

लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में रेल मंत्रालय और उसके विभिन्न क्षेत्रीय निकायों तथा रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों और स्वायत्त निकायों से संबंधित अनुपालन मामलों के लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं। लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में चयनित विषयों पर चार समीक्षाएँ और 31 पैराग्राफ शामिल हैं। महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा परिणामों और निष्कर्षों का संक्षिप्त विवरण नीचे दिया गया है:

भारतीय रेल में पार्सल कारोबार

भारतीय रेल ने अपने पार्सल कारोबार को बढ़ाने और इसे पुनः व्यवस्थित करने को अपनी यात्री परिवहन सुविधाओं में वृद्धि की अपेक्षा अलग कारोबार के रूप में विकसित करने की आवश्यकता को समझा। तथापि, उन्होंने पार्सल सेवाओं में सुधार के लिए बुनियादी और अन्य संस्थागत व्यवस्थाओं की स्थापना हेतु पर्याप्त कदम नहीं उठाए। फलस्वरूप, बुनियादी क्षमता और सेवा में सुधार और वृद्धि पर जोर नहीं दिए जाने के कारण पार्सल सेवाएँ गौण गतिविधि बनी रही। पार्सल सेवाओं का कम्प्यूटरीकरण 2005-06 में शुरू हुआ था, लेकिन बहुत सी जगहों पर यह अभी तक पूरा नहीं हो पाया था। सुरक्षा निगरानी और पार्सलों की जांच के लिए पर्याप्त उपाय नहीं थे जैसा कि चयनित पार्सल डिपो पर देखा गया।

रेलवे द्वारा पट्टाकृत पार्सल यातायात की तुलाई के लिए पर्याप्त तुलाई व्यवस्थायें नहीं की गईं/सुनिश्चित नहीं की गईं। दूसरी ओर ओवरलोडिंग की चौथी गलती के बाद ठेके समाप्त करने के नियम बना दिए गए थे। तथापि ये निवारक नहीं थे क्योंकि निर्धारित मानकों की बजाए ओवरलोडिंग की जांच हेतु नियमित आधार पर उपाय के रूप में तुलाई नहीं की जा रही थी।

एसएलआर के साथ-साथ पार्सलयानों के माध्यम से पट्टाकृत पार्सल यातायात की बुकिंग के लिए अनुक्रिया अपर्याप्त थी। जबकि प्राप्त प्रस्ताव पट्टे पर प्रस्तावित स्थान से काफी कम थे, रेलवे ने 65 प्रतिशत मामलों में पार्सलयानों का आवंटन नहीं किया। अतः पट्टाकृत स्थान पूर्णतया अप्रयुक्त रहा। ग्राहक अनुरूपता के अभाव और भारतीय रेल की आंतरिक प्रक्रियाओं से संबंधित उनके निर्णय लेने में कमियों/देरी जैसी विकृतियों के कारण पट्टाकृत यातायात सेवाओं पर बुरा प्रभाव पड़ा। पार्सल स्थानों के पट्टाकरण हेतु क्षेत्रीय रेलवे द्वारा निविदा निर्धारण में 240 दिनों तक की देरी देखी गई। कई मामलों में रेल प्रशासन द्वारा गैर-आपूर्ति के कारण ग्राहकों को वीपी की मांग रद्द करनी पड़ी और कई मामलों में पार्सलयानों को लोडिंग के बाद खराब घोषित कर दिया गया था। परिचालन मंजूरी देने में भी देरी थी, जिसके कारण रेलवे पट्टाकरण व्यवस्थाओं को अंतिम रूप नहीं दे सका।

गैर पट्टाकृत यातायात के लिए क्षेत्रीय रेलवे ने कई मामलों में पार्सलों की उनके वांछित गंतव्य से आगे पार्सलों की ढुलाई की। नमूना जांच किए गए दो महीनों में रेलवे को अधिक दूर ले गए 13565 पार्सलों को उनके वास्तविक गंतव्य पर लाना पड़ा। अधिक ढुलाई वाले पार्सलों ने एजीसी/एसएलआर में स्थान घेरा, जिसका उपयोग पार्सल यातायात के परिवहन के लिए किया जा सकता था। इसके कारण ग्राहकों को कठिनाई आई और रेल प्रशासन के लिए परिचालन समस्या खड़ी हुई। यह ग्राहकों को दी जाने वाली सेवाओं की गुणवत्ता को परिलक्षित करता है।

