

अध्याय 2: यातायात-वाणिज्यिक और प्रचालन

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

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

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

क्षेत्रीय स्तर पर यातायात विभाग में दो विभाग अर्थात् प्रचालन विभाग और वाणिज्यिक विभाग शामिल हैं। इनकी अध्यक्षता क्रमशः मुख्य प्रचालन प्रबंधक (सीओएम) और मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (सीसीएम द्वारा की जाती है जो संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधक के प्रभार के अन्तर्गत है। डिविजनल स्तर पर प्रचालन और वाणिज्यिक विभागों की अध्यक्षता क्रमशः वरिष्ठ डिविजनल प्रचालन प्रबंधन (व. डीओएम) और वरिष्ठ डिविजनल वाणिज्यिक प्रबंधन (व. डीसीएल) द्वारा की जाती है जो संबंधित डिविजन के डिविजनल रेलवे प्रबंधक के प्रभार के अन्तर्गत है।

वर्ष 2014-15 के दौरान यातायात विभाग का कुल व्यय ` 8,431.45 करोड़ था। वर्ष के दौरान कुल सकल यातायात प्राप्ति ` 156710.54 करोड़¹ थी। वर्ष के

¹ रेलवे बजट 2016-17 पर व्याख्यात्मक जापन।

दौरान, वाऊचरों तथा निविदाओं आदि की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा 787 स्टेशनों सहित विभाग के 1305 कार्यालयों के निरीक्षण किए गए।

इस अध्याय में सभी क्षेत्रीय रेलवे को कवर करते हुए भारतीय रेल में स्टेशनों के आधुनिकीकरण सहित स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं के उन्नयन पर एक समीक्षा सम्मिलित है। इस समीक्षा में वर्तमान आदेशों/अनुदेशों के अनुसार यात्री सुविधाओं के कार्यान्वयन पर लेखापरीक्षा टिप्पणियां तथा प्रशासन द्वारा निष्पादित यात्री सुविधा कार्य शामिल है। इसके अतिरिक्त, 14 लेखापरीक्षा पैराग्राफ जो परिसम्पत्तियों की निष्क्रियता पर अनियमितताएं; निर्धारित आईआरआर से नीचे विलंबित भुगतान पर ब्याज की वार्षिक दर के अनुमोदन; पाँच निविदाओं में कार्य के विभाजन; चल स्टाक वैगनों का उपयोग न करना/निष्क्रियता; राजस्व सहभाजन के लिए उपर्याप्त/अनुपयुक्त समझौते इत्यादि को दर्शाते हैं, भी शामिल हैं।

2.1 भारतीय रेल में स्टेशनों के आधुनिकीकरण सहित स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं का उन्नयन

2.1.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल (आईआर) 31 मार्च 2015 को 66030 मार्ग कि.मी. तथा लगभग 7,137 स्टेशनों के साथ दुनिया का चौथा सबसे बड़ा नेटवर्क है। आईआर में, 2014-15 के दौरान, 13,098 गाड़ियां ने लम्बी दूरी गाड़ियों के माध्यम से प्रतिदिन 22.53 मिलियन यात्रियों को वहन किया। परिवहन का सबसे सस्ता और सुविधाजनक साधन होने के कारण, यात्री यातायात में निरंतर वृद्धि हो रही है। 2004-05 से यात्रियों की संख्या में 56 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। "स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं में सुधार तथा स्टेशनों के आधुनिकीकरण" से संबंधित विभिन्न घोषणाएं अगले वर्षों के बजट भाषणों में की गई हैं। इसलिए, स्टेशनों/टर्मिनलों पर यात्री सुविधाओं का वर्तमान स्तर बढ़ती अपेक्षाओं का प्रचालन करने के लिए उन्नयन तथा वृद्धि की सतत प्रक्रिया का विषय है। भारतीय रेल ने स्टेशनों पर उपयुक्त यात्री सुविधाएं सुनिश्चित करने के लिए प्रयास किया है। इस उद्देश्य के लिए, भारतीय रेल ने स्टेशनों को, स्टेशनों पर प्रचालित यात्रियों की संख्या के अनुरूप यात्री सुविधाओं की व्यवस्था करने के लिए वार्षिक यात्री अर्जन पर आधारित सात वर्गों (ए1, ए, बी, सी, डी, ई तथा एफ) में वर्गीकृत किया है।

इसके अतिरिक्त, भारतीय रेल ने प्रकट सुधार उत्पन्न करने के लिए वर्तमान सुविधाओं के उन्नयन के माध्यम से आदर्श स्टेशनों के आधुनिकीकरण के लिए स्टेशनों को चिन्हित किया। आरबी ने परिशोधित विस्तृत दिशा निर्देश (सितम्बर 2012) विभिन्न वर्गों के स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं की व्यवस्था के लिए जारी किया, इसके बाद जून 2013 में दिव्यांगों के लिए सुविधाओं से संबंधित तथा अगस्त 2013 में आदर्श स्टेशनों के रूप में विकास के लिए अनुदेश जारी किए गए।

2.1.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित का निर्धारण करने के लिए समीक्षा की:

- सामान्य के साथ-साथ निःशक्तजन/दिव्यांग यात्रियों के लिए यात्री सुविधाओं के उन्नयन से संबंधित रेलवे बोर्ड के निर्देशों के कार्यान्वयन की स्थिति, बेहतर सफाई तथा सितम्बर 2012, जून 2013 तथा अगस्त 2013 के रेलवे बोर्ड के निर्देशों पर बल देते हुए स्टेशनों/टर्मिनलों पर यात्रियों की सुरक्षा।

- यात्री सुविधाओं से संबंधित कार्यों के समय बाधित तरीके में निष्पादन में दक्षता तथा सुव्यवस्था,
- स्टेशनों/टर्मिनलों पर प्रदत्त सुविधाओं का रख-रखाव तथा उनका प्रयोजन।

2.1.3 लेखापरीक्षा मानदंड

निम्नलिखित दस्तावेजों में निहित प्रावधान तथा अनुदेश इस समीक्षा को आयोजित करने के लिए लेखापरीक्षा मानदंड के स्रोत थे:

- रेलवे स्टेशनों पर सुविधाओं के प्रबंध की योजना बनाने से संबंधित भारतीय रेल कार्य नियम-पुस्तिका का अध्याय IV
- रेलवे बोर्ड द्वारा सितम्बर 2008 में यात्रियों की सुरक्षा के लिए जारी अनुदेश
- रेलवे बोर्ड द्वारा जारी भारतीय रेल में स्टेशनों के विभिन्न वर्गों पर यात्री सुविधाओं का प्रबंध करने से संबंधित सितम्बर 2012 तथा अगस्त 2013 के अनुदेश;
- समय-समय पर रेलवे बोर्ड द्वारा चयनित स्टेशनों के विश्वस्तरीय तथा आदर्श स्टेशनों में विकास के लिए जारी अनुदेश
- रेलवे बोर्ड द्वारा दिव्यांग/निःशक्तजन के लिए सुविधाओं के प्रबंध के लिए जून 2013 में जारी दिशा-निर्देश

2.1.4 कार्य क्षेत्र तथा लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली

यह समीक्षा 2012-13 से 2014-15 की तीन वर्षों की अवधि को कवर करती है। सी वर्ग के रूप में वर्गीकृत उपनगरीय स्टेशनों को छोड़ दिया गया। लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली में क्षेत्रीय, डिवीजनल मुख्यालयों तथा उनके अधीनस्थ कार्यालयों के वाणिज्यिक, इंजीनियरिंग, लेख, सुरक्षा, चिकित्सा तथा निर्माण संगठनों में अनुरक्षित अभिलेखों से डाटा का संग्रहण शामिल है। चयनित स्टेशनों के साथ रेलवे अधिकारियों का संयुक्त निरीक्षण भी कमियों के फोटोग्राफिक प्रमाण के साथ आयोजित किया गया। एक यात्री सर्वेक्षण भी विभिन्न वर्गों के सभी चयनित स्टेशनों पर एक प्रश्नावली के माध्यम से आयोजित किया गया, जिसका परिणाम उचित स्थानों पर लेखापरीक्षा निष्कर्षों के साथ रखा गया है।

2.1.5 नमूना आकार

यात्री सुविधाओं का मूल्यांकन करने के लिए विभिन्न वर्गों से स्टेशन चयनित किए गए। इस समीक्षा में विस्तृत अध्ययन के लिए चुने गए स्टेशनों का नमूना आकार निम्नलिखित है:-

तालिका 2.1

स्टेशनों का वर्ग	स्टेशनों की संख्या	विस्तृत अध्ययन के लिए चयनित किए गए स्टेशनों का प्रतिशत	चयनित स्टेशनों की संख्या
1	2	3	4
ए1	73	का. 2 का 25 प्रतिशत यदि पृथक डिविजनों के न्यूनतम 3 स्टेशन हैं।	44
ए	283	का. 2 का 25 प्रतिशत यदि पृथक डिविजनों के अधिकतम 4 स्टेशन हैं।	54
बी	268	का. 2 का 25 प्रतिशत यदि पृथक डिविजनों के अधिकतम 4 स्टेशन हैं।	80*
डी	846	का. 2 का 25 प्रतिशत यदि पृथक डिविजनों के अधिकतम 5 स्टेशन हैं।	104*
ई	4114	का. 2 का 20 प्रतिशत यदि पृथक डिविजनों के अधिकतम 5 स्टेशन हैं।	106*
एफ	2192	का. 2 का 10 प्रतिशत यदि अधिकतम 3 स्टेशन हैं।	48
आदर्श	968	का. 2 का 25 प्रतिशत यदि अधिकतम 5 स्टेशन हैं। (ए-1, ए, बी, डी तथा ई वर्ग से 1 स्टेशन)	78
	8744	जोड़	514

*विचारिक नमूना चयन के अन्तर्गत स्टेशन, स्टेशनों बी, डी, तथा ई श्रेणी में उनके दूरस्थ भौगोलिक स्थितियों, धार्मिक, ऐतिहासिक, तथा पर्यटन महत्व के आधार पर भी चयनित किया गया था।

2.1.6 पिछली लेखापरीक्षा कवरेज

भारतीय रेल में यात्री सुविधाओं से संबंधित विषय सीएजी की 2002 के प्रतिवेदन सं. 9ए (रेलवे) तथा 2008-09 की प्रतिवेदन संख्या पीए 26 (रेलवे) में पहले शामिल किया गया था। इन प्रतिवेदनों में, लेखापरीक्षा ने निधियों के कम उपयोग, स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं की व्यवस्था में कमियां, यात्री सुविधा कार्यों के निष्पादन में देरी तथा स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं के अनुपयुक्त रख-रखाव पर टिप्पणी की।

2002 की प्रतिवेदन सं. 9 पर की गई कार्रवाई टिप्पणी (एटीएन) में, रेलवे बोर्ड ने बताया (सितम्बर 2004) कि क्षेत्रीय रेलवे को निर्धारित रूप से निर्देशित किया गया कि योजना शीर्ष-53 'यात्री सुविधाएं' के अन्तर्गत आवंटित निधियों को पूर्णतः उपयोग करने के लिए प्रयास किए जाने चाहिए। क्षेत्रीय रेलवे को सभी स्टेशनों के लिए मुख्य योजना तैयार करने का भी आदेश दिया गया जहाँ यात्री सुविधाओं में सुधार योजनाबद्ध किए गए हैं तथा परिवर्तन/आशोधनों को विलंब से बचने के लिए कम करना चाहिए।

इसके अतिरिक्त 2007 की प्रतिवेदन सं.6 (रेलवे) देखें, लेखापरीक्षा ने स्टेशनों पर सफाई के खराब/अपर्याप्त रखरखाव पर भी टिप्पणी की थी। उनके एटीएन में, रेलवे बोर्ड ने बताया (दिसम्बर 2008) कि एक निगरानी तथा रिपोर्टिंग प्रणाली विकसित की गई है तथा क्षेत्रीय रेलवे द्वारा सफाई में सुधार के लिए की गई कार्रवाई, रेलवे बोर्ड के मूल्य निर्धारण के लिए मासिक आधार पर सूचित की जाती है।

रेलवे बोर्ड द्वारा दिए गए उपर्युक्त उत्तरों तथा आश्वासनों के आधार पर, लेखापरीक्षा ने रेलवे द्वारा अनुरक्षित किए गए चयनित स्टेशनों (उपर्युक्त पैरा 2.1.4 में दिए गए नमूने के अनुसार) की यात्री सुविधाओं तथा सफाई की व्यवस्था से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा की। लेखापरीक्षा ने योजना शीर्ष-53 (पीएच-53) के अन्तर्गत आवंटित निधियों के उपयोग की भी समीक्षा की। लेखापरीक्षा निष्कर्ष के परिणामों का अनुवर्ती पैराग्राफों में वर्णन किया गया है।

2.1.7 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

2.1.7.1 योजना शीर्ष-53 के अन्तर्गत यात्री सुविधा कार्यों के लिए निधियों का प्रावधान तथा उपयोग

प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे को प्रतिवर्ष स्टेशन/प्लेटफार्म पर यात्री सुविधा कार्यों के निष्पादन के लिए निधियां आवंटित की जाती हैं। लेखापरीक्षा ने पिछले तीन वर्षों (2012-13 से 2014-15) के दौरान आवंटित बजट तथा निधियों के उपयोग के रिकार्ड की समीक्षा की तथा देखा कि कई क्षेत्रीय रेलवे पर आवंटित निधियों का उपयोग नहीं किया गया। रेलवे पर स्थायी समिति ने 15वीं लोकसभा के समक्ष प्रस्तुत इसकी उन्नीसवीं रिपोर्ट (2012-13) में भी यात्री सुविधाओं के लिए आवंटित निधियों के कम प्रयोग पर उनकी चिंता व्यक्त की। पिछले तीन वर्षों के दौरान भारतीय रेल पर अनुदान (बीजी), अन्तिम अनुदान (एफजी) तथा वास्तविक व्यय (एई) का विवरण निम्नलिखित है:

तालिका-2.2-बजट अनुदान, अंतिम अनुदान तथा वास्तविक व्यय

(करोड़ में)

क्षेत्रीय रेलवे	2012-13			2013-14			2014-15		
	आवंटित बजट	वास्तविक व्यय	अधिकता/बचत	आवंटित बजट	वास्तविक व्यय	अधिकता/बचत	आवंटित बजट	वास्तविक व्यय	अधिकता/बचत
1	3	4	5	7	8		11	12	13
मरे	29	30.82	1.82	58.4	59.7	1.3	68.28	67.86	-0.42
पूरे	126.69	119.27	-7.42	113.3	99.61	-13.69	78.13	70.71	-7.42
पूमरे	41.91	35.31	-6.6	53.39	45.15	-8.24	48.39	44.89	-3.5
पूतरे	33.39	29.09	-4.3	35.94	36.92	0.98	47.7	44.53	-3.17
उरे	54.31	58.08	3.77	71.45	73.57	2.12	125.8	85.46	-40.34
उमरे	72.36	63.18	-9.18	74.97	62.33	-12.64	81.4	72.32	-9.08
उपूरे	14.15	13.87	-0.28	18.59	19.57	0.98	27.86	22.34	-5.52
उसीरे	67.23	64.82	-2.41	45	41.89	-3.11	52.62	44.71	-7.91
उपरे	18.94	22.57	3.63	28.38	30.12	1.74	35.05	35.38	0.33
दरे	69.81	73.14	3.33	68.12	70.25	2.13	74.83	69.87	-4.96
दमरे	86	88.34	2.34	97.12	96.51	-0.61	82.97	77.28	-5.69
दमूरे	57.85	59.33	1.48	45.72	47.26	1.54	56.71	53.23	-3.48
दपूमरे	65.8	60.76	-5.04	42.87	44.69	1.82	36.76	36.12	-0.64
दपरे	37.61	37.88	0.27	28.02	29.47	1.45	33.7	31.88	-1.82
परे	50.7	49.35	-1.35	49.84	47.64	-2.2	45.24	42.66	-2.58
पमरे	30.78	31.32	0.54	33.58	48.46	14.88	39.88	34.63	-5.25
जोड़	856.53	837.13	-19.4	884.69	853.14	-31.55	955.32	854.09	-101.23

उपयुक्त तालिका में दिए गए डाटा के विश्लेषण से पता चलता है कि-

- पिछले तीन वर्षों के दौरान (2012-13 से 2014-15), भारतीय रेल ने यात्री सुविधाओं के लिए आवंटित निधियों का पूर्णतः उपयोग नहीं किया। 2012-13 में, ₹ 19.40 करोड़, 2013-14 में, ₹ 31.55 करोड़ तथा 2014-15 में, ₹ 101.23 करोड़ उपयोग नहीं हुआ।
- पाँच रेलवे (पूरे, पमरे, उमरे, उसीरे, परे) में, निधियों को सभी तीन वर्षों में पूर्णतः उपयोग नहीं किया गया। आवंटित बजट के विपरीत निधियों के 10 प्रतिशत से अधिक का उपयोग न किया जाना चार रेलवे (पूरे, पूमरे, उमरे तथा उसीरे) में देखा गया।
- 2012-13 में, आठ रेलवे (पूरे, पूमरे, पूतरे, उमरे, उपूरे, उसीरे, दपूमरे तथा परे) निधियों का उपयोग करने में सक्षम नहीं रहे, जबकि 2013-14 में सात रेलवे (पूर, पूमरे, उमरे, उमरे, उसीरे, दमरे, परे तथा पमरे) तथा 2014-15 में उपरे के अतिरिक्त कोई रेलवे आवंटित निधियों का उपयोग नहीं कर सके।

- नियमित आने-जाने वाली महिलाओं के लिए सुविधाएं/सुरक्षा के लिए अलग बजट प्रावधान किसी भी रेलवे द्वारा नहीं बनाए गए।

उपर्युक्त विश्लेषण स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि समीक्षा अवधि में, आवंटित बजट पूर्णतः उपयोग नहीं किया जा सका। यह रेलवे बोर्ड के कथन का भी खण्डन करता है (2002 की प्रतिवेदन सं. 9 पर उनका एटीएन देखें) जिसमें यह कहा गया था कि रेलवे बोर्ड को यात्री सुविधा कार्यों के लिए आवंटित निधियों को पूर्णतः उपयोग करने के लिए नियमित रूप से निर्देशित किया गया है। इसके अतिरिक्त, एक तरफ आवंटित निधि को पूर्ण रूप से उपयोग नहीं किया गया तथा दूसरी ओर कार्य निधि की कमी के कारण अधूरे पड़े थे। क्षेत्रीय रेलवे द्वारा आवंटित निधि के उपयोग न पाने से महत्वपूर्ण यात्री सुविधा कार्यों के समयोचित पूर्णता को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया, जैसा इस प्रतिवेदन के पैरा 2.1.7.10 में टिप्पणी की गई है।

2.1.7.2 यात्री सुविधाओं के लिए मुख्य योजना

यात्रा करने वाली जनता की अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए, भारतीय रेल ने स्टेशनों को सात श्रेणियों (ए1, ए, बी, सी, डी, ई तथा एफ) में वर्गीकृत किया। रेलवे बोर्ड ने (पत्र सं. 2012/एलएम(पीए)/3/5 दिनांक 11/09/2012 देखें) स्टेशनों के प्रत्येक वर्ग के लिए न्यूनतम मूलभूत यात्री सुविधाओं के प्रावधान के लिए एक मात्रात्मक पैमाना निर्धारित किया तथा स्टेशनों पर संचलित वास्तविक यात्री यातायात पर आधारित बताई गई सुविधाओं की वृद्धि के लिए मानक निर्धारित किए। इस वर्गीकरण को अगले पाँच वर्षों के लिए अपरिवर्तित रहना था जब तक अगली समीक्षा निश्चित नहीं हो जाती। एक स्टेशन पर प्रदान की जाने वाली निर्धारित सुविधाओं के संबंध में मुख्य योजना को बनाना अपेक्षित था।

न्यूनतम मूलभूत सुविधाओं (एमईए) की तथा प्रत्येक स्टेशनों पर प्रदान करने के लिए अपेक्षित वांछनीय सुविधाओं की आवश्यकता को सुनिश्चित करने के लिए एक सर्वेक्षण आयोजित करने के बाद, क्षेत्रीय रेलवे ने ये सुविधाएं प्रदान करने के लिए कार्य योजना बनाने के लिए एक मुख्य योजना तैयार की। एक वेब आधारित भारतीय रेल परियोजना संस्वीकृति तथा प्रबंधन (आईआरपीएसएम) माइयूल प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे में प्रत्येक पर यात्री सुविधाओं के डाटाबेस को ग्रहण करने के लिए विद्यमान है। निर्धारित आवश्यकता पर आधारित यात्री सुविधाओं के लिए किसी संवर्धन/आशोधन को आईआरपीएसएम में अद्यतित किए जाने की आवश्यकता है।

मुख्य योजना तथा आईआरपीएसएम में डाटा के अनुरक्षण से संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों की समीक्षा से पता चलता है कि-

- उरे, दपूरे तथा पमरे ने यात्री सुविधाओं के लिए मुख्य योजना तैयार नहीं की थी।
- माल्दा डिवीजन (पूरे), विशाखापत्तनम एवं संबलपुर डिवीजनों (पतरे), रतलाम डिवीजन तथा बड़ोदरा डिवीजन (परे) ने रेलवे बोर्ड द्वारा बनाए गए प्रावधानों के अनुसार मुख्य योजना तैयार नहीं की थी।
- परे के अतिरिक्त सभी क्षेत्रीय रेलवे ने आईआरपीएसएम डाटा को अद्यतित किया था।
- भारतीय रेल कार्य नियम-पुस्तिका के अध्याय IV के अनुसार रेलवे स्टेशनों पर प्रदान की जाने वाली सुविधाओं के प्रावधान के लिए योजना इंजीनियरिंग विभाग द्वारा की जाएगी। परे की रतलाम डिवीजन पर उपलब्ध डाटा दर्शाता है कि यह कार्य इंजीनियरिंग एवं वाणिज्यिक विभाग के बीच अन्तर्विभागीय विवादों के कारण लंबित है।

2.1.7.3 न्यूनतम मूलभूत सुविधाओं (एमईए) के लिए प्रावधान

रेलवे बोर्ड के निर्देशों (सितम्बर 2012) के अनुसार, एमईए जैसे कि बुकिंग सुविधा, पीने का पानी, प्रतीक्षालय, बैठने का प्रबंध, प्लेटफार्म शेल्टर, उपयुक्त स्तर, फुट ओवर ब्रिज इत्यादि को स्टेशनों के सभी वर्गों पर प्रदान करना अपेक्षित है। इसके अतिरिक्त, ग्राहक सतुष्टि में सुधार के उद्देश्य से, वांछनीय सुविधाएं भी प्रदान की जाएं जो उपार्जन तथा स्टेशनों के संबंधित महत्व पर निर्भर करता है।

लेखापरीक्षा ने सभी क्षेत्रीय रेलवे पर स्टेशनों की संयुक्त निरीक्षण (अप्रैल 2015 से जून 2015 के बीच) के दौरान 436 चयनित स्टेशनों के विभिन्न श्रेणियों (ए1-44, ए-54, बी580, डी-104, ई-106 एवं एफ-48 स्टेशन) पर प्रदान की गई। एमईए से संबंधित स्थिति की जाँच की। एमईए की व्यवस्था में देखी गई कमियां अनुवर्ती पैराग्राफों में वर्णन की गई हैं।

(i) पीने के पानी के नल

इस सुविधा के महत्व को ध्यान में रखते हुए, रेल प्रशासन को सभी स्टेशनों पर पीने के पानी की उचित व्यवस्था सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

- विभिन्न श्रेणी के 436 चयनित स्टेशनों की समीक्षा में, लेखापरीक्षा ने देखा कि 81 स्टेशनों पर पीने के पानी के नल सितम्बर 2012 के रेलवे बोर्ड द्वारा इसके अनुदेशों में निर्धारित मानकों के अनुसार प्रदान नहीं किए गए थे।
- परे के इंदौर तथा नागदा में, यह देखा गया था कि पानी के नल बंद थे तथा बहुत खराब दिखाई दे रहे थे जैसा नीचे दिए गए चित्र में दर्शाया गया है।

	
नागदा ए श्रेणी स्टेशन (परे) पर खराब स्थिति में पानी का फव्वारा	इंदौर ए1 श्रेणी स्टेशन (परे) पर पानी के फव्वारे के पास एकत्रित पानी

- सामान्य तथा द्वितीय श्रेणी के यात्रियों को पानी देने के लिए उचित स्थानों पर पानी के नल ए श्रेणी के दो स्टेशनों (रूद्रपुर शहर-उपूरे, सहारनपुर-उरे); बी श्रेणी के छह स्टेशनों (केन्दुझर, गोरखनाथ-पूतरे, रामनाथपुरम-दरे, नरसिंहपुर और शिवपुरी-पमरे, हापा-परे); डी श्रेणी के 28 स्टेशन, ई श्रेणी के 39 स्टेशनों तथा एफ श्रेणी के 37 स्टेशनों पर प्रदान नहीं किए गए थे।

(ii) प्लेटफॉर्म का स्तर

सितम्बर 2012 के रेलवे बोर्ड निर्देशों में एमईए के अन्तर्गत विनिर्दिष्ट मानकों के अनुसार, उच्च स्तर प्लेटफॉर्म ए1 तथा ए श्रेणी के स्टेशनों पर, मध्यम स्तर प्लेटफॉर्म बी और डी श्रेणी के स्टेशनों पर तथा ई और एफ श्रेणी के स्टेशनों पर रेल प्लेटफॉर्म उपलब्ध कराना अपेक्षित है। रेलवे बोर्ड ने इसके अगस्त 2006 के निर्देशों को भी दोहराया (सितम्बर 2012) कि उच्च स्तरीय श्रेणी पर ध्यान दिए बिना एमईएमयू/डीईएमयू ट्रेनों का प्रचालन करने वाले स्टेशनों पर प्रबंध करना था।

लेखापरीक्षा समीक्षा से पता चला कि:

- उच्च स्तर प्लेटफॉर्म का ए श्रेणी के कोल्हापुर (मरे) पर प्रबंध नहीं किया गया।

- मध्यम स्तर प्लेटफॉर्म का डी श्रेणी के तीन स्टेशनों यथा देशनोक (उपरे), राजीम (दपूमरे) तथा दकानिया तालव (पमरे) पर प्रबंध नहीं किया गया।
- उच्च स्तर प्लेटफॉर्म का क्षेत्रीय रेलवे भर में किसी भी चयनित स्टेशनों पर एमईएमयू/डीईएमयू ट्रेनों से काम करने वाले स्टेशनों के बी, डी, ई और एफ श्रेणी पर प्रबंध नहीं किया गया।



उपर्युक्त निष्कर्षों से यह स्पष्ट है कि आरबी द्वारा निर्दिष्ट प्लेटफार्म के उपयुक्त स्तर का प्रबंधन न होने के कारण ऐसे स्टेशनों पर यात्रियों को ट्रेन से चढ़ने उतरने में समस्या आ रही थी। यह यात्रियों की सुरक्षा से भी समझौता था।

