नहीं	02-08-2011	142	0.3	--	लागू नहीं	लागू नहीं	टीएमएमडी/एलकेयू से निष्क्रिय घोषित
उरे	पोर्टल क्रेन-12	0.27	500	एनएवी	18	18	15-06-2000	20-01-2011	20-01-2011	लागू नहीं	लागू नहीं	02-08-2011	122		नहीं	0.03	0.04	
उरे	पोर्टल क्रेन-04	0.27	500	एनएवी	18	23	10-11-2004	20-01-2011	20-01-2011	लागू नहीं	लागू नहीं	02-08-2011	69		नहीं	0.03	0.04	
उरे	बीईएमएल-03	0.4	एनएवी	एनएवी	18	23	10-11-2004	20-01-2011	20-01-2011	लागू नहीं	लागू नहीं	02-08-2011	69		नहीं	0.05	0.05	
उरे	यूटी-8017	0.45	2500	4735 T/o 1480.76 Km.	18	21	17-05-2005	20-01-2011	20-01-2011	लागू नहीं	लागू नहीं	02-08-2011	63		नहीं	0.05	0.06	
उरे	यूटी-5876	0.45	2500	6340.91	18	28 Yrs.	20-02-2001	20-01-2011	20-01-2011	लागू नहीं	लागू नहीं	02-08-2011	114		नहीं	0.05	0.06	
उरे	यूटी-5865	0.45	2500	4526.61	18	28	30-01-2001	20-01-2011	20-01-2011	लागू नहीं	लागू नहीं	02-08-2011	115		नहीं	0.05	0.06	
उरे	यूटी-8008	0.45	2500	2730.21	18	22	13-03-2004	20-01-2011	20-01-2011	लागू नहीं	लागू नहीं	02-08-2011	77		नहीं	0.05	0.06	
उरे	यूटी-8001	0.45	2500	2805.12	18	19	16-04-2000	20-01-2011	20-01-2011	लागू नहीं	लागू नहीं	02-08-2011	124		नहीं	0.05	0.06	

उरे	एसईएम-107	एनएवी	एनएवी	एनएवी	18	10	25-08-2003	20-01-2011	20-01-2011	लागू नहीं	लागू नहीं	02-08-2011	84		---	लागू नहीं	लागू नहीं	टीएमएमडी/एलकेओ में स्थिर
उरे	बीसीएम-287	6	1500	871	18	22	11-01-2012	25-03-2013	13-08-2013	लागू नहीं	4.78	03-02-2014	13	0.42	नहीं	लागू नहीं	0.54	टीएमएमडी/एलकेडी से निष्क्रिय घोषित
उरे	डीयूओ-8022	0.85	6000	10220	18	27	10-01-2012	28-03-2013	13-08-2013	लागू नहीं	0.44	13-02-2014	13		नहीं	लागू नहीं	0.08	
उरे	डीयूओ-8045	0.85	6000	8202.99	18	22	01-03-2011	13-03-2013	13-08-2013	लागू नहीं	0.14	13-02-2014	24		नहीं	लागू नहीं	0.08	
उरे	यूएनओ-8031	0.65	4500	5731	18	26	17-09-2012	28-03-2013	13-08-2013	लागू नहीं	0.24	13-02-2014	5		नहीं	लागू नहीं	0.06	
पूरे	डीयूओ 8019	0.85	6000	2198.92 किमी.	18	29	16-08-2012	26-07-2012	04-12-2012	लागू नहीं	9769 Kg value not assessed	15-03-2014	7	0.0746	नहीं	0.079	0.0033	
दरे	यूटी 6701	एनएवी	2500	3395.398	18	21	01-04-1995	01-10-1992	01-12-1992	-	-	01-01-1999	34	-	-	-	-	-
दरे	यूटी 6704	एनएवी	2500	3539.816	18	18	01-04-1993	01-07-1993	01-09-1993	-	-	01-01-1999	58	-	-	-	-	-
दरे	यूटी 6705	एनएवी	2500	3832.608	18	19	01-04-1994	01-07-1993	01-09-1993	-	-	01-01-1999	46	-	-	-	-	-

नोट: निपटान में विलम्ब की मशीन की शुरुआत की तिथि से एक वर्ष की उचित अवधि की अनुमति के बाद गणना की जा सकती है।  
स्रोत: टीएमओ के बेस डिपो के रिकॉर्ड

वरिष्ठ लेखा अधिकारी (टीबीए-टीएम)  
दक्षिण पश्चिम रेलवे

## अनुबंध VIII (पैरा 2.6.5.3-सी देखें)

31-03-2014 तक कंडम करने के लिए स्थित ट्रैक मशीनों का ब्योरा दर्शाता विवरण

जोन का नाम	मशीन का विवरण	प्रारंभिक लागत (करोड़ में)	केएम/संख्या में किए गए कार्य में मशीन का जीवनकाल	केएम/संख्या में मशीन द्वारा किया गया वास्तविक कार्य	मशीन का कोडल जीवन (वर्षों में)	ग्रांडिंग की तिथि पर मशीन का जीवन काल	मशीन की ग्रांडिंग की तिथि	समिति की नियुक्ति के लिए जोनल मुख्यालय को भेजी गई विस्तृत रिपोर्ट की तिथि	एसएजी अधिकारियों की समिति की नियुक्ति की तिथि	पीईसी द्वारा यथा स्वीकृत समिति की सिफारिशों के प्रस्तुत प्रस्ताव की तिथि	आरबी के प्रस्ताव की गैर/विलम्बित प्रस्तुती का कारण	31.03.2014 तक महीने में स्टेबलिंग की अवधि	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
उपरे	केबीसी-121	6.00	1500 कि.मी.	130.00	15	5.5 वर्ष	01-02-2005	भेजी नहीं गई	नियुक्ति नहीं	भेजी नहीं गई	उपलब्ध नहीं	109	लेखापरीक्षा ने दोनों मशीनों को कंडम करने से संबंधित
उपरे	पीक्यूआरएस-	0.26	500 कि.मी.	उपलब्ध	15	16 वर्ष	15-03-2008	भेजी नहीं गई	नियुक्ति नहीं	भेजी नहीं गई	उपलब्ध नहीं	72	
दमरे	ड्योमेटिक 8021	2.5	6000 कि.मी.	6947 कि.मी.	15	28 वर्ष	21-07-2013	08-01-2014	नियुक्ति नहीं की गई	भेजी नहीं गई	रेलवे बोर्ड के पत्र दिनांक 28/4/14 द्वारा जारी दिशानिर्देशों के अनुसार इरकान को मशीन बेचने का प्रस्ताव था	8	
दमरे	टीआरटी 811	25	1500	1265	15	21 वर्ष	21-02-2011	07-07-2012	समिति ने 14.12.12 को मशीन का निरीक्षण किया	28-12-2012	एनएपी	37	
परे	बीआरएम 109	1 करोड़	10000	14511	15 वर्ष	17 वर्ष	01-03-2012	25-01-2013	20-12-2013	27-12-2013	समिति के गठन के लिए सभी एसएजी अधिकारियों की अनुपलब्धता वर्ष	25	
परे	फूलटेस टेम्बर 80129	4.5 लाख	एनएवी	एनएवी	15 वर्ष	23 वर्ष	01-04-1994	08-10-2013	20-12-2013	27-12-2013	फील्ड यूनिट द्वारा विस्तृत रिपोर्ट की विलम्ब	240	
परे	फूलटेस टेम्बर 80089	4.5 लाख	एनएवी	एनएवी	15 वर्ष	23 वर्ष	01-04-1994	08-10-2013	20-12-2013	27-12-2013		240	
परे	फूलटेस टेम्बर 80079	4.5 लाख	एनएवी	एनएवी	15 वर्ष	23 वर्ष	01-04-1994	08-10-2013	20-12-2013	27-12-2013		240	
परे	पीटीवी 800-502	लागू नहीं	एनएवी	एनएवी	15 वर्ष	40 वर्ष	03-12-1996	08-10-2013	20-12-2013	27-12-2013		207	
मरे	बीसीएम आरएम 76	6.00	1000	473.75	15	20	01-08-2011	21-09-2011	23-01-2012	08-10-2012	समिति के गठन के लिए सभी एसएजी अधिकारियों की अनुपलब्धता वर्ष	31	रेलवे बोर्ड का अनुमोदन 13.08.13 को प्राप्त हुआ था
मरे	टीएलई 02-18	0.08	330	196.18	15	25	01-02-2013	26-07-2013	28-06-2013	14-10-2014		14	
मरे	यूटीवी 502	0.92	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	15	23	01-11-2010	05-05-2014	14-03-2014	25-07-2014		41	
पूर्वांतर रेलवे	पीक्यूआरएस म. सं. 90105, 90106 और 90108	₹. 0.8 करोड़	500 कि.मी.	712.865 कि.मी.	15 वर्ष	23 वर्ष	20-03-2013	19-02-2014	26-02-2014	एनएवी	एनएवी	12	
पूसीरे	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य		
दपूर	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य		
दपरे	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य		
दपूमरे	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य		