(पैरा 2.1)

भारतीय रेल में कंटेनर ट्रेन का परिचालन

निजी परिचालकों द्वारा कंटेनर संचालन में यातायात में रेल के शेयर को बढ़ाने और निजी परिचालकों के विविध और अलग-अलग यातायात की ऑफलोडिंग द्वारा भारतीय रेलवे की आय में वृद्धि के मुख्य उद्देश्य से वृद्धि की गई थी। रेलवे ने रैक लोड आवागमन के माध्यम से अपनी परिचालन क्षमता बढ़ाने के लिये विभिन्न और अलग-अलग यातायात न करने का निर्णय लिया। कंटेनर यातायात ने 2010-11 से 2015-16 के दौरान लगभग 4.57 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि दर्ज की। भारतीय रेल ने 2015-16 के दौरान कंटेनर यातायात से 46.18 मिलियन टन की ढुलाई की और परिकल्पित अनुसार 2020 तक 210 मिलियन टन का लक्ष्य प्राप्त करने की संभावना नहीं थी। शंटिंग प्रभार, शुल्क मुक्त समय से अधिक रैकों के प्रयोग के लिये प्रभार, स्थिरता प्रभार और भूमि लाइसेंस शुल्क जैसे प्रभार, जो सीटीओ से वसूली योग्य थे, की पूर्ण रूप से वसूली नहीं की गई थी। विभिन्न सीआरटी/आईसीडी में तैनात वाणिज्यिक स्टाफ के लिये स्टाफ लागत की वसूली का तंत्र प्रभावी नहीं था। कंटेनर ट्रेनों के अवागमन की निगरानी हेतु मरे, उपरे, दपरे और दरे में तंत्र मौजूद नहीं थी।

(पैरा 2.2)

पर्यटकों की महत्वपूर्णता का आकलन/पर्यटन हेतु क्षमता का आकलन किये बिना पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे के दो खण्डों को धरोहर के रूप में संरक्षित करने के विवेकहीन निर्णय लिया, जिसके परिणामस्वरूप उनके संरक्षण/मरम्मत पर ₹ 27.33 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

(पैरा 2.3)

फरवरी 2009 के रेलवे बोर्ड के परिपत्र के अनुसार, साइडिंग परिसर में शंटिंग के लिए रेलवे इंजन के उपयोग हेतु शंटिंग प्रभारों की वसूली की जानी चाहिये, तथापि, पूमरे प्रशासन ने जनवरी 2010 से मार्च 2016 की अवधि के दौरान धनबाद

डिविजन के बीना कोल साइडिंग में शंटिंग कार्य हेतु रेलवे इंजन के उपयोग के लिये बिलों को प्रस्तुत नहीं किया, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 24.28 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

(पैरा 2.4)

रेलवे में मौजूद एसी कोच की वातानुकूलित सुविधा प्रदान करने में विफलता पर प्रभारों की वापसी हेतु नियम, जिसमें रेलवे एसी और नॉन-एसी श्रेणी की टिकटों के शुल्क के बीच का अंतर वापस करने का उत्तरदायी है। तथापि, उन मामलों में जहां सुपरफास्ट सेवा यात्रियों को उपलब्ध नहीं कराई गई, यात्रियों को सुपरफास्ट अधिशुल्क की वापसी हेतु नियम रेलवे बोर्ड द्वारा नहीं बनाये गये हैं। लेखापरीक्षा ने देखा कि उमरे और दमरे में, रेलवे ने यात्रियों से 2013-14 से 2015-16 की अवधि के दौरान ₹ 11.17 करोड़ का सुपरफास्ट प्रभार वसूल किया, जबकि 21 सुपरफास्ट ट्रेन 55 किमी प्रति घंटे की औसत गति (ब्रॉड गेज में) नहीं प्राप्त की।

(पैरा 2.5)

पूरे के आसनसोल डिविजन में, मई 2008 से मई 2016 के दौरान, पांच कोयला कंपनियों के प्रति अतिभारित वैगनों में भार सही करने हेतु ₹ 10.70 करोड़ तक के रूकाई प्रभार की वसूली नहीं की गई थी। पूरे प्रशासन ने रेलवे रसीद बनाते समय रूकाई प्रभार की मांग नहीं की और बाद में इसकी मांग की। जब अंत में इस प्रभार की मांग की गई, कोयला कंपनियों ने भुगतान करने से मना कर दिया।