(iii) उपरिगामी पुल (एफओबीज)

उपरिगामी पुल (एफओबी) एक महत्वपूर्ण यात्री सुविधा तथा यात्री सुरक्षा का मद है, जिसे यात्रियों के स्टेशन के बाहर से आने तथा एक प्लेटफॉर्म से दूसरे प्लेटफॉर्म तक जाने की गतिविधि को सुगम बनाने के लिए प्रदान किया जाता है। एफओबीज यात्रियों द्वारा रेलवे ट्रैक पर अनधिकार प्रवेश को रोकते हुए सुरक्षा सुनिश्चित करते हैं। छह मीटर चौड़ाई के एफओबी का ए1 तथा ए श्रेणी के स्टेशनों पर प्रबंध करना अपेक्षित था, जबकि इनका दोहरीकरण/गेज परिवर्तन के दौरान बी तथा डी श्रेणी के सभी स्टेशनों प्रबंध करना अपेक्षित था, जहाँ कहीं भी ये उपलब्ध नहीं थे।

चयनित स्टेशनों के अभिलेखों की लेखापरीक्षा समीक्षा से पता चला कि

- निर्धारित आकार के कवर किए गए एफओबीज ए1 श्रेणी के 18 स्टेशनों तथा ए श्रेणी के छह स्टेशनों (मरे-लोनावला, साईनगर शिरडी; उमरे-बांदा, अलीगढ़, इटावा, आगरा फोर्ट) पर प्रदान नहीं किए गए थे।
- एफओबीज बी श्रेणी के 10 स्टेशनों (मरे-5 तथा पूर, उरे, उमरे, उपूरे तथा उसीरे प्रत्येक में 1) तथा डी श्रेणी के 32 स्टेशनों (मरे-7, पूमरे-2, उरे-1, उमरे-5, उपरे-3, उपूरे-4, उसीरे-5, दपूमरे-1, दपरे-4 तथा परे-1) पर प्रदान नहीं किए गए थे।

(iv) प्लेटफॉर्म शेल्टर

एमईए में विनिर्दिष्ट प्रतिमानको में, रेलवे बोर्ड अनुबंध करता है कि प्लेटफॉर्म में शेल्टर के लिए प्रदान किया गया क्षेत्र ए1 स्टेशनों में 500 वर्ग मी., ए स्टेशनों में 400 वर्ग मी. बी स्टेशनों में 200 वर्ग मी. तथा डी स्टेशनों में 50 मी. था। छायादार पेड एफ श्रेणी स्टेशनों पर प्रदान किए जाने थे।

लेखापरीक्षा ने क्षेत्रीय रेलवे में चयनित स्टेशनों में स्थिति की जाँच की तथा पाया कि-

- ए श्रेणी के दो स्टेशनों (पारसनाथ-पूमरे और राऊरकेला-दपूरे); बी श्रेणी के पाँच स्टेशनों (मरे के मेथारन, देवलाली, पंढरपुर तथा सांगली और उरे का रायवाला) डी श्रेणी के 12 स्टेशनों (मरे-4, दपूरे-4 तथा पूमरे, उरे, उपरे तथा परे में प्रत्येक में एक) पर प्लेटफॉर्म शेल्टर प्रदान नहीं किया गया।
- तीन ए1 श्रेणी स्टेशनों (नासिक रोड-मरे, धनबाद-पूमरे तथा लखनऊ-उरे) तथा तीन एक श्रेणी स्टेशनों (मरे के लोनावला एवं साई नगर शिरणी, उपूरे का रूद्रपुर शहर) पर, प्लेटफॉर्म शेल्टर का क्षेत्र सितम्बर 2012 के रेलवे बोर्ड के अनुदेशों में उल्लिखित प्रतिमानकों के अनुसार प्रदान नहीं किया गया।
- 8 बी वर्ग स्टेशनों(मरे-2, पूतरे-1, उरे-4, दपूरे-1), 8 डी वर्ग स्टेशनों (मरे-2, दपूरे-2, उरे-1, दपरे-1, दपूमरे-1) में तथा ई वर्ग के 40 स्टेशनों (मरे-7, पूरे-2, पूमरे-1, उरे-1, उमरे-1, उपूरे-1, उसीरे-2, उपरे-5, दपूमरे-4, दपूरे-7, दपरे-2, परे-4, पमरे-3) में प्लेटफॉर्म शेल्टर विनिर्दिष्ट मानकों के अनुसार प्रदान नहीं किए गए।
- प्लेटफॉर्म पर छायादार पेड एफ श्रेणी के 11 स्टेशनों पर रोपे हुए नहीं पाए गए थे।

	
बोलपुर स्टेशन (बी श्रेणी) पर प्लेटफॉर्म के अंत पर प्लेटफॉर्म शेल्टर प्रदान नहीं किए गए तथा प्लेटफॉर्म के अंत पर एफओबी प्रदान किए गए थे।	मुम्बई सेंट्रल ए1 स्टेशन (परे) पर प्लेटफॉर्म के अंत पर प्लेटफॉर्म शेल्टर प्रदान नहीं किए गए जहाँ सामान्य के साथ-साथ अन्य महत्वपूर्ण मेल/ एक्सप्रेस ट्रेन के कोच रुकते हैं।

(v) अन्य सुविधाएं

स्टेशनों पर प्रदान की जाने वाली अन्य एमईए में देखी गई कमियां निम्नलिखित तालिका में वर्णित हैं:

तालिका 2.3

यात्री सुविधाएं	स्टेशनों का श्रेणी जहाँ पर सुविधाएं प्रदान करनी हैं	स्टेशनों पर देखी गई कमियां	शामिल रेलवे
प्रतीक्षालय	ए1, ए, बी, डी, ई	निर्धारित क्षेत्रका प्रतीक्षालय 39 स्टेशनों पर प्रदान नहीं किया गया था	ए-1-2 (उपरे तथा दपरे प्रत्येक में एक); ए-7 (मरे, दरे प्रत्येक पर दो तथा पूतरे, उपरे, पमरे प्रत्येक में एक); बी-10 (पूतरे, उरे प्रत्येक में दो तथा मरे, दरे, दमरे, मपूमरे, दपरे, परे प्रत्येक में एक); डी-10 (परे में चार, मरे में दो तथा पतरे, उपरे, दरे, रपरे प्रत्येक में एक), ई-7 (मरे-2, पूरे-1, उमरे-1, दरे-2 तथा परे-1)
शौचालय का प्रबंध	ए1, ए, बी, डी, ई	14 स्टेशन	ए-1 (दरे); बी-2 (दरे-2); डी-8 (परे-1, उपरे-1 दरे-2, पूमरे-3, परे-1); ई-3 (दरे-2, परे-1)
वाटर कूलर	ए1, ए, बी, डी	डी वर्ग के 13 स्टेशन	पूरे-4, पूतरे-2, उरे-1, उपरे-2, उसीरे-3 दपरे-1

रोशनी के प्रबंध	सभी वर्ग	03 स्टेशन	पूमरे-बी श्रेणी का साकरी; उपूरे-डी श्रेणी के पालीकलां तथा नेपालगंज
जन समाधान प्रणाली	ए1, ए तथा बी	बी श्रेणी के 3 स्टेशन	मरे-देवलाली, उरे-रायवाला, उपूरे-हल्दवानी
मानक चेतावनी संकेतक	ए1, ए तथा बी	29 स्टेशन	ए1-1 (धनबाद-दपूरे); ए-4 (मरे, उपरे, उमरे और दपरे प्रत्येक में एक); बी-24 (मरे-2, परे-1, पूमरे-1, पूतरे-2, उरे-2, उमरे-3, उपूरे-1 उपरे-1 उसीरे-1, दरे-4, दपूमरे-1, परे-2, पमरे-3)
इलैक्ट्रानिक ट्रेन इंडिकेटर बोर्ड	ए1 और ए	ए श्रेणी के 2 स्टेशन यात्री सर्वेक्षण के दौरान, 44 प्रतिशत यात्रियों ने इंडिकेटर बोर्ड स्थिति पर असंतुष्टि व्यक्त की	लोनावला (मरे) तथा अश (पूमरे)

उपयुक्त निष्कर्ष दर्शाते हैं कि क्षेत्रीय रेल प्रशासन न्यूनतम यात्री सुविधाएं भी प्रदान करने में सक्षम नहीं थे जो सितम्बर 2012 के रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के अनुसार सभी स्टेशनों पर प्रदान की जानी चाहिए थी। जैसा ऊपर दर्शाया गया है, स्टेशनों पर इन सुविधाओं का अभाव के कारण यात्रियों की सुरक्षा तथा सहूलियत को जोखिम में डाला गया।

2.1.7.4 वांछनीय सुविधाओं का प्रबंध

रेलवे बोर्ड ने (सितम्बर 2012) स्टेशनों पर वांछनीय सुविधाओं के प्रबंध के लिए निर्देश जारी किए थे। इनमें विश्राम गृह, प्रतीक्षालय, अमानती सामान घर, जन समाधान प्रणाली इत्यादि शामिल हैं, जिन्हें स्टेशन के श्रेणी, आवश्यकता तथा अनुपाती महत्ता पर निर्भर करते हुए प्रदान करना अपेक्षित है।

लेखापरीक्षा ने क्षेत्रीय रेलवे पर विभिन्न श्रेणी के 388 चयनित स्टेशनों पर प्रदान की गई वांछनीय आवश्यकताओं की स्थिति की जांच की (ए1-44, ए-54 बी-80, डी-104 और ई-106 स्टेशन)। लेखापरीक्षा जांच का परिणाम निम्नलिखित है:

भुगतान और प्रयोग शौचालय

हालांकि प्लेटफॉर्म के अन्त पर और परिसंचारी क्षेत्र में भुगतान और प्रयोग शौचालयों का प्रबंध एक वांछनीय सुविधा है, रेलवे बोर्ड ने आदेश दिया (जून 2006) कि सभी ए1, ए, बी, डी तथा ई श्रेणी स्टेशनों पर शौचालय धीरे-धीरे भुगतान और प्रयोग शौचालय में परिवर्तित किए जाने चाहिए।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि यह सुविधा चयनित 388 स्टेशनों के 210 (54 प्रतिशत) स्टेशनों पर प्रदान नहीं की गई थी। इसमें ए श्रेणी के दिल्ली केंट (उरे), पाली मारवाड़ (उपरे), रूद्रपुर सिटी, आजमगढ (मरे), उधागमंडलम, कंडलोर पोर्ट (दरे) तथा डोडाबालापुर (दपरे) के अतिरिक्त ई श्रेणी के सभी स्टेशन शामिल हैं।

() मूलभूत माल तथा दवाओं के लिए स्टाल

सितम्बर 2012 के रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के अनुसार, यह सुविधाए ए1, ए, बी तथा डी श्रेणी स्टेशनों पर प्रदान की जानी थी। समीक्षा अवधि से संबंधित 282 चयनित स्टेशनों के अभिलेखों के लेखापरीक्षा से पता चला कि-

- आवश्यक माल हेतु स्टाल ए1 (55 प्रतिशत) के 24 स्टेशनों, ए श्रेणी के (83 प्रतिशत) के 45 स्टेशनों, 'बी' श्रेणी (91 प्रतिशत) के 73 स्टेशनों और डी श्रेणी के (97 प्रतिशत) 101 स्टेशनों पर उपलब्ध नहीं कराये गये थे।
- दवाईयों के लिए स्टाल ए1 श्रेणी के 27 स्टेशनों (61 प्रतिशत), ए श्रेणी के 48 स्टेशनों (89 प्रतिशत), बी श्रेणी के 76 स्टेशनों (95 प्रतिशत) और डी श्रेणी के सभी चयनित स्टेशनों पर उपलब्ध नहीं कराये गये थे।

अलग प्रवेश और बाहर जाने के गेट

रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलवे को परामर्श दिया (सितंबर 2012) कि स्टेशन प्रवेश द्वारों की भीड़ कम करने के लिए, स्टेशनों पर अलग प्रवेश/बाहर जाने के गेट उपलब्ध कराना हैं। अपनी श्रेणी से संबंधित स्टेशनों में सभी अप्राधिकृत प्रवेश द्वारों को बंद किया जाना चाहिए। इस संबंध में स्थिति की समीक्षा से पता चला कि:-

- ए1 और ए श्रेणी में भी, सभी स्टेशनों पर अलग प्रवेश और बाहर जाने के गेट उपलब्ध नहीं कराये गये थे। चयनित 44 ए1 श्रेणी स्टेशनों में से, आठ स्टेशनों (मरे के लोकमान्य तिलक टर्मिनस, नासिक रोड़ और नागपुर; पूरे के

सियालदाह; उपरे के छपरा; दमरे के तिरूपति, दपूरे के खड़गपुर और दरे के इर्णाकुलम) पर यह सुविधा उपलब्ध नहीं थी। इसके अतिरिक्त, ए श्रेणी के 28 स्टेशनों पर (मरे-4, पूतरे-1, पूमरे-3, उमरे-2, पमरे-4, उसीरे-1, उरे-1, उपरे-2, दमरे-1, दपूमरे-1, दरे-3, दपरे-1, परे-3, पूमरे-1) पर अलग-अलग प्रवेश और बाहर जाने के गेट उपलब्ध नहीं थे। इसमें सरल और सुरक्षित प्रवेश/बाहर से यात्रियों को वंचित कर दिया और यात्रियों को यात्री जेब कटने और उत्पीड़न के जोखिमों से जुझते हैं। इसके कारण एक ही गेट से आने और जाने वाले यात्रियों की भीड़ के कारण गेट पर अनवरत टिकट जाँच भी बाधित होती है।

- अनाधिकृत प्रत्येक बिंदु 4 को बंद करने के आरबी के निर्देशों के बावजूद, लेखापरीक्षा ने ए1 श्रेणी के 21 स्टेशनों (मरे-3, पूतरे-1, पूमरे-1, पूरे-1, उपूरे-3, पूसीरे-1, उरे-1, दमरे-1, दपूमरे-2, दरे-1, दपरे-2, पमरे-2, परे-2) और ए श्रेणी के 29 स्टेशनों (मरे-4, पूतरे-3, पूमरे-1, पूरे-1, उपूरे-4, उसीरे-2, उरे-2, दमरे-1, दपूमरे-2, दरे-3, दपूरे-1, पमरे-2, परे-2) पर अब भी अनाधिकृत प्रवेश द्वार पाये। रेलवे इन अनाधिकृत प्रवेश द्वारों को बंद करने में असफल रही जो इन स्टेशनों के यात्रियों की सुरक्षा से एक समझौता है।
- यात्री सर्वेक्षण के दौरान, पूरे, उमरे, दपूरे, दरे, दपरे, पमरे और परे के स्टेशनों पर अनुप्रयुक्त प्रवेश और बाहर जाने के गेट यात्रियों द्वारा बताये गये।

एसी वीआईपी/एगज्युटिव लाउंज फूड प्लाजा

किसी प्रभार में मूल्य संबंधित सेवाएं प्रदान करने के मद्देनजर, बजट भाषण 2012-13 में रेल मंत्री ने महत्वपूर्ण स्टेशन की सुविधाएं जैसे वाई-फाई, इंटरनेट, बुफे सेवाएं, धुलाई और परिवर्तन, यात्रियों के लिए पूर्व-प्रस्थान के लिए कंसीर्ज और पश्च-प्रस्थान के कंसीर्ज सेवाएं यात्रियों के लिए एसी एगज्युटिव लाउंज बनाने की घोषणा की। इसके बाद आरबी (सितम्बर 2012) ने वांछनीय सुविधाओं के अंतर्गत ए1 श्रेणी स्टेशनों पर एसी वीआईपी लाउंज/ एगज्युटिव लाउंज प्रदान करने के लिए जोनल रेलवे को निर्देश दिये।

ए1 श्रेणी के 44 चयनित स्टेशनों पर में से, एसी वीआईपी/ एगज्युटिव लाउंज केवल बेंगलोर शहर (एसडब्ल्यूआर) और टाटा नगर (एसईआर) स्टेशनों पर केवल लोगों के लिए प्रदान किये गये थे। लेखापरीक्षा ने इसके अतिरिक्त अवलोकन किया कि यद्यपि मरे, पूरे, इतरे, उरे, उसीरे, उपूरे, उपरे और दमरे में वीईपी

लाऊज थे पर वे भुगतान आधार पर आम जनता के लिए उपलब्ध नहीं कराये गये थे।

रेल यात्री सेवक के साथ आधुनिक ट्राली

अपने सामान के साथ वरिष्ठ नागरिकों और महिला यात्रियों को रेल में बोर्डिंग और पंक्तिबंद होने में सहायता करने के लिए, आरबी ने एक वर्ष के लिए पायलट परियोजना के रूप में हावड़ा में रेल यात्री सेवक और सियालदाह स्टेशनों पर आधुनिक ट्राली को प्रदान करने के लिए पू.रे. को निर्देश दिये (दिसम्बर 2010)। इसके बाद, यह योजना अन्य छः स्टेशनों नई दिल्ली (उरे), मुम्बई सेंट्रल (परे), चेन्नै (दरे), अहमदाबाद (परे), बेंगलुरु (दपरे) और तिरुवनंतपुरम (दरे) आदि तक बढ़ाई गई।

लेखापरीक्षा की समीक्षा से पता चला कि यात्री सेवक वाली आधुनिक ट्राली नई दिल्ली (उरे), हावड़ा और सियालदाह (परे) स्टेशनों पर उपलब्ध कराये गये थे। यद्यपि, चेन्नै (दरे), बेंगलुरु (दपरे) और तिरुवनंतपुरम (दरे) स्टेशनों पर अभी भी सुविधा उपलब्ध की जानी थी। इसके अतिरिक्त, ट्राली उपलब्ध कराये जाने के बावजूद यात्री सेवक मुंबई सेंट्रल और अहमदाबाद (परे) पर उपलब्ध नहीं कराये गये थे। इसके कारण, इन स्टेशनों पर वरिष्ठ नागरिक द्वारा सामान सहित रेलगाड़ियों में चढ़ने और पंक्तिबद्ध होने में समस्याएं आ रही थी।

अन्य सुविधाएं

उपरोक्त के अतिरिक्त, लेखापरीक्षा के विभिन्न श्रेणियों के चयनित 388 स्टेशनों पर अन्य अपेक्षित सुविधाओं को प्रदान करने में समस्याएं पाई, जिनको नीचे तालिकाबद्ध किया गया:

तालिका 2.4

आवांछनीय सुविधाएं	स्टेशनों की श्रेणी जहां सुविधाएं प्रदान की जानी हैं	स्टेशनों में देखी गई कमियां	शामिल रेलवे
क्लॉक रूम	ए1, ए और बी	ए-7 स्टेशन बी-41 स्टेशन	दपूरे-3, उरे-2, पूमरे-1, पूतरे-1, मरे-2, पूरे-1, पूमरे-3, पूतरे-6, उरे-4 उपरे-3, उपूरे-5, उसीरे-3, दरे-3, दमरे-1, दपूमरे-4, दपूरे-1, दपरे-1, परे-1, पमरे-3
पूछताछ काउंटर	ए1, ए और बी	ए-2 स्टेशन, बी-35 स्टेशन	दपूर-1, दरे-1, मरे-4, पूमरे-1, पूतरे-4 उरे-3, उमरे-1, उपूरे-1, पूसीरे-2, दरे-6, दमरे-1, दपरे-5, परे-3, दमरे-4
लोगों की शिकायतें दूर करने की प्रणाली	डी	11 स्टेशन	पूमरे-1, उपूरे-2, उपरे-2, उसीरे-1, दरे-1, परे-4

ऑटोमैटिक टेलर मशीन (एटीएम)	ए1, ए और बी	388 में से 365 स्टेशनों में से 365 (94 प्रतिशत स्टेशन)	सभी रेलवे शामिल
ट्रेन कोच इंडीकेटर सिस्टम	ए1	2 स्टेशन	छपरा-उपूरे और चैनैन सेंट्रल-दरें
ऑटोमैटिक वेंडिंग मशीन	ए1	31 स्टेशन	मरे*3, पूरे-2, पमरे-2, पूतरे-3, उरे-2, उमरे-3, उपरे-3, उपूरे-3, उसीरे-2, दमरे-1, दपूमरे-2, दपूरे-2, दपरे-2, परे-1
वाटर वेंडिंग मशीन	ए1 और ए	44 चयनित ए1 में से 42 स्टेशनों में एवं सभी 54 चयनित ए स्टेशन.	सभी रेलवे शामिल

आरबी (सितम्बर 2012) द्वारा जारी किये गये विस्तृत निर्देशों में विनिर्दिष्ट अपेक्षित नियमों के अंतर्गत यात्री सुविधाओं के प्रावधान में कमियां आरबी निर्देशों को लागू करने में क्षेत्रीय रेल प्रशासन की ओर से अतिरिक्त दृष्टिकोण की कमी को दर्शाती है। इसके अतिरिक्त यह आरबी स्तर पर निगरानी और नियंत्रण प्रणाली की कमी को भी दर्शाता है। यह स्टेशनों पर यात्री सुविधा एवं सुरक्षा के साथ समझौता है।

2.1. . विकलांग यात्रियों के लिए सुविधाएं

आरबी निर्दिष्ट सितम्बर 2012 और जून 2013 के अपने निर्देशों में स्टेशनों में विकलांग यात्रियों के लिए सुविधाएं प्रदान की जानी अपेक्षित हैं। इन प्राथमिक सुविधाओं में रैंप, फिसलन रहित पैदल रास्ता, पीने के पानी के नल, विशेष टॉयलेट आदि शामिल हैं। दीर्घावधि सुविधाओं में विशेष पार्किंग, आंतरिक-प्लेटफार्म ट्रांसफर सुविधा, इन्ग्रैण्ड प्लेटफार्म किनारे, चिकित्सा सहायता बूथ, विकलांग और वृद्ध यात्रियों के लिए एस्कलेटर/लिफ्ट और बैटरी से संचालित कारें शामिल हैं।

लेखापरीक्षा ने ए1(44) ए(59) और बी(80) श्रेणियों के 178 चयनित स्टेशनों पर विकलांग यात्रियों के लिए उपलब्ध सुविधाओं की समीक्षा की और पाया कि इन सुविधाओं में से अधिकतर उपलब्ध नहीं कराई गई थीं। कुछ मामले नीचे दर्शाये गये हैं:

व्हील चेयर ए1 ए और बी श्रेणी के सभी चयनित स्टेशनों पर व्हील चेयर उपलब्ध कराई गई थीं। यद्यपि मालीपुर स्टेशन (उरे) और दपरे के कंसेलिम स्टेशन पर उपलब्ध कराई गई व्हील चेयर पर जीर्ण-शीर्ण और अनुपयोग की अवस्था में थी।

	
माली पुर स्टेशन पर खराब व्हील चेयर	दपरे के कंसेलिम स्टेशन पर जीर्ण-शीर्ण अवस्था में व्हील चेयर

स्टैंडर्ड रैंप ए1 श्रेणी (48 प्रतिशत) के 21 स्टेशनों पर ए श्रेणी (81 प्रतिशत) के 44 स्टेशनों और बी श्रेणी (89 प्रतिशत) के 71 स्टेशनों पर स्टैंडर्ड रैंप नहीं थे।

विशेष टॉयलेट सात ए1 श्रेणी स्टेशनों (16 प्रतिशत) 15 ए श्रेणी स्टेशन (28 प्रतिशत) और 49 बी श्रेणी स्टेशनों (61 प्रतिशत) पर विकलांग यात्रियों के लिए विशेष टॉयलेट उपलब्ध नहीं थे।

अलग टिकट खिड़की 10 ए1 श्रेणी स्टेशनों (23 प्रतिशत) 30 ए श्रेणी स्टेशनों (55 प्रतिशत) और 65बी श्रेणी स्टेशनों (81 प्रतिशत) पर विकलांग यात्रियों के लिए विशेष टिकट खिड़की उपलब्ध नहीं थी।

स्टेशन भवन के लिए पार्किंग से फिसलन रहित पैदल रास्ता आठ ए1 श्रेणी स्टेशनों (18 प्रतिशत), नौ ए श्रेणी स्टेशनों (17 प्रतिशत) और 30बी श्रेणी स्टेशनों (38 प्रतिशत) पर उपलब्ध नहीं कराया गया था।

उपरोक्त के मद्देनजर स्टेशनों पर विकलांग यात्रियों के लिए निश्चित की गई सुविधाओं के गैर-प्रावधान के कारण वे इस संबंध में आरबी द्वारा जारी किए गये विशेष निर्देशों के बावजूद वे स्टेशनों पर उनके प्रचालन के दौरान लगातार कठिनाईयों का सामना कर रहे हैं।

2.1. .6 आदर्श स्टेशनों का विकास

रेलवे बजट (2009-10) प्रस्तुत करते हुए, रेल मंत्री ने घोषित किया (जुलाई 2009) कि आदर्श स्टेशनों के रूप में चयनित स्टेशनों को विकसित किया जाएगा। जहां एक वर्ष के अंदर यात्री सुविधाओं के स्तर को अधिक बढ़ाने के मद्देनजर टिकटिंग, सर्कुलिटिंग क्षेत्र, चेतावनी संकेतक, आसान पहुँच और एग्जिट में सुधार किया जाएगा।

तदनुसार, आरबी ने आदर्श स्टेशनों के रूप में विकास के लिए पहचाने गये 1,052 स्टेशनों पर उपलब्ध कराये गये विनिर्दिष्ट सुविधाएँ दिनांक 13/08/2013 के परिपत्र सं. 2009/टीजी-IV/10पीए/आदर्श स्टेशन द्वारा आदर्श स्टेशन योजना पर समय-समय पर निर्देश जारी किये गये थे।

लेखापरीक्षा, ने पाया कि मार्च 2015 तक भारतीय रेल ने आदर्श स्टेशनों के रूप में 968 स्टेशनों को घोषित किया जहां यात्री सुविधाएं आदर्श स्टेशन की आवश्यकता के लिए अद्यतित की गई थी। आरबी ने केवल सुंदरीकरण को हटाकर उपयोगिता, आराम, सफाई और सुरक्षा पर भी ध्यान देने का परामर्श दिया। इनमें से 968 स्टेशन में से, लेखापरीक्षा ने विभिन्न श्रेणियों (ए1-6, ए-27, बी-18, डी-16 और ई-11) के 78 स्टेशनों की नमूना जांच की।

लेखापरीक्षा ने पाया कि सुविधाएं जैसे पे और यूज टॉयलेट, हाई लेवल प्लेटफार्म, एफओबीज़ चेतावनी संकेतक आदि दिनांक अगस्त 2013 के परिपत्र में आरबी द्वारा विनिर्दिष्ट नियमों के अनुसार उपलब्ध नहीं कराई गई थी। चयनित स्टेशनों में से, 38 स्टेशनों पर पे एंड यूज टॉयलेट उपलब्ध कराये गये थे; चार स्टेशनों पर उच्च स्तर प्लेटफार्म उपलब्ध नहीं कराये गये थे; एफओबी सात स्टेशनों पर उपलब्ध नहीं कराये गये थे। **परिशिष्ट** में विस्तृत कमियां दर्शाई गई थी।