उरे	बीआरएम-56	1	10000	17726.95	15	21 वर्ष 6 महीने	01-03-2012	06-06-2012	01-07-2014	प्रस्तुत नहीं किया गया	फील्ड यूनिट द्वारा मुख्यादलय को विस्तृत रिपोर्ट की प्रस्तुती में विलम्ब	25	कन्डम करने का प्रस्ताव प्रक्रियाधीन हैं। समिति ने कन्डम टीएम की जांच 8.07.2014 को की जो टीएमएमडी/केकेटीई में पड़े थे और समिति का प्रस्ताव अन्तिम रूप देने के अधीन हैं।
उरे	डीजीएस-281	3.5	10000	10427	15	22 वर्ष 4 महीने	01-03-2012	27-05-2013	01-07-2014	प्रस्तुत नहीं किया गया		25	
उरे	आरजीएम	5	17500	4511.73	15	15 वर्ष 2 महीने	13-07-2005	23-02-2013	01-07-2014	प्रस्तुत नहीं किया गया		104	
उरे	पीक्यूआरएस पोरटल केन सं. 215	0.27	500	760	15	31वर्ष 8 महीने	01-08-2013	01-07-2014	01-07-2014	प्रस्तुत नहीं किया गया		8	
पमरे	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य		
पूमरे	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य		
पूतरे	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य		
उमरे	यूएमओ-8026	0.65	4500	4800	15 वर्ष	26.5 व	01-09-2013	07-05-2012	08-08-2012	26-06-2014	उपलब्ध नहीं	7	
उमरे	यूएनओ 8033	0.65	4500	5757	15 वर्ष	26 व	01-09-2013	19-06-2012	08-08-2012	09-09-2013	उपलब्ध नहीं	7	
उमरे	आरटीआरटी	4.87	500	552	15 वर्ष	20 व	01-04-2012	18-04-2012	08-08-2012	शून्य	संयुक्त	24	
उमरे	टीएलई 101, 113	0.22 प्रत्येक	500 प्रत्येक	एनएवी	15 वर्ष	25, 24 व	01-07-2007	10-07-2013	08-08-2012	शून्य	निरीक्षण करने में विलम्ब	81	
पूरे	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य		
दरे	पीसी6 227	उपलब्ध नहीं	667	उपलब्ध नहीं	15	23	01-11-2004	01-10-2012	प्रक्रियाधीन	-	नामित स्थायी समिति से कन्डम रिपोर्ट की प्राप्ति में विलम्ब	113	-
दरे	पीसी6 229	उपलब्ध नहीं	667	उपलब्ध नहीं	15	23	01-11-2004	01-10-2012	प्रक्रियाधीन	-		113	-
दरे	पीक्यूआरएस 102	उपलब्ध नहीं	667	उपलब्ध नहीं	15	16	01-07-2005	01-10-2012	प्रक्रियाधीन	-		104	-
दरे	पीक्यूआरएस	उपलब्ध नहीं	667	उपलब्ध नहीं	15	16	01-07-2005	01-10-2012	प्रक्रियाधीन	-		104	-
दरे	टीएलई 1	उपलब्ध नहीं	1000	उपलब्ध नहीं	15	15	01-04-2004	01-10-2012	प्रक्रियाधीन	-		120	कॉलम 5 के लिए एकल मशीन वार डाटा उपलब्ध नहीं हैं।
दरे	टीएलई 10	उपलब्ध नहीं	1000	उपलब्ध नहीं	15	15	01-04-2004	01-10-2012	प्रक्रियाधीन	-		120	
दरे	टीएलई 20	0.13	1000	उपलब्ध	15	18	01-04-2009	01-10-2012	प्रक्रियाधीन	-		60	
दरे	टीएलई 21	0.13	1000	उपलब्ध	15	18	01-04-2009	01-10-2012	प्रक्रियाधीन	-		60	
दरे	फलटास लैम्पिंग मशीन	उपलब्ध नहीं	आईआरटीएम एम में निर्दिष्ट नहीं	उपलब्ध नहीं	15	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	-	-	-		लागू नहीं	-
दरे	एमजी डीयओ 8046	0.85	6000	5807.615	15	18	01-12-2007	-	-	-		76	-
दरे	बंक हाऊस सहित करर्षा स्लीपर चेंजिंग मशीन	उपलब्ध नहीं	आईआरटीएम एम में निर्दिष्ट नहीं	उपलब्ध नहीं	15	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	-	-	-		लागू नहीं	-
दपूर	सूटीवी-31	एनएवी	एनएवी	एनएवी	15	24	2011-12	नहीं भेजा गया	नियुक्ति नहीं की गई	नहीं भेजा गया	लेखापरीक्षा आपति का उत्तर दपूर रेलवे प्रशासन	36	रिपोर्ट से शामिल किया गया

स्रोत: टीएमओ अभिलेख

## अनुबंध IX (पैरा 3.7.2.3-जी)

आपेन लाइन के कार्य प्रभारित राजपत्रित और गैर राजपत्रित स्टाफ के वेतन और भत्तों की राशि का ब्यौरा दर्शाता विवरण जिसके लिए वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान निर्माण संगठन द्वारा डेबिट स्वीकार किया गया