(पैरा 2.6)

मैट्रो रेल, कोलकाता में एकीकृत सुरक्षा प्रणाली (आइएसएस) पूर्ण होने की निर्धारित तिथि समाप्त होने के पांच वर्ष बाद भी पूर्ण रूप से क्रियान्वित नहीं की जा सकी। ठेकेदार को स्थान की योजना बताने में विलंब, ओएफसी आधार पर अधिगम की अनुमति में विलंब, ठेके के अस्पष्ट निबंधन एवं शर्तें आदि इसका कारण थे। इस प्रकार, आइएसएस के अंतर्गत यथा परिकल्पित सुरक्षा उपाय अपूर्ण रहे।

(पैरा 2.7)

उरे प्रशासन निर्धारित नियमों के अनुसार एटीएम के लिये बैंको द्वारा प्रदत्त/अधिकृत अतिरिक्त/अधिक जगह हेतु लाइसेंस शुल्क की वसूली में विफल रहा। लेखापरीक्षा ने उत्तर रेलवे के 97 रेलवे स्टेशनों पर बैंको से कुल ₹ 9.40 करोड़ की कम वसूली देखी।

(पैरा 2.8)

कवर्ड वैगनों जहां मैनुअल और यांत्रिक लोडिंग का प्रयोग किया जा रहा है, में लोडिंग हेतु मैनुअल लोडिंग के लिये अनुमत से कम अनुमत समय छूट निर्धारित

करने के लिये रेलवे बोर्ड द्वारा नीति निर्णय लेने की अत्यंत आवश्यकता है। वर्तमान में ऐसी साइडिंग्स को मैनुअल लोडिंग हेतु लागू समय छूट की अनुमति है। इसके परिणामस्वरूप दफ्तरे के पांच निजी सीमेंट साइडिंग्स में इन वैगनों की आय क्षमता की हानि के कारण 2013-14 से 2015-16 (फरवरी 2016 तक) की अवधि के दौरान ₹ 18.91 करोड़ के राजस्व की संभावित हानि हुई।

(पैरा 2.11)

डीजल लोकोमोटिव वर्क्स (डीएलडब्ल्यू) वाराणसी भारतीय रेल के लिये रेल इंजनों का निर्माण करता है। डीएलडब्ल्यू ने उच्च हॉर्स पावर (एचएचपी) डीजल इंजनों के निर्माण के लिये तकनीक हस्तांतरण (टीओटी) हेतु अक्टूबर 1995 में अमेरिका के मैसर्स इलैक्ट्रो मोटिव डीजल (ईएमडी) के साथ करार किया, जो यूएस \$1.75 करोड़ की कुल लागत पर 1996-2006 की अवधि तक था।

टीओटी के 10 वर्ष समाप्त होने के बावजूद भी डीएलडब्ल्यू टीओटी के परिणामस्वरूप स्वदेशी स्रोत विकसित करने में विफल रहा और प्रति वर्ष लगभग ₹ 1250 करोड़ की विदेशी मुद्रा का भुगतान करके अपनी आवश्यकता का एक-तिहाई (पिछले पांच वर्षों का औसत आयात 35-16 प्रतिशत) का आयात जारी रखा। लेखापरीक्षा ने देखा कि अधिकतर आयात (लगभग 91.73 प्रतिशत - ₹ 4329 करोड़) एक ही आपूर्तिकर्ता मैसर्स ईएमडी (यूएसए) से किया जा रहा था जिससे तकनीक ली गई थी। डीएलडब्ल्यू ने प्रतियोगी दर सुनिश्चित करने के लिये नये विक्रेताओं में वृद्धि करने हेतु प्रभावी कदम नहीं उठाये और व्यापक रूप से आपूर्तिकर्ताओं के एक ही स्रोत पर निर्भर रहना जारी रखा। नये विक्रेता विकसित न करने के परिणामस्वरूप विदेशी आपूर्तिकर्ता पर निर्भरता बनी रही जिसके परिणामस्वरूप विदेशी मुद्रा में व्यय हुआ।

(पैरा 3.1)