2.1. . विश्व स्तरीय स्टेशनों का विकास/स्टेशनों का आधुनिकीकरण

विश्व स्तरीय स्टेशनों में स्टेशनों के विकास के लिए, आरबी ने दिशा-निर्देश (नवंबर 2006) जारी किये और प्रारंभ में 19 स्टेशनों की पहचान की गई। इसके अतिरिक्त, आरबी ने विश्व स्तरीय स्टेशनों के विकास से जुड़ी विभिन्न गतिविधियों के प्रबंधन के बारे में क्षेत्रीय रेलवे को परामर्श देते हुए मास्टर परिपत्र जारी किया (मार्च 2009)। विश्व स्तरीय स्टेशनों के विकास के लिए पहचाने गये स्टेशनों की संख्या जून 2010 में 50 स्टेशनों तक बढ़ गई थी।

रेल मंत्री ने बजट भाषण (फरवरी 2011) में कहा कि विश्वस्तरीय स्टेशनों की अधिक लागत के कारण स्टेशनों का विकास करने में अधिक उन्नति नहीं हो पाई है। भारतीय रेल के आधुनिकीकरण पर विशेषज्ञ ग्रुप का गठन (सितम्बर 2011) किया गया, सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के अंतर्गत पांच वर्षों में 1.10 लाख करोड़ की लागत पर 100 बड़े स्टेशनों के आधुनिकीकरण की सिफारिश (फरवरी 2012) की। परिणामस्वरूप भारतीय रेल स्टेशन कार्पोरेशन लिमिटेड (आईआरएसडीसी) स्टेशनों के विकास/पुनः विकास ने पीपीपी मोड द्वारा यात्री

आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए सुविधाओं के अप-ग्रेड के लिए गठन किया गया (अप्रैल 2012)।

लेखापरीक्षा ने पाया कि यद्यपि क्षेत्रीय रेल प्रशासन ने जैसे समर्पित परियोजना दल का नामांकन, निरीक्षण रिपोर्ट की तैयारी, वास्तुविद और तकनीकी सलाहकार की नियुक्ति आदि की पहल की, विश्व स्तरीय स्टेशनों में चयनित 50 स्टेशनों को विकसित करने के लिए कार्रवाई नहीं की।

इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा आईआरएसडीसी के अभिलेखों की समीक्षा की और पाया कि आरंभ में पांच स्टेशन जैसे बिजवासन (उरे), हबीबगंज (पमरे), आनंद विहार (उरे), चंडीगढ़ (उरे) और शिवाजी नगर (मरे) आधुनिकीकरण के लिए पायलट परियोजना के रूप में आईआरएसडीसी को सुपुर्द किये गये। इसके बाद, अन्य तीन स्टेशनों, सूरत (परे), एसएस नगर (मोहानी-उरे) और गांधी नगर (परे) आधुनिकीकरण हेतु आईएसडीसी को सुपुर्द किये गये। लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- सितम्बर 2012 से अक्टूबर 2014 की अवधि के दौरान 24.87 करोड़ की लागत छः स्टेशनों (चंडीगढ़, हबीबगंज, शिवाजीनगर, बिजवासन, आनंद विहार और सूरत) के लिए व्यवहारिकता अध्ययन करने के लिए एजेंसी/सलाहकार को सौंपे गये। जून 2013 से जनवरी 2016 के दौरान जिन व्यवहारिकता रिपोर्टों को पूरा किया जाना लक्षित था, वह किसी भी स्टेशन (जनवरी 2016) के संबंध में पूरी नहीं की गई थी।
- आईआरएसडीसी द्वारा तैयार व्यवहारिक रिपोर्ट के प्रस्तुतीकरण में विलंब के कारण मास्टर प्लान में लगातार संशोधन थे; रेलवे और स्थानीय प्रधिकारियों द्वारा मास्टर प्लान के अनुमोदन में विलंब थे।

यहां तक कि किसी चयनित स्टेशन के लिए व्यवहारिकता अध्ययन आईआरएसडीएस के गठन के तीन वर्ष से अधिक पास होने के बाद भी पूरा नहीं किया गया था।

2.1. . पर्यटन मंत्रालय (एमओटी) के साथ रेलवे स्टेशन का विकास

रेल मंत्रालय और एमओटी द्वारा जारी किये गये (अक्टूबर 2012) सयुक्त निर्देशों के अनुसार पर्यटक/तीर्थयात्री महत्व वाले स्टेशनों का विकास करने का निर्णय लिया गया। विकास की लागत इन दो मंत्रालयों द्वारा बराबर-बराबर बांटी जानी थी। आरबी ने एमओटी के साथ 10 क्षेत्रीय रेलवे में 24 स्टेशनों की पहचान की और प्रत्येक स्टेशन पर व्यक्तिगत कार्यों के लिए उचित विस्तृत अनुमान तैयार करने के लिए संबंधित क्षेत्रीय रेलवे को निर्देश दिये गये।

तालिका 2.5 संयुक्त विकास हेतु पहचाने गये स्टेशनों के नाम

क्षेत्रीय रेलवे	स्टेशनों का नाम
पूरे	बेलूर तारापीठ तारकेश्वर और फरफूरा शरीफ
उरे	अमृतसर हरीद्वार रायबरेली और वाराणसी
उसीरे	दुआर्स गुवाहटी और कामाख्या
दरे	मदुरै रामेश्वरम और तिरुवंतपुरम
दमरे	औरंगाबाद हैदराबाद नांदेड़ और तिरुपति
पूमरे	गया
पूतरे	पुरी
उमरे	आगरा
उपरे	अजमेर और जयपुर
दपरे	हास्पेट

एमओटी द्वारा दी गई सहमति के अनुसार विभिन्न श्रेणियों के अंतर्गत प्रत्येक स्टेशन के लिए कार्य की अनुमानित लागत ` 12 करोड़ (ए1 श्रेणी हेतु) ` 11 करोड़ (ए श्रेणी हेतु) ` 5 करोड़ (इ श्रेणी हेतु) आंकी गई थीं। प्रत्येक स्टेशन के लिए कार्य की लागत का 20 प्रतिशत की भिन्नता अनुमत हो सकती है बशर्ते कि दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट के रूप में अनुमानित लागत से कम कुल लागत से कम हो।

लेखापरीक्षा में पहचाने गये स्टेशनों और महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्ष पर निम्नलिखित पैराग्राफ के संयुक्त विकास की स्थिति की जोन वार चर्चा की गई है:

पूर्व रेलवे ` 42.50 लाख का परिव्यय उपलब्ध कराया गया और कार्य को 2012-13 के दौरान संस्वीकृति दी गई थी। यद्यपि, लेखापरीक्षा ने पाया कि पूरे में चार पहचाने गये स्टेशनों के संयुक्त विकास का कार्य अब भी आरंभिक चरण में है। यह भी देखा गया कि विकास कार्य हेतु, न तो पर्यटन मंत्रालय से निधियां प्राप्त हुईं न ही पूरे प्रशासन ने 2013-14 और 2014-15 के निर्माणकार्य योजना के कार्य के बावजूद 2013-14 और 2014-15 के दौरान कोई व्यय किया।

उत्तर रेलवे: चार स्टेशन (अमृतसर हरीद्वार रायबरेली और वाराणसी) संयुक्त विकास के लिए पहचाने गये थे। यद्यपि न तो इन स्टेशनों पर चल रहे निर्माण कार्य हेतु विस्तृत अनुमान तैयार किये गये न ही अक्टूबर 2012 से एमओआर द्वारा निधि आबंटन किये गये।

पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे: आरंभ में तीन स्टेशन जैसे कामाख्या दुआर्स और गुवाहटी वर्ष 2012-13 में संयुक्त विकास के लिए पहचाने गये। इसके बाद वर्ष 2014-15 नई जलपाईगुड़ी को दुआर्स स्टेशन से बदल दिया गया। लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि अक्टूबर 2012 से न तो निर्माण कार्य करने के लिए विस्तृत अनुमान लगाये गये न ही निधि आबंटन किया गया।

दक्षिण रेलवे: मदुरै रामेश्वरम और तिरुवनंतपुरम स्टेशनों के विकास कार्य को ₹ 33 करोड़ की लागत पर वर्ष 2012-13 के दौरान संस्वीकृत दी गई थी। ₹ 16.50 करोड़ के शेष के प्रति एमओटी ने अब तक सभी तीन स्टेशनों के लिए केवल ₹ 4 करोड़ का निकासी की। तिरुवनंतपुरम स्टेशन के संबंध में जुलाई 2014 और दिसम्बर 2014 में तीन ठेके क्रमशः मार्च 2015 जनवरी और जून 2015 की पूर्णता तिथि के साथ सौंपे गये। यद्यपि आज तक लेखापरीक्षा ने केवल 2.32 प्रतिशत की प्रगति पाई। इसके अतिरिक्त मदुरै और रामेश्वरम स्टेशनों के लिए विस्तृत अनुमान दो वर्षों के बाद भी अब भी संस्वीकृत नहीं किये गये थे।

दक्षिण मध्य रेलवे: तिरुपति, हैदराबाद, नांदेड़ और औरंगाबाद के विकास कार्य ₹ 47.22 करोड़ की लागत पर वर्ष 2012-13 के दौरान संस्वीकृति दी गई थी। किसी भी मंत्रालय द्वारा निधियों की निकासी रिकॉर्ड में नहीं पाई गई। इसके अतिरिक्त दो वर्षों से अधिक की अवधि के बाद भी, इन चार स्टेशनों पर विकास निर्माणकार्यों के लिए विस्तृत अनुमानों को अभी भी संस्वीकृति मिलनी शेष है।

पूर्व मध्य रेलवे: केवल ए1 श्रेणी के गया स्टेशन दोनों मंत्रालयों ने मिलकर अलग-अलग ₹ 5.50 करोड़ के साथ ₹ 11 करोड़ की अनुमानित लागत पर संयुक्त विकास के लिए पहचान की गई थी। यद्यपि, फरवरी 2015 तक कार्य की पूर्णता हेतु ₹ 6.60 करोड़ का अनुमान पूरे प्रशासन ने तैयार किया, कार्य की भौतिक प्रगति सितम्बर 2015 तक केवल पांच प्रतिशत थी। इसके अतिरिक्त, एमओटी द्वारा निकासी की गई राशि का विवरण रिकॉर्ड में नहीं था।

पूर्व तट रेलवे: पुरी स्टेशन पर पर्यटन काम्प्लेक्स का निर्माण सितम्बर 2014 में सौंपा गया जो कि जून 2015 तक पूरा किया जाना था। सामान अभियांत्रिकी निर्माणकार्य (₹ 11.54 करोड़), एसएटी वर्क्स (₹ 1.13 करोड़) और इलैक्ट्रिकल वर्क्स (₹ 0.29 करोड़) सहित ₹ 12.96 करोड़ की कुल लागत पर कार्य सौंपा गया। यद्यपि, कार्य अभी भी पूरा नहीं हुआ है (दिसम्बर 2015)। इसके अतिरिक्त, एमओआर और एमओटी के द्वारा 50:50 लागत भागीदारी आधार पर

परियोजना को लागू किया जाना है, एमओटी ने दिसम्बर 2015 के अंत तक परियोजना के लिए किसी निधि का निकासी नहीं किया।

उत्तर मध्य रेलवे: दिसम्बर 2015 तक पूर्णता हेतु ₹ 11 करोड़ की लागत पर 2012-13 में आगरा स्टेशन कार्य को संस्वीकृति प्रदान की। लेखापरीक्षा ने पाया कि कार्य में भौतिक प्रगति केवल 50 प्रतिशत थी जबकि सितम्बर 2015 तक वित्तीय प्रगति 38 प्रतिशत थी। ₹ 5.50 करोड़ के हिस्से के प्रति, केवल ₹ 2 करोड़ एमओटी से प्राप्त हुए थे।

उत्तर पश्चिम रेलवे: जयपुर और अजमेर स्टेशनों के संयुक्त विकास के लिए कार्य ₹ 22.45 (अजमेर के लिए ₹ 11.81 करोड़ और जयपुर के लिए ₹ 10.64 करोड़) की अनुमानित लागत पर वर्ष 2012-13 में स्वीकृति प्रदान की गई। जयपुर स्टेशन पर कार्य हेतु सितम्बर 2014 में एमओटी से ₹ 5.20 करोड़ की निधियों की प्राप्ति के बाद भी इस संबंध में कोई प्रगति मार्च 2015 तक लेखापरीक्षा द्वारा नहीं देखी गई थी।

दक्षिण पश्चिम रेलवे: अक्टूबर 2012 में संयुक्त विनिकास के लिए हास्पेट स्टेशन को पहचाना गया था। यद्यपि, विकास कार्य आरंभिक चरण में है क्योंकि आरबी को प्रस्तुत की गई (सितम्बर 2014) सामान्य प्रबंधन ड्राईंग्स (जीएडी) को अनुमोदन दिया जाना अभी भी (दिसम्बर 2015) प्रतीक्षित है।

उपरोक्त निष्कर्ष से यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि दपरे, उपरे और उरे के स्टेशनों के लिए विकास निर्माणकार्यों के अनुमान को अंतिम रूप देने में विलंब; और पूमरे, उपरे, दरे और उमरे के स्टेशनों की धीमी प्रगति क्षेत्रीय रेल प्रशासन की ओर से परियोजना कार्यान्वयन में ढील दर्शाते हैं। परिणामस्वरूप, देश और विश्व के विभिन्न भागों से आने वाले पर्यटकों को अपेक्षित सुविधाएं देने के लिए पर्यटक महत्व के स्टेशनों का संयुक्त विकास नहीं किया जा सका। यह नकारात्मक रूप से देश की छवि को प्रभावित कर रहा है क्योंकि इन स्टेशनों पर बारंबार विदेशी पर्यटक आते हैं और अधिक पर्यटकों को बुलाने के लिए विकास आवश्यक है।

2.1. . एमपीएलएडीएन, व्यक्ति विशेष, एनजीओ, न्यास, धर्मार्थ संगठन, कॉर्पोरेट आदि यात्री सुविधाएं

आरबी के निर्देशों (अक्टूबर 2013 और नवम्बर 2014) के अनुसार, क्षेत्रीय रेलवे को विभिन्न यात्री सुविधाओं के लिए दिशा निर्देशों (सितम्बर 2012) के अनुरूप

स्थानीय क्षेत्र विकास योजना (एमपीएलएडीएस) के सदस्य के अंतर्गत डिपोजिट शर्तों पर यात्री सुविधाएं लागू करनी थी। इसमें रेलवे स्टेशन से सहायक सड़कों के निर्माण, सर्कुलेटिंग क्षेत्र, यात्रियों के लिए अतिरिक्त शौचालय, प्लेटफार्म, एफओबी प्लेटफार्म शैलटर, पेयजल का प्रबंध, एस्केलेटर, स्टेशनों पर सोलर लाईट, सुदृढ़ रूप से स्थित प्रतीक्षा कुर्सियां/बैंच का प्रबंध, विकलांग व्यक्तियों (रैंप, अलग से शौचालय आदि) के लिए सुविधाएं शामिल हैं। आबी ने यह भी निदेश दिये कि एमपीएलएडीएस के अंतर्गत किये गये ऐसे कार्यों का उचित खाता क्षेत्रीय रेलवे द्वारा प्रबंधित करना आवश्यक था।

इसके अतिरिक्त, आरबी ने विस्तृत अभिस्वीकृति सहयोग देने के लिए पार्टी को अनुज्ञेय देते हुए एमओयू हस्ताक्षरित करने के बाद प्रायोजक पार्टी द्वारा निधियों के जमा करने के एक वर्ष के अंदर डिपोजिट शर्तों पर एमपीएलएडीएस, व्यक्ति विशेष, एनजीओ, न्यास, धर्मार्थ संगठन, कॉर्पोरेट आदि यात्री सुविधाएं के प्रावधानों के लिए दिशा-निर्देश जारी किये (सितम्बर 2014)।

उपरोक्त योजनाओं के अंतर्गत उपलब्ध कराई जाने वाले यात्री सुविधाओं पर लेखापरीक्षा अवलोकन इस प्रकार है:-

- यद्यपि आठ क्षेत्रीय रेलवे (पूरे, पूतरे, उमरे, उपूरे, दपरे, दरे, परे और पमरे) दिसम्बर 2014 से मार्च 2015 की अवधि के दौरान एमपीएलएडीएस द्वारा ₹ 5.72 करोड़ तक एमपी द्वारा निधियों का निकास किया गया या सहमति दी गई, सुविधाएं केवल पांच क्षेत्रीय रेलवे (पूरे, पतरे, दरे, दपरे और पमरे) के आंशिक रूप से उपलब्ध कार्य आरंभ किया गया था। अन्य तीन रेलवे में, संबंधित एमपीज़ द्वारा जमा कराई गई निधियों का उपयोग किया जा सकता था।
- यात्री सुविधाओं जैसे वाटर कुलर, इस्टबिन, व्हील चेयर, स्ट्रैचर, आरसीसी बैंच, एयर कंडीशनर, बैटरी कार आदि का उपूरे, उसीरे, उरे, मदरे, दपरे और पमरे को छोड़कर सभी क्षेत्रीय रेलवे पर चयनित स्टेशनों पर व्यक्ति विशेष/एनजीओ व्यास आदि द्वारा किया गया था। यद्यपि, ऐसी सृजित सुविधाओं का कोई डाटा आरबी के निदेशानुसार क्षेत्रीय रेलवे द्वारा अनुरक्षित नहीं किया गया था।

नीचे दिये गये विशेष मामलों में, लेखापरीक्षा ने उपरोक्त योजनाओं के अंतर्गत सुविधाएं प्रदान करने में रेल प्रशासन की ओर से ढील देखी:

पूर्व रेलवे: इंडियन ऑयल कार्पोरेशन लिमि. (आईओसीएल) ने सियालदाह स्टेशन पर जल संयंत्र पर आधारित आरओ उपलब्ध कराने का प्रस्ताव (जनवरी 2015) किया। यद्यपि, इसे क्षेत्रीय रेलवे प्राधिकारियों द्वारा मामले की अनुपालना के कारण मूर्त रूप नहीं दिया जा सका।

पश्चिम रेलवे: परे के विभिन्न स्टेशनों पर 5,911 सीटों के प्रावधान हेतु वित्त मंत्रालय और आठ एमपी द्वारा एमपीएलएडीएस द्वारा ₹ 4.11 करोड़ की एक राशि की संस्वीकृति/निकासी (30 मार्च 2015) की गई। यद्यपि, दिसम्बर 2015 तक एमपीएलएडी योजना के अंतर्गत केवल 111 बेंच ही उपलब्ध कराये गये।

रतलाम स्टेशन के निमबहेरा स्टेशन पर वाटर कुलर के संस्थापन के लिए किसी व्यक्ति द्वारा दिये गये (फरवरी 2014) प्रस्ताव के मामले में, डोनर द्वारा पहले ही सब आवश्यक प्रभार जमा कराने के बावजूद भी सामान्य अभियांत्रिकी/विद्युत कार्यों की आवश्यकता के लिए एक वर्ष (मार्च 2015) से अधिक तक कार्य विलंबित हुआ। इसके कारण, यात्री इस सुविधा के लाभ से वंचित रहे।

उक्त से यह प्रमाणित होता है कि इन योजनाओं को प्राथमिक आधार पर किये जाने में रेल प्रशासन की ढीलाई के कारण प्रमुख रूप से नहीं किया गया। इसके अतिरिक्त कार्य को आरंभ नहीं किया जा सका और इसलिए योजना के अपेक्षित उद्देश्य प्राप्त नहीं किये जा सके।

2.1. .1 यात्री सुविधाओं से संबंधित कार्यों का निष्पादन

किसी स्टेशन पर यात्री सुविधाओं के विकास या यात्री सुविधाओं को अद्यतित करने के लिए आवश्यकता के निर्धारण के बाद, क्षेत्रीय रेलवे ने आरबी द्वारा निधियों के आधार पर कार्य के निष्पादन के लिए कार्यवाही आरंभ की।

लेखापरीक्षा ने विस्तृत जांच के लिए समीक्षा के अवधि के अंतर्गत भारतीय रेल में ₹ 2.5 करोड़ और इससे अधिक की लागत के 136 यात्री सुविधा निर्माणकार्यों (प्रगतिशील/पूर्ण) का चयन किया। लेखापरीक्षा 53 ठेको में ₹ 79.05 करोड़ तक की अधिक लागत पाई और 132 ठेकों में 192 महीनों का अधिक समय पाया जैसा कि नीचे विवरण दिये गये हैं-

- 30 ठेकों में, बढ़ी हुई लागत ₹ 0.50 करोड़ से अधिक थी; पांच ठेकों में, यह ₹ 0.25 करोड़ के बीच थी; और 18 मामलों में यह ₹ 0.25 करोड़ तक थी।

- चार ठेकों में बढ़ी हुई समयावधि पांच वर्षों से अधिक देखी गई; 66 ठेकों में यह दो और पांच वर्षों के बीच थी और 62 ठेकों में बढ़ी हुई समयावधि दो वर्षों तक थी।

बढ़ी हुई लागत और समयावधि के कारणों के लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि विलंब निम्नलिखित कारणों से थे:

- निधियों की अनुपलब्धता (मरे, पूरे, पूमरे, उरे, उसीरे, दरे, दमरे, दपरे और परे)
- स्पष्ट साईट की अनुपलब्धता (मरे, पूरे, पूतरे, उरे, उमरे, उपरे और दपूरे)
- ट्रैफिक ब्लाक की अनुपलब्धता (मरे, उमरे, उसीरे, दरे और दपूरे)
- सामान्य प्रबंधन ड्राईंग्स (जीएडी) के अनुमोदन में विलंब/ड्राईंग का अंतिम रूप न दिया जाना डिजाइन में परिवर्तन या कार्य के क्षेत्र में परिवर्तन (मरे, पूरे, पूमरे, उमरे, उसीरे, दरे, दपरे और परे)
- निविदाकरण प्रक्रिया में प्रक्रियात्मक विलंब और तत्पश्चात् कार्य सौंपने में विलंब (पूरे, उपरे, दरे और पमरे)
- कार्य छोड़ने के कारण ठेके का निरस्तीकरण और पुनः अनुमान लगाना (पूरे)
- सामग्री, मजदूरी की अनुपलब्धता (पूमरे, उसीरे और दपूरे)
- ठेकेदारों द्वारा कार्य की धीमी प्रगति और रेलवे की ओर से बार-बार समय अवधि विस्तार (उरे, दरे, उमरे और परे)
- कार्य स्थल पर अप्राधिकृत अतिक्रमण (उसीरे)
- नये मर्दों को जोड़ना, स्थानीय सार्वजनिक बाधाएं, भारी वर्षा, राईट्स द्वारा निरीक्षण में विलंब आदि (उमरे)

यात्री सुविधा निर्माण कार्यों के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि आठ जेडआर² में 16 निर्माण कार्य पूरे नहीं किये जा सके या निधि बाधाओं के कारण काफी विलंब के बाद पूरे किये गये थे। लेखापरीक्षा ने पाया कि-

- नौ निर्माणकार्य (मरे, पूमरे, उरे, उमरे, उसीरे, दपरे, परे एक एक और पमरे में दो) निश्चित समयावधि में पूरे नहीं किये जा सके और बढ़ी हुई समयावधि पूर्णता की वास्तविक तिथि से 8 से 72 महीनों के बीच थी।
- सात निर्माण कार्य (मरे, पूमरे में एक-एक और पूमरे, दपरे में दो-दो) देर से पूरे किये गये और बढ़ी हुई समयावधि 9 से 51 महीनों के बीच थी।

² मरे-2, पूमरे-2, उरे-1, उमरे-3, उसीरे-2, दपरे-3, परे-1, पमरे-2

यह प्रमाणित है कि यद्यपि एक ओर रेलवे यात्री सुविधा कार्यों (जैसे कि पूर्व 2.1.7.1 पैरा ग्राफ में टिप्पणी की गई है) के निष्पादन के लिए आबंटित निधियों का उपयोग नहीं किया गया, दूसरी ओर, यात्री सुविधाओं से संबंधित कार्य, जैसा कि ऊपर टिप्पणी की गई है, निधि बाधाओं के कारण पूरा नहीं किया जा सका या विलंबित हो गया। जेडआर को प्रभावी और कुशल निगरानी तंत्र द्वारा आबंटित निधि के उचित उपयोग को सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

समीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने जेडआर में यात्री सुविधा कार्यों के निष्पादन में महत्वपूर्ण कमियों वाले कुछ महत्वपूर्ण मामले देखे जिस पर बाद के पैराग्राफ में चर्चा की गई है।

दक्षिण पश्चिम रेलवे:- हुबली स्टेशन पर नये स्टेशन भवन (चरण-I) के निर्माण के कार्य और प्लेटफार्म को कवर करने के लिए निर्माण तथा सर्कूलेटिंग क्षेत्र (चरण-II) का विकास क्रमशः 2007-08 में ` 11.27 करोड़ की अनुमानित लागत पर दो चरणों में संस्वीकृत किया गया। चरण-II की संभावित लागत 2012-13 में ` 11.27 करोड़ से ` 13.96 तक संशोधित की गई।

लेखापरीक्षा ने देखा कि सितम्बर 2010 तक की पूर्णता तिथि सहित चरण-I के अंतर्गत सौंपे गये (सितम्बर 2009)। ठेके वास्तव में 31 महीनों के विलम्ब के साथ पूरे किये गये (अप्रैल 2013) इसी प्रकार जुलाई 2012 की पूर्णता तिथि वाले सौंपा गया (अप्रैल 2012) चरण-II के अंतर्गत एक अन्य ठेका नौ महीने के विलम्ब के बाद पूरा किया (अप्रैल 2013) बताया गया था। दपरे प्रशासन द्वारा बताये गये विलम्ब के कारण अनुमोदित ड्राईंग्स और डिजाइन की अनुपलब्धता कार्य के क्षेत्र में परिवर्तन और निधियों की कमी आदि थे। दोनों कार्यों पर कुल व्यय ` 7.39 करोड़ (संभावित लागत के संदर्भ में 89 प्रतिशत) की बढ़ी हुई लागत के कारण ` 21.35 करोड़ था।

	
<p>दपरे में हुबली के स्टेशन भवन को रैंप से जोड़ने का अपूर्ण कार्य</p>	<p>दपरे में हुबली में स्टेशन भवन के सर्कूलेटिंग/पार्किंग क्षेत्र से जोड़ने वाले रास्ते का अपूर्ण कार्य</p>

इसके अतिरिक्त रिकॉर्डों के अनुसार सभी तरह से यह कार्य अपूर्ण बताया गया। यद्यपि संयुक्त निरीक्षण में लेखापरीक्षा ने पाया कि उक्त कार्य सभी तरह में अपूर्ण था जैसाकि उक्त फोटोग्राफ से ज्ञात होता है। इस प्रकार दपरे प्रशासन गलत रिकॉर्ड अनुरक्षित कर रहा था जिसका उत्तरदायित्व निर्धारित नहीं था। उक्त कार्य के पूरा न होने के कारण यात्रियों को और अधिक असुविधा का सामना करना पड़ता रहा है।