क्र. सं.	जोनल रेलवे का नाम	राशि 11-12	राशि 12-13	राशि 13-14	जोड़
1	मरे	8608762	14550238	17928288	41087288
2	पूतरे	40829603	50777215	55353609	146960427
3	पूमरे	2454351	8026040	24054471	34534862
4	उमरे	17865498	13083684	-2494661	28454521
5	उपूरे	0	15546218	13702230	29248448
6	उसीर	31753000	35069000	39426000	106248000
7	उरे	18718916	38798221	47626686	105143823
8	उपरे	22589809	23782173	16182058	62554040
9	दमरे	67933760	56225841	67679088	191838689
10	दरे	11247377	18222578	21758148	51228103
11	दपूरे	2852039	4441529	5536546	12830114
12	दरे	89016075	122123307	198060580	409199962
13	दपूरे	31083043	17664552	17351724	66099319
14	पूमरे	63959	985987	141164	1191110
15	परे	26229575	70701608	78429202	175360385
	<b>कुल जोड़</b>	<b>371245767</b>	<b>489998191</b>	<b>600735133</b>	<b>1461979091</b>
		<b>37.12 करोड़</b>	<b>49 करोड़</b>	<b>60.07 करोड़</b>	<b>146.2 करोड़</b>

## अनुबंध X (पैरा 3.7.2.5)

वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान कार्यप्रभारित पदों के अत्यधिक परिचालन के कारण अन्तिम अनुदान और वास्तविक व्यय के अनुसार अतिरिक्त व्यय दर्शाता विवरण

(करोड़ ₹ में राशि )

क्र. सं.	जोनल रेलवे के नाम	2011-12		2012-13		2013-14		कुल 2011-12 से 2013-14	
		अतिरिक्त व्यय		अतिरिक्त व्यय		अतिरिक्त व्यय		अतिरिक्त व्यय	
		अन्तिम अनुदान के अनुसार	वास्तविक व्यय के अनुसार	अन्तिम अनुदान के अनुसार	वास्तविक व्यय के अनुसार	अन्तिम अनुदान के अनुसार	वास्तविक व्यय के अनुसार	अन्तिम अनुदान के अनुसार	वास्तविक व्यय के अनुसार
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	मरे	1.76	1.76	1.53	1.53	1.97	2.25	5.26	5.54
2	पुनरे	5.23	5.65	3.05	3.15	1.61	3.37	9.89	12.17
3	पूमरे	4.17	4.48	6.39	5.59	11.16	11.45	21.72	21.52
4	पूरे	0.86	0.67	0.72	0.72	3.97	4.08	5.55	5.47
5	मेरे रेलवे	0	0	0.71	0.71	2.89	2.89	3.6	3.6
6	उमरे	1.08	1.08	1.58	1.58	4.48	4.59	7.15	7.26
7	उपूरे	0.3	0.39	1.29	0.87	1.87	1.63	3.45	2.89
8	उसीरे	0	0.29	0	0	0.34	0.34	0.34	0.63
9	उरे	5.28	4.43	3.93	3.93	6.04	5.81	15.26	14.17
10	उपूरे	2.34	2.53	2.1	2.21	4.18	4.4	8.61	9.14
11	दमरे	3.09	2.72	2.33	3.04	4.1	3.44	9.52	9.2
12	दपूमरे	4.6	4.6	2.19	2.39	3.77	3.55	10.56	10.54
13	दपूरे	0.96	1.21	0	0.25	1.08	1.3	2.04	2.76
14	दरे	0.5	0.5	0.51	0.51	4.06	3.87	5.08	4.89
15	दपरे	1.13	1.38	0.1	0.47	0.86	1.06	2.09	2.91
16	पमरे	12.07	12.56	12.36	15.57	16.41	16.5	40.84	44.62
17	परे	7.89	7.79	5.44	5.55	6.45	6.67	19.78	20.01
	<b>जोड़</b>	<b>51.25</b>	<b>52.05</b>	<b>44.25</b>	<b>48.08</b>	<b>75.24</b>	<b>77.2</b>	<b>170.74</b>	<b>177.32</b>

अनुबंध XI  
(पैरा 4.6.1.1)

31.03.2014 तक रिपोर्टिंग डाटा में विसंगतियां

क्षेत्र	डिविजनो की संख्या	कुल धारित भूमि			कुल खाली भूमि			कुल अधिक्रमण			कुल भूमि योजनाएं		
		डिविजनल मुख्यालय द्वारा प्रस्तुत आंकड़े	क्षेत्रों द्वारा प्रस्तुत आंकड़े	भिन्नता	डिविजनल मुख्यालय द्वारा प्रस्तुत आंकड़े	क्षेत्रों द्वारा प्रस्तुत आंकड़े	भिन्नता	डिविजनल मुख्यालय द्वारा प्रस्तुत आंकड़े	क्षेत्रों द्वारा प्रस्तुत आंकड़े	भिन्नता	डिविजनल मुख्यालय द्वारा प्रस्तुत आंकड़े	क्षेत्रों द्वारा प्रस्तुत आंकड़े	भिन्नता
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
मध्य	5	29290.54	29290.54	0.00	2841.07	2871.25	-30.18	28834	26230	2604	1746	5378	-3632
पूर्वी	4	20938.3547	20950.3387	-11.984	2220.1942	2181.32976	38.86444	47.4959	21.312	26.1839	6235	6022	213
पूर्वी मध्य	5	36642.2382	36297.9989	344.2393	4105.178	4283.832	-178.654	17.4792	17.4192	0.06	3528	3528	0
पूर्व तटीय	3	13145.25	13145.25	0	2193.962	2193.962	0	18.99	18.99	0	2588	2458	130
उत्तरी	5	41893.85	41462.850	431.000	11923.173	8323.090	3600.083	468.582	210.212	258.370	5715	5232	483.000
उत्तरी मध्य	3	16974.45	17755.977	781.53	976.43	975.37	1.06	41.18	41.18	0.00	3258	3262	4
उत्तरी पूर्वी	3	25649.61	25649.61	0	5775.762	5775.653	0.11	22.253	22.366	-0.11	1694	1697	-3.00
उत्तर पूर्वी सीमांत	5	48129.66	44928.54	3201.12	5159.61	1306.24	3853.37	174.57	147.31	27.26	2595	3137	542
उत्तर पश्चिम	4	24503.01	24503.01	0	1313.69	1313.69	0	21.29	21.29	0	2029	2029	0
दक्षिणी*	6	21579.895	22168.98	-589.085	4212.59	2297.83	1914.76	348.16	61.01	287.15	3481	NA	NA
दक्षिणी मध्य	6	32355.211	32357.423	-2.212	1365.254	1363.309	1.945	16.05	18.1191	-2.0691	4519	3921	598
दक्षिणी पूर्वी	4	41740.323	42279.56	-539.237	677.448	466.01	211.438	175.825	158.87	16.955	2524	3292	-768
दक्षिण पूर्व मध्य	3	22089.02	22089.02	0	3146.36	3146.36	0	60.26	60.26	0	1025	1027	-2
दक्षिण पश्चिम	3	13189.386	17795.83	-4606.444	4223.271	4131.97	91.301	17.0623	16.26	0.8023	1779	1701	78
पश्चिमी	6	36222.2956	36312.253	-89.9574	5882.1976	5909.885	-27.6874	59.508	41.449	18.059	2882	2892	-10
पश्चिम मध्य	3	23255.51	23255.51	0	476.17	476.17	0	37.042	37.042	0	1949	2742	793
मेट्रो रेल, कोलकाता													