अगस्त 2014 में रेलवे बोर्ड ने क्रैंक केस (डीजल इंजन के घटक) का आयात न करके बल्कि उसका आंतरिक उत्पादन और स्वदेशी स्रोत बढ़ाने के निर्देश दिये और यदि आवश्यकता हो तो इंजनों की उत्पादन योजना में परिवर्तन करने के भी निर्देश दिये। तथापि, डीएलडब्ल्यू ने उच्च लागत पर मैसर्स ईएमडी से क्रैंक केस का आयात जारी रखा और सितम्बर 2014 से नवंबर 2015 के बीच 81 क्रैंक केस के आयात में ₹ 59.28 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया।

(पैरा 3.2)

भारतीय रेल में ऊर्जा संरक्षण उपाय

भारतीय रेल ने 2016-17 से परम्परागत इलैक्ट्रिक लोको को पूर्ण रूप से पुनरूत्पादक मूल सुविधा वाले अधिक ऊर्जा क्षमता एचएचपी तीन फेज लोको में बदल दिया। तथापि, पुनरूत्पादक ब्रेकिंग सुविधा वाली इएमयू/एमईएमयू केवल मरे और परे में शुरू की गई और उरे, पूरे, दपूरे, दरे और दमरे में शुरू की जानी बाकी थी। लेखापरीक्षा ने उदाहरण देखे जिसमें लोको को बंद न करने (30 मिनट से अधिक के अपेक्षित विलंब के मामले में) के निर्देशों का पालन नहीं किया गया, जिसके परिणामस्वरूप ईंधन/ऊर्जा की अधिक खपत हुई। इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा में नमूना जांच किये गये इंटरचेंज स्थानों में भी अत्यंत विलंब देखा गया जिसके परिणामस्वरूप लोको का प्रयोग न होने के दौरान ईंधन/ऊर्जा की अधिक खपत हुई। सभी क्षेत्रीय रेलवे ऊर्जा की खपत की निगरानी और नियंत्रण हेतु ट्रिप रेशन तंत्र का उपयोग नहीं कर रहे थे। ऊर्जा लेखापरीक्षा नियमित रूप से नहीं की गई और सिफारिशों को आंशिक रूप से क्रियान्वित किया गया। लेखापरीक्षा के बाद कार्यवार ऊर्जा खपत का भी आकलन नहीं किया गया था। ऊर्जा संरक्षण उपाय को अधिक सशक्त तरीके से अपनाया जाना आवश्यक है ताकि ऊर्जा खपत में बचत की जा सके।

(पैरा 3.3)

भारतीय रेल में लिनन का प्रबंधन

भारतीय रेल के कोचिंग स्टॉक में 390 वातानुकूलित प्रथम श्रेणी कोच (7500 सीट), 2375 वातानुकूलित शयनयान (2-टियर) कोच (1123500 सीट) और 5302 वातानुकूलित 3-टियर शयनयान कोच (345091 सीट) हैं। इसलिये एसी श्रेणी में यात्रा करने वाले सभी यात्रियों को साफ, स्वच्छ, अच्छी तरह से इस्तरी की हुई और अच्छी गुणवत्ता की लिनन प्रदान करने के लिये, लिनन की खरीद धुलाई और वितरण हेतु सुदृढ़ प्रणाली की आवश्यकता है। लेखापरीक्षा ने देखा कि 31 मार्च 2016 तक चयनित जीएसडी में कुछ लिनन मर्दों के संबंध में, उपलब्ध स्टॉक एक माह की आवश्यकता से कम था, अन्य के संबंध में यह 12 माह की आवश्यकता से अधिक था। नई आपूर्ति की निर्धारित प्रतिशतता की जांच के प्रावधान का, प्राप्त लिनन की गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए प्रभावी रूप से प्रयोग नहीं किया जा रहा था। सामान्य स्टॉक डिपो में स्टोर करने की जगह पर्याप्त नहीं थी और मर्दों को उचित रूप से स्टोर नहीं किया जा रहा था। कोचिंग डिपो में स्टोर करने की जगह भी पर्याप्त नहीं थी और कई स्थानों पर स्टोर करने की उचित व्यवस्था नहीं की गई थी। ट्रेन में ले जाये जाने वाले बिस्तर के इष्टतम स्टॉक के लिये कोई मानदंड निर्धारित नहीं किये गये थे। यात्रियों को आपूर्ति करने से पूर्व काफी लंबे समय से कंबल और तकिये ड्रायक्लीन और/या साफ नहीं किये गये थे।