उत्तर पश्चिम रेलवे:

जयपुर स्टेशन पर चार एस्केलेटर की सुविधा का कार्य वर्ष 2012-13 में ₹ 3.75 करोड़ की संभावित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। यद्यपि, संस्वीकृति के एक वर्ष से भी अधिक के बाद ठेका सौंपा गया (अप्रैल 2014) था। यद्यपि कार्य की पूर्णता तिथि सितम्बर 2014 तक निर्धारित की गई थी, परन्तु कार्य दिसम्बर 2015 तक भी पूरा नहीं किया जा सका था। लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि भौतिक प्रगति 68 प्रतिशत थी जबकि वित्तीय प्रगति केवल 60 प्रतिशत थी। यह दपरे प्रशासन की ओर से कार्य को समय पर सौंपे जाने को सुनिश्चित करने में ढील को दर्शाता है।

सिरसा स्टेशन पर 'द्वितीय उच्च स्तर प्लेटफार्म के निर्माण के लिए अगस्त 2014 तक पूर्णता तिथि सहित ₹ 3.80 करोड़ की लागत पर सौंपा गया था (दिसम्बर 2013)। 15 जनवरी 2016 तक चार समय विस्तार देने के बावजूद कार्य जनवरी 2016 तक पूरा नहीं किया जा सका। विलम्ब का कारण नये स्थान पर माल साइडिंग का शिफ्ट न करना था। स्पष्ट साईट की उपलब्धता के बाद ही ठेके को सौंपने के संबंध में आरबी के निदेशों के बावजूद विलम्ब उपरे की खराब योजना को दर्शाता है।

दक्षिण रेलवे:

मौजूदा निम्न स्तर स्टील/एसओबी के स्थान पर मदुरै जंक्शन पर पांच लैंडिंग्स सहित पुल पर स्टील फुट (एफओबी) को निर्माण कार्य को ₹ 3.80 करोड़ की लागत पर 2012-13 के दौरान संस्वीकृति दी गई। यद्यपि ₹ 2.60 करोड़ की राशि का बजट अनुदान वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान उपलब्ध कराया गया था, कार्य को कार्यान्वित नहीं किया जा सका। इस प्रकार, दरे प्रशासन द्वारा अपनी संस्वीकृति के दो वर्षों के बाद कार्य के निष्पादन में विलम्ब से कार्य की संस्वीकृति के अपेक्षित उद्देश्य समाप्त हो गये।

दक्षिण मध्य रेलवे

₹ 8.53 करोड़ की संभावित लागत पर 2011-12 में 'गुंटकल मंडल में तिरुपति स्टेशन पर भूमि अधिग्रहण और आधारभूत संरचना का विकास, पार्किंग सुविधाओं के कार्य की संस्वीकृति दी गई। उक्त कार्य की संस्वीकृति हेतु तर्कसंगतता स्टेशन के बाहर अपर्याप्त पार्किंग स्थल और आम जनता की शिकायतें थी। राज्य सरकार प्राधिकारियों को राशि जमा करने में विलम्ब के कारण ₹ 19.70 करोड़ की भूमि की कीमत बढ़ गई जिसे तीन किस्तों में (अक्टूबर 2013, फरवरी 2014 और मार्च 2015) जमा कराया गया। यह मुख्यतः राज्य राजस्व प्राधिकारियों के समुचित सहयोग की कमी और प्रभावी पार्टी के न्यायिक मामलों के कारण था। भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया संस्वीकृति के 3 वर्षों के बाद भी पूरी नहीं की गई थी। इसके परिणामस्वरूप, लागत में वृद्धि हुई तिरुपति स्टेशन पर यात्रियों द्वारा झेली जा रही अपर्याप्त पार्किंग स्थान की समस्या को नहीं सुलझाया जा सका।

पश्चिम रेलवे

(i) "अहमदाबाद स्टेशन पर कोच वॉटरिंग सुविधाओं के संवर्धन" का कार्य ₹ 3 करोड़ की लागत पर 2008-09 में संस्वीकृत किया गया था जिसे कैमटेक प्रणाली³ के अनुसार कार्य के निष्पादन के ढंग के समावेशन के कारण ₹ 3.87 करोड़ को संशोधित (जुलाई 2011) किया गया था। फरवरी 2014 तक पूर्णता के लिए अक्टूबर 2013 में कार्य सौंपा गया था। यद्यपि, ट्रैफिक ब्लॉक की अनुपलब्धता, सामग्री की अनुपलब्धता के कारण चार बार समय विस्तार के बावजूद भी दिसम्बर 2015 तक कार्य पूरा नहीं किया जा सका। इसके कारण यात्री कोचों में पानी के टैंकों को अपर्याप्त रूप से भरा जाना जारी रहा जिसके कारण यात्रियों को असुविधा हुई।

(ii) 2007-08 में संस्वीकृत अहमदाबाद मंडल पर 'वत्वा स्टेशन पर एफओबी प्रदान करने' के कार्य को दिसम्बर 2010 में सौंपे गये ठेके हेतु विधि की कमी के कारण जून 2013 में आधे में ही रोक दिया गया था। इसके कारण यात्री अपना जीवन जोखिम में डालते हुए अप्राधिकृत ट्रैक पार करते रहे, जैसा कि नीचे दर्शाया गया है।

³ अग्रिम अनुरक्षण तकनीकी हेतु केंद्र



वत्वा स्टेशन (परे) पर अपूर्ण एफओबी और ट्रैक को पार करने के लिए मजबूर यात्री

इस प्रकार, यात्री सुविधाओं से संबंधित कार्यों को अपेक्षित प्राथमिकता नहीं दी गई क्योंकि काफी कार्य पूर्ण किये जाने थे या विलम्ब से पूरे किये गये थे जिसके परिणामस्वरूप यात्रियों को असुविधा हुई। यह स्पष्टतः समुचित सहयोग और प्रभावी निगरानी तंत्र की कमी दर्शाता है।

2.1. .11 स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं का अनुरक्षण

अपने परिपत्र (सितम्बर 2012) में आरबी ने किसी भी समय के उचित कार्य आदेश में सभी स्टेशनों पर उपलब्ध कराई गई सुविधाओं के अनुरक्षण के जेडआर को निदेश दिये। इस प्रकार, यह सुनिश्चित करना जेडआर प्रशासन का उत्तरदायित्व है कि स्टेशनों पर उपलब्ध कराई गई सुविधाएं क्रियाशील अवस्था में रहें। सुविधाएं जैसे पे और यूज शौचालय, मोबाईल चार्जिंग बिंदुओं, कुलर्स/पंखे, लाईटिंग उपस्कर, एस्केलेटर/लिफ्ट, कोच संकेतक बोर्ड, लोगों के लिए घोषणा करने की प्रणाली, एयर कंडीशनर, वाटर कुलर्स और नल और प्रतीक्षालयों में उपलब्ध टीवी आदि के संचालन और अनुरक्षण का प्रबंध होना चाहिए।

जेडआर में स्टेशनों के संयुक्त निरीक्षण (अप्रैल 2015 से जून 2015) के दौरान, लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि विभिन्न सुविधाएं खराब हैं। संयुक्त निरीक्षण के दौरान लेखापरीक्षा द्वारा देखे गये मामले नीचे दर्शाये गये हैं:

- विजयवाड़ा स्टेशन (दमरे) पर 26/9/2014 से एस्केलेटर खराब है,
- तीन महीनों से 2 वर्षों के बीच से दो स्टेशन वापी (परे) और भिवंडी रोड़ (मरे) पर रेलगाड़ी डिब्बा संकेतक प्रणाली खराब है।

- इर्णाकुलम (दरे), खड़गपुर (दपूरे), बांदा और ऊरई (उमरे) नगड़ा (परे) और नौगाचिया (पूमरे) स्टेशनों पर इलैक्ट्रानिक रेलगाड़ी संकेतक बोर्ड दो महीनों से तीन वर्षों की अवधि से खराब हैं।
- टाटानगर और खड़गपुर (दपूरे) में संस्थापित स्वचालित टिकट वेंडिंग मशीनें (टीवीएम) क्रमशः दिसम्बर 2014 और 2012-13 से खराब हैं।
- यहां तक कि आधारभूत सुविधाएं जैसे वाटर कूलर्स इंदौर वापी और मेघनगर (परे), हुबली (दपरे), सीवाक्षी पोदानुर और मन्नारगुडी (दरे), हरपालपुर (उमरे), शंकरगढ़ (उमरे), रामगढ़ कैंट (दपूरे) और रानी बेन्नूर (दपरे) स्टेशनों पर दो महीने से पांच वर्षों की अवधि से खराब पाये गये थे।

यात्री सुविधाओं हेतु सृजित परिसंपत्तियों का अनुरक्षण और रक्षा सुनिश्चित करने में क्षेत्रीय रेलवे में सुदृढ़ निगरानी तंत्र के अभाव से ऐसी परिसंपत्तियों के बार-बार खराब होने के कारण यात्रियों को असुविधा का सामना करना पड़ा। इसके अतिरिक्त, परिसंपत्तियों के नियमित रूप से खराब होने के कारण उनके सृजन के अपेक्षित उद्देश्य समाप्त हो गये।

2.1. .12 स्टेशनों/टर्मिनल पर सफाई

स्टेशनों/टर्मिनल पर सफाई आरबी के वाणिज्यिक, सामान्य अभियांत्रिकी, चिकित्सा और यांत्रिकी विभागों का उत्तरदायित्व है। आरबी ने समय-समय पर स्टेशनों पर सफाई/सफाई की निगरानी हेतु विभिन्न निदेश जारी किये। आरबी ने निदेश दिये (जनवरी 2007) कि यांत्रिकी सफाई सभी ए और बी श्रेणी स्टेशनों पर उपलब्ध की जानी थी, विशेष स्वास्थ्य इंसपेक्टर ए1 श्रेणी स्टेशनों पर चौबीस घंटे उपलब्ध कराये जाने थे, उपयुक्त नकद पेशगी सफाई के लिए स्टेशन प्रबंधक/स्टेशन मास्टर को उपलब्ध कराई जानी थी, सभी ए, ए बी श्रेणी के स्टेशनों पर कुड़ा बीनने का ठेका दिया जाएगा और रेलवे स्टेशन/टर्मिनल पर सफाई के स्तर में दृष्टव्य सुधार के लिए कार्रवाई की जानी थी।

2007 की रिपोर्ट सं.6 में, एटीएन में, आरबी ने कहा (दिसम्बर 2002) कि सभी क्षेत्रीय रेलवे स्टेशनों पर सफाई में सुधार के लिए यांत्रिकी सफाई ठेके सौंपे गये। इसके अतिरिक्त, रेलवे बोर्ड ने सफाई के मानक हेतु एक समान दिशा-निदेश तैयार करने का आश्वासन दिया। रेलवे बोर्ड ने यह भी निर्देश दिया (मई 2011) कि जहां सुबह के घंटों में अधिक अवधि के लिए गाड़ी रुक जाती है, वहां वाटर जेट प्रणाली के साथ वाशबल एप्रन बनाए जाए ।

उपरोक्त के संदर्भ में, इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा चयनित स्टेशनों पर सफाई की स्थिति की जांच की, जिससे निम्नलिखित ज्ञात हुआ:

- यांत्रिकी सफाई ए1, ए और और बी श्रेणी स्टेशनों पर आरंभ की जानी थी। यह अवलोकन किया कि यांत्रिकी सफाई ए1 श्रेणी के 44 स्टेशनों में से 10 (23 प्रतिशत), ए श्रेणी के 54 स्टेशनों में से 22 (41 प्रतिशत) और बी श्रेणी के 80 स्टेशनों में से 57 पर आरंभ किया जाना था।
- अपेक्षित सुविधा के रूप में जेट सफाई के साथ धुलाई योग्य सीसी एप्रन ए1, ए और बी श्रेणी स्टेशनों पर उपलब्ध कराये जाने थे। यद्यपि, यह सुविधा ए1 श्रेणी के नासिक रोड स्टेशन (मरे), ए श्रेणी के 17 स्टेशनों और बी श्रेणी (85 प्रतिशत) के 68 स्टेशनों पर उपलब्ध नहीं कराई गई थी। इसके अतिरिक्त, ए1 श्रेणी के मुंबई केंद्र (परे) में उपलब्ध कराई गई सीसी एप्रन काफी खराब अवस्था में थे जिसके कारण ट्रैक पर गंदगी का काफी संग्रहण हो गया।
- ए1, ए और बी श्रेणी स्टेशनों पर कुड़ा बीनने का ठेका कार्य आऊटसोर्स किया जाना था। यद्यपि, लेखापरीक्षा ने पाया कि ये गतिविधियाँ अभी भी ए1 श्रेणी के लोक मान्य तिलक टर्मिनल (मरे) और हैदराबाद (दमरे), ए श्रेणी के 11 स्टेशन और बी श्रेणी (36 प्रतिशत) के 26 स्टेशनों पर आऊटसोर्स नहीं की गई।

2.1. .1 संयुक्त निरीक्षण के दिन पर सफाई की स्थिति

ए1, ए, बी, डी, ई और एफ श्रेणी के चयनित स्टेशनों के संबंध में प्लेटफार्म पर सफाई की स्थिति, प्रतीक्षालय, सीसी एप्रन, एफओबी, संगम हॉल, छः फीट तक स्टेशन दीवारें, स्टेशनों की अप्रैल 2015 से जून 2015 के दौरान की गई संयुक्त निरीक्षण के दौरान जांच की गई:

तालिका 2.6

स्थान जहां पर सफाई जांच की गई	स्टेशनों की सं. जहां कमिया पाई गई	शामिल स्टेशन/रेलवे की श्रेणी
प्लेट फार्म	41 स्टेशन	ए1 (पूरे-2); ए (दपरे-1); बी (दरे-1); डी (पूरे-2, उरे-1, पूसीरे-2, दपरे-1, परे-2); ई (पूरे-2, उरे-1, उपूरे-1, पूसीरे-2, दरे-1, दपरे-3, परे-1, पमरे-1); और एफ (पूरे-1, पूतरे-1, उरे-1, उमरे-1, पमरे-1, पूसीरे-3, दरे-1, दपूमरे-1, दपूरे-1, दपरे-1, परे-2, पमरे-3)
प्रतीक्षालय	31 स्टेशन	बी (उमरे- 1, दपरे-2); डी (मरे-1, पूरे-1, पूसीरे-2, दपरे-3, परे-1); ई (मरे-1, पूरे-1, उरे-1, उपूरे-1, पूसीरे-2, दपरे-2, परे-1, पमरे-1) और एफ (पूतरे-1, पूसीरे-2,

		दरे-1, दपूमरे-1, दपूरे-1, दपरे-2, परे-2)
सीसी एप्रन	7 स्टेशन	ए1 (मरे-1, पूरे-1, दपरे-1); ए (उरे-1, दपरे-1, परे-1); बी (दपरे-1)
फुट ओवर ब्रिज	29 स्टेशन	ए1 (पूरे-1); ए (दपरे-2, परे-1); बी (उपूरे-1, दरे-1); डी (मरे-1, पूसीरे-3, दरे-1, दपूरे-1, दपरे-1, परे-2); ई (पूरे-1, पूतरे-1, उरे-1, उमरे-1, उपूरे-1, पूसीरे-1, दपूरे-2, दपरे-2, परे-1); एफ (पूतरे-1, उमरे-1, दरे-1)
संगम हॉल	34 स्टेशन	ए (उरे-1, पमरे-1, परे-1); बी (पूतरे-1, दपरे-1); डी (उरे-1, पमरे-1, पूसीरे-2, दपूरे-1, दपरे-2, परे-2); ई (मरे-1, उरे-1, उपूरे-1, पमरे-3, उरे-2, पूसीरे-2, दपूरे-1, परे-1, पमरे-1); एफ (पूतरे-1, उमरे-1, पमरे-1, दपूरे-2, दपूमरे-1, परे-1)
6 फीट तक की दीवार वाले स्टेशन	66 स्टेशन	ए1 (पूरे-1, दपूरे-1); ए (पूतरे-1, परे-1, पमरे-1); बी (मरे-1, पूतरे-2, उमरे-1, पूसीरे-2, दपूमरे-1, दरे-1, दपरे-2); डी (मरे-1, पूरे-1, पूतरे-2, उरे-1, पूसीरे-4, दपूरे-4, दपरे-5, परे-2); ई (पूतरे-3, उरे-2, उमरे-1, उपूरे-1, पूसीरे-3, दपूरे-1, दपरे-7, पमरे-2); एफ (पूतरे-2, उमरे-1, पमरे-1, दपूरे-1, दपूमरे-1, दपरे-3, परे-2)



मुंबई के सेंट्रल (ए-1) स्टेशन (परे) की प्लेट फार्म लाईन की सफाई के लिए आऊट सोर्स प्रबंधन

बड़ोदरा ए-1 स्टेशन (परे) के पीएफ सं. 2 और 3 पर लाईन की खराब सफाई

<p>ए श्रेणी (उरे) के सहारनपुर स्टेशन पर संगम में गंदगी का ढेर.</p>	<p>ए श्रेणी (पूरे) के कोलकाता स्टेशन पर सबवे/अंडरपास में वाटर लॉगिंग</p>

इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा ने देखा कि स्टेशन पर शौचालयों और यूरीनल में सफाई इस तथ्य के बाद भी मानदंड के अनुसार नहीं थी कि सफाई गतिविधियां नीचे फोटोग्राफ में दर्शाये जाने के अनुसार सभी स्तरों पर संबंधित अधिकारियों द्वारा निगरानी की कमी को देखते हुए विभाग या आऊटसोर्स एजेंसी द्वारा की जानी थी:

<p>सफाई हेतु मेघनगर स्टेशन विभागीय प्रबंधन का प्लेटफार्म</p>	<p>सफाई हेतु देरोल स्टेशन पर विभागीय प्रबंधन के अंतर्गत शौचालय</p>

40 स्टेशनों पर सफाई के प्रबंधन के संबंध में चयनित स्टेशनों पर यात्री सर्वेक्षण के दौरान 40 प्रतिशत यात्रियों ने स्टेशनों के शौचालयों की सफाई और स्थिति से अपना असंतोष प्रदर्शित किया। पूरे, पूतरे, उमरे, उसीरे और परे में, यह असंतोष

50 प्रतिशत से अधिक था। इसके अतिरिक्त, 51 प्रतिशत यात्री स्टेशन परिसरों की सफाई के दौरान कीटाणुनाशक की गुणवत्ता और मात्रा से संतुष्ट नहीं थे।

2.1. .1 यात्रियों की सुरक्षा और रक्षा

चौकसी के साथ यात्रियों की और उनके सामान की बहु-जांच सुनिश्चित कर सुरक्षा बढ़ाने के मद्देनजर बजट भाषण (फरवरी 2007) में रेल मंत्री ने संवेदनशील स्टेशनों पर एकीकृत सुरक्षा प्रणाली (आईएसएस) को अपनाने की घोषणा की। भारतीय रेल में पहचाने गये अतिसंवेदनशील स्टेशनों पर पूर्ण सुरक्षा योजना के रूप में मुंबई में 2006 के श्रृंखलाबद्ध बम धमाकों के बाद इसकी संकल्पना की गई थी। इसी प्रकार आरबी ने भारतीय रेल में 202 स्टेशनों पर आईएसएस के संस्थापन के लिए दिशा-निर्देश और तकनीकी विशेषताओं को बताये हुए निर्देश जारी (सितम्बर 2008) किये। आईएसएस ने ए1 ए और सी श्रेणी के स्टेशनों पर उपलब्ध कराई जाने वाली सीसीटीवी का एकीकृत पैकेज सामान स्कैनर डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर (डीएफएमडी) हैंडल्ड मेटल डिटेक्टर अंडर व्हीकल स्कैनर आदि की संकल्पना की।

यह अवलोकन किया गया कि ए श्रेणी स्टेशनों की अपेक्षा ए1 स्टेशनों पर सुरक्षा विशिष्ट अधिकार क्षेत्र वाले स्टेशनों पर उपलब्ध मैन्ड आऊटपोस्ट/चौकियों द्वारा की गई है। इसके अतिरिक्त माननीय रेल मंत्री ने सभी महत्वपूर्ण स्टेशनों पर सुरक्षा के लिए सीसीटीवी के संस्थापन की ईच्छा जताई। इसी प्रकार उपयुक्त सुरक्षा कवरेज विशेषतः यात्री क्षेत्र में (प्लेटफार्म और संगम) प्रतीक्षालय टिकट काउंटर पार्सल/बुकिंग एरियां पार्किंग लोट में प्रवेश) सुनिश्चित करने के लिए सीसीटीवी स्टेशनों पर संस्थापित किये जाने आवश्यक थे।

लेखापरीक्षा ने पाया कि जैसाकि विनिर्दिष्ट है, संपूर्ण आईएसएस ए1 श्रेणी स्टेशनों के 44 चयनित स्टेशनों में से 18 स्टेशन (39 प्रतिशत) और ए श्रेणी स्टेशनों के 54 चयनित स्टेशनों में से सात स्टेशनों (13 प्रतिशत) पर उपलब्ध नहीं कराया गया था। जैसाकि लेखापरीक्षा द्वारा देखा गया आईएसएस के कारकों के संस्थापनों में कमियों का विवरण नीचे दर्शाया गया है:

सीसीटीवी का संस्थापन और उपयोगिता

ए1 (44) और ए (54) के 98 चयनित स्टेशनों पर उपलब्ध सीसीटीवी कैमरों की स्थिति और उनका उपयोगिता से पता चला कि:-

- सीसीटीवी कैमरा ए1 श्रेणी के धनबाद, गया (पूमरे) और छपरा (उपूरे) और ए श्रेणी (46 प्रतिशत) के 25 स्टेशन पर लगाये गये थे। इसके अतिरिक्त, विश्लेषणात्मक सॉफ्टवेयर सुविधा ए1 श्रेणी के 13 स्टेशनों पर और ए श्रेणी के 10 स्टेशनों पर सीसीटीवी कैमरों के साथ उपलब्ध नहीं कराई गई थी, परिणामस्वरूप सीसीटीवी कैमरा कुशल और प्रभावी जांच और चेतावनी प्रणाली के रूप में प्रयोग नहीं किये जा सकते हैं।
- ए1 श्रेणी के 15 चयनित स्टेशनों के 45 प्लेटफार्म और ए श्रेणी के 35 चयनित स्टेशनों के 103 प्लेटफार्म पर सीसीटीवी कैमरे संस्थापित नहीं किये गये थे जो इस संदर्भ में आदेशों के आंशिक कार्यान्वयन को दर्शाते हैं।
- 10 क्षेत्रीय रेलवे (पूमरे, मरे, पूतरे, उरे, उमरे, उपरे, उपूरे, दपरे, परे और पमरे) के 129 स्टेशनों पर स्टेशनों के विनिर्दिष्ट स्थानों पर संस्थापित नहीं किये गये थे जिससे संस्थापन का उद्देश्य समाप्त हो गया।

एक्स-रे बैगेज स्कैनर की उपलब्धता और उपयोगिता

चयनित स्टेशनों पर एक्स-रे बैगेज स्कैनर के होने की जांच से पता चला कि:

- एक्स-रे बैगेज स्कैनर ए1 श्रेणी के 22 स्टेशनों और ए श्रेणी के 49 स्टेशनों पर उपलब्ध नहीं थे।
- आऊटसोर्स एजेंसी द्वारा अनुरक्षण के अंतर्गत एक्स-रे बैगेज स्कैनर ए1 श्रेणी के सियालदाह (पूरे) और हैदराबाद (दमरे) पर काफी लम्बे समय से क्रियाशील अवस्था में नहीं थे।
- एक से अधिक अनाधिकृत प्रवेश बिंदू होने के बावजूद, भुवनेश्वर, कटक और विशाखापटनम स्टेशनों (पूतरे) में एक सामान स्कैनर उपलब्ध था, इन स्टेशनों पर सामान स्कैनर के संस्थापन का उद्देश्य समाप्त हो जाता है।

डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर (डीएफएमडी)

ए1, ए और बी श्रेणी के चयनित स्टेशनों पर डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर (डीएफएमडी) के होने की और उनकी उपयोग की लेखापरीक्षा से ज्ञात हुआ कि:

- डीएफएमडी ए1 श्रेणी के 11 स्टेशनों, एक श्रेणी के 34 स्टेशनों और बी श्रेणी के 72 स्टेशनों पर उपलब्ध नहीं कराये गये थे।
- 221 डीएफएमडी में से ए1, ए और बी श्रेणी के 98 (44 प्रतिशत) चयनित स्टेशनों पर क्रियारत नहीं थे।

- 221 डीएफएमडी में से ए1, ए और बी श्रेणी के 131 (59 प्रतिशत) चयनित स्टेशनों पर इन डीएफएमडी कोई चालककर्ता नहीं था जिससे उनके संस्थापन के उद्देश्य समाप्त हो गये।

सुरक्षा कारकों को संस्थापित करने में क्षेत्रीय रेल प्रशासन की ओर से और उनके नियमित प्रबंधन में विफलता के कारण यात्रियों और रेलवे परिसंपत्तियों की रक्षा और सुरक्षा से समझौता किया गया।

2.1. .1 रेलवे उपयोगकर्ता सलाहकार समितियां

क्षेत्रीय रेलवे उपयोगकर्ता सलाहकार समितियां (जेडआरयूसीसी) और मंडलीय रेलवे उपयोगकर्ता सलाहकार समितियों (डीआरयूसीसी) ने क्रमशः क्षेत्र और मंडल स्तर पर रेलवे उपयोगकर्ताओं के प्रतिनिधित्व के लिए गठित की। इन समितियों द्वारा सुविधाओं के होने, रेलवे द्वारा उपलब्ध कराई गई सेवाओं और सुविधाओं में सुधार और सामान्य लोक हित या लोक सुविधा विषय या सेवाओं और सुविधाओं को प्रभावित करने वाले मामलों के साथ-साथ सलाह/प्रस्ताव दिया जाना अपेक्षित है। जेडआरयूसीसी और डीआरयूसीसी की बैठकें एक तिमाही में एक बार परंतु वर्ष में तीन से कम नहीं होनी चाहिए।

लेखापरीक्षा ने समीक्षा अवधि के दौरान क्षेत्रीय स्तर पर हुई जेडआरयूसीसी बैठकों के और प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे के चयनित मंडलों में डीआरयूसीसी की बैठकों के कार्यवृत्त की जांच की। लेखापरीक्षा से पता चला कि-

- जेडआरयूसीसी बैठकों में कमी सभी क्षेत्रीय रेलवे में देखी गई थी जबकि 2012-13 से 2014-15 के दौरान उसीरे में कोई भी बैठक नहीं हुई। जेडआरयूसीसी बैठकें 2014-15 के दौरान ही की गई थी। जेडआरयूसीसी के संबंध में समितियों के संगठन और अनुमोदन में विलम्ब के कारण 2014-15 के दौरान सभी क्षेत्रीय रेलवे में कमी पाई गई।
- एफओबी के होने, एस्केलेटर, अतिरिक्त प्लेटफार्म और प्रवेश बिन्दुओं में कमी, प्लेटफार्म की ऊँचाई को बढ़ाने, अच्छे वेंटिलेशन वाले महिला प्रतीक्षालय का प्रावधान, प्लेटफार्म का प्रावधान, पूछपाछ काउंटर, बैठने की अधिक व्यवस्था, पेय जल सुविधा, शौचालय, प्रतीक्षालय, उपयुक्त प्रकाश व्यवस्था, ट्रेन के जाने के तुरंत बाद ट्रैक की सफाई, विकलांग यात्रियों के लिए सुविधाएं आदि के संबंध में मुख्यतः जेडआरयूसीसी/डीआरयूसीसी की बैठकों के दौरान सुझाव दिये गये।