मेट्रो रेल में कोई डिविजन नहीं

\* दक्षिण रेल में छः डिविजनो में से पांच की स्थिति दी गई है। क्षेत्रीय मुख्यालय में कुल भूमि योजनाओं की स्थिति

## अनुबंध XI

(पैरा 4.6.1.1)

31.03.2014 तक रिपोर्टिंग डाटा में विसंगतियां

क्षेत्र	डिविजनो की संख्या	कुल धारित भूमि			कुल खाली भूमि			कुल अधिक्रमण			कुल भूमि योजनाएं		
		डिविजनल मुख्यालय द्वारा प्रस्तुत आंकड़े	क्षेत्रों द्वारा प्रस्तुत आंकड़े	भिन्नता	डिविजनल मुख्यालय द्वारा प्रस्तुत आंकड़े	क्षेत्रों द्वारा प्रस्तुत आंकड़े	भिन्नता	डिविजनल मुख्यालय द्वारा प्रस्तुत आंकड़े	क्षेत्रों द्वारा प्रस्तुत आंकड़े	भिन्नता	डिविजनल मुख्यालय द्वारा प्रस्तुत आंकड़े	क्षेत्रों द्वारा प्रस्तुत आंकड़े	भिन्नता
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
मध्य	5	29290.54	29290.54	0.00	2841.07	2871.25	-30.18	28834	26230	2604	1746	5378	-3632
पूर्वी	4	20938.3547	20950.3387	-11.984	2220.1942	2181.32976	38.86444	47.4959	21.312	26.1839	6235	6022	213
पूर्वी मध्य	5	36642.2382	36297.9989	344.2393	4105.178	4283.832	-178.654	17.4792	17.4192	0.06	3528	3528	0
पूर्व तटीय	3	13145.25	13145.25	0	2193.962	2193.962	0	18.99	18.99	0	2588	2458	130
उत्तरी	5	41893.85	41462.850	431.000	11923.173	8323.090	3600.083	468.582	210.212	258.370	5715	5232	483.000
उत्तरी मध्य	3	16974.45	17755.977	781.53	976.43	975.37	1.06	41.18	41.18	0.00	3258	3262	4
उत्तरी पूर्वी	3	25649.61	25649.61	0	5775.762	5775.653	0.11	22.253	22.366	-0.11	1694	1697	-3.00
उत्तर पूर्वी सीमांत	5	48129.66	44928.54	3201.12	5159.61	1306.24	3853.37	174.57	147.31	27.26	2595	3137	542
उत्तर पश्चिम	4	24503.01	24503.01	0	1313.69	1313.69	0	21.29	21.29	0	2029	2029	0
दक्षिणी*	6	21579.895	22168.98	-589.085	4212.59	2297.83	1914.76	348.16	61.01	287.15	3481	NA	NA
दक्षिणी मध्य	6	32355.211	32357.423	-2.212	1365.254	1363.309	1.945	16.05	18.1191	-2.0691	4519	3921	598
दक्षिणी पूर्वी	4	41740.323	42279.56	-539.237	677.448	466.01	211.438	175.825	158.87	16.955	2524	3292	-768
दक्षिण पूर्व मध्य	3	22089.02	22089.02	0	3146.36	3146.36	0	60.26	60.26	0	1025	1027	-2
दक्षिण पश्चिम	3	13189.386	17795.83	-4606.444	4223.271	4131.97	91.301	17.0623	16.26	0.8023	1779	1701	78
पश्चिमी	6	36222.2956	36312.253	-89.9574	5882.1976	5909.885	-27.6874	59.508	41.449	18.059	2882	2892	-10
पश्चिम मध्य	3	23255.51	23255.51	0	476.17	476.17	0	37.042	37.042	0	1949	2742	793
मेट्रो रेल, कोलकाता													

मेट्रो रेल में कोई डिविजन नहीं

\* दक्षिण रेल में छः डिविजनो में से पांच की स्थिति दी गई है। क्षेत्रीय मुख्यालय में कुल भूमि योजनाओं की स्थिति



## अनुबंध XIII

(पैरा 64.2.4)

## भूमि सीमा रजिस्टर की प्रस्तुति दर्शाने वाला विवरण

जोन	जांच किए गए एसएसई की संख्या	अनुरक्षित किया जा रहा भूमि सीमा रजिस्टर	यदि अनुरक्षित हो												संयुक्त जांच		
			प्रस्तुत किए जाने हेतु अपेक्षित अवसरो की संख्या			वास्तव में प्रस्तुत अवसरो की संख्या			क्या एडीईएन द्वारा सत्यापित है (हां/नहीं)			क्या उच्च प्राधिकारियों को प्रस्तुत किया गया (हां/नहीं)			अन्य विभागों के साथ 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के दौरान प्रत्येक एसएसई द्वारा किए जाने	वास्तव में किए गए की संख्या	कमी
			2011-12	2012-13	2013-14	2011-12	2012-13	2013-14	2011-12	2012-13	2013-14	2011-12	2012-13	2013-14			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
मध्य	18	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	36	9	27
पूर्वी	13	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	36
पूर्वी मध्य	8	5	3	3	3	2	1	2	0	0	0	0	0	0	36	0	36
पूर्व तटीय	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	36
उत्तरी	18	18	18	18	18	10	18	16	13	10	9	11	7	5	36	0	36
उत्तरी मध्य	14	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	0	0	0	36	0	36
उत्तरी पूर्वी	8	5	5	5	5	2	2	3	2	2	3	1	1	1	36	0	36
उत्तर पूर्वी सीमांत	14	12	12	12	12	8	6	6	5	1	1	1	0	0	36	0	36
उत्तर पश्चिम	12	12	12	12	12	12	7	4	11	3	2	11	4	2	36	0	36
दक्षिणी*	22	3	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	36
दक्षिणी मध्य	22	12	12	12	12	3	2	4	3	2	4	0	0	0	36	0	36
दक्षिणी पूर्वी	20	4	4	4	4	2	3	3	0	0	0	0	0	0	36	0	36
दक्षिण पूर्व मध्य	9	6	6	6	6	4	3	4	2	2	2	2	2	2	36	0	36
दक्षिण पश्चिम	7	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	0	0	0	36	0	36
पश्चिमी	15	9	7	9	9	5	6	5	5	6	5	1	1	2	36	5	31
पश्चिम मध्य	11	11	11	11	11	11	8	7	11	8	5	11	8	4	36	0	36
मेट्रो रेल कोलकाता	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	36
कुल	223	126	120	121	123	86	83	81	79	61	58	53	38	31	612	14	598

## अनुबंध XII

(पैरा 4.6.2.1 तथा 4.6.2.2)

