

## विहंगावलोकन

इस लेखापरीक्षा रिपोर्ट में 31 मार्च 2015 को समाप्त वर्ष हेतु संघ सरकार के रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) और उसके क्षेत्रीय कार्यालयों में लेखापरीक्षा के दौरान पाये गये महत्वपूर्ण निष्कर्ष शामिल हैं। रिपोर्ट में छः अध्याय हैं जिनमें से पहला अध्याय परिचायक प्रकृति का है और आपस में जूड़े मामलों को भी कवर करता है। अन्य चार अध्यायों में चार विभागों अर्थात्, यातायात-वाणिज्यिक और परिचालन; इलैक्ट्रिकल-सिग्नलिंग और दूरसंचार इकाइयां, मैकेनिकल-क्षेत्रीय मुख्यालय/कार्यशाला/उत्पादन इकाइयां, और भारतीय रेल (आईआर) का इंजीनियरिंग विभाग से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं। अध्याय 6, भारतीय रेलवे में आपदा प्रबंधन, जिसमें भारतीय रेलवे की आपदा प्रबंधन योजना के प्राप्तता एवं कार्यान्वयन पर ध्यान केन्द्रित किया गया है।

लेखापरीक्षा रिपोर्ट के अध्याय 1 में, लेखापरीक्षित सत्त्वों का संक्षिप्त प्रस्तावना; लेखापरीक्षा के दृष्टांतों के आधार पर मंत्रालय/विभाग द्वारा की गई वसूली; पूर्व रिपोर्टों में किए गए लेखापरीक्षा अवलोकनों के प्रति की गई सुधारात्मक कार्रवाई; और की गई कार्रवाई टिप्पणी की संक्षिप्त स्थिति है। अध्याय 2 से 5 संबंधित विभाग शीर्ष के अंतर्गत विस्तृत निष्कर्ष/अवलोकन प्रस्तुत करते हैं।

इस रिपोर्ट में ₹4110.82 करोड के मूल्य की कुल राशि सहित पांच समीक्षा और 30 एकल अवलोकन शामिल हैं। रिपोर्ट में शामिल कुछ महत्वपूर्ण निष्कर्ष नीचे दिये गये हैं:

### पैरा 2.1 – भारतीय रेल में स्टेशनों के आधुनिकीकरण सहित स्टेशनों पर यात्री सुविधा में सुधार

सबसे अधिक किफायती और सुविधाजनक यातायात का साधन होने के कारण, रेल यात्री यातायात में लगातार वृद्धि हो रही है। 2004-05 से यात्रियों की संख्या में 56 प्रतिशत वृद्धि हुई है। तदनुसार, स्टेशनों/टर्मिनलों पर यात्री सुविधाओं के मौजूदा स्तर में बढ़ती मांग और बढ़ती उम्मीदों से निपटने के लिये निरंतर सुधार और उन्नति की आवश्यकता है। स्टेशनों/प्लेटफार्मों पर यात्री सुविधा कार्य के निष्पादन के लिये प्रत्येक वर्ष प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे (जेडआर) को निधि आबंटित की जाती है। लेखापरीक्षा समीक्षा से पता चला

कि क्षेत्रीय रेलवे को आबंटित बजट का पूर्ण रूप से उपयोग नहीं किया जा सका। दूसरी ओर, लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि सुविधा कार्यों में देरी की गयी या निधि न होने के कारण पूर्ण नहीं किये जा सके।

लेखापरीक्षा समीक्षा से पता चला कि न्यूनतम आवश्यक सुविधाएँ (एमईए), जो सभी स्टेशनों पर उपलब्ध कराई जानी चाहिये, जैसे पेयजल नल, पैदल पार पथ, उचित स्तर पर प्लेटफॉर्म, प्लेटफॉर्म शेल्टर्स, प्रातीक्षालय, पेशाब घर, लाइट की व्यवस्था आदि भी क्षेत्रीय रेलवे द्वारा पूर्ण रूप से उपलब्ध नहीं कराई जा सकी हैं। विकलांगों के लिये सुविधाओं जैसे व्हील चेयर, मानक रैंप, विशेष शौचालय आदि के प्रावधान में कमी भी देखी गई थी।