- उपरोक्त के अतिरिक्त स्टेशनों पर प्लेटफार्म लंबाई के विस्तार, महिला यात्रियों हेतु अपर्याप्त सुरक्षा, प्रबंध, सफाई की कमी संबंधित मामले भी उठाये गये।

	
<p>हापा (परे) में अपर्याप्त प्लेटफार्म लंबाई के कारण यात्रियों को होने वाली असुविधा</p>	<p>बिलीमोरा (परे) में अपर्याप्त प्लेटफार्म लंबाई के कारण यात्रियों को होने वाली असुविधा</p>

- रिपोर्ट के अंतर्गत अवधि के दौरान हुई 16 जेडआरयूसीसी और 32 डीआरयूसीसी बैठकों में स्वीकृत 5,569 प्रस्तावों में से आठ क्षेत्रीय रेलवे (मरे, पूरे, पूमरे, पूतरे, उपरे, दमरे, दपूरे और दपरे) में केवल 2,075 (37 प्रतिशत) प्रस्ताव ही लागू किये गये। यह स्वीकृत सुझावों के धीमे निष्पादन को दर्शाता है। समिति के सदस्यों द्वारा स्वीकृत प्रस्तावों/सिफारिशों के कार्यान्वयन में प्रगति आठ क्षेत्रीय रेलवे (उरे, उमरे, उपूरे, उसीरे, दरे, दपूरमरे, परे, और पमरे) में नहीं थी।

जेडआरयूसीसी और डीआरयूसीसी की नियमित बैठकों में कमी और इन समितियों द्वारा दिये गये प्रस्तावों की अस्वीकृति के कारण स्टेशनों पर अपेक्षित यात्री सुविधाओं प्राप्त हुई या कमी रही जिससे यात्रियों को असुविधा रही। इसके अतिरिक्त, स्वीकृत प्रस्तावों के गैर-निष्पाद के कारण यात्रियों की रक्षा और सुरक्षा हेतु क्षेत्रीय और मंडल स्तर पर इन समितियों के गठन का उद्देश्य समाप्त हो जाता है।

2.1. निष्कर्ष

यात्री यातायात में लगातार वृद्धि को ध्यान में रखते हुए पर्याप्त सुविधाएँ यात्रियों की सुरक्षा और आराम हेतु स्टेशनों पर उपलब्ध कराई जानी अपेक्षित हैं। इसके अतिरिक्त, समय-समय पर इन सुविधाओं का अद्यतन और सृजित सुविधाओं का समुचित अनुरक्षण भी आवश्यक है।

समीक्षा किये गये स्टेशनों पर जैसे जल नल, प्लेटफार्म का स्तर, एफओबी, प्लेटफार्म शेल्टर, रेलगाड़ी संकेतक प्रणाली, शौचालय व्यवस्था आदि जैसी एमईए के होने में भी कई कमियां देखी गईं, इसके अतिरिक्त, आरबी निदेशों (सितम्बर 2012) के विपरीत, अपेक्षित सुविधाओं की व्यवस्था जैसे पे एंड यूज शौचालय, अलग-अलग प्रवेश और इग्जिट द्वार, आवश्यक सामान और दवाईयों हेतु स्टाल की अपर्याप्तता देखी गई। स्टेशनों पर विकलांग यात्रियों के लिए प्रदान की गई सुविधायें अपर्याप्त/अनुपयुक्त पाई गईं।

पीपीपी के माध्यम से स्टेशनों के आधुनिकीकरण की रेल मंत्रालय की पहल स्टेशनों के विकास/अद्यतन हेतु एक विशेष सत्त्व (आईआरएसडीसी) बनाने (अप्रैल 2012) के चार वर्षों के बाद भी शुरूआती चरण में था, यहां तक कि आज तक (जनवरी 2016) छः चयनित स्टेशनों पर आईआरडीएसए व्यवहार्यता अध्ययन तक नहीं पूरा किया जा सका था। यह नए सत्त्व के गठन के उद्देश्य को पराजित किया।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि यात्री सुख-सुविधा कार्यों में भी विलम्ब/अपूर्णता थी जिसके परिणामस्वरूप यात्रियों को वांछित लाभ नहीं मिल पाया। विलम्ब/अपूर्णता मुख्यतः निधियों की अनुपलब्धता स्पष्ट साइट एवं यातायात खण्डों की अनुपलब्धता और अनुमोदन एवं निविदाकरण प्रक्रिया में प्रक्रियागत विलम्ब के कारण था। लेखापरीक्षा द्वारा आवंटित निधियों का गैर-उपयोग भी देखा गया।

स्टेशनों पर सफाई भी दूसरा क्षेत्र था जो यात्रियों के लगातार असंतुष्टि का एक कारण था। यद्यपि पिछली लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में इस मुद्दे पर प्रकाश डाला गया था, इस संबंध में कोई स्पष्ट सुधार नहीं देखा गया। संयुक्त निरीक्षण के दौरान प्लेटफॉर्मों, प्रतीक्षालयों, सीसी एप्रंस, एफओबीज़, स्टेशन की दीवारों आदि पर गंदगी देखी गई।

स्टेशनों पर प्रदान की गई यात्री सुख-सुविधाओं का अनुपयुक्त एवं अपर्याप्त रख-रखाव रेलवे बोर्ड के साथ-साथ क्षेत्रीय स्तर पर भी उचित निगरानी एवं आंतरिक नियंत्रण तंत्र की कमी दर्शाती है।

2.1. सिफारिशें

- रेलवे को अपने निगरानी तंत्र में सुधार और उसे सुदृढ़ बनाने की आवश्यकता है ताकि स्टेशनों पर पर्याप्त सुविधायें प्रदान करते हुए यात्रियों को अधिकतम लाभ देने के लिए पीएच-53 के अंतर्गत यात्री सुविधाओं हेतु आवंटित निधि का पूर्णतः उपयोग किया जा सके।
- रेलवे बोर्ड को न्यूनतम आवश्यक सुविधाओं और वांछित सुविधाओं, जहां भी आवश्यक हों, की उचित व्यवस्था करनी चाहिए तथा नियमित रूप से इसकी पर्याप्त निगरानी करनी चाहिए। इसके अतिरिक्त, क्षेत्रीय स्तर के साथ-साथ रेलवे बोर्ड स्तर पर निगरानी तंत्र स्थापित करने की आवश्यकता है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि स्टेशनों पर प्रदान की गई सुविधायें न्यूनतम परिसंपत्ति विफलताओं के लिए पर्याप्त रूप से अनुरक्षित हैं।
- स्टेशनों पर सफाई एक मुद्दा है जिसे प्रत्यक्ष अंतर लाने हेतु रेल प्रशासन द्वारा प्राथमिकता पर देखा जाना चाहिए। रेलवे बोर्ड को स्टेशनों पर सफाई में सुधार की नियमित निगरानी भी करने की आवश्यकता है।
- स्टेशनों के आधुनिकीकरण की परियोजनाओं को शीघ्र पूर्ण करने हेतु प्राथमिकता दिया जाना चाहिए ताकि यात्रीजनों को अत्यधिक संतुष्टि प्रदान करने और जनसामान्य की धारणा में परिवर्तन का उद्देश्य पूरा हो सके।

2.2 दक्षिण, पूर्व, पूर्व तट, उत्तर पूर्व, उत्तर पूर्व सीमान्त, उत्तर, उत्तर पश्चिम, दक्षिण पूर्व मध्य, दक्षिण पश्चिम तथा पश्चिम रेलवे : ₹736.60 करोड़ मूल्य की उत्पादक सम्पत्तियों (कोच) का निष्क्रिय रहना तथा परिणामस्वरूप ₹80.61 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि

क्षेत्रीय रेलों ने नई रेलें प्रारंभ करने के लिए एलएचबी प्रकार के 272 यात्री कोच प्राप्त किये (अगस्त 2012 से नवम्बर 2015) इनमें से, 150 कोचों को रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) से मंजूरी के अभाव में सेवा के लिए प्रारंभ नहीं किया गया तथा अभी तक निष्क्रिय पड़े रहे। 168 कोचों को विलम्ब से सेवा के लिए प्रारंभ किया गया था तथा 35 को सीआरएस से मंजूरी प्राप्त किये बिना ही प्रारंभ किया गया था। केवल 20 कोच प्राप्त के 30 दिनों के अन्दर प्रारंभ किये गए। कोचों का प्रयोग न करने/विलम्ब से करने के परिणामस्वरूप इन उत्पादक सम्पत्तियों पर निवेश की गई ₹736.60 करोड़ की निधि अवरुद्ध हो गई तथा ₹80.61 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि भी हुई।

रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 27 के अनुसार रेलवे के किसी खण्ड पर नये रोलिंग स्टॉक की शुरुआत के लिए, केन्द्रीय सरकार की पूर्वानुमति प्राप्त की जाएगी जिसके लिए केन्द्रीय सरकार रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) से एक रिपोर्ट प्राप्त करेगी। मई 2012 तथा अप्रैल 2013 को आयोजित मुख्य मैकेनिकल इन्जीनियरों के सम्मेलन में यह निर्णय लिया गया था कि:

- संबंधित रेलवे (रोलिंग स्टॉक के नये डिजाईन वाली रेलों के प्रारंभ होने, से गुजरने तथा समाप्त होने वाले रेलवे) एक समयबद्ध तरीके से योजना बनाएंगे तथा सीआरएस की संस्वीकृति प्राप्त करेंगे एवं ऐसे नये रोलिंग स्टॉक के अनुरक्षण तथा संचालन हेतु आवश्यक अवसंरचना संगठित करेंगे।
- स्वामी रेलवे संबंधित रेलों के लिए प्रक्रिया में संयोजन करें।
- बजट में उद्धोषित रेलों की शुरुआत में विलम्ब से बचने के लिए सीआरएस संस्वीकृति की नियमित रूप से निगरानी की जानी चाहिए।

लेखापरीक्षा समीक्षा से पता चला कि 10 रेलवे⁴ ने रेल डिब्बा कारखाना (आरसीएफ) कपूरथला तथा इन्टिग्रल कोच फैक्टरी (आईसीएफ) चेन्नै से नई रेलों

⁴ पूसीरे (12), पूरे (62), उपूरे (87), दपूमरे (85), दरे (88), पूतरे (1), उरे (8), दपरे (7), परे (12) तथा उपरे (11)

में प्रारंभ करने के लिए नये प्रकार के 373 एलएचबी⁵ कोच प्राप्त किये थे (अगस्त 2012 से नवम्बर 2015)। इन 373 एलएचबी कोच की लागत मूल्य ₹ 736.60 करोड़, जो नीचे दी गयी है-

तालिका 2.			
कोच के प्रकार	कोच की सं.	मूल्य ₹. करोड़ में	कोच के कुल लागत जो निष्क्रिय पड़े रहे
एलडब्ल्यूआरआरएम	14	3.2	44.8
एलएस-3	107	1.9	203.3
एलडब्ल्यूएससीएन	194	1.75	339.5
एलडब्ल्यूएसीसी	29	2.5	72.5
एलडब्ल्यूएसीसीडब्ल्यू	19	2.5	47.5
एलडब्ल्यूसीबीएसी	5	3	15
एलडब्ल्यूसीजेडएसी	2	2.5	5
एलडब्ल्यूएफएसी	3	3	9
कुल			6.6

इन 373 कोच में से 107 कोच एलएस 3⁶ प्रकार के, 19 कोच एलडब्ल्यूएसीसीडब्ल्यू⁷ प्रकार के, 29 कोच एलडब्ल्यूएसीसीएन⁸ प्रकार के, 14 कोच एलडब्ल्यू आरआरएम⁹ प्रकार के, 194 कोच एलडब्ल्यूसीएन¹⁰ प्रकार के तथा शेष 10 कोच अन्य प्रकार के थे। लेखापरीखा ने संबंधित रेलवेज में इन नये कोचो को सेवा के लिए प्रारंभ करने की स्थिति की जाँच की तथा देखा कि:

- सीआरएस से अनिवार्य मंजूरी की अनुपलब्धता, कोचों के अनुरक्षण तथा संचालन के लिए आवश्यक अवसंरचना की अनुपलब्धता तथा अन्य कारणों के कारण 150 नये कोचों (उसीरे-13, उपूरे-32 दपूमेरे-17 तथा दरे-88) को

⁵ लिंक हाफमैन बुश (एलएचबी) कोच भारतीय रेल के वे यात्री कोच हैं जो जर्मनी के लिंक हाफमैन-बुश द्वारा विकसित किये गए हैं। ये कोच स्टेनलेस स्टील से बने हैं तथा आन्तरिक साजसज्जा एल्यूमिनियम की है जो उन्हें पारम्परिक रैकों की तुलना में हल्के बनाती है। ये 'एन्टी-टेलीस्कोपिक' माने जाते हैं जिसका अर्थ है वे वे एक भिंडत (मुख्यतः शीर्ष से) के मामले में नहीं पलटेंगे।

⁶ एक द्वितीय श्रेणी गैर-एसी एलएचबी प्रकार का कोच।

⁷ एसी एलएचबी प्रकार के कोच का एसी 2 टियर स्लीपर

⁸ एसीएलएचबी प्रकार के कोच का एसी 3 स्लीपर।

⁹ एलएचबी प्रकार के कोच की जेनरेटर कम ब्रेक तथा सामान वैन

¹⁰ एक तीन टियर स्लीपर गैर-एसी एलएचबी प्रकार का कोच।

सेवा के लिए प्रारंभ नहीं किया गया था तथा वे अभी भी (नवम्बर 2015) संबंधित रेलवेज में निष्क्रिय पड़े थे।

- 35 कोचों को (पूतरे-1, उरे-8, दपरे-7, परे-8 तथा दपरे-11) यात्री सुरक्षा से समझौता करते हुए सीआरएस की संस्वीकृति प्राप्त किये बिना सेवा के लिए प्रारंभ किया गया था। बाद में इन 35 कोचों में से, 17 कोचों (पूतरे-1, उरे-8 तथा परे-8) के संबंध में सीआरएस की संस्वीकृति कोच संचालन के 35 दिन से 521 दिनों के पश्चात प्राप्त की गई है।
- सीआरएस की संस्वीकृति प्राप्त करने के पश्चात सेवा के लिए प्रारंभ किये गए 188 कोचों में से (दपूमरे-68, पूरे-62, परे-4 तथा उपूरे-54) केवल 20 कोच (दपूमरे-6, परे-1 तथा उपूरे-13) कोचों की प्राप्ति की तिथि से 30 दिनों की अवधि के अन्दर सेवा के लिए प्रारंभ किये गए थे। अन्य 168 कोचों के संबंध में प्रारंभ करने में विलम्ब 30 दिनों की अनुग्रह अवधि अनुमत करने के पश्चात 17 दिनों से 390 दिनों तक था।

क्षेत्रीय रेल प्रशासन ने सीआरएस संस्वीकृति प्राप्त करने में विलम्ब के लिए सीआरएस से अनिवार्य मंजूरी प्रक्रिया करने के लिए आरबी से आरंभिक अनुमोदन की विलम्बित प्राप्ति को जिम्मेदार ठहराया। यद्यपि क्षेत्रीय रेलवे ने 2013-14 में एलएस 3 कोच प्राप्त करने प्रारंभ किये थे, तथापि क्षेत्रीय रेलवे (पमरे) द्वारा आरबी से आरंभिक अनुमोदन फरवरी 2015 में ही प्राप्त किया गया था। विभिन्न प्रकार की नये कोचों को प्रारंभ करने में विलम्ब के लिए रेल प्रशासन द्वारा दर्शाये गए अन्य कारण हैं:

- निकटवर्ती रेलवे द्वारा सीआरएस संस्वीकृति प्राप्त करने में विलम्ब
- रोक बनाने के लिए कोचों के पर्याप्त कोटे का अभाव
- अनुरक्षण सुविधाओं की अनुपलब्धता।
- नयी रेलें प्रारंभ करने के लिए आरबी के अनुमोदन का अभाव।

इसके अतिरिक्त, उत्तर में दरे प्रशासन ने बताया (जनवरी 2016) कि

- नये कोच दरे प्रशासन से कार्यवाही के अभाव में नहीं अपितु सीआरएस से संबंधित प्रक्रियाओं का पालन करने के कारण निष्क्रिय थे।

- एलडब्ल्यूएससीएन कोचों को प्रारंभ करने के लिए सीआरएस संस्वीकृति आवश्यक नहीं है क्योंकि एफआईएटी बोगियों पर एलएचबी शैल के लिए सीआरएस संस्वीकृति पहले ही विद्यमान है।

इसके अतिरिक्त, दपूमरे प्रशासन ने तर्क दिया (जून 2015) कि

- आठ एलडब्ल्यूएससीएन कोच उपरे को भेजे गए थे
- छह एलडब्ल्यूएससीएन कोच अतिरिक्त के रूप में रखे गए थे।

निम्नलिखित के मद्देनजर दरे तथा दपूमरे प्रशासन के उत्तर तर्कसंगत नहीं हैं:

- आरबी तथा क्षेत्रीय रेलवे सीसीआरएस लखनऊ तथा स्थानीय सीआरएस से सीआरएस मंजूरी प्राप्त करने के लिए अग्रिम कार्यवाही करने में विफल हुए थे।
- नये कोच अनिवार्य मंजूरी प्राप्त कर लेने के बाद ही उपयोग में लाये जा सकते हैं, अतः अनिवार्य सीआरएस मंजूरी के बिना कोचों को अतिरिक्त के रूप में रखना उचित नहीं था।
- यद्यपि एफआईएटी बोगी पर एलएचबी शैल चलाने के लिए सीआरएस संस्वीकृति उपलब्ध है, तथापि एलडब्ल्यूएससीएन कोचों के लिए अलग सीआरएस संस्वीकृति विद्यमान नहीं है। यद्यपि, तथ्य यह रहता है कि नये एलडब्ल्यूएससीएन कोच अभी तक दरे में सेवा हेतु प्रारंभ नहीं किये गए हैं।

अतः क्षेत्रीय रेलवे, आरबी तथा मुख्य रेल सुरक्षा आयुक्त (सीसीआरएस) के बीच समन्वय की कमी के कारण, नये प्रकार के आधुनिक हल्के एलएचबी कोचों को प्राप्ति के तुरन्त बाद सेवा के लिए प्रारंभ नहीं किया जा सका तथा ₹736.60 करोड़ मूल्य के कोच 30 से 693 दिनों की अवधि तक निष्क्रिय पड़े थे। इसके परिणामस्वरूप ₹80.61 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में मार्च 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2016)।

2.3 पूर्व मध्य रेल (पूमरे) : संविदा अनियमित रूप से प्रदान करना

निविदाओं के विभाजन के मामले में ठेकेदार के प्रत्यायक का मूल्यांकन करने में आरबी के निर्देशों के उल्लंघन के परिणामस्वरूप ₹ 56.98 करोड़ मूल्य की संविदाएँ पूरी नहीं हुई तथा सभी विभाजित संविदाएँ ठेकेदार को प्रदान करने के माध्यम से उसे अनुचित लाभ हुआ।

पूम रेलवे के साकरी-निरमाली-झांझरपुर-लाऊहा बाजार खण्ड के गेज रूपान्तरण कार्य के संबंध में विद्यमान/अस्थाई/स्थाई पथांतरण (पाईल/वेल फाऊन्डेशन नींव को पुनः बनाने को छोड़ कर) पर मुख्य पुलों को पुनः बनाने/जैकेटिंग तथा अन्य संबंधित कार्यों के लिए मई 2012 को पूर्णता की तिथि के साथ ₹ 7.68 करोड़ की कुल लागत पर एक संविदा प्रदान की गई (फरवरी 2010)। यद्यपि, संविदा बन्द करनी पड़ी (मार्च 2012) क्योंकि आरबी ने कार्य की योजना बदल दी थी (अगस्त 2009) तथा निर्णय लिया कि कार्य 25 एमटी लोडिंग के साथ पाईल फाऊन्डेशन पर सभी पुलों को पुनः बनाने के द्वारा किया जाए। उस समय तक कार्य की प्रत्यक्ष प्रगति 55.6 प्रतिशत थी।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि संविदा प्रदान करते समय (फरवरी 2010), पुलों को पुनः बनाने के लिए योजना में परिवर्तन संबंधित निर्णय आरबी द्वारा पहले ही लिया जा चुका था (अगस्त 2009)। पूमरे को संविदा प्रदान करने से पहले आरबी के नवीनतम निर्देशों से अवगत होना चाहिए।

तत्पश्चात, पूमरे प्रशासन ने उसी कार्य अर्थात् साकरी-निरमाली तथा झांझरपुर-लौकाहा बाजार खण्ड के बीच पाईल फाऊन्डेशन पर बड़े पुलों के पुनः निर्माण के समस्त कार्य को पाँच अलग अलग कार्यों में विभाजित करके प्रत्येक निविदा के लिए ₹ 9 करोड़ से ₹ 15 करोड़ तक पाँच खुली निविदाएँ आमंत्रित की (18.05.2012)। लेखापरीक्षा में देखा गया कि सभी पाँचों कार्य ₹ 57.62 करोड़ के कुल विज्ञापित मूल्य के प्रति ₹ 56.98 करोड़ की कुल लागत पर एक ही फर्म को प्रदान किये गए थे (जनवरी 2013 से अप्रैल 2013के बीच) जो पाँचों निविदाओं में न्यूनतम बोलीदाता था। इन निविदाओं की पूर्णता तिथि सितम्बर 2013 से दिसम्बर 2014 के बीच थी।

आरबी निर्देशों में (अप्रैल 2001), यह निर्धारित किया गया था-

- (i) यदि कार्य को तेज करने के मद्देनजर उपखण्डन किया गया है तो एक फर्म को केवल एक निविदा ही प्रदान की जाएगी। या वैकल्पिक रूप से,

(ii) यदि सभी उपखण्डों में एक फर्म ही एल-1 हो जाती है, तो प्रदान करने के लिए सभी कार्यों के लिए फर्म की उपयुक्तता का मूल्यांकन सभी कार्यों को एक मान कर किया जाना चाहिए। इससे फर्म को उनकी वित्तीय क्षमता पर अति-भारण से बचाया जाएगा।

लेखापरीक्षा में देखा गया था कि पूमरे प्रशासन ने सभी संविदाएँ एक फर्म को प्रदान की थी क्योंकि यह सभी मामलों में एल-1 थी। यद्यपि, आरबी के उपरोक्त निर्देशों के अनुसार फर्म की विश्वसनीयता का मूल्यांकन नहीं किया गया था। संविदा प्रदान करने के लिए योग्यता मानदण्ड के अनुसार, निविदाकार को

- (क) पिछले तीन वित्तीय वर्षों में विज्ञापित निविदा मूल्य के न्यूनतम 35 प्रतिशत मूल्य के लिए कम से कम एक समान कार्य पूरा करना चाहिए, तथा
- (ख) निविदा खुलने के तिथि तक पिछले तीन वर्षों के दौरान तथा वर्तमान वित्तीय वर्ष में विज्ञापित निविदा मूल्य का 150 प्रतिशत का संविदात्मक भुगतान प्राप्त करना चाहिए।

इस मामले में, आरबी के निर्देशों (अप्रैल 2001) के अनुसार योग्यता मानदण्ड पूरे करने के लिए कार्यों के पाँचों भागों को एक कार्य माना जाना चाहिए तथा निविदाकार को (क) ₹ 20.16 करोड़ राशि का कार्य पूरा करना चाहिए (विज्ञापित मूल्य का 35 प्रतिशत) तथा (ख) ₹ 86.43 करोड़ का संविदात्मक भुगतान प्राप्त करना चाहिए (विज्ञापित मूल्य का 150 प्रतिशत)।

यद्यपि, लेखापरीक्षा ने देखा कि फर्म ने (क) ₹ 8.61 करोड़ की कुल लागत के साथ पुल का कार्य पूरा करने तथा (ख) ₹ 50.12 करोड़ का भुगतान प्राप्त करने का समान प्रत्यायक प्रमाणपत्र प्रस्तुत किया था। इस प्रकार, फर्म ने किये गए कार्यों के एक ही समूह के आधार पर अलग अलग रूप से पाँचों निविदाओं के लिए योग्यता मानदण्ड पूरा किया था, जो आरबी के अप्रैल 2001 के निर्देशों के विपरीत था। यह स्पष्ट है कि यदि समग्र कार्य के लिए निविदा बुलाई जाती, जैसे पहले बुलाई गई थी (फरवरी 2010), तो यह ठेकेदार उन प्रमाणपत्र को प्रस्तुत करके योग्यता मानदण्ड पूरे नहीं कर पाता, जो उसने प्रत्येक निविदा के लिए अलग अलग प्रस्तुत किये थे। यह भी स्पष्ट था कि ठेकेदार को कार्यों के विभाजन के द्वारा तथा प्रत्येक निविदा के लिए ठेकेदार के वही प्रत्यायक स्वीकार करके अनुचित लाभ पहुँचाया गया था।

उत्तर में, पूमरे प्रशासन ने बताया (जून 2015) कि

- (i) निविदा ज्ञापन में कोई विशिष्ट शर्त नहीं थी कि एक निविदाकार को योग्यता मानदण्ड के समर्थन में प्रत्येक निविदा के लिए अलग अलग प्रत्यायक प्रस्तुत करने होंगे। इसके अतिरिक्त ठेकेदार (मैसर्ज माँ काली कन्सट्रक्शन, पटना) सभी पाँचों निविदाओं में एल-1 था तथा केवल इस आधार पर कि वे सभी निविदाओं में एल-1 हो गए थे, उक्त फर्म की उपेक्षा की गई होती तो यह न्यायोचित नहीं होता।
- (ii) साकरी-निरमाली तथा झांझरपुर-लौकाहा बाजार खण्ड बहुत अर्थात् 94 किमी लम्बा है तथा यदि एक निविदा संसाधित की जाती तो इससे कार्य की निगरानी जैसी कठिनाईयाँ हो जाती।