## 31.3.2014 तक भूमि योजनाओं की स्थिति दर्शाने वाला विवरण

जोन	कुल भूमि योजनाएं	उपलब्ध भूमि योजनाएं		अनुपलब्ध भूमि योजनाएं		राजस्व प्राधिकरणों द्वारा परीक्षित/सत्यापित भूमि योजनाएं		राजस्व प्राधिकरणों द्वारा परिवर्तित भूमि योजनाएं		स्कैनड/अंकीकृत भूमि योजनाएं			अद्यतित भूमि योजनाएं	
		संख्या	क्षेत्र (हेक्टे.)	संख्या	क्षेत्र (हेक्टे.)	संख्या	क्षेत्र (हेक्टे.)	संख्या	क्षेत्र (हेक्टे.)	No.	क्षेत्र (हेक्टे.)	प्रतिशत	संख्या	क्षेत्र (हेक्टे.)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
मध्य	5378	5167	उ न	211	उ न	5167	उ न	10	24.66	5163	उ न	96.00	उ न	उ न
पूर्वी	6235	6207	20924.979	28	107.562	3827	उ न	0	0	2745	उ न	44.22	119	343.888
पूर्वी मध्य	5478	5353	उ न	125	उ न	4624	उ न	3660	उ न	3660	उ न	68.37	3660	उ न
पूर्व तटीय	2458	2259	उ न	199	उ न	1627	उ न	0	0	2249	उ न	91.50	0	0
उत्तरी	5684	4622	उ न	1062	उ न	4622	उ न	4622	उ न	3095	उ न	66.96	3850	उ न
उत्तरी मध्य	3258	3195	उ न	63	उ न	3191	उ न	उ न	उ न	3195	उ न	100.00	3195	उ न
उत्तरी पूर्वी	1697	1696	उ न	1	उ न	1170	उ न	1170	उ न	1247	उ न	36.76	1170	उ न
उत्तर पूर्वी सीमांत	3137	3137	44928.54	0	0	3137	44928.54	10	50.00	3137	44928.54	100.00	शून्य	शून्य
उत्तर पश्चिम	2029	2026	24476.95	3	26.06	1833	21706.77	1222	16416.95	1825	21617.22	89.95	1825	21617.24
दक्षिणी*	4130	4072	उ न	46*	उ न	3707	उ न	1022	5904.29	3992	उ न	98.04	1881	10372.505
दक्षिणी मध्य	3921	3798	उ न	123	उ न	3087	उ न	3087	उ न	2705	उ न	71.22	3087	उ न
दक्षिणी पूर्वी	3292	3292	उ न	0	0	3111	उ न	0	0	3292	उ न	100.00	0	0
दक्षिण पूर्व मध्य	1027	1017	उ न	10	उ न	426	उ न	0	0	843	उ न	82.89	0	0
दक्षिण पश्चिम	1898	1779	उ न	119	उ न	348	उ न	0	0	1779	उ न	100.00	0	0
पश्चिमी	2892	2852	उ न	40	उ न	2348	उ न	उ न	उ न	2780	उ न	96.13	उ न	उ न
पश्चिम मध्य***	1949	1635	17792.15	314	उ न	1440	15527.02	उ न	उ न	1635	17792.15	100.00	1483	17792.15
मेट्रो रेल कोलकाता	95	95	108.1579	0**	13.9221	33	20.331	0	0	0	0	0	0	0
कुल	54558	52202	108230.78	2298	147.5441	43698	82182.661	14803	22395.9	43342	84337.91	80.41	20270	50125.783

\* 12 भूमि योजनाओं को एमडीयू डिविजन से पीजीटी डिविजन में स्थानांतरित नहीं किया गया।

\*\* 2.2727 हेक्टेयर क्षेत्र के लिए योजनाएं ट्रेसेबल नहीं हैं एवं 11.6494 हेक्टेयर (टोलीगुंज से नई गरिया के लिए) के लिए योजनाओं को अभी तक अंतिम रूप नहीं दिया गया था।

\*\*\* प म रे में तीन में से दो डिविजनों के संदर्भ में भूमि के क्षेत्र का वर्णन उपलब्ध है।

8504

83.02747

Source: Land Management Cell of Zonal Railway/ Division

अनुबंध XIII  
(पैरा 64.2.4)  
भूमि सीमा रजिस्टर की प्रस्तुति दर्शाने वाला विवरण

जोन	जांच किए गए एसएसई की संख्या	अनुरक्षित किया जा रहा भूमि सीमा रजिस्टर	यदि अनुरक्षित हो												संयुक्त जांच		
			प्रस्तुत किए जाने हेतु अपेक्षित अवसरो की संख्या			वास्तव में प्रस्तुत अवसरो की संख्या			क्या एडीईएन द्वारा सत्यापित है (हां/नहीं)			क्या उच्च प्राधिकारियों को प्रस्तुत किया गया (हां/नहीं)			अन्य विभागों के साथ 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के दौरान प्रत्येक एसएसई द्वारा किए जाने	वास्तव में किए गए की संख्या	कमी
			2011-12	2012-13	2013-14	2011-12	2012-13	2013-14	2011-12	2012-13	2013-14	2011-12	2012-13	2013-14			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
मध्य	18	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	36	9	27
पूर्वी	13	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	36
पूर्वी मध्य	8	5	3	3	3	2	1	2	0	0	0	0	0	0	36	0	36
पूर्व तटीय	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	36
उत्तरी	18	18	18	18	18	10	18	16	13	10	9	11	7	5	36	0	36
उत्तरी मध्य	14	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	0	0	0	36	0	36
उत्तरी पूर्वी	8	5	5	5	5	2	2	3	2	2	3	1	1	1	36	0	36
उत्तर पूर्वी सीमांत	14	12	12	12	12	8	6	6	5	1	1	1	0	0	36	0	36
उत्तर पश्चिम	12	12	12	12	12	12	7	4	11	3	2	11	4	2	36	0	36
दक्षिणी*	22	3	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	36
दक्षिणी मध्य	22	12	12	12	12	3	2	4	3	2	4	0	0	0	36	0	36
दक्षिणी पूर्वी	20	4	4	4	4	2	3	3	0	0	0	0	0	0	36	0	36
दक्षिण पूर्व मध्य	9	6	6	6	6	4	3	4	2	2	2	2	2	2	36	0	36
दक्षिण पश्चिम	7	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	0	0	0	36	0	36
पश्चिमी	15	9	7	9	9	5	6	5	5	6	5	1	1	2	36	5	31
पश्चिम मध्य	11	11	11	11	11	11	8	7	11	8	5	11	8	4	36	0	36
मेट्रो रेल कोलकाता	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	36
कुल	223	126	120	121	123	86	83	81	79	61	58	53	38	31	612	14	598

अनुबंध XIV  
(पैरा 4.6.4.1)