रेल मंत्रालय (एमओआर) ने सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के माध्यम से स्टेशनों के आधुनिकीकरण के कार्य का प्रस्ताव स्टेशन के विकास/सुधार के लिये भारतीय रेल स्टेशन विकास निगम (आइआरएसडीसी) नाम की एक विशेष संस्था के गठन (अप्रैल 2012) के चार वर्षों के बाद भी शुरूआती स्तर पर था क्योंकि आईआरएसडीसी अभी तक (जनवरी 2016) चयनित छः स्टेशनों पर व्यवहार्यता अध्ययन का कार्य भी पूर्ण नहीं कर सका था।

यात्री सुविधा कार्य (136) जिनमें प्रत्येक का अनुमानित मूल्य ₹2.50 करोड़ से अधिक था, में से 53 ठेकों में ₹79.05 करोड़ की सीमा तक अधिक लागत और 132 ठेकों में 192 माह तक के अधिक समय का पता चला। कार्य अधूरे रहे या स्पष्ट कार्यस्थल की गैर-उपलब्धता व यातायात रुकने की; उचित समन्वय के अभाव; और अपर्याप्त निगरानी तंत्र के कारण विलंब से पूर्ण हुये थे जिसके परिणामस्वरूप यात्रियों को असुविधा हुई।

संयुक्त निरीक्षण के दौरान, लेखापरीक्षा ने प्लेटफॉर्म, प्रातीक्षालय, पैदल पार पथ, स्टेशन की दीवारों आदि की सफाई में कमी देखी।

### **पैरा 2.2 - ₹736.60 करोड़ की उत्पादक परिसंपत्तियों (कोचो) का निष्क्रिय होना और ₹80.61 करोड़ की अर्जन क्षमता की परिणामी हानि**

रेलवे अधिनियम 1989 की धारा 27, निर्धारित करती हैं कि रेलवे के किसी भी भाग पर नये रोलिंग स्टॉक को शुरू करने से पूर्व, रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) का पूर्व अनुमोदन अनिवार्य हैं। दस क्षेत्रीय रेलवे (उसीरे, पूरे, उपूरे, दपूमरे, दरे, पूतरे, उरे, दपरे, परे और उपरे) ने नई ट्रेनों की शुरूआत के लिये एलएचबी प्रकार के 373 यात्री कोच प्राप्त किये (अगस्त 2012 से नवंबर 2015)। लेखापरीक्षा ने देखा कि 150 कोच सेवा में नहीं लिए जा सके व

अनुपयुक्त रहे क्योंकि मुख्य रूप से सीआरएस से अनुमति प्राप्त नहीं हुई। इसके अतिरिक्त, 168 कोच विलंब से कार्य में प्रयोग की गई थी और 35 सीआरएस से अनुमति प्राप्त किये बिना प्रयोग की गई थीं। केवल 20 कोच प्राप्ति के 30 दिनों के अंदर प्रयोग की गई। कोचों के प्रयोग न होने/देरी से प्रयोग होने लंबित प्रयोग के परिणामस्वरूप इन उत्पादक परिसंपत्तियों पर निवेश की गई ₹736.60 करोड़ की निधि अवरूद्ध हुई और ₹80.61 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि भी हुई।