इस तथ्य के मद्देनजर पूमरे प्रशासन का उत्तर तर्कसंगत नहीं है कि-

- (i) आरबी के निर्देश (अप्रैल 2001) स्पष्ट रूप से बताते हैं कि फर्म को उनकी वित्तीय क्षमता से अधिक अति-भारण से बचाने के लिए सभी कार्यों को प्रदान करने के लिए उसकी उपयुक्तता के लिए फर्म का मूल्यांकन समग्र कार्य के लिए किया जाना चाहिए। पाँचों में से प्रत्येक संविदा के लिए एक कार्यान्वित संविदा को दर्शाते एक प्रत्यायक प्रमाणपत्र का प्रयोग अलग अलग करना ठेकेदार के सामर्थ्य तथा वित्तीय क्षमता के वाग्विस्तार के समान है। पूमरे प्रशासन को निविदा ज्ञापन आरबी के अप्रैल 2001 के निर्देशों के अनुसार बनाना चाहिए, विशेषकर तब जब कार्य को पाँच निविदाओं में बाँटा गया था। तब ठेकेदार के प्रत्यायक का आरबी के निर्देशों के अनुसार समग्र कार्य पर विचार करते हुए निर्णय होता।
- (ii) यह स्पष्ट नहीं है कि रेलवे द्वारा एक बड़ी निविदा में कार्य की निगरानी में क्या कठिनाईयाँ परिकल्पित थीं। यह एक तथ्य है कि पहले यही संविदा एक कार्य के रूप में प्रदान की गई थी (फरवरी 2010) जिसे आरबी द्वारा योजना में परिवर्तन के कारण जल्दी बन्द करना पड़ा था। इसके अतिरिक्त यह देखा जा सकता है कि चार संविदाओं के मामले में 30 महीने (जून 2015 तक) बीत जाने के बाद भी कार्य प्रारंभ नहीं हुआ है तथा एक संविदा के मामले में प्रत्यक्ष प्रगति केवल 25 प्रतिशत थी। सभी संविदाओं की पूर्णता तिथि (सितम्बर 2013 से दिसम्बर 2013) पहले ही समाप्त हो चुकी है। यह फर्म के प्रत्यायक के गलत मूल्यांकन जिसके परिणामस्वरूप फर्म को उनकी वित्तीय तथा तकनीकी क्षमताओं से अधिक कार्य प्रदान करने पर लेखापरीक्षा चिन्ता को दर्शाता है।

अतः पूमरे प्रशासन ने ठेकेदार के प्रत्यायक के मूल्यांकन पर, विशेषकर कार्यों के विभाजन के मामले में, आरबी के निर्देशों का उल्लंघन किया था। इसके परिणामस्वरूप ₹ 56.98 करोड़ मूल्य की संविदाएँ पूरी नहीं हुई। प्रत्यायक पर निर्णय किये बिना एक ही ठेकेदार को सभी विभाजित संविदाएँ प्रदान करने के कारण ठेकेदार को अनुचित लाभ भी हुआ।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में जनवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2016)।

2.4 पूर्व, पश्चिम मध्य तथा : डबल डैकर रेलों की अनुचित शुरुआत के पश्चिम रेलवे (पूरे, पमरे तथा परे) परिणामस्वरूप ₹ 38.24 करोड़ मूल्य का रोलिंग स्टॉक निष्क्रिय हो गया तथा खराब प्रतिपालन जारी रहने के कारण ₹ 37.74 करोड़ की राजस्व हानि हुई।

किसी औचित्य के बिना तीन अलग अलग मार्गों पर नई रेल सेवाओं की शुरुआत के कारण एक मार्ग के संबंध में ₹ 38.24 करोड़ मूल्य के रोलिंग स्टॉक के निष्क्रिय रहने तथा उनके अपने नीति निर्णय के उल्लंघन में रेल सेवाओं को आगे जारी रखने के परिणामस्वरूप दो अन्य मार्गों के संबंध में ₹ 37.74 करोड़ की राजस्व हानि हुई।

वर्ष 2009-10 के लिए रेल बजट की अनुपालना में एक नई रेल (सं. 12383/12384) हावड़ा-धनबाद एसी डबल डैकर एक्सप्रेस (मार्ग 1) तथा 2012-13 के बजट के अनुसार दो नई रेलें, हबीबगंज-इंदौर एसी डबल डैकर एक्सप्रेस रेल (सं. 22183/22184) (मार्ग 2) तथा भोपाल-इंदौर एसी डबल डैकर एक्सप्रेस रेल (सं. 22185/22186) (मार्ग 3) प्रारंभ की गई थीं।

मार्ग I की रेल सेवा सात एलडब्ल्यूसीजेडडीएसी¹¹ तथा दो एलडब्ल्यूएलआरआरएम¹² कोचों के संघटन के साथ प्रारंभ की गई थी (अक्टूबर 2011)। पूरे के पास उपलब्ध कोचों की संख्या अप्रैल 2011 में ग्यारह (एलडब्ल्यूसीजेडडीएसी-9 तथा एलडब्ल्यूएलआरआरएम-2) तक तथा अक्टूबर 2011 में सत्रह तक (एलडब्ल्यूसीजेडडीएसी-14 तथा एलडब्ल्यूएलआरआरएम-3) तक बढ़ाई गई थी।

¹¹ एलएचबी टाईप एसी कुर्सी यान डैबल डैकर

¹² ब्रेक, सामान एवं जेनरेटर यान

1. लेखापरीक्षा में देखा गया कि खराब प्रतिपालन के कारण क्षेत्रीय रेलवे प्रशासन द्वारा केवल पाँच एलडब्ल्यूसीजेडडीएसी तथा दो एलडब्ल्यूएलआरआरएम कोचों के साथ रेल को चलाने का निर्णय लिया गया था (मार्च 2012)। अक्टूबर 2013 से सितम्बर 2014 की अवधि के दौरान, रेल का औसत प्रयोग 'अप' दिशा में तथा 'डाऊन' दिशा में क्रमशः 27.85 प्रतिशत तथा 19.30 प्रतिशत था। इसने रेल प्रशासन को आरबी से सेवा को वापस लेने का अनुरोध करने पर विवश कर दिया (नवम्बर 2014)। रेल प्रशासन ने 26.12.2014 से सेवा स्थगित कर दी थी तथा तब से करोड़ मूल्य के 14 एलडब्ल्यूसीजेडडीएसी कोच निष्क्रिय पड़े थे।

रेल प्रशासन ने स्पष्ट किया (मई 2015) कि रेल सेवा प्रारंभ करने से पहले उनके द्वारा कोई सर्वेक्षण नहीं किया गया था। उत्तर दर्शाता है कि रेलवे द्वारा की गई कार्यवाही भारतीय रेल वित्त संहिता के पैरा 205 (एफ) के उल्लंघन में थी जिसके अनुसार यात्री रेल जैसी सेवाओं की शुरुआत से पहले वित्तीय व्यवहार्यता का आंकलन किया जाना आवश्यक है।

मार्ग 2 तथा 3 की सेवाएँ ग्यारह एलडब्ल्यूसीजेडडीएसी तथा दो एलडब्ल्यूएलआरआरएम कोचों के संघटन के साथ शुरू की गई थीं (सितम्बर 2013)।

2. लेखापरीक्षा में देखा गया कि चूंकि इन रेलों का प्रयोग प्रारंभ से ही समग्र क्षमता के 10 प्रतिशत से कम पाया गया था, इसलिए जीएम (वा), जबलपुर द्वारा इन्हें 6.10.2013 से एक नकली कोच के साथ केवल तीन कोचों के साथ चलाने का निर्णय लिया गया था। तथापि, रेल के निरंतर खराब प्रतिपालन के कारण, परे तथा पमरे प्रशासन ने क्रमशः नवम्बर 2013 तथा जनवरी 2014 में इन रेल सेवाओं के निरस्तीकरण का प्रस्ताव दिया। इन प्रस्तावों के लिए कारण कम प्रयोग तथा इस मार्ग पर सस्ती, बारम्बार तथा कम समय लेने वाली बस सेवाओं को बताया गया था। यह प्रस्ताव दिनांक 26.05.2005 के पत्र द्वारा आरबी के निर्देशों के अनुसरण में था जिसमें अन्य बातों के साथ साथ निरस्तीकरण के लिए रेलों की सूची बनाने की अपेक्षा की गई थी यदि सुविधाजनक वैकल्पिक सेवा की उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए, दोनों दिशाओं में पूरे वर्ष के लिए अर्जन क्षमता औसतन 30 प्रतिशत से कम थी। परे तथा पमरे के प्रस्तावों पर विचार करने के पश्चात, आरबी ने 13 अगस्त 2014 से रेलों के निरस्तीकरण का निर्देश दिया (जून 2014)। तथापि, आरबी ने अपना निर्णय वापस लिया तथा क्षेत्रीय रेलवे को दिनांक 12.08.2014 के अपने पत्र (फैक्स के माध्यम से) द्वारा 13.08.2014 से अगले परामर्श तक संचालन जारी रखने का निर्देश दिया। इन रेलों को चलाना जारी रख कर आरबी ने 30 प्रतिशत से कम

अर्जन क्षमता वाली सेवाओं के निरस्तीकरण के संबंध में अपने ही नीति निर्देश की उपेक्षा की थी।

एक लेखापरीक्षा प्रश्न की प्रतिक्रिया में (अक्टूबर 2014) पमरे प्रशासन ने सूचित किया (जून 2005) कि उन्होंने इन रेलों की शुरुआत के लिए आरबी को कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया था। बल्कि, कम प्रयोग की निगरानी के आधार पर उन्होंने उनके निरस्तीकरण का प्रस्ताव किया था। आरबी में रेलों को शुरू करने से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से भी यह पता चला कि रेलों को शुरू करने का कोई औचित्य नहीं था। ये रेलें भारतीय वित्त संहिता के पैराग्राफ 204 तथा 205 (एफ) के प्रावधानों का उल्लंघन करके प्रारंभ की गई थीं, जो निर्धारित करते हैं कि नई यात्री रेलें चलाने के लिए प्रस्ताव को वित्तीय व्यवहार्यता के निर्धारित परीक्षण पर खरा उतरना चाहिए।

लेखापरीक्षा में आगे देखा गया कि 2008-09 के सीएण्डएजी के प्रतिवेदन सं. पीए-26 (रेलवे) के पैरा सं. 1.9 पर की गई कार्यवाही टिप्पणी के लिए उत्तर में आरबी ने सूचित किया था (नवम्बर 2011) कि नई रेलों की शुरुआत की घोषणा रेल बजट में की गई थी जो संभावित प्रयोग तथा परिवहन के प्रतिस्पर्धी तरीकों यथा सहक परिवहन इत्यादि के आकलन के सहित क्षेत्रीय रेलवे द्वारा प्रस्तुत किये गए प्रस्तावों पर आधारित था। इसके अतिरिक्त यह बताया गया था कि खराब प्रतिपालन वाली (कम प्रयोग) रेलों को कम करने/निरस्त करने के लिए रेलों के प्रयोग की निरंतर समीक्षा की गई थी। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि डबल डैकर रेल की सेवाएँ शुरू करने में इसका पालन नहीं किया गया था क्योंकि ये रेले किसी औचित्य तथा संचालनात्मक तथा वाणिज्यिक पहलुओं का आंकलन किये बिना प्रारंभ की गई थीं। इसके अतिरिक्त, रेल के निरस्तीकरण पर निर्णय करते समय भी इन आश्वासनों का पालन नहीं किया गया था।

अतः किसी औचित्य के बिना इन तीन रेलों को प्रारंभ करने तथा अपने नीति निर्णय का उल्लंघन करते हुए दो रेलों का संचालन जारी रखने के परिणामस्वरूप मार्ग 1 पर रेल के लिए अधिग्रहीत ₹ 38.24 करोड़ मूल्य का रोलिंग स्टॉक निष्क्रिय हो गया तथा मार्ग 2 तथा 3 पर रेलें चलाने के कारण भारतीय रेल को सितम्बर 2013 से दिसम्बर 2015 तक की अवधि के दौरान ₹ 37.74 करोड़ की राजस्व हानि हुई जो उनके निरस्तीकरण तक जारी रहेगी।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में जनवरी/ फ़रवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2016)।

2.5 दक्षिण मध्य रेलवे (दमरे): नये बीसीएफसी¹³ वैगनों का उपयोग न करना

अनुमत लदान-उतराई समय से संबंधित मुद्दे को न सुलझाने के अलावा किसी मॉग एवं आवश्यकता के आंकलन के बिना दमरे को बीसीएफसी वैगनों के आबंटन के परिणामस्वरूप नये डिजाईन के वैगन निष्क्रिय रह गए तथा ₹ 40.19 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

शोध, डिजाईन एवं मानक संगठन, लखनऊ (आरडीएसओ) ने थोक में खुली सीमेन्ट/फलाई ऐश के विशेष परिवहन के लिए नये प्रकार के रेल वैगन यथा बीसीएफसी को डिजाईन किया था (2009-10)। इन वैगनों की वाहक क्षमता बोगी कवर्ड सीमेन्ट वैगन (बीसीसीडब्ल्यू) से अधिक थी जो दमरे को यातायात उपलब्ध करा रहे सीमेन्ट/फलाई ऐश विनिर्माताओं के पास निजी स्वामित्व वाले वर्तमान वैगन थे। यह अनुमान लगाया गया कि बीसीएफसी के एक रैक की सीमेन्ट तथा फलाई ऐश के लिए प्रति वर्ष अर्जन क्षमता क्रमशः ₹ 21.36 करोड़ तथा ₹ 15.55 करोड़ होगी।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा में देखा गया कि-

- यद्यपि दमरे में सीमेन्ट विनिर्माताओं के पास बीसीसीडब्ल्यू वैगनों का अपना बेड़ा था, तथापि आरबी द्वारा दमरे को 125 बीसीएफसी वैगन आबंटित किये गए थे (अगस्त 2009), जिनमें से 124 वैगन (लागत- ₹ 24 करोड़), मई 2012 तथा अप्रैल 2014 के बीच प्राप्त किये गए थे।
- यद्यपि इन वैगनों का लगभग एक रैक दमरे को प्रेषित किया गया था (मई 2012), तथापि आरबी द्वारा साथ-साथ वैगन का पीसीसी, वस्तु के लदान/उतराई के लिए अनुमत लदाई-उतराई समय तथा रेल भार दर प्राप्त करने के लिए न्यूनतम रैक संघटन निर्धारित नहीं किया गया था। तथापि, दमरे के अनुरोध पर, आरबी ने प्रयोगिक आधार पर छह महीने के लिए, लदान एवं उतराई गतिविधियों के लिए छह घण्टे प्रत्येक के रूप में अनुमत लदान-उतराई समय निर्धारित किया (अगस्त 2013) तथा क्षेत्रीय प्राधिकारियों को तीन महीने के अन्दर लदान तथा उतराई के लिए गए वास्तविक समय के ब्यौरे उपलब्ध कराने की सलाह दी। आरबी ने रेल भार दरों पर माल भाड़ा प्रभारित करने के लिए पीसीसी तथा न्यूनतम रैक संघटन भी निर्धारित किया (अक्टूबर 2013)।

¹³ बोगी कवर्ड प्लाई ऐश सीमेन्ट वैगन

- 10 बीसीएफसी वैगनों का उपयोग करते हुए खुली सीमेन्ट के लदान एवं उतराई के लिए दमरे द्वारा पहले परीक्षण के दौरान (नवम्बर 2013), आरबी द्वारा प्रायोगिक आधार पर 58 बीसीएफसी वैगनों के लिए प्रत्येक गतिविधि के लिए अनुमत छह घण्टे के अनुमत लदान उतराई समय के प्रति वास्तविक लदान एवं उतराई के लिए लिया गया समय क्रमशः 5.45 घण्टे तथा 15.50 घण्टे था।
- मण्डलीय प्राधिकारी, सिकन्दराबाद मण्डल ने दमरे प्रशासन को सूचित किया (दिसम्बर 2013) कि इन नये प्रकार के वैगनों के विपणन में बाधाएँ¹⁴ थी। महा प्रबन्धक ने आरबी के सज्ञान में भी लाया (फरवरी 2014) कि उपभोक्ता बीसीएफसी वैगनों का उपयोग करने के लिए सामने नहीं आ रहे थे क्योंकि अनुमत लदान उतराई समय साध्य नहीं था तथा उन्हें लदान एवं उतराई के लिए उचित लदान-उतराई समय निर्धारित करने के लिए रेलवे अधिकारियों के संयुक्त दल बनाने का सुझाव दिया। इसके बावजूद, आरबी ने 12.08.2014 तक प्रायोगिक आधार पर निर्धारित किये गए लदान उतराई समय को आगे बढ़ाया (फरवरी 2014) तथा दमरे से मई 2014 के अन्त तक फीडबैक उपलब्ध कराने का अनुरोध किया।
- दमरे ने आरबी को सूचित किया (फरवरी 2015) कि खुली सीमेन्ट के लिए लदान/उतराई गतिविधियों के लिए औसत समय 10 घण्टे था तथा फलाई ऐश के लिए सात घण्टे लदान के लिए तथा 30 घण्टे उतराई के लिए था। आरबी ने दमरे के इनपुट पर विचार नहीं किया तथा लदान/उतराई के लिए छह घण्टे का अनुमत लदान/उतराई समय जारी रखा (जुलाई 2015)।

चूँकि दमरे को यातायात उपलब्ध कराने वाली सीमेन्ट कम्पनियों के पास निजी स्वामित्व वाले बीसीसीडब्ल्यू वैगनों का अपना बेड़ा था तथा बीसीएफसी वैगनों के लिए लदान एवं उतराई गतिविधियों के लिए अनुमत लदान-उतराई समय से संबंधित मुद्दे को सुलझाया नहीं गया था, इसलिए नये डिजाईन वाले वैगनों के दो रोक पूरी तरह से अप्रयुक्त पड़े रहे। मई 2012 से सितम्बर 2014 की अवधि के दौरान इन वैगनों में केवल आठ बार लदान हुआ तथा अर्जित माल भाड़ा केवल ₹ 1.09 करोड़ था। 116 वैगनों (दो रोक) के नगत्न्य उपयोग के मद्देनजर, वैगनों को आरबी के आदेशों के अन्तर्गत दपूमरे को हस्तांतरित करना पड़ा (जून 2014 एवं अक्टूबर 2014)। उनका वहाँ उपयोग किया जा रहा था।

¹⁴ जैसे अपर्याप्त अनुमत लदान-उतराई समय, वैगनों के कम संघटन के लिए रेल भार दर अनुमत न करना इत्यादि

वैगनों की आवश्यकता का आकलन सीमेन्ट कम्पनियों के पास निजी स्वामित्व वाले बीसीसीडब्ल्यू वैगनों के बेड़े की उपलब्ध पर विचार करते हुए नहीं किया गया। वास्तव में, कम्पनियाँ बीसीएफसी वैगनों का उपयोग करने की अनिच्छुक थी (मई 2014)। इसके अतिरिक्त, आरबी ने वैगनों से यातायात प्रारंभ करते समय अनुमत लदान एवं उतराई समय निर्धारित नहीं किया था। परीक्षण आधार पर ही यातायात के लिए उन्होंने अनुमत लदान उतराई समय निर्धारित करने के लिए 16 महीने का समय ले लिया। बीसीएफसी वैगनों की शुरुआत के तीन वर्ष बाद भी अनुमत लदान उतराई समय तथा रेल भार दर अनुमत करने के लिए रेक संघटन निर्धारित करने से संबंधित मुद्दे आरबी द्वारा सुलझाए नहीं गए थे।

अनुमत लदान-उतराई समय से संबंधित मुद्दे को न सुलझाने के अलावा किसी मॉग एवं आवश्यकता के आकलन के बिना दमरे को बीसीएफसी वैगनों के आबंटन के परिणामस्वरूप नये डिजाईन के वैगन निष्क्रिय रह गए तथा ₹ 40.19 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

जब इस मुद्दे को दमरे प्रशासन के समक्ष रखा गया (जून 2015) तो उन्होंने बताया कि नये प्रारंभ किये गए बीसीएफसी वैगनों के लदान एवं उतराई के लिए अनुमत लदान उतराई समय का निर्धारण आरबी का नीति निर्णय था तथा दमरे यातायात लेखा कार्यालय से संबंधित नहीं था। उनका तर्क वैध नहीं है क्योंकि दमरे प्रशासन द्वारा अनुमत लदान-उतराई समय से संबंधित मुद्दे को सुलझाने के लिए कोई कदम नहीं उठाया गया था जब वैगन उन्हें आबंटित किये गए और बाद में उन्हें प्रेषित किये गए।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में जनवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2016)।

2.6 पूर्व रेलवे (पूरे): वैकल्पिक सीसी+8 मार्ग का पता लगाने में विफलता के कारण मालभाड़े की हानि

रेलवे बोर्ड/क्षेत्रीय रेलवे यौक्तिकीकरण के लिए एक विद्यमान सीसी +8 मार्ग का पता लगाने में विफल हुए जिसके परिणामस्वरूप ₹ 39.34 करोड़ तक मालभाड़े की परिणामी हानि के साथ वस्तुओं की कम ढुलाई हुई।

भारतीय रेल (आईआर) टैरिफ नियमावली¹⁵ निर्धारित करती है कि सामान्य तौर पर माल संचालनात्मक रूप से व्यवहार्य मार्ग से प्रेषित किया जाएगा तथा लघुतम

¹⁵आईआरसीए माल टैरिफ भाग-1 वाल्यू.1 का नियम 125 (i)

मार्ग के लिए मालभाड़ा उदग्रहणीय होगा। यद्यपि, माल एक संचालनात्मक रूप से सुविधाजनक विनिर्दिष्ट मार्ग से लाया एवं प्रभारित किया जा सकता है, भले ही यह लघुतम मार्ग नहीं हैं।¹⁶ ऐसे प्रावधान के मद्देनजर आरबी उद्गय तथा गंतव्य बिन्दुओं तथा विलोमतः के बीच ढुलाई के साथ साथ मालभाड़ा प्रभारित करने के लिए विशिष्ट मार्गों को अधिसूचित करने के लिए यौक्तिकीकरण योजना के अन्तर्गत समय समय पर सामान्य आदेश जारी करता है।

रेलवे वैगन भारतीय रेल के महत्त्वपूर्ण रोलिंग स्टॉक है जो संचालन किये जाने पर बहुमूल्य मालभाड़ा अर्जन उपलब्ध कराते हैं। यद्यपि विभिन्न प्रकार के उचित वैगनों का सदा अभाव रहता है। विद्यमान ट्रेक तथा वैगनों का उपयोग करते हुए मालभाड़ा अर्जन को अधिकतम करने के मद्देनजर, आरबी ने वैगनों की चिन्हित वाहक क्षमता (सीसी) से चार/छह/आठ टन अधिक तक लदान की गई माल गाड़ियों में वस्तुओं के परिवहन के लिए भारतीय रेल के कुछ मार्गों¹⁷ को घोषित/अधिसूचित करने का निर्णय लिया (2007)। यह प्रत्येक वैगन में वस्तु के अधिक लदान के माध्यम से मालभाड़ा अर्जन में वृद्धि करता है तथा अतिरिक्त वैगनों की उपलब्धता को भी संभव बनाता है।

लेखापरीक्षा में अभिलेखों की समीक्षा (2015) से पता चला कि पूरे¹⁸ से उरे¹⁹ के विभिन्न गंतव्यों को नियमित रूप से लौह एवं इस्पात (आईएण्डएस) यातायात की बुकिंग की जा रही थी, जिसकी दूरी 1210 से 1267 किमी के बीच है। उमरे में आगरा सिटी (एजीए) (आगरा में सभी स्टेशन) से होते यमुना ब्रिज (जेएबी) से राजा-की-मण्डी (आरकेएम) तक चार किमी के छोटे खण्ड को छोड़ कर जो एक सीसी+6 मार्ग²⁰ था, समग्र मार्ग²¹ को सीसी+8 के रूप में अधिसूचित किया गया था। चूंकि सीसी+6 मार्ग में चार किमी का एक छोटा खण्ड था, इसलिए पूरे से

¹⁶ रेल अधिनियम 1989 की धारा 71 (i) (बी) के साथ पठित आईआरसीए माल टैरिफ भाग-1 वाल्यू.1 का नियम 125 (iii)

¹⁷ संभावित सीसी +6 (अर्थात सीसी +4+2) मार्ग (ii) सीसी +6 मार्ग (iii) सीसी+ 8 मार्ग तथा (iv) 25 टी एक्सल लोड मार्ग

¹⁸ दुर्गापुर स्टील एक्सचेंज यार्ड (डीएसईवाई) तथा एससीआगबी साइडिंग

¹⁹ बल्लभगढ़, सेल साइडिंग/बल्लभगढ़, हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड/गुगलकाबाद तथा तुगलकाबाद मिनरल गुड्स साइडिंग

²⁰ डीएसईवाई/एससीओबी-एमजीएस-एमजेडपी-एएलडी-जेएबी-एजीए-आरकेएम-गंतव्य

²¹ मुगल सराय (एमजीएस)-मुज्जफरपुर (एमजेडपी)-इलाहाबाद (एएलडी) मार्ग सीसी +8 मार्ग है जो पहले ही यौक्तिकीकृत है

समस्त यातायात पर सीसी+6 मार्ग के लिए स्वीकार्य मालभाड़ा प्रभारित किया जा रहा था।

आगरा फोर्ट (एएफ), ईदगाह (आईडीएच) तथा आगरा केन्टोनमेंट (एजीसी) से होते हुए यमुना ब्रिज (जेएबी) से राजा-की-मण्डी (आरकेएम) तक 9.38 किमी दूरी वाला एक अन्य मार्ग भी था जो एक अधिसूचित सीसी+8 मार्ग था। यद्यपि यह मार्ग लघुतम मार्ग से लगभग छह किमी लम्बा था, तथापि प्रति टन मालभाड़ा की दर पर इसका कोई प्रभाव नहीं था क्योंकि यातायात की आदेय दूरियाँ समान दूरी स्लैब में आती जिसके कारण रेल-प्रयोक्ताओं पर कोई अतिरिक्त भार न होता। यातायात के लिए इस वैकल्पिक मार्ग का यौक्तिकीकरण, जो लघुतम मार्ग से केवल लगभग छह किमी लम्बा था, पूरे प्रशासन को प्रत्येक वैगन का सीसी दो टन तक बढ़ाने में सक्षम कर सकता था जिसके कारण प्रत्येक वैगन में अतिरिक्त लदान के लिए अतिरिक्त मालभाड़ा आय होती।

यातायात के उक्त प्रवाह के लिए वैकल्पिक मार्ग का पता लगाने में पूरे प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप परिवहन के लिए वस्तु के कम लदान के कारण हानि हुई। लेखापरीक्षा में एक आकलन से पता चला कि वैकल्पिक सीसी +8 मार्ग का पता न लगाये जाने के परिणामस्वरूप अप्रैल 2012 से मार्च 2015 के दौरान पूरे से उरे में गंतव्यों के लिए बुक 2595 वैगनों के संबंध में ` 1.10 करोड़ के अतिरिक्त मालभाड़े की हानि हुई थी।

दपूरे के बोकारो इस्पात संयंत्र तथा टिस्को वर्क साईट से उक्त सीसी +6 मार्ग से होते हुए उरे तथा उपरे के विभिन्न गंतव्यों तक बुक किये गए यातायात पर की गई समीक्षा से पता चला कि इन कारणों से अतिरिक्त मालभाड़े की हानि ` 38.24 करोड़²² थी। ऐसी हानि मार्ग के यौक्तिकीकरण तक जारी रहेगी।