31.03.2014 तक अधिक्रमण जांच रजिस्टर में अधिक्रमण की स्थिति

जोन	जांच किए गए एसएसई की संख्या	उन एसएसई की संख्या जहां अधिक्रमण है	अधिक्रमण का ब्यौरा					अधिक्रमण की अवधि (रेज)		अधिक्रमण हटाने हेतु की गई कार्रवाई				टिप्पणी
			अधिक्रमण की कुल संख्या	अधिक्रमण के तहत क्षेत्र	अधिक्रमण का प्रकार			इस वर्ष से	इस वर्ष तक	पीपीई अधिनियम के तहत	अन्य कोर्टों में मामलों	वसूल किया गया	कोई कार्रवाई नहीं	
					वाणिज्यिक	आवासीय	अन्य							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
मध्य	18	7	8774	उ न	प्रकार उपलब्ध नहीं			2011		की गई कार्रवाई उपलब्ध नहीं				छ: एसएसई जहां अधिक्रमण है, में अधिक्रमण का ब्यौरा उपलब्ध नहीं था। अधिक्रमण जांच रजिस्टर को 2 एसएसई द्वारा बनाया नहीं गया था।
पूर्वी	13	11	31943	289709	प्रकार उपलब्ध नहीं			उ न	उ न	की गई कार्रवाई उपलब्ध नहीं.				दो एसएसई में अधिक्रमण रजिस्टर नहीं बनाया गया
पूर्वी मध्य	8	5	124	5486.88	64	43	17	1954	2013	0	0	0	124	पीपीई अधिनियम/अन्यथा में कोई कार्रवाई नहीं की गई है। केवल एडीईएन/डिविजन को सूचित किया गया है।
पूर्वोत्तरी	9	3	2953	236500	प्रकार उपलब्ध नहीं			1988	2011	की गई कार्रवाई उपलब्ध नहीं				
उत्तर	18	13	24104	469764.978	114	23978	12	1956	1995	की गई कार्रवाई उपलब्ध नहीं				
उत्तर मध्य	14	5	1754	56580.35	149	1605	0	1969	2013	1660	3	0	91	7 एसएसई में रजिस्टर नहीं बनाया गया 1 फरवरी 2005 से सितम्बर 2005 के दौरान 207 मामलों (6233.57 वर्गमीटर) तथा जुलाई 2007 में 20 मामलों (702.00 वर्गमीटर) का एस्टेट कोर्ट द्वारा निर्णय लिया गया परन्तु अधिक्रमण को हटाया नहीं जा सका।
उत्तर पूर्व	8	5	981	67460	787	188	6	1970	2000	की गई कार्रवाई उपलब्ध नहीं				
उत्तरी सीमांत	14	12	10433	589090	1920	8317	154	1965	1995	9968	-	-	465	2 डिविजनो के 3 एसएसई द्वारा अधिक्रमण रजिस्टर नहीं बनाया गया तथा अधिक्रमण रजिस्टर के अनुचित रख-रखाव के कारण अधिक्रमण का प्रकार ज्ञात नहीं। निष्कासन नोटिसों को 9950 मामलों में दिया गया परन्तु अधिक्रमण हटाने के लिए कार्रवाई नहीं की जा सकी। अधिक्रमण का प्रकार 42 मामलों में उपलब्ध नहीं है।
उत्तर पश्चिम	12	7	23	3277	13	5	5	1987	2009	16	7			एक एसएसई द्वारा रजिस्टर उपलब्ध नहीं कराया गया। 4 अधिक्रमणों का क्षेत्र उपलब्ध नहीं।
दक्षिण	22	1	5	2749.77	3	0	2	1962	2002		4		1	17 एसएसई में रजिस्टर नहीं बनाया गया। 3 एसएसई को रजिस्टर बनाना अपेक्षित नहीं क्योंकि उनके पास कोई भूमि नहीं है। एक एसएसई में अधिक्रमण नहीं है।
दक्षिण मध्य	22	8	1414	108262	0	1413	1	1980	2012	1109	114	1	190	5 एसएसई में रजिस्टर नहीं बनाया गया। 9 एसएसई में कोई अधिक्रमण नहीं था।

क्षेत्रीय रेलवे का नाम	जांच किए गए एसएसई की संख्या	एसएसई की संख्या जहां अतिक्रमण था	अतिक्रमण का विवरण					अतिक्रमण की अवधि (रैंज)		अतिग्रहण हटाने के लिए की गई कार्रवाई				अभ्युक्तियां
			अतिक्रमण की कुल संख्या	अतिक्रमण के अधीन क्षेत्र	अतिक्रमण का प्रकार			वर्ष से	वर्ष तक	पीपीई अधिनियम के तहत दाखिल मामले	अन्य अदालती में मामले	वसूल किया गया क्षति किराया	कार्रवाई की गई	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10					11
दक्षिण पूर्व	20	13	12471	902423	4089	7486	0	1961	2013	1817			10719	961 प्रकार का अतिक्रमण उपलब्ध नहीं था।
दक्षिण पूर्व मध्य	9	4	2582	119324	19	2561	2	लागू नहीं		825	70	0	1687	अतिक्रमण की अवधि भी उपलब्ध नहीं थी।
दक्षिण पश्चिम	7	4	602	15219.42	84	518		1965	2005	602	0	0	0	58 अतिक्रमण का क्षेत्रफल उपलब्ध नहीं था।
पश्चिम	15	8	17057	68556.15	प्रकार उपलब्ध नहीं			1950	2012	2695			14362	51830.45 वर्ग मी. मामलों का गड़ कार्रवाई उपलब्ध नहीं थी। एक एसएसई के पास 19600 वर्ग मी. के लिए अतिक्रमण के मामलों की संख्या उपलब्ध नहीं थी। अन्य एसएसई के पास 12000 मामलों के अतिक्रमण का क्षेत्रफल भी नहीं पता था।
पश्चिम मध्य	11	0	0	0	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	पत्रों में चयनित एसएसई के पास कोई अतिक्रमण नहीं।
मेट्रो रेल, कोलकाता	3	1	138	5196	प्रकार उपलब्ध नहीं			2012	2014	विभागीय कार्रवाई नहीं की गई				स्थानीय पुलिस स्टेशन के नहीं सूचित किया।
<b>कुल</b>			<b>106584</b>	<b>2939603.548</b>				<b>1950</b>	<b>2013</b>					
			<b>8774</b>	<b>उपलब्ध नहीं</b>										