### पैरा 2.3 – ठेके को अनियमित रूप से देना

पूरे प्रशासन ने पूरे कार्य को पांच अलग अलग कार्यों में विभाजित करके सकरी-निमंली और झांझरपुर-लौकहा बाजार खण्ड के बीच पाइल फाउंडेशन पर मुख्य पुल के पुनः निर्माण हेतु पांच खुली निविदाएँ आमंत्रित की (मई 2012)। सभी पांचों कार्य ₹56.98 करोड़ की कुल लागत पर, सभी निविदाओं में सबसे कम बोली लगाने वाली, एक ही फर्म को जनवरी 2013 से अप्रैल 2013 के बीच दिये गये थे। लेखापरीक्षा ने देखा कि फर्म ने प्रत्येक पांच निविदाओं के लिये वित्तीय और तकनीकी पात्रता के लिए एक ही समान प्रत्यायक प्रस्तुत किये, जबकि रेलवे बोर्ड (आरवी के) निर्देशों में निर्दिष्ट है कि यदि एक ही फर्म सभी अलग-अलग कार्यों के लिये सबसे कम बोली लगाएगी, सभी कार्य देने के लिये उसकी योग्यता हेतु फर्म का मूल्यांकन कार्य हेतु पूर्ण रूप से किया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा ने देखा कि, यद्यपि कार्यों का पूर्ण करने की तिथि (सितंबर 2013 से दिसंबर 2014) पहले ही निकल चुकी थी, चार कार्यों में कार्य शुरू ही नहीं किया गया था। इस प्रकार, प्रत्यायक का निर्णय किये बिना एक ही ठेकेदार को सभी पांच अलग-अलग ठेके देने के परिणामस्वरूप ठेकेदार को अनुचित लाभ हुआ और इसके अतिरिक्त कार्य समय पर पूर्ण होने में बिलंब हुआ।

**पैरा 2.4 - व्यवहार्यता अध्ययन किये बिना डबल डैकर ट्रेन शुरू करने के परिणामस्वरूप ₹ 38.24 करोड़ मूल्य का रोलिंग स्टॉक निष्फल हुआ और निरंतर कमजोर यात्री संख्या संरक्षण के कारण ₹ 37.74 करोड़ की राजस्व हानि हुई।**

पूरे, पूरे और परे प्रशासन ने व्यवहार्यता अध्ययन किये बिना हावडा-धनबाद, हबीबगंज- इंदौर और भोपाल- इंदौर रूटों पर तीन नई डबल डैकर ट्रेन सेवा शुरू की (एक अक्टूबर 2011 से और दो सितंबर 2013 से)। हावडा-धनबाद रूट

पर कमजोर यात्री संख्या के कारण, ट्रेन सेवा समाप्त कर दी गई (दिसंबर 2014) और तब से ₹ 38.24 करोड़ के मूल्य का रोलिंग स्टॉक निष्फल पड़ा था। इसके अलावा, दो अन्य मार्गों पर, रेलवे बोर्ड के स्वयं के नीति निर्णय के उल्लंघन स्वरूप 30 प्रतिशत से कम यात्री उपलब्धता के बावजूद ट्रेन सेवाएं जारी हैं जिसके परिणामस्वरूप ₹ 37.74 करोड़ की राजस्व हानि हुई।

### पैरा 3.1 – भारतीय रेल में सिग्नल उत्पादन इकाई की कार्यप्रणाली

सिग्नल उपकरण/डिवाइस भारतीय रेल में संकेतन व्यवस्था के महत्वपूर्ण घटक हैं जो ट्रेनों के सुरक्षित प्रचालन को सुनिश्चित करते हैं। भारतीय रेल की सिग्नल उपकरण/डिवाइस का निर्माण करने के लिए पोडनूर(पीटीजे), हावड़ा (एचडब्ल्यूएच), गाजियाबाद (जीजेडबी), बायकुल्ला (बीवाई), गोरखपुर (जीकेपी) तथा मेटटूगुडा (एमएफटी) में स्थित छः सिग्नल उत्पादन इकाईया हैं। सभी छः एसपीयूज को पच्चास वर्ष से भी पहले स्थापित किया गया था।

रेलवे बोर्ड ने तकनीक के उन्नयन के साथ एसपीयूज के आधुनिकीकरण की योजना बनाई (जुलाई 2010), क्योंकि तकनीक में अपग्रेडेशन के साथ साथ आधुनिक इलेक्ट्रॉनिक सिग्नलिंग उपकरण के लिए मांग बढ़ रही थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि समुचित आधुनिकीकरण किसी भी एसपीयूज में किया जाना शेष है तथा आधुनिकीकरण के लिए एसपीयूज प्रस्ताव रेलवे बोर्ड के पास निपटान किए बिना पड़े थे।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि रिले, प्वाइंट मशीन तथा लोकेशन बॉक्स जैसे परम्परागत सिग्नलिंग डिवाइस का निर्माण सिग्नल उत्पादन यूनिट का प्रमुख आधार है। लेखापरीक्षा विश्लेषण से यह भी पता चला कि एसपीयूज में सिग्नलिंग उपकरणों का मूल्य बाजार मूल्य से काफी अधिक था।

लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि एसपीयूज बहुत पुरानी मशीन जो अपने उपयोग काल से अधिक समय तक उपयोग में लायी जा चुकी थी, का अभी भी उपयोग कर रहे थे। तकनीकी रूप से उन्नत इलेक्ट्रॉनिक सिग्नल उपकरण के इन-हाउस निर्माण के लिए सुविधाओं का विकास नहीं किया गया है। एसपीयू का वार्षिक उत्पादन वार्षिक परिनियोजित उत्पादन अनुसूची से काफी कम हुआ। भारतीय रेल आधुनिक सिग्नल मर्दों की खरीद के लिए ओपन बाजार पर अधिक निर्भर रहती है।

**पैरा 4.1 – भारतीय रेल में यांत्रिक वर्कशाप में श्रमबल प्रबंधन**

भारतीय रेल में लगभग 1.55 लाख कर्मचारियों को 42 यांत्रिक वर्कशापों में 2,54,006 वैगन, 68,558 कोच तथा 10,730 लोकामोटिव (मार्च 2015 तक) को समाहित करते हुए रॉलिंग स्टॉक की बड़ी फ्लीट को बनाए रखने के लिए नियुक्त किया गया है। ये वर्कशाप रॉलिंग स्टॉक का अनुरक्षण करने के लिए अपेक्षित विभिन्न घटकों के निर्माण तथा मरम्मत के अलावा डीजल तथा विद्युत इंजन, कोच, वैगन तथा इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट (ईएमयूज) की आवधिक रूप से पूरी जांच करके मरम्मत करती है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि श्रमबल की आवश्यकता का निर्धारण करने के लिए यांत्रिकी वर्कशाप में या तो वर्कशाप की सस्थापित क्षमता से इसे जोड़कर या सस्थापित क्षमता के अनुसार कुल उत्पादन हेतु अपेक्षित समय में कोई एकसमान अथवा वैज्ञानिक प्रक्रिया स्थापित नहीं थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि उपलब्ध क्षमता का पूर्ण रूप से उपयोग नहीं किया गया था। 42 वर्कशापों में से 28 में वर्ष 2014-15 के दौरान उपलब्ध कुल 1,202.29 लाख श्रम - घंटों में से केवल 76 प्रतिशत श्रमबल (910.42 लाख श्रम घंटे) को अपने प्रमुख/मूल कार्य के लिए उपयोग किया। इसके अलावा, आवधिक ओवरहालिंग (पीओएच) की आवधिकता को बढ़ाने के कारण प्रोत्साहन तथा अधिशेष श्रम - घंटों के भुगतान द्वारा सुरक्षित श्रम घंटों का पूर्ण रूप से उपयोग किया गया जिसके परिणामस्वरूप श्रमबल की निष्क्रियता हुई।

लेखापरीक्षा ने पाया कि बाहरी स्रोत से माल मंगाना रेलवे बोर्ड की राइटसाइजिंग नीति के अनुरूप नहीं था।

लेखापरीक्षा ने अभिलेखों का अनियमित तथा अनुचित अनुरक्षण भी पाया क्योंकि अधिकतर वर्कशापों ने खाली समय बुक नहीं किया।

**पैरा 5.1 – भारतीय रेल में मानवरहित लेवल क्रॉसिंग को हटाना**

मानवरहित लेवल क्रॉसिंग (यूएमएलसी) मानव जीवन की हानि के परिणाम सहित दुर्घटनाओं के लिए अतिसंवेदनशील है। यूएमएलसीज में 2012-13 से 2014-15 तक की समयावधि के दौरान अधिकतम 625 दुर्घटनाएं हुईं। रेलवे के विजन 2020 विवरण के अनुसार (दिसम्बर 2009), सौ प्रतिशत

यूएमएलसी को मैनिंग या किसी स्वीकृत प्रक्रिया के माध्यम से अथवा पांच वर्ष के अनुरक्षित समय में क्रमिक रूप से हटाया जाना था (2010-2015)।

लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि यूएमएलसी की मैनिंग के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित वार्षिक लक्ष्यों ने कमी प्रवृत्ति दर्शाई (2012-13-1101 यूएमएलसी तथा 2013-14-495 यूएमएलसी)। यह रेलवे बोर्ड के इस आदेश (मार्च 2012) के कारण था कि वे स्थान जहां यूएमएलसी की मैनिंग के लिए अवसंरचना बनाने के लिए कार्य प्रारम्भ नहीं हुए थे, पर रेलवे को तब तक मैनिंग कार्य नहीं करना चाहिए जब तक गेटमैन के अपेक्षित पदों का सृजन/स्वीकृति न हो।

16,125 यूएमएलसी में से 11,630 जो 2010 में थे, को 1 अप्रैल 2015 तक हटाने की योजना बनाई गई थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि पांच वर्षीय मास्टर प्लान अवधि के दौरान केवल 5,737 यूएमएलसी को हटाया गया तथा 10,388 यूएमएलसी 1 अप्रैल 2015 तक अभी भी हटायी जानी थी। जबकि पमरे ने अपने क्षेत्राधिकार में सभी यूएमएलसी को हटाया है, चार क्षेत्रीय रेलवे (उपूरे, उरे, उपरे तथा परे) पर यूएमएलसी की संख्या प्रत्येक में 1000 से अधिक थी।

भूमिगत मार्गों के निर्माण में धीमी प्रगति यह दर्शाती है कि सभी स्वीकृत कार्यों को पूरा करने के लिए भारतीय रेल कुछ वर्ष लेगा। प्रदत्त सीमित निधियों में से कम उपयोग की गई निधियों को वापिस किया गया जिसने इस तथ्य को प्रमाणित किया कि सामान्य जन के प्रतिरोध जैसे अन्य कारको ने यूएमएलसी को हटाने में प्रगति को बाधा पहुंचाई।

#### **पैरा 5.2 – भारतीय रेल में स्टोन बैलस्ट की खरीद तथा उपयोग**

बैलस्ट ट्रेक उप - संरचना का एक प्रमुख भाग बनाता है तथा ट्रेक निष्पादन और इसके अनुरक्षण में प्रभावी भूमिका निभाता है। लेखापरीक्षा ने प्रयोजन हेतु मॉनीटरिंग तंत्र को सम्मिलित करते हुए बैलस्ट के निर्धारण, खरीद तथा उपयोग की प्रक्रिया की समीक्षा की।

लेखापरीक्षा ने देखा कि ओपन लाइन अनुरक्षण के लिए बैलस्ट का मूल्यांकन आवश्यकता आधारित नहीं था तथा खरीद प्रक्रिया के लिए आवश्यकताओं का निर्धारण करने में कोई एकरूपता नहीं थी। लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि परियोजनाओं के लिए बैलस्ट का निर्धारण भारतीय रेल स्थाई रास्ता नियमावली में वर्णित मानदण्डों की तुलना में अधिक/कम था।

लेखापरीक्षा विश्लेषण से ठेको के क्रियान्वयन में योजना तथा समन्वय के अभाव तथा ठेको में पूर्णता तिथि के अविश्वसनीय निर्धारण का पता चला जिसके परिणामस्वरूप मूल्य भिन्नता खण्ड के तहत भुगतान के तरीके से ₹ 88.82 करोड़ के अतिरिक्त व्यय सहित समीक्षित 574 पूर्ण ठेको में से 532 ठेको में सरल विस्तारणों की मजूरी हुई।

बैलास्ट की खरीद तथा उपयोग में मॉनीटरिंग तंत्र तथा नियंत्रण कुछ कारणों अर्थात् वास्तविक आवश्यकता से अधिक बैलास्ट के प्रावधान, परियोजना की पूर्णता के पश्चात कमी की स्थिति तथा ठेके की अतिरिक्त विशेष शर्त के अनुसार कम लदान किए गए मात्रा के लिए ठेकेदारों से मालभाड़ा प्रभारों की वसूली न होना आदि की वजह से प्रभावी नहीं था। बैलास्ट की खरीद तथा उपयोग की समीक्षा से पता चला कि रेलवे बोर्ड के लक्ष्य के सदर्भ में 13 क्षेत्रीय रेलवे में खरीद 19.88 लाख सीयूएम तक अधिक थी। खरीदे गए बैलास्ट का 13.09 लाख सीयूएम तक कम उपयोग हुआ।