मुद्दे को पूरे प्रशासन के समक्ष रखने पर (जून 2015) यह बताया गया (सितम्बर 2015) कि पूरे द्वारा मालभाड़ा यातायात का भुगतान आरबी द्वारा नियंत्रित दर शाखा प्रणाली (आरबीएस) में परिभाषित लघुतम/यौक्तिकीकृत मार्ग के आधार पर माँगा जाता था। इस संबंध में उन्हें कोई निर्देश नहीं था। आरबी द्वारा मार्गों का यौक्तिकीकरण मुख्यतः संबंधित क्षेत्रीय रेलवे की सिफारिश के आधार पर किया जाता है।

²²जैसा कि अप्रैल 2012 से मार्च 2015 के दौरान बोकारो इस्पात संयंत्र तथा टिस्को वर्क साईट से बुक किये गए क्रमशः 28136 तथा 59418 वैगनों के संबंध में प्राप्य था।

उनका उत्तर स्वीकार्य नहीं है। न तो आरबी ने एवं न ही यातायात में शामिल किसी अन्य क्षेत्रीय रेलवे (जैसे पूरे एवं दपूरे) ने यौक्तिकीकरण के लिए इस मार्ग का पता लगाया जिससे प्रत्येक वैगन में दो अतिरिक्त टन वस्तु का लदान संभव होता तथा जिसके परिणामस्वरूप अतिरिक्त मालभाड़ा आय होती। पूरे प्रशासन का यह तर्क कि मार्गों के यौक्तिकीकरण पर केवल संबंधित क्षेत्रीय रेलवे द्वारा विचार किया जा सकता है जिससे मार्ग संबंधित है, सही प्रतीत नहीं होता क्योंकि लेखापरीक्षा ने पिछले मामलों में देखा है जहाँ पूरे तथा पूरे ने क्रमशः नवम्बर 2011 तथा जुलाई 2013 में उन मार्गों के यौक्तिकीकरण के लिए प्रस्ताव रखा था जिसमें अन्य रेलवे शामिल थे तथा उनके प्रस्ताव आरबी द्वारा स्वीकार किये गए थे।

अतः ऐसे वैकल्पिक मार्ग का पता लगाने में रेल प्रशासन की विफलता जो रेलवे को अधिक टन यातायात की ढुलाई में संभव करता तथा उपभोक्ताओं पर भार डाले बिना अतिरिक्त राजस्व अर्जित करता, के परिणामस्वरूप ₹ 39.34 करोड़ तक राजस्व की हानि हुई।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फ़रवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2016)।

2.7 उत्तर पश्चिम रेलवे (उपरे): पैलेस ऑन व्हील्स की साझा आय की वसूली न/विलम्बित होना तथा विलम्बित भुगतान पर अनुप्रयोज्य ब्याज न लगाना

समय पर राजस्व का अपना हिस्सा प्राप्त करने में उपरे प्रशासन की ओर से शिथिलता तथा रेलवे तथा आरटीडीसी के बीच अनुबन्ध में इसके लिए प्रावधान होने के बावजूद विलम्बित भुगतानों पर अनुप्रयोज्य ब्याज लगाने में विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 26.20 करोड़ राशि के साझा आय की देय राशि तथा ब्याज के कारण ₹ 8.51 करोड़ की वसूली नहीं हुई (2008 से)।

रेलवे तथा राजस्थान पर्यटन विकास निगम (आरटीडीसी), राजस्थान सरकार का उपक्रम, के बीच लागत सहभाजन आधार पर सितम्बर 1995 में नई दिल्ली-जयपुर, सवाई माधोपुर, उदयपुर, जैसलमेर, जोधपुर, भरतपुर तथा आगरा के बीच ब्रॉड गेज खण्ड पर आरबी द्वारा पैलेस आन व्हील्स (पीओडब्ल्यू) प्रारंभ की गई थी। अनुबन्ध के खण्ड 9.1 के अनुसार भारतीय रेल तथा आरटीडीसी के बीच 1 जून 2006 से क्रमशः 56:44 के अनुपात पर राजस्व सहभाजन होना था। साझा

होने योग्य राजस्व का निर्धारण करते समय, एजेन्टों का कमीशन तथा प्रचार एवं प्रसार के लिए चिन्हित 1 प्रतिशत कुल राजस्व से काटा जाना था। आरटीडीसी को पैकेज टिकट बेचने थे, जिनमें रेल टैरिफ तथा केटरिंग, हाउस कीपिंग, दृश्यावलोकन तथा मनोरंजन सेवाएँ भी शामिल होतीं। रेलवे तथा आरटीडीसी के बीच जून 2009 को क्रियान्वित अनुबन्ध के खण्ड 9.2 के अनुसार, आरटीडीसी लेखे बनाएगा तथा रेलवे का हिस्सा त्रैमासिक रूप से क्रास चैक के द्वारा एफए एण्ड सीएओ, उपरे, जयपुर को प्रेषित करेगा। चैक प्रत्येक तिमाही के पैंतालीसवें दिन को अथवा उससे पहले जारी किया जाएगा, जिसमें विफल होने पर चूक की तिथि से भारतीय रेल को देय राशि पर आरटीडीसी द्वारा 18 प्रतिशत प्रतिवर्ष ब्याज का भुगतान किया जाएगा। आरटीडीसी को प्रत्येक तिमाही को एफए एण्ड सीएओ, उपरे को बेची गई टिकटों की संख्या, कुल राजस्व तथा प्रत्येक एजेंसी को देय कमीशन के साथ अन्य लेखे दर्शाते हुए लेखे भेजना आवश्यक था। 18 प्रतिशत की इस दर को 27 मई 2013 को क्रियान्वित अनुबन्ध में 12 प्रतिशत तक संशोधित किया गया था जिसे 1 जून 2011 से प्रभावी किया गया है।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि साझा आय का भुगतान 45 दिन की निर्धारित अवधि में नहीं किया गया तथा आरटीडीसी लगातार निर्धारित अवधि के बाद रेलवे के राजस्व का हिस्सा भेज रहा था। रेल प्रशासन विलम्बित प्रेषणों पर कोई ब्याज तक लगाने में विफल हुआ जैसा समय समय पर अनुबन्ध में निर्धारित किया गया था जिसने आरटीडीसी को रेलवे को राशि का विलम्बित प्रेषण जारी रखने के लिए प्रोत्साहित किया। इसके परिणामस्वरूप 31 मार्च 2015 तक ` 26.20 करोड़ की राशि की साझा आय की देय राशियों की वसूली नहीं हुई तथा 31 मार्च 2015 तक साझा आय के विलम्बित भुगतान पर प्रोदभूत ` 8.51 करोड़ का ब्याज इकट्ठा हो गया।

नीचे 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 तथा 2015 के 1 अप्रैल को देय राशियों की स्थिति स्पष्ट रूप से बकाया राशि में तीव्र वृद्धि की ओर संकेत करती है:-

तालिका 2.

क्र.सं.	वर्ष	देय राशियों की स्थिति ₹ में
1.	01.04.2010	22,11,152
2.	01.04.2011	75,71,527
.	01.04.2012	1,25.84,459
.	01.04.2013	14,74,44,815
.	01.04.2014	29,52,95,704
6.	01.04.2015	34,70,95,500

अभिलेखों की समीक्षा से आगे पता चला कि आरटीडीसी से बकाया भुगतान की माँग करते समय, उपरे प्रशासन ने आरटीडीसी को अपने विभिन्न पत्रों में ब्याज राशि की गणना करने तथा आरटीडीसी के प्रति माँग रखने के बजाए बताया था कि विलम्बित भुगतान पर 18/12 प्रतिशत की दर से ब्याज का भुगतान किया जाना है जैसा समय समय पर अनुप्रयोज्य है। अतः आरटीडीसी से आय की साझा राशि के बकाया भुगतान की माँग करने तथा 45 दिन की निर्धारित अवधि के अन्दर इसके हिस्से की राशि का प्रेषण न करने के लिए ब्याज लगाने में विफलता के परिणामस्वरूप 31 मार्च 2015 तक ₹ 8.51 करोड़ राशि के ब्याज का बकाया इकट्ठा हो गया था।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में जनवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2016)।

2.8 उत्तर रेलवे (उरे): चुनाव ड्यूटी के लिए परिनियोजित रेल सुरक्षा विशेष बल स्टाफ की लागत के प्रति रेलवे को देय राशियों की वसूली न होना

चूनाव ड्यूटी के लिए रेलवे बलों के परिनियोजन की लागत के प्रति गृह मंत्रालय से देय राशियों की वसूली न करने से क्षेत्रीय रेल प्रशासन ₹ 25.80 करोड़ से वंचित रह गया।

रेलवे सुरक्षा विशेष बल (आरपीएसएफ) एक विशेष बल है जो सुसंगठित तथा प्रशिक्षित है। बेहतर रूप से सुसज्जित यह बल रेल मंत्रालय को अति अल्प समय में विधि के अन्तर्गत अनुमत बल के न्यूनतम प्रयोग द्वारा नियंत्रित ढंग से स्थिति को सम्भालने के लिए हर समय उपलब्ध है। यह बल विशेष रूप से भारतीय रेल के लिए है तथा परिनियोजित स्टाफ विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे (जेडआरज) को चिन्हित किया गया है जो उनका वेतन तथा भत्ते वहन करते हैं। यद्यपि, कोई आकस्मिकता/बल की कमी होने पर, आरपीएसएफ स्टाफ को संसदीय तथा राज्य विधानसभा चुनाव को शांति पूर्वक आयोजित कराने के लिए प्रतिनियुक्त किया जाता है। ऐसी स्थिति में, प्रतिनियुक्ति की लागत उनके क्षेत्रीय रेल प्रशासन द्वारा इस संबंध में बिल प्रस्तुत²³ करके गृह मंत्रालय (एमएचए) से वसूल करना अपेक्षित होता है।

²³ वेतन, भत्ते तथा आकस्मिक व्यय

लेखापरीक्षा ने उरे के दिल्ली तथा लखनऊ डिवीजन के अभिलेखों की जाँच की तथा देखा कि वर्ष 2007-15 (आठ वर्ष) के दौरान लखनऊ डिवीजन के अन्तर्गत आरपीएसएफ बटालियन को 2009 तथा 2014 में लोक सभा चुनाव के दौरान विभिन्न राज्यों में चुनाव ड्यूटी तथा राज्य विधानसभा/संघ शासित प्रदेशों के लिए 36 चुनावों के लिए प्रतिनियुक्त किया गया था जैसा नीचे दर्शाया गया है।

तालिका 2.

बटालियन सं.	अवधि	चुनाव ड्यूटी पर प्रतिनियुक्ति	वसूली के लिए देय राशि (रूपये करोड़ में)
तीसरी बटालियन लखनऊ	अप्रैल 2007 से दिसम्बर 2013	गुजरात, उत्तर प्रदेश, छत्तीसगढ़ (2), जे एण्ड के, कर्नाटक (2), राजस्थान(2), पंजाब, महाराष्ट्र, झारखण्ड, बिहार, तमिलनाडु (2), पश्चिम बंगाल, मध्यप्रदेश तथा असम	10.99 करोड़
तीसरी बटालियन लखनऊ	मार्च 2014 से फरवरी 2015	उत्तरप्रदेश, बिहार, झारखण्ड, दादर नगर हवेली, महाराष्ट्र, हरियाणा, जम्मू एण्ड कश्मीर तथा दिल्ली	8.35 करोड़
दिल्ली में दयाबस्ती बटालियन 6टी	अप्रैल 2007 से मार्च 2011	उत्तरप्रदेश, गुजरात, बिहार, तथा असम	2.01 करोड़
दिल्ली में दयाबस्ती बटालियन 6	दिसम्बर 2012 से जुलाई 2013	गुजरात, उत्तरप्रदेश, मणिपुर, राजस्थान, मध्यप्रदेश, छत्तीसगढ़, कर्नाटक एण्ड पश्चिम बंगाल	4.45 करोड़

यह देखा गया था कि क्षेत्रीय रेलवे द्वारा इन प्रतिनियुक्तियों की लागत (₹ 25.80 करोड़) एमएचए से वसूल करने के लिए कोई बिल नहीं दिया गया था। केवल 25 मार्च 2015 को लखनऊ डिवीजन के वित्तीय प्राधिकारी द्वारा विवीक्षा किया गया ₹ 16.86 करोड़ राशि का बिल वसूली की व्यवस्था करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे के मुख्य सुरक्षा आयुक्त/आरपीएसएफ को भेजा गया था। इसके अतिरिक्त डिवीजनल लेखा कार्यालयों द्वारा बकाया राशियों की वसूली की निगरानी भी अपर्याप्त थी क्योंकि उन्होंने प्रभावी निगरानी के लिए बकाया राशियों को वसूली योग्य बिल रजिस्टर में नोट नहीं किया था।

अतः उरे प्रशासन एमएचए के विरुद्ध बिल बनाने (₹ 25.80 करोड़) में विफल हुआ। परिणामस्वरूप, चुनाव ड्यूटी के लिए रेलवे बल के परिनियोजन की लागत वर्षों

तक वसूल नहीं हुई। इसने क्षेत्रीय रेलवे प्रशासन को ₹25.80 करोड़ की बहुमूल्य निधि से वंचित कर दिया जो महत्त्वपूर्ण प्राथमिकता वाले कार्यों पर उपयोग की जा सकती थी।

अक्टूबर 2013 तथा जून 2014 में मामला क्रमशः लखनऊ तथा दिल्ली डिवीजन में उरे प्रशासन के समक्ष रखा गया था। रेलवे द्वारा की गई किसी कार्यवाही की सूचना नहीं मिली थी (अप्रैल 2015 तथा अगस्त 2015)।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फरवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2016)।

2.9 पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे (उसीरे) खाली डेम्प रेकों की ढुलाई के कारण परिहार्य व्यय

एपीडीजे-बीएक्सटी खण्ड के डीएचएच-बीएक्सटी के बीच एक छोटे खण्ड में 'पूर्ण ब्लॉक सेक्शन' के पूरा न होने के कारण, उसीरे प्रशासन ने एक स्टेशन पर रेकों के इन्टरचेंज के माध्यम से डेम्प सेवाओं को पूरा किया जिसके कारण प्रतिदिन खाली डेम्प रेकों की परिहार्य ढुलाई हुई जिसके परिणामस्वरूप ₹15.36 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

अलीपुरद्वार डिवीजन के अलीपुर द्वार जं (एपीडीजे)-बामनहट (72.34 किमी) खण्ड में बामनहट स्टेशन (बीएक्सटी) यात्री यातायात के लिए टर्मिनल स्टेशन है। न्यू कूच बिहार (एनसीबी) वामनहट (बीएक्सटी) तक 49.91 किमी के लिए इस खण्ड का एक भाग एकल लाईन ट्रैक है जिस पर रेलों केवल एक रेल प्रणाली के तहत कार्य करती हैं। रेल सेवा को बीएक्सटी पर समाप्त किया जा सकता था क्योंकि इस स्टेशन पर कर्मियों के रुकने के लिए एक संचालन कक्ष है। एपीडीजे-बीएक्सटी मार्ग पर एकाधिक रेलों को चलाने के लिए एनसीबी-बीएक्सटी खण्ड पर 'पूर्ण ब्लॉक प्रणाली' (एबीएस)²⁴ के प्रावधान की आवश्यकता है। एनसीबी से दिनहाटा (डीएचएच) तक इस खण्ड के 27.47 किमी के एक भाग में एबीएस का प्रावधान किया गया था तथा 28 जून 2013 को चालू किया गया था। समग्र मार्ग²⁵ पर एकाधिक रेलों के चालन को सुगम बनाने के लिए शेष भाग डीएचएच-बीएक्सटी- 22.44 किमी पर एबीएस का प्रावधान आवश्यक था जिसके लिए रेलवे

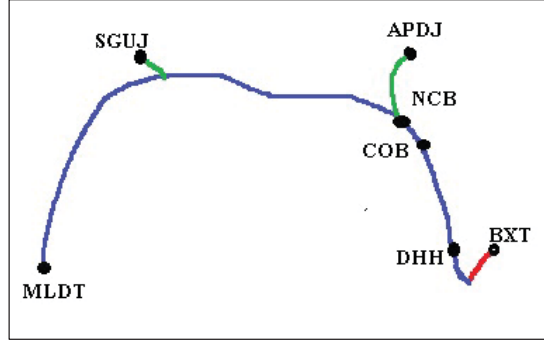
²⁴ एबीएस एक ऐसी प्रणाली है जिसमें एक ट्रैक में खण्डों की ऋंखला होती है जिस पर जब एक रेल ट्रैक के एक खण्ड का प्रयोग करती है तो, किसी अन्य रेल को उस खण्ड में आने की अनुमति नहीं होती। एबीएस एकाधिक रेलों के परिचालन की सुगम बनाता है।

²⁵ एमएलडीटी से बीएक्सटी तथा वापस एमएलडीटी

ने 18 दिसम्बर 2012 को पूर्णता की निर्धारित तिथि के साथ 15 करोड़ की लागत पर सिविल इंजीनियरिंग कार्य के लिए एक संविदा अनुबन्ध किया (जून 2012)। यह पूरा नहीं हुआ था (जून 2015) जिससे समग्र खण्ड पर एकाधिक रेलों का परिचालन विलम्बित हो रहा था।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि:

- रेलवे ने मालदा टाऊन (एमएलडीटी) से कूचबिहार (सीओबी) तक तथा वापस एमएलडीटी तक डीजल बहुबिध इकाई (डीईएमयू) सेवा (सं. 75401/ 75402) की सेवा प्रारंभ की थी (जनवरी 2011), वह भाग जिस पर पहले ही एबीएस का प्रावधान था। डेम् रोक का निर्धारित प्राथमिक अनुरक्षण एपीडीजे पर किया जाना था जिसके लिए सीओबी तथा एपीडीजे (27.04 किमी) के बीच 54.08 किमी के लिए खाली डेम् रोक की प्रतिदिन ढुलाई की आवश्यकता थी।
- बाद में रेलवे ने एसजीयूजे में निर्धारित प्राथमिक अनुरक्षण के साथ एनजेपी/सिलिगुडी जं. (एसजीयूजे) से बीएक्सटी और एसजीयूजे ने को वापसी के बीच एक और डेम् रेलगाडी (सं. 75717/75718) प्रारंभ की (जुलाई 2012)।
- चूंकि उसीरे प्रशासन डीएचएच-बीएक्सटी सेगमेंट में एबीएस के प्रावधान के लिए कार्य की अपूर्णता के कारण एपीडीजे-बीएक्सटी भाग में बहुल रेलगाडियों आरंभ करने में असमर्थ था, उसने एनसीबी में उनके अन्तर परिवर्तन के माध्यम से डेम् सेवाओं को जोड़ने और एसजीयूजे पर रेलों को निर्धारित अनुरक्षण प्रदान करने का निर्णय लिया। परिणामस्वरूप, जुलाई 2012 से एमएलडीटी-सीओबी और वापस एमएलडीटी के बीच डेम् रेलगाडियों की संख्या परिवर्तित कर 75719/75720 कर दी गई थी। एकीकरण के परिणामस्वरूप, 12.07.2012 से 01.08.2013 के दौरान गन्तव्य बिन्दुओं (बीएक्सटी और सीओबी) के बीच खाली डेम् रेलों को 109.04 कि.मी के लिए और रोक अन्तरपरिवर्तन बिन्दु (एनसीबी) पर रोज हॉल करना पड़ता था।



इसके अतिरिक्त, एनसीबी-डीएचएच खण्ड (28 जून 2013) में 'एबीएस' के प्रावधानों के बाद, उसीरे प्रशासन ने डीएचएच तक एमएलडीटी और सीओबी के बीच डेम्ू सेवा (सं.75719/75720) विस्तारित की (2 अगस्त 2013)। तदनुसार सेवाओं से संबंधित खाली डेम्ू रैकों (सं. 75717, 75718, 75719 एवं 75720) को रोज 154.76 कि मी²⁶ के लिए हॉल करना पड़ता था।

इस प्रकार तीन वर्षों के बीत जाने के बाद भी, डीएचएच-बीएक्सटी खण्ड (22.44 कि.मी) के बीच एक छोटे से भाग में 'एबीएस' प्रदान करने के लिए कार्य अधूरा था (जुलाई 2015) जिसके कारण एनसीबी-डीएचएच खण्ड (27.47 कि.मी) 'वन ट्रेन सिस्टम ओनली' के अन्तर्गत अभी भी उपयोग किया जा रहा था और बहुल रेलगाड़ियों का परिचालन संभव नहीं था। इस स्थिति से उबरने के लिए उसीरे प्रशासन को टर्मिनल स्टेशन बीएक्सटी के बजाय मध्यवर्ती स्टेशन पर रैकों के बदलाव के माध्यम से डेम्ू सेवाओं को एककृत करना था। जब उसीरे प्रशासन ने डेम्ू सेवाओं को विस्तारित करने का निर्णय लिया तो उन्हें दोबारा उनके अन्तर परिवर्तन के माध्यम से उन्हें एकीकृत करना पड़ा था जिसके परिणामस्वरूप 30 जून 2015 तक डेम्ू के खाली हालेज के प्रति `15.36 करोड़²⁷ का व्यय हुआ। यह परिहार्य व्यय तब तक जारी रहेगा जब तक पूरे रूट पर एबीएस का प्रावधान नहीं होगा और बहुल रेलगाड़ियों को सेवा में नहीं लगाया जाएगा।

जब मामला उसीरे प्रशासन के ध्यान में लाया गया (दिसम्बर 2013) उन्होंने कहा (फरवरी 2016) कि:

- समय और कार्य प्रणाली से संबंधित बाधाओं को ध्यान में रखते हुए और खाली रैक परिवहन को भी न्यूनतम करने के लिए रैकों का एकीकरण किया गया था। सिलिगुडी में रैकों को अनुरक्षण उद्देश्यों के एक एकीकृत किया गया था क्योंकि सिलिगुडी के डीईएमयू शेड में बेहतर अनुरक्षण सुविधाएँ थीं।
- यदि एपीडीजे अनुरक्षण जारी रहता, तो प्रमुख समस्याएं बिना सुलझी पड़ी रहती जिसके परिणामस्वरूप 'वन ट्रेन ओनली सिस्टम' भाग में परिचालनात्मक समस्याएं और मुख्य लाइन भग में भीड़ भाड़ के अलावा डेम्ू सेवा की विफलता

²⁶ डेम्ू एक्सटी पर समाप्ति के बाद सं.75717 को एनसीबी ले जाया गया और फिर अगली सुबह 75720 के रूप में नया परिचालन प्रारंभ करने के लिए डीएचएच में वापिस लाया गया। इसी प्रकार से, रेलगाड़ी सं. 75719, के खाली डीईएमयू रैक को डीएचएच में समाप्ति के बाद एनसीबी ले जाया गा और फिर अगली सुबह 75718 के रूप में नए परिचालन प्रारंभ करने के लिए वापिस बीएक्सटी लाया गया जिसमें प्रतिदिन 154.76 कि.मी का खाली परिचालन शामिल है।

²⁷ डीएचएच तक डेम्ू सेवा के विस्तारण से पूर्व अवधि के लिए `3.27 करोड़ और डीएचएच तक विस्तारण के बाद `12.09 करोड़

होती। इससे आगे यात्री और माल सेवाओं दोनों पर संचयी प्रभाव हो सकता था।

- डीएचएच को बिना परिचालक दल रेस्ट रूम के प्रावधान के बिना श्रेणी 'बी' स्टेशन के रूप में संस्थापित किया गया था (जून 2013)। पहले ही 'बी' श्रेणी स्टेशन के संस्थापन के साथ रेलगाड़ी को खण्ड के मध्य से वापिस नहीं लिया जा सका। अतः 75719/72720 का सीओबी से डीएचएच को विस्तारण परिचालनात्मक दृष्टिकोण से अवश्यभावी था। चूंकि डीएचएच पर कोई परिचालक दल रेस्ट रूम उपलब्ध नहीं था इसलिए, रैकों को खाली समेकन अर्न्त परिवर्तन के लिए एनसीबी में ले जाया गया था। रैकों की खाली ढुलाई जारी रही क्योंकि बीएक्सटी स्टेशन को एबीएस वाले श्रेणी 'बी' स्टेशन में परिवर्तित नहीं किया गया था। इसका अलावा, रैकों का बेहतर अनुरक्षण एनसीबी में उनके अर्न्तपरिवर्तन के माध्यम से संभव था। इसके अलावा, यदि खाली रैकों को यात्री सेवाओं के लिए लगाया जाता तो उनका समय यात्रियों के अनुकूल नहीं होता।

उसीरे प्रशासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि:-

डेमू सं. 75401/75402 के रैक पूर्व एमएलडीटी सीओबी जनवरी 2011 से 12 जुलाई 2012 तक इसके आरंभ से एपीडीजे में प्राथमिक अनुरक्षण के लिए निर्धारित थी और यह एनसीबी-बीएक्सटी खण्ड पर 'एबीएस' के प्रावधान तक जारी रह सकता था।

डेमू के घटकों का अनुरक्षण संविदात्मक आधार पर दिया गया था और इसलिए एपीडीजे जैसी किसी मुख्य विफलता को संभालने में ज्यादा मुश्किल नहीं होगी। इसके अतिरिक्त डेमू रैकों के दो सेटों का रोज अनावश्यक खाली परिचालन वास्तव में अधिक मार्ग रूकावटों और 'वन ट्रेन ओनली सिस्टम' खण्ड और 'मुख्य लाइन' खण्ड में भीड़ भाड़ में सहयोग दे रहा था।

सीओबी से डीएचएच में विस्तारण उपयुक्त हो सकता था यदि एनसीबी के बजाय बीएक्सटी पर रैकों के अर्न्तपरिवर्तन के लाभ प्राप्त करने के लिए एबीएस को डीएचएच बीक्सटी खण्ड प्रदान किया जाता क्योंकि बीएक्सटी स्टेशन पर परिचालन दर रेस्ट रूम पहले से प्रदान किया गया था। तथापि, डीएचए-बीएक्सटी खण्ड को अभी एबीएस प्रदान किया जाना है हालांकि तीन वर्षों से अधिक बीत चुके हैं। इसके परिणामस्वरूप जून 2015 तक डेमू रैकों की खाली ढुलाई पर ₹ 15.36 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फ़रवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2016)।

2.10 पूर्वी रेलवे (पूरे) : साइडिंग प्रभारों की कम उगाही

एक सर्विग स्टेशन पर क्वेरी साइडिंग के संबंध में 'ट्रेन इंजनों' के बजाय 'शंटिंग इंजन' के इंजन घंटे लागत के आधार पर साइडिंग प्रभारों के दर के निर्धारण के परिणामस्वरूप 2012-15 के दौरान साइडिंग प्रभारों के ₹ 11.92 करोड़ की कम उगाही हुई।