अनुबंध XV  
(पैरा 4.6.4.2)  
अतिक्रमण का विवरण

क्षेत्र का नाम	वर्ष	नमूना जांच किए एसएसई का नाम	1 अप्रैल को वर्ष की शुरुआत में अतिक्रमण		वर्ष के दौरान नया अतिक्रमण		वर्ष के दौरान हटाया गया अतिक्रमण		वर्ष के अंत में अतिक्रमण	
			सं.	क्षेत्रफल (हे. में)	सं.	क्षेत्रफल (हे. में)	सं.	क्षेत्रफल (हे. में)	सं.	क्षेत्रफल (हे. में)
1	2		3	4	5	6	7	8	9	10
मध्य	2011-12	18	9455	उपलब्ध नहीं	1	उपलब्ध नहीं	81	उपलब्ध नहीं	9375	उपलब्ध नहीं
	2012-13	18	9375	उपलब्ध नहीं	1	उपलब्ध नहीं	481	उपलब्ध नहीं	8895	उपलब्ध नहीं
	2013-14	18	8895	उपलब्ध नहीं	0	0	121	उपलब्ध नहीं	8774	उपलब्ध नहीं
पूर्व	2011-12	13	31936	28.9659	0	0	0	0	31936	28.9659
	2012-13	13	31936	28.9659	253	0.698	253	0.698	31936	28.9659
	2013-14	13	31936	28.9659	173	1.097	166	1.092	31943	28.9709
पूर्व मध्य	2011-12	7	94	0.3767	4	0.1215	8	0.0834	90	0.4148
	2012-13	7	90	0.4148	5	0.0145	11	0.0138	84	0.4155
	2013-14	7	84	0.4155	41	0.1355	1		124	0.5487
पूर्व तटीय	2011-12	9	3242	23.65	0	0	27	लागू नहीं	3215	23.65
	2012-13	9	3215	23.65	0	0	209	लागू नहीं	3006	23.65
	2013-14	9	3006	23.65	0	0	53	लागू नहीं	2953	23.65
उत्तर	2011-12	18	24117	47	0	0	4	0.013	24113	46.987
	2012-13	18	24113	46.987	0	0	0	0	24113	46.987
	2013-14	18	24113	46.987	0	0	9	0.01	24104	46.977
उत्तर मध्य	2011-12	14	1780	5.6838	0	0	7	0.0076	1773	5.6762
	2012-13	14	1773	5.6762	1	0.0077	13	0.0158	1761	5.6681
	2013-14	14	1761	5.6681	0	0	7	0.0099	1754	5.6582
उत्तर पूर्व	2011-12	8	981	6.746	0	0	0	0	981	6.746
	2012-13	8	981	6.746	0	0	0	0	981	6.746
	2013-14	8	981	6.746	0	0	0	0	981	6.746
पूर्वोत्तर सीमांत	2011-12	14	10578	59.95	42	NA	121	0.5	10499	59.45
	2012-13	14	10499	59.45	6	0.2	54	0.74	10451	58.91
	2013-14	14	10451	58.91	10	0.2	28	0.2	10433	58.91
उत्तर पश्चिम	2011-12	12	24	0.3248	0	0	1	0.0855	23	0.2393
	2012-13	12	23	0.2393	0	0	0	0	23	0.2393
	2013-14	12	23	0.2393	0	0	5	0.1644	18	0.0749

दक्षिण	2011-12	22	उपलब्ध नहीं क्योंकि मासिक निरीक्षण नहीं किया गया							
	2012-13	22	उपलब्ध नहीं क्योंकि मासिक निरीक्षण नहीं किया गया							
	2013-14	22	उपलब्ध नहीं क्योंकि मासिक निरीक्षण नहीं किया गया							
दक्षिण मध्य	2011-12	22	उपलब्ध नहीं क्योंकि मासिक निरीक्षण नहीं किया गया							
	2012-13	22	उपलब्ध नहीं क्योंकि मासिक निरीक्षण नहीं किया गया							
	2013-14	22	उपलब्ध नहीं क्योंकि मासिक निरीक्षण नहीं किया गया							
दक्षिण पूर्व	2011-12	20	12696	90.6228	199	0.75	199	0.75	12696	90.6228
	2012-13	20	12696	90.6228	203	1.183	171	1.183	12728	90.6228
	2013-14	20	12728	90.6228	138	0.665	395	1.0455	12471	90.2423
दक्षिण पूर्व मध्य	2011-12	9	2612	11.97	0	0	0	0	2612	11.97
	2012-13	9	2612	11.97	0	0	0	0	2612	11.97
	2013-14	9	2612	11.97	0	0	30	0.0376	2582	11.9324
दक्षिण पश्चिम	2011-12	7	602	1.521942	0	0	0	0	602	1.5219
	2012-13	7	602	1.5219	0	0	0	0	602	1.5219
	2013-14	7	602	1.5219	0	0	0	0	602	1.5219
पश्चिम	2011-12	15	17055	6.852	0	0	0	0	17055	6.852
	2012-13	15	17055	6.852	3	0.006	3	0.006	17055	6.852
	2013-14	15	17055	6.852	9	0.024	7	0.02	17057	6.855
पश्चिम मध्य	2011-12	11	0	0	0	0	0	0	0	0
	2012-13	11	0	0	0	0	0	0	0	0
	2013-14	11	0	0	0	0	0	0	0	0
मेट्रो रेल	2011-12	0	लागू नहीं	0.2515	0	0	0	0	लागू नहीं	0.2515
कोलकाता	2012-13	0	लागू नहीं	0.2515	136	0.2519	0	0	136	0.5034
	2013-14	0	136	0.5034	2	0.0162	0	0	138	0.5196

\* पूतरे में 1206 अतिक्रमण के संबंध में क्षेत्रफल उपलब्ध नहीं था।

## अनुबंध XVI

(पैरा 4.6.4.3 और 4.6.4.4)

रेलवे अधिनियम की धारा 147 और पीपीई अधिनियम 1971 के तहत लंबित मामलों की अवधि प्रोफाइल दर्शाने वाले विवरण

(31.03.2014 तक)

क्षेत्र	पीपीई अधिनियम 1971 के अंतर्गत मामले				अभिलेख रेलवे अधिनियम 1989 की धारा 147 के तहत			
	5 वर्ष तक	5 से 10 वर्ष तक	10 से 20 वर्ष तक	20 वर्षों से अधिक	5 वर्ष तक	5 से 10 वर्ष तक	10 से 20 वर्ष तक	20 वर्षों से अधिक
1	2	3	4	5	6	7	8	9
मध्य	1	0	1483	0	0	0	13892	0
पूर्व	312	17	2	0	0	0	0	0
पूर्व मध्य	2	0	0	0	0	0	0	0
पूर्व तटीय	321	0	0	0	0	0	0	0
उत्तर	9	18	2	0	0	0	0	0
उत्तर मध्य	20	0	20	2	0	0	0	0
उत्तर पूर्व	1	40	220	992	0	0	0	0
पूर्वोत्तर सीमांत	1555	269	133	0	0	0	0	0
उत्तर पश्चिम	14	7	11	0	7	0	0	0
दक्षिण	11	6	0	0	0	0	0	0
दक्षिण मध्य	195	451	21	0	0	0	0	0
दक्षिण पूर्व	1021	406	0	0	0	0	0	0
दक्षिण पूर्व मध्य	825	0	0	0	0	0	0	0
दक्षिण पश्चिम	0	188	0	189	0	0	0	0
पश्चिम	363	0	0	2	आंकड़े नहीं रखे गये			
पश्चिम मध्य	1	0	4	0	0	0	0	0
मेट्रो रेल, कोलकाता	1	0	0	0	0	0	0	0
कुल	4652	1402	1896	1185	7	0	0	0

स्रोत: (i) मामलों हेतु नमूना जांच के लिए चयनित डिवीजन की इंजीनियरिंग शाखा के अभिलेख पीपीई अधिनियम 1971 के तहत डील किए डील किए जाते हैं।

(ii) मामलों हेतु नमूना जांच के लिए चयनित डिवीजन की सुरक्षा शाखा के अभिलेख रेलवे अधिनियम 1989 की धारा 147 के तहत डील किए जाते हैं।



अनुबंध XVII  
(पैरा 4.6.4.3 और 4.6.4.4)

एस्टेट/अन्य न्यायालयों के निर्णय के बाद रेलवे के भूमि खाली करने में असफल रहने के मामलों को दर्शाता विवरण