#### **पैरा 5.3 – हल्दिया में डीजल मल्टीपल यूनिट (डीएमयू) कारखाने के निर्माण में विवेकहीन निर्णय**

दपूरे प्रशासन द्वारा हल्दिया में डीएमयू कारखाने की स्थापना पर जुलाई 2015 तक ₹ 116.52 करोड़ की राशि खर्च की गई है। हालांकि, डीएमयू कारखाने में स्थानीय बाधाओं के कारण उत्पादन को इस तथ्य के बावजूद आरम्भ नहीं किया जा सका कि कारखाने का निर्माण जून 2013 में पूर्ण हुआ था।

#### **पैरा 5.4 – अद्रा डिविजन के प्लॉट धारकों से ₹ 11.20 करोड़ की भूमि लाइसेंस फीस की उगाही न होना**

दपूरे प्रशासन रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार प्लॉट धारकों के साथ भूमि लाइसेंस करार के नवीकरण में विफल हुआ तथा इसके परिणामस्वरूप लाइसेंस फीस को संशोधित करने में विफल हुआ। इस विफलता के कारण, दपूरे प्रशासन मांग करने तथा ₹ 11.20 करोड़ की राशि की बकाया लाइसेंस फीस की उगाही में विफल हुआ।

## पैरा 6 - भारतीय रेल में आपदा प्रबन्धन

भारत सरकार द्वारा दी गई आपदा प्रबन्धन की परिभाषा को आपदा प्रबन्धन अधिनियम 2005 में नियम का रूप दिया गया था और इस अवधारणा को भारतीय रेल ने अपनी आपदा प्रबन्धन योजना में आपदा को परिभाषित करने के लिए अपनाया था।

लेखापरीक्षा 2010-15 की अवधि को कवर करती हुई 2008 की रिपोर्ट संख्या 8 (भारतीय रेल में आपदा प्रबन्धन) पर लोक लेखा समिति की सिफारिश पर रेल मंत्रालय के आश्वासन के अनुपालन के अतिरिक्त भारतीय रेल की आपदा प्रबन्धन योजना की पर्याप्तता तथा कार्यान्वयन पर फोकस करती है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि अधिकांश क्षेत्रीय रेलों की क्षेत्रीय आपदा प्रबन्धन योजनाओं को वार्षिक रूप से अद्यतित नहीं किया गया था। संरक्षा निरीक्षण के निर्धारित कार्यक्रम का अनुपालन नहीं किया गया था और निरीक्षण में सभी डिवीजनों को समान रूप से शामिल नहीं किया गया था। चार वर्ष से अधिक समय गुजर जाने के बाद भी रेलवे द्वारा चिन्हित 202 अतिसंवेदनशील स्टेशनों में एकीकृत सुरक्षा प्रणाली को पूरी तरह लागू नहीं किया गया था तथा निगरानी तंत्र संवेदनशील और भीड़ वाले स्टेशनों पर अपर्याप्त था।

गोल्डन आवर के दौरान आपदा से उबरने तथा राहत के लिए प्रावधान पर्याप्त नहीं था क्योंकि समीक्षा अवधि के दौरान दुर्घटना राहत रेल कभी भी गोल्डन आवर में दुर्घटना स्थल तक नहीं पहुँची। इसके अलावा अधिकतर केन्द्रीय तथा डिवीजनल अस्पतालों ने आग, विस्फोट, बाढ़ अथवा भूकम्प जैसी स्थिति से निपटने के लिए अपनी आपदा प्रबन्धन योजनाएँ तैयार नहीं की थीं। रिसर्च डिजाइन एण्ड स्टैंडर्ड आरगेनाइजेशन (आरडीएसओ) ने अतिसंवेदनशील भवनों, स्थानों, पुलों सहित रेल अवसरचनाएं, संवेदनशील स्थानों इत्यादि चिन्हित नहीं किये थे जैसाकि भारतीय रेल आपदा प्रबन्धन योजना 2009 द्वारा वॉछित था।