यातायात (वाणिज्यिक) विभाग (पैरा 1807) के लिए भारतीय रेल संहिता के अनुसार, साइडिंगों के संबंध में जहां भाड़ा सेवारत स्टेशन से और को प्रभारित किया जाता है, वहां रेलवे द्वारा साइडिंग प्रभार सेवारत स्टेशन और साइडिंग के बीच वैगनों की टुलाई के लिए उद्ग्रहित किए जाते हैं। इस उद्देश्य के लिए, आरबी प्रति वर्ष विभिन्न प्रकार के इंजनों के लिए इंजन घंटा लागत की दरें परिचालित करता है। परिणामस्वरूप, रेल प्रशासन इंजन घंटा लागत की संशोधित दरों के आधार पर समय समय पर साइडिंग प्रभारों को संशोधित करती है। 'शंटिंग इंजन' से ट्रेन इंजन के संबंध में साइडिंग प्रभार हमेशा अधिक होते हैं क्योंकि ट्रेन इंजन की इंजन घंटा लागत अधिक होती है। आरबी ने स्पष्ट किया (अक्टूबर 1977) कि जब एक इंजन को शंटिंग के लिए रेलगाड़ी से वास्तव में अलग किया जाता है और उसे रेलगाड़ी से जोड़ा जाता है, 'शंटिंग' कार्य की समाप्ति के बाद जब वापसी होती है तो यह ट्रेन इंजन के रूप में माना जाएगा।

लेखापरीक्षा ने पाया (2014-15) कि यद्यपि रेलवे द्वारा पकुर में चार क्वेरी साइडिंगों को सेवारत किया गया था, फिर भी पकुर पर कोई विशिष्ट पायलट इंजन²⁸ उपलब्ध नहीं करवाया गया था। इसके परिणामस्वरूप, पकुर में आवक रैको को लाने वाले डीजल ट्रेन इंजनों को क्वेरी साइडिंग से संबंधित 'शंटिंग' कार्यों के लिए अलग किया जा रहा था और उसके बाद उन्हें आउटवर्ड रैको के साथ लगाया जा रहा था।

लेखापरीक्षा ने पाया (2014-15) कि पकुर सर्विग स्टेशन पर 'साइडिंग प्रभारों' की वसूली 'ट्रेन इंजनों' के बजाय 'डीजल शंटिंग इंजनों' की इंजन घंटा लागत को ध्यान में रखकर की गई थी। इसके परिणामस्वरूप वर्ष 2012-15 के दौरान ₹ 11.92 करोड़ तक के साइडिंग प्रभारों की कम वसूली हुई।

²⁸ एक इंजन साइडिंग से/को भार आहरित/भेजने का कार्य करता था।

एक औपचारिक लेखापरीक्षा आपत्ति के माध्यम से जब मामला लेखापरीक्षा आपत्ति के माध्यम से पूरे प्रशासन के साथ उठाया गया (अप्रैल 2015) उन्होंने उत्तर दिया (मई 2015) कि पकुर स्टेशन पर कोई निर्धारित पायलट इंजन नहीं हैं और पकुर स्टेशन पर भार लाने खाली होने वाले इंजनों को पायलट इंजन के रूप में उपयोग किया जा रहा था। तथापि, चूंकि इंजनों को शंटिंग कार्यों के निष्पादन के लिए उपयोग किया जा रहा था इसलिए उन्हें 'शंटिंग इंजनों' के रूप में माना जा रहा था। उनका तर्क इस तथ्य के दृष्टिगत वैध नहीं है कि ऐसे इंजन आंतरिक रेकों से अलग किए गए थे और इसके बाद साइडिंगों के अन्दर शंटिंग परिचालन के लिए उपयोग किए गए थे और अतः इन्हें बाहरी रेकों से जोड़ा गया था। वैसे तो इन्हें अक्टूबर 1977 के रेलवे बोर्ड के स्पष्टीकरण के अनुसार 'ट्रेन इंजनों' के रूप में माना जाना और तदनुसार साइडिंग प्रभार निर्धारित किए जाने चाहिए थे।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में जनवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2016)।

2.11 दक्षिण रेलवे (दरे) : ओवर हेड इलैक्ट्रिकल परिसम्पत्तियों के कम उपयोग (ओएचई) और इलैक्ट्रिक कर्षण से डीजल कर्षण के अनुरक्षण पर परिहार्य आवर्ती व्यय

दरे का चेंगलपट्टु आराकोनम खण्ड का विद्युतीकरण मार्च 2004 में `8.95 करोड़ की लागत से किया गया, जिसमें से एमओडी द्वारा उठाई गई आपत्तियों के कारण टक्कोलम से आगे के छोटे से भाग को छोड़ दिया गया। एमओडी की लागत से टक्कोलम से आगे विद्युतीकरण के साथ एक विपरित लाइन 14 वर्षों से प्रगति पर है। भूमि अधिग्रहण में विलम्ब और एमओडी द्वारा परिवर्धित लागत वहन करने के लिए मामले का समाधान न होने के कारण, सृजित परिसम्पत्तियों को पिछले 14 वर्षों से प्रभावी उपयोग में नहीं लाया जा सका। इसके अलावा दरे प्रशासन द्वारा डीजल कर्षण के अनुरक्षण पर प्रति वर्ष `1.08 करोड़ का आवर्ती व्यय किया गया।

दरे की ब्रांच लाइन अर्थात् चेंगलपट्टु (सीजीएल) अकराकोनम (एजेजे) के गेज परिवर्तन (जीसी) को सितम्बर 1997 में `87.81 करोड़ की लागत से संस्वीकृत और दिसम्बर 1999 में चालू किया गया। इस ब्रांच लाइन (सीजीएल-एजेजे), के लिए नवम्बर 1999 में विद्युतीकरण संस्वीकृत किया गया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि सीजीएल और टक्कोलम (टीकेक्यू) के बीच विद्युतीकरण कार्य मार्च 2004 में ₹8.95 करोड़ की लागत से पूरा किया गया था किन्तु तिरूमलपुर (टीएमएलपी) तक जुलाई 2004 में ही यातायात के लिए चालू किया गया। टीकेक्यू से आगे विद्युतीकरण रक्षा मंत्रालय द्वारा उठाई गई आपत्ति (अप्रैल 1999) के कारण नहीं किया जा सका था। आपत्ति निम्नलिखित कारणों से उठाई गई:

- बीजी ट्रेक संरेखण नौसेना वायु स्टेशन के रनवे के प्रारंभ से लगभग 120 मीटर की दूरी पर था और रनवे की दिशा से सीधा चल रहा था।
- वायु मार्गों और हवाई अड्डों से संबंधित मौजूदा निर्देशों के अनुसार, उड़ान के बिन्दु से 3000 मीटर के अन्दर हाई टेंशन लाइनें अनुमत नहीं हैं। रनवे के प्रारंभ से 120 मीटर के अन्दर रेलवे ट्रेक के विद्युतीकरण से नौसेना वायुयानों के परिचालन में बाधा आएगी।

अभिलेखों से पता चला कि रेलवे और एमओडी के बीच बैठक में (अक्टूबर 1999) टीकेक्यू और एजेजे के बीच विपरित संरेखण (डेटूर) में नई लाइन बिछाने की सहमति हुई थी। बैठक में यह भी निर्णय लिया गया कि नई घूमावदार लाइन बिछाने की लागत एमओडी द्वारा वहन की जाएगी। दिसम्बर 2003 में एमओडी द्वारा राशि (₹25.76 करोड़) जमा करवाने के बाद ही कार्य 2004 में प्रारंभ हो सका। यदि रेलवे ने गेज परिवर्तन/विद्युतीकरण कार्य करने से पूर्व यदि एमओडी से परामर्श लिया होता तो विद्युतीकरण कार्य की पूर्णता में विलम्ब और परिणामस्वरूप सृजित परिसम्पत्तियों (बीजी ट्रेक) के सकल कम उपयोग से बचा जा सकता था।

सीएंडएजी के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (2004 की सं.8 का पैरा 3.1) में इस मामले के बारे में पहले बताया गया था। उत्तर में दरे प्रशासन ने सृजित परिसम्पत्तियों के समग्र कम उपयोग पर लेखापरीक्षा टिप्पणी को स्वीकार किया (मई 2012) और आश्वासन दिया कि घूमावदार कार्य दो वर्षों में पूर्ण कर दिए जाएंगे। तथापि, घूमावदार कार्य और टीकेक्यू और एजेजे के बीच विद्युतीकरण अभी पूर्ण नहीं किया गया है (जून 2015)।

दरे के निर्माण कार्य संगठन के अभिलेखों से आगे पता चला कि:

- घूमावदार लाइन के लिए अनुमान ₹25.73 करोड़ के लिए संस्वीकृत किया गया था (फरवरी 2003) और एमओडी ने दिसम्बर 2003 तक ₹25.76 करोड़ जमा करवा दिए थे।

- यद्यपि कार्य जून 2006 तक पूर्णता हेतु 2004 में प्रारंभ किया गया था, इसे विशेष रूप से एजेजे के पास मेलपक्कम में 500 मीटर के छोटे से क्षेत्र में भूमि अधिग्रहण में विलम्ब के कारण पूरा नहीं किया जा सका। सरकार द्वारा निःशुल्क रूप से प्रदान की गई भूमि पर कब्जा करने वाले लोगों के लिए वैकल्पिक स्थल प्रबंधित करने में राज्य सरकार और रेलवे के बीच समन्वय की कमी थी। अन्ततः नवम्बर 2014 में भूमि अधिग्रहित की गई थी।
- इसी दौरान घूमावदार कार्य की अनुमानित लागत में वृद्धि हो कर वह `54.57 करोड़ हो गई थी। एमओडी द्वारा अतिरिक्त लागत को वहने करने का मामला अभी सुलझाया जाना है और इसलिए कार्य में प्रगति नहीं थी।
- मौजूदा ठेकेदार समयाधिक्य और लागत अधिक्य के कारण कार्य निष्पादित करने के इच्छुक नहीं थे। दरे प्रशासन ने ठेके की पूर्व समाप्ति और एमओडी से अतिरिक्त लागत की प्राप्ति के बाद नई निविदा आमंत्रित करने का निर्णय लिया (जनवरी 2015)।
- दरे प्रशासन, एमओडी के साथ करार करने में विफल रहा कि कार्य के निष्पादन के दौरान और कार्य की पूर्णता पर शामिल अतिरिक्त लागत एमओडी द्वारा वहन की जाएगी। अतः भूमि अधिग्रहण के बाद भी, कार्य प्रगति नहीं कर सका।

उपरोक्त चूकों/कमियों के कारण दरे प्रशासन 10 वर्ष पूर्व `8.95 करोड़ की लागत से सृजि विद्युत परिसम्पत्तियों के लाभ प्राप्त नहीं कर सका क्योंकि पूरे खण्ड (सीजीएल-एजेजे) पर विद्युतीकरण कार्य पूरा नहीं किया जा सका। इसके अलावा, `27.52 करोड़ (2003 में एमओडी द्वारा की गई `23.76 करोड़ और दरे द्वारा `3.76 करोड़) के निवेश को अभी तक प्रभावी उपयोग हेतु नहीं लगाया जा सका।

पिछले 14 वर्षों से दरे प्रशासन द्वारा डीजल ट्रेक्शन की जगह इलैक्ट्रिक ट्रेक्शन के अनुरक्षण की लागत के प्रति वर्ष `1.08 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किए जाने के अलावा, सीजीएल और एजेजे के बीच परम्परागत कोचों के साथ मेल/एक्सप्रेस और यात्री रेलगाड़ियों को डीजल इंजनों के साथ परिचालित किया जा रहा था।

दरे प्रशासन के साथ मामला जुलाई 2015 में उठाया गया था, उत्तर में उन्होंने कहा (नवम्बर 2015) कि:

- गेज परिवर्तन कार्य से पूर्व रक्षा प्राधिकारियों के साथ परामर्श करने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि रेलवे लाइन नौसेना बेस के निर्माण से पूर्व मौजूद

थी। चूंकि यह केवल एक जीसी था, और एमजी संरेखण बीजी में परिवर्तित था, एमओडी के साथ करार करने का सवाल ही नहीं उठता।

- ओएचई परिसम्पत्तियों का संस्थापन कर दिया गया था और रेलगाडियाँ सीजीएल से टीएमएलपी तक चल रही थी। टीएमएलपी-टीकेओ खण्ड में, ओएचई संस्थापित किया गया और उसे चोरी रोधक उपाय के रूप में 25 केवी ऊर्जा प्रदान की गई थी। टीकेओ-एजेजे घुमावदार लाइन के विद्युतीकरण का कार्य ट्रेक बिछाने के बाद किया जाएगा, जो एमओडी द्वारा अतिरिक्त लागत जमा करवाने के बाद किया जा सकेगा।

इन तथ्यों के दृष्टिगत उत्तर तर्कसंगत नहीं है:-

- इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता (पैरा 259,507) में प्रावधान किया गया है कि निष्पादन हेतु किसी परियोजना को प्रारंभ करने से पूर्व सैन्य प्राधिकारियों से परामर्श किया जाना चाहिए। अतः दरे प्रशासन को सीजीएल और एजेजे के बीच गेज परिवर्तन और विद्युतीकरण कार्य करने से पूर्व रक्षा प्राधिकारियों से परामर्श करना चाहिए था।
- यद्यपि ईएमयू रेलगाडियाँ टीएमएलपी तक परिचालित हो रही थीं फिर भी टीकेओ और एजेजे के बीच विद्युतीकरण की अपूर्णता के कारण सीजीएल और एजेजे के बीच मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ी डीजल ट्रेक्शन पर चली रही थी। इसके परिणामस्वरूप ₹ 8.95 करोड़ की निर्माण लागत से ओएचई में सीजीएल-एजेजे खण्ड का कम उपयोग हुआ।
- एमओडी द्वारा अतिरिक्त लागत वहन करने का मामला अभी सुलझाया जाना है, जिससे घुमावदार लाइन बिछाने का कार्य विलम्बित हुआ और परिणामस्वरूप टीकेओ-एजेजे भाग में विद्युतीकरण कार्य भी विलम्बित हुआ। इसके अतिरिक्त समय और लागत अाधिक्य के कारण ठेके की पूर्व समाप्ति के कारण और नई निविदा आमंत्रित करने से लागत में और वृद्धि और कार्य की पूर्णता में विलम्ब होगा।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फ़रवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2016)।

2.12 उत्तर रेलवे (उरे) : टर्मिनल माल स्टेशन पर वैगनों का अत्याधिक अवरोधन

वैगनों के अवरोधन लक्ष्यों से अधिक परिहार्य अत्याधिक अवरोधन के परिणामस्वरूप ₹6.53 करोड़ तक की वैगनों की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

यार्ड/टर्मिनल माल स्टेशन की दक्षता सीधे रूप से परिचालन के विभिन्न स्तरों पर वैगनों के अवरोधन पर नियंत्रण की प्रभावकारिता से संबंधित है। औचित्यपूर्ण स्वीकार्यता से आगे वैगनों के अवरोधन से माल के लदान और उतराई और वैगनों/रेकों के प्रेषण में विलम्ब से वैगनों की उत्पादकता प्रतिकूल रूप से प्रभावित होती है। वैगनों के अवरोधन को न्यूनतम करने के दृष्टिगत, अवरोधन लक्ष्य, वैगनों का अवरोधन जिससे अधिक नहीं होना चाहिए, को रेलवे द्वारा निर्धारित और रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया है।

लेखापरीक्षा ने वाराणसी (बीएसबी) में टर्मिनल माल स्टेशन (टीजीएस) के अभिलेखों की संवीक्षा की और पाया कि टीजीएस/बीएसबी में प्रबंधित 'सभी वैगनों' के लिए क्षेत्रीय रेलवे प्रशासन ने औसत अवरोधन के लिए 16 घंटे प्रति वैगन का लक्ष्य निर्धारित किया था (1998 से पूर्व)। लेखापरीक्षा ने पहले वैगनों के निर्धारित लक्ष्य से अधिक अवरोधन जिसके परिणामस्वरूप अर्जन क्षमता की हानि हुई पर टिप्पणी की थी (2004 की प्रतिवेदन सं.8 का पैरा 2.3.1)। रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड ने की गई कार्रवाई टिप्पणी में बताया था कि 16 घंटे का कठिन लक्ष्य यद्यपि अव्यवहारिक है फिर भी इसने औसत अवरोधन को कम करने में निर्णायक और उपयोगी भूमिका निभाई है। तथापि, वैगनों के अवरोधन के लक्ष्य को संशोधित (अप्रैल 2008) कर 30 घंटे का अधिक यथार्थता लक्ष्य कर दिया गया था।

लेखापरीक्षा में अभिलेखों की आगे संवीक्षा से पता चला (2015) कि वर्ष 2014-15 के दौरान टीजीएस/बीएसबी पर प्रबंधित सभी वैगनों (सं 15404) को 30 घंटे प्रति वैगन के संशोधित संवर्धित अनुमत अवरोधन से अधिक समय तक रोका गया था। वैगनों का अवरोधन 30.35 घंटे और 52.35 घंटे के बीच था। इसके परिणामस्वरूप ₹6.53 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

जब मामला उरे प्रशासन (अगस्त 2013) के साथ उठाया गया था तो उन्होंने कहा (सितम्बर 2015) कि संशोधित संवर्धित अनुमत सीमा से अधिक अत्यधिक अवरोधन विद्युत की कमी, शंटिंग इंजन की अनुपलब्धता, इनवर्ड रेकों को विलम्ब से छोड़ना इत्यादि जैसे कारणों को बताया गया था।

रेलवे द्वारा बताए गए कारण स्वीकार्य नहीं थे क्योंकि 16 घंटे प्रति वैगन के अवरोधन लक्ष्य को वर्ष 2008 में सभी प्रकार की बाधाओं को ध्यान में रखकर अधिक यथार्थता के आधार पर 30 घंटे प्रति वैगन संशोधित किया गया था। वास्तव में अत्यधिक अवरोधन को दक्ष रोलिंग स्टॉक प्रबन्धन और श्रमबल प्रबन्धन और परिचालन और यांत्रिक विभाग के बीच समन्वय से बचाया जा सकता है।

इस प्रकार परिचालनात्मक आवश्यकता पर अवरोधन के निर्धारित लक्ष्य से आगे वैगनों के परिहार्य अत्यधिक अवरोधन के परिणामस्वरूप ₹ 6.53 करोड़ तक के वैगनों की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फरवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2016)।

2.13 पूर्व तटीयरेलवे (पूतरे) : ट्रेन लोड श्रेणी दर के अनियमित विस्तारण के परिणामस्वरूप माल भाड़े को कम प्रभारित करना

पूर्व तटीय रेलवेने आरबी के निर्देशों का अनुपालन किए बिना ब्लॉक रैकों के लिए ट्रेन लोड श्रेणी दर का लाभ दिया जिसके परिणामस्वरूप ₹ 6.01 करोड़ के मालभाड़े की हानि हुई।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने दिनांक 10 नवम्बर 2009 के परिपत्र सं. 2009 का 62 द्वारा मालभाड़ा प्रोत्साहन योजनाओं और उत्पादों के परिवहन पर नीति दिशानिर्देश जारी किए। परिपत्र के पैरा 5.1 के अनुसार, वैगन संघटन के साथ एकल बिन्दु ब्लॉक रैक²⁹ जैसा आरबी द्वारा अधिसूचित है, को उसमें निर्धारित शर्तों के अनुसार ट्रेन लोड श्रेणी दर पर बुक किया जाएगा।

ट्रेन लोड दर उस मामले में भी दिया जा सकता है जहाँ ब्लॉक रैक के लिए योग्य वैगनों की न्यूनतम संख्या ट्रेन लोड मांगपत्र के प्रति परिचालन या अन्य किसी बाधा जो विशिष्ट मामले जैसे दुर्घटना, ब्लॉकेड इत्यादि जैसी किसी अप्रत्याशित परिस्थिति के कारण रेलवे द्वारा आपूरित नहीं की जा सकती बशर्ते मांगी गई वैगनों की संख्या की गैर आपूर्ति के लिए विस्तृत कारण हो जिसमें संबंधित स्टेशन प्रबंधक/यार्ड मास्टर द्वारा ब्लॉक रैक दर्ज किए गए हों और एक राजपत्रित अधिकारी द्वारा लिखित में पुष्टि की गई हो। यदि निर्धारित शर्तों को पूरा नहीं

²⁹ यह एक रेलगाड़ी है जो वैजनों को एक ही गंतव्य पर ले जाती है।

किया गया हो तो वह वैगन भार दर प्रभारित की जाए जो ट्रेन भार श्रेणी दर से अधिक है।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के 10 नवम्बर 2009 के परिपत्र के अनुसार बीओएक्सएन/बीओएक्सएनएचएस, बीओएक्सएन एचएसएमआई, बीओएक्सएनएचए, बीओएक्सएनईएल, बीओएक्सएनएलडब्ल्यू और बीओएक्सएनएमआई प्रकार वैगनों को एक साथ समूहित किया गया जबकि बीओएक्सएनएचएल को एक पृथक समूह के रूप में दर्शाया गया था। बीओएक्सएनएचएल प्रकार की वैगनों को अन्य प्रकार की वैगनों के साथ मिश्रित रक बनाने के लिए समूहित नहीं किया जा सकता। इसी प्रकार, बीओबीआर और बीओबीआरएन को ब्लॉक रैकों के दो पृथक समूहों के रूप में दर्शाया गया था इन समूहों में मिश्रित रैकों की अनुमति नहीं थी।

पूतरे ने एक परिपत्र (07-02-2013) जारी किया था जिसके बाद एक स्पष्टीकरण (26.02.2013) जिसमें कहा गया था कि यदि बीओबीआर/बीओबीआरएन, बीओबीआरएन/बीओबीआरएनएचएस या बीओएक्सएन समूह/बीओएक्सएनएचएन के मिश्रित रैक को निर्धारित न्यूनतम संख्या की वैगनों के एक प्रकार के साथ लोड किया जाता है तो ट्रेनलोड लाभ दिया जा सकता है। उस मामले में जहां न्यूनतम ट्रेनलोड स्थिति किसी विशेष प्रकार की वैगन के लिए संतोषजनक नहीं है वहाँ ट्रेनलोड सुविधा परिचालन शाखा द्वारा जारी एक प्रमाणपत्र के आधार पर दी जा सकती है।

फरवरी 2013 से दिसम्बर 2013 की अवधि के लिए मुख्य माल पर्यवेक्षक/तलचेर के अन्तर्गत अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि बीओबीआर/बीओबीआरएन/बीओबीआरएनएचएस/बीओबीआरएनईएल वैगनों वाले कुल 247 मिश्रित रैकों और बीओएक्सएन/बीओएक्सएनएचएल/बीओएक्सएनआर/बीओएक्सएन समूह वैगनों के 99 मिश्रित रैकों को तलचेर से कोयाला ले जाने के लिए 27 विभिन्न गंतव्यों के लिए विभिन्न साइडिंगों से बुक किया गया था। इन में से किसी भी मामले में वैगनों की निर्धारित न्यूनतम संख्या में लदान की शर्त को पूरा नहीं किया गया था किन्तु वैगन लदान दर प्रभारित करने के बजाय ट्रेनलोड लाभ दिया गया था। परिचालन शाखा द्वारा जारी प्रमाणपत्रों में आरबी के 2009 के दर परिपत्र सं. 62 में अपेक्षित ब्लॉक दर वाली वैगनों की अभिप्रेत संख्या की अनापूर्ति के लिए विस्तृत ब्यौरे दर्ज नहीं किए गए थे। इसके परिणामस्वरूप अनियमित ट्रेनलोड दर

लाभ दिया गया जिसके कारण ` 5.17 करोड़ का माल भाडा कम प्रभारित किया गया।

लेखापरीक्षा ने फरवरी 2011 से नवम्बर 2014 की अवधि के दौरान सात अन्य लदान स्टेशनों अर्थात् वीएसपीवी, आरजीएल, एमजीपीवी, एमवीएए, एनएमवीके, जेकेपीआर और एनआईएनएस में कोयले को ले जाने के लिए बीओएक्सएन/बीओएक्सएनएचएल/बीओएक्सएनआर/बीओएक्सएन समूह की वैगनों वाले 55 मिश्रित रेकों के लिए अनियमित ट्रेनलोड लाभ दर और ` 83.85 लाख कम प्रभारित करने के समान मामले पाए थे। इस प्रकार वैगन लोड दर के बजाय अनियमित ट्रेन लोड दर लाभ देने के कारण पूतरे का कम माल भाडा प्रभारित करने के कारण ` 6.01 करोड़ की हानि हुई।

जब मामला लेखापरीक्षा में उठाया गया (अप्रैल 2014), पूतरे प्रशासन ने कहा (अक्टूबर 2014) कि जब पूतरे प्रशासन परिचालन या किसी अन्य बाधा के कारण मानक रिक की आपूर्ति करने में विफल रहे तो ट्रेनलोड दर 2009 के दर परिपत्र 62 के पैरा 5.1.4 के अनुसार अनुमत किया जा सकता है।

निम्नलिखित कारणों से पूतरे प्रशासन का उत्तर तर्कसंगत नहीं है:-

- परिचालन विभाग द्वारा मानक ब्लाक दर की वैगनों की न्यूनतम संख्या की अनापूर्ति के लिए विस्तृत कारण दर्ज करवाए बिना प्रमाणपत्र नियमित रूप से दिए जा रहे थे।
- कुछ मामलों में ट्रेनलोड श्रेणी दर अनुमत करने की तिथि उल्लिखित नहीं है। एक मामले में यह भी पाया गया कि प्रमाणपत्र आर आर तैयार करने के काफी बाद जारी किया गया था।
- आरबी ने पूतरे की विशिष्ट मांग की (सितम्बर 2012) कि तमिलनाडु विद्युत बोर्ड के लिए तलचेर से कोयले के परिचालन के लिए बीओबीआर/बीओबीआरएन के मिश्रित रिक के लिए ट्रेनलोड दर लाभ की अनुमति दी जाए की सहमति नहीं दी थी (नवम्बर 2012)।
- 10 मामलों में जहां ट्रेनलोड शर्तों को संतुष्ट नहीं किया गया था, पूतरे प्रशासन ने ट्रेनलोड दर और वैगन लोड दर के अन्तर के प्रति कम प्रभार बढ़ा दिया था।
- यह भी पाया गया कि यदि बीओबीआरएन की सं. 56 या बीओबीआर की 50 या बीओबीआरएनएचएस का 57 या बीओएक्सएन की सं. 58 या

बीओएक्सएनएचएल का 57 को लदान किया गया पतरेके ट्रेनलोड लाभ की अनुमति से संबंधित 7 ओर 26 फरवरी 2013 के परिपत्र का भी अनुसरण नहीं किया गया था।

- इसके अलावा, मिश्रित बीओबीआरएन और बीओबीआर वैगनों के रेकों के ब्लाक को ट्रेनलोड दर लाभ देने की आरबी की अस्वीकृति से आगे स्पष्ट रूप से लेखापरीक्षा तर्क को न्याय संगत ठहराता है कि पूतरे आरबी विनिर्देशों का अनुसरण करने में विफल रहा और उसने अनुचित रूप से ट्रेनलोड दर लाभ दिया।

इस प्रकार, आरबी विनिर्देशों का अनुसरण किए बिना ट्रेनलोड श्रेणी दर का लाभ देने के कारण ` 6.01 करोड़ के मालभाड़े की हानि हुई।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फ़रवरी 2016 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2016)।