जोन	वर्ष	वर्ष के दौरान पूर्व किये गये मामलों की संख्या		निर्वय के बाद खाली कराई गई भूमि का क्षेत्र		मामलें जहां निर्णय के बाद जहां कोई कार्रवाई	
		एस्टेट कोर्ट	अन्य कोर्ट	एस्टेट कोर्ट	अन्य कोर्ट	एस्टेट कोर्ट	अन्य कोर्ट
मध्य	2011-12	0	0	0	0	0	0
	2012-13	89	2	0	16.74	89	0
	2013-14	0	0	0	0	0	0
पूर्व	2011-12	0	1	0	0	0	1
	2012-13	29	0	0	0	29	0
	2013-14	26	0	26	0	0	0
पूर्व मध्य	2011-12	0	0	0	0	0	0
	2012-13	0	0	0	0	0	0
	2013-14	85	0	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
पूर्व तटीय	2011-12	0	0	0	0	0	0
	2012-13	35	0	लागू नहीं	0	लागू नहीं	0
	2013-14	54	0	लागू नहीं	0	लागू नहीं	0
उत्तर	2011-12	2	0	0	0	2	0
	2012-13	0	0	0	0	0	0
	2013-14	2	0	0	0	2	0
उत्तर मध्य	2011-12	0	0	0	0	0	0
	2012-13	15	0	0	0	15	0
	2013-14	0	1	0	1	0	0
उत्तर पूर्व	2011-12	44	0	0	0	44	0
	2012-13	4	0	0	0	4	0
	2013-14	0	0	0	0	0	0
पूर्वोत्तर सीमांत	2011-12	101	लागू नहीं	49	0	52	0

	2012-13	609	लागू नहीं	4	0	605	0
	2013-14	348	लागू नहीं	63	0	285	0
उत्तर पश्चिम	2011-12	0	1	0	1	0	0
	2012-13	1	0	1	0	0	0
	2013-14	7	0	7	0	0	0
दक्षिण	2011-12	3	3	3	3	0	0
	2012-13	1	1	1	1	0	0
	2013-14	10	3	10	3	0	0
दक्षिण मध्य	2011-12	0	0	0	0	0	0
	2012-13	1	0	1	0	0	0
	2013-14	0	0	0	0	0	0
दक्षिण पूर्व	2011-12	400	0	0	0	400	0
	2012-13	784	0	0	0	784	0
	2013-14	401	0	0	0	401	0
दक्षिण पूर्व मध्य	2011-12	4	0	4	0	0	0
	2012-13	6	0	4	0	2	0
	2013-14	121	0	0	0	121	0
दक्षिण पश्चिम	2011-12	0	0	0	0	0	0
	2012-13	0	0	0	0	0	0
	2013-14	0	0	0	0	0	0
पश्चिम	2011-12	2948	0	0	0	2948	0
	2012-13	2691	0	0	0	2691	0
	2013-14	2695	0	0	0	2695	0
पश्चिम मध्य	2011-12	0	0	0	0	0	0
	2012-13	1	शून्य	1	शून्य	शून्य	शून्य
	2013-14	1	शून्य	1	शून्य	शून्य	शून्य
मेट्रो रेल	2011-12	1	0	1	0	0	0
कोलकाता	2012-13	0	0	0	0	0	0
	2013-14	0	0	0	0	0	0

## अनुबंध XVIII

(पैरा 4.6.4.3 और 4.6.4.4)

पीपीई अधिनियम और रेलवे अधिनियम 1989 की धारा 147 के अंतर्गत लिये गये मामलों को दर्शाता विवरण 1971

जोन	वर्ष	पीपीई अधिनियम 1971 के अंतर्गत मामले				अभिलेख रेलवे अधिनियम 1989 की धारा 147 के तहत			
		वर्ष के प्रारंभ में लंबित पड़े मामलों की संख्या	अंतिम रूप नहीं दी गई संख्या	जोड़े गये की संख्या	वर्ष के अंत में मामलों की संख्या	वर्ष के प्रारंभ में लंबित पड़े मामलों की संख्या	अंतिम रूप नहीं दी गई संख्या	जोड़े गये की संख्या	वर्ष के अंत में मामलों की संख्या
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
मध्य	2011-12	1573	0	0	1573	13892	3934	3934	13892
	2012-13	1573	89	0	1484	13892	5203	5203	13892
	2013-14	1484	0	0	1484	13892	4903	4903	13892
पूर्व	2011-12	19	0	0	19	0	471	471	0
	2012-13	19	30	56	45	0	577	577	0
	2013-14	45	26	312	331	0	500	500	0
पूर्व मध्य	2011-12	87	0	0	87	0	0	0	0
	2012-13	87	0	0	87	0	0	0	0
	2013-14	87	85	0	2	0	0	0	0
पूर्व तटीय	2011-12	2	0	0	2	0	997	997	0
	2012-13	2	35	153	120	0	1667	1667	0
	2013-14	120	54	255	321	0	2082	2082	0
उत्तर	2011-12	32	2	0	30	0	0	0	0
	2012-13	30	0	1	31	0	0	0	0
	2013-14	31	2	0	29	0	0	0	0
उत्तर मध्य	2011-12	46	0	10	56	0	0	0	0
	2012-13	56	15	0	41	0	0	0	0
	2013-14	41	0	1	42	0	0	0	0
उत्तर पूर्व	2011-12	1453	142	2	1313	0	0	0	0
	2012-13	1313	57	0	1256	0	0	0	0
	2013-14	1256	3	0	1253	0	0	0	0

पूर्वोत्तर सीमांत	2011-12	2289	101	0	2188	0	0	0	0
	2012-13	2188	609	352	1931	0	0	0	0
	2013-14	1931	348	374	1957	0	0	0	0
उत्तर पश्चिम	2011-12	38	0	0	38	0	3769	3769	0
	2012-13	38	1	2	39	0	5409	5409	0
	2013-14	39	7	0	32	0	3652	3659	7
दक्षिण	2011-12	1304	6	0	1398	0	0	0	0
	2012-13	1298	2	1	1297	0	0	0	0
	2013-14	1297	13	1	1285	0	0	0	0
दक्षिण मध्य	2011-12	881	0	0	881	0	0	0	0
	2012-13	881	185	0	696	0	0	0	0
	2013-14	696	29	0	667	0	0	0	0
दक्षिण पूर्व	2011-12	2384	461	750	2673	उपलब्ध नहीं कराये गये			
	2012-13	2673	811	516	2641	उपलब्ध नहीं कराये गये			
	2013-14	2678	445	844	2535	उपलब्ध नहीं कराये गये			
दक्षिण पूर्व मध्य	2011-12	5	4	3	4	0	1192	1192	0
	2012-13	4	6	2	0	0	1276	1276	0
	2013-14	0	121	946	825	0	1284	1284	0
दक्षिण पश्चिम	2011-12	374	0	0	374	0	0	0	0
	2012-13	374	0	3	377	0	0	0	0
	2013-14	377	0	0	377	0	0	0	0
पश्चिम	2011-12	75	16	304	363	0	26	26	0
	2012-13	363	38	46	371	0	0	0	0
	2013-14	371	273	8	106	0	200	200	0
पश्चिम मध्य	2011-12	5	0	0	5	0	0	0	0
	2012-13	5	1	2	6	0	0	0	0
	2013-14	6	1	0	5	0	0	0	0
मेट्रो रेल	2011-12	1	1	0	0	0	0	0	0
कोलकाता	2012-13	0	0	0	0	0	0	0	0
	2013-14	0	0	1	1	0	0	0	0