निजी पार्टियों से अपर्याप्त अनुक्रिया के कारण, रेलवे ने विभागीय यंत्रीकृत लांड्री संस्थापित की थी। तथापि इनमें पर्याप्त संचालन क्षमता नहीं थी और रेलवे आउट सोर्सिंग से काफी संख्या में अपनी आवश्यकता पूरी करता रहा। विभागीय यंत्रीकृत लांड्री को तैयार करने की गति भी काफी धीमी थी। विभागीय यंत्रीकृत लांड्री द्वारा न तो धुलाई की गुणवत्ता जांच की गई न ही उक्त के लिए कोई नियम निर्दिष्ट किये गये। 31 विभागीय यंत्रीकृत लांड्री में से 26 के लिए संबंधित राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से संचालन हेतु आवश्यक मंजूरी प्राप्त नहीं की गई थी। शेष के संबंध में, इटीपी लांड्री में संस्थापित किये गये थे, परंतु ये क्रियाशील नहीं थे और एक इटीपी में खराब पानी के केवल कुछ भाग का पुनः चक्रण किया जा रहा था।

धुलाई ठेकों में कमियां थी जिसने गुणवत्ता परक मानदंडों के लागू करने के महत्व को कम कर दिया। गुणवत्ता मानदंडों के लिए विद्युत उपस्कर अधिकतर क्षेत्रीय रेलवे में प्रयोग नहीं किये गये थे। ठेकों की निबंधन और शर्तों द्वारा भी इस पर बल नहीं दिया गया था। गुणवत्ता की जांच उपयुक्त रूप से नहीं की जा रही थी। असंतोषजनक निष्पादन के लिए धुलाई ठेकेदारों से काफी बड़ी राशि वसूल की जा रही थी। मुख्य नियोक्ता के रूप में रेलवे लिनन वितरण ठेकेदारों द्वारा श्रमिक नियमों का अनुपालन सुनिश्चित करने की अपनी जिम्मेदारी पूर्ण करने में विफल रहा।

(पैरा 4.1)

कोच पुनरुद्धार कार्यशाला, भोपाल की कार्यप्रणाली

कोच पुनरुद्धार कार्यशाला (सीआरडब्ल्यूएस), भोपाल यात्री कोचों का मध्य-कालिक पुनरुद्धार (एमएलआर) कार्य करती है जिसमें 12 से 15 वर्ष पुराने कोचों का पुनरुद्धार किया जाता है। इस कार्य में जंग लगे और खराब हूये आंतरिक भागों को सही किया जाता है और 'नये जैसा' लगने के स्तर तक पुनरुद्धार किया जाता है।

रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित कोचों का एमएलआर लक्ष्य समीक्षा अवधि के दौरान प्राप्त नहीं किया जा सका और उसे अपर्याप्त श्रमबल उपलब्धता के आधार पर स्वयं सीआरडब्ल्यूएस द्वारा सात से नौ प्रतिशत तक कम किया गया ।

2012-13 से 2015-16 के दौरान, सीआरडब्ल्यूएस में प्राप्त कुल 137 कोच, कोचों के नये/अल्पकालिक, अधिक प्रयोग, पहले ही एमएलआर होने, मरम्मत योग्य न होने, पर्याप्त कलपुर्जों की अनुपलब्धता आदि जैसे कारणों की वजह से वापस कर दिये गये थे। अतः, ये कोच एमएलआर गतिविधियों के मानक को पूरा नहीं करते। कुल मिलाकर यह कोच 1066 दिनों तक रोके गए जिसके परिणामस्वरूप कोचों के ₹ 2.21 करोड़ की आय क्षमता की हानि हुई।

कोचों की एमएलआर, कार्यशाला की सात मुख्य शॉप के माध्यम से संसाधित की जाती है। मशीनों के बार-बार खराब होना और अपर्याप्त जगह के कारण निर्धारित

मानकों के प्रति विभिन्न मुख्य शॉप में उत्पादन में विलंब हुआ। इसके परिणामस्वरूप लक्ष्य प्राप्त नहीं हुआ और कोचों का प्रयोग न होने से आय क्षमता की हानि हुई।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि समीक्षा अवधि के दौरान बहाल की गई कुल 2286 कोचों में से, 855 कोचें अंतिम शॉप में खराब पाई गई और उनकी पुनः मरम्मत करनी पड़ी। पुनः मरम्मत करने में कुल 2423 दिनों का समय लगा, जो कि औसतन 2.23 दिन प्रति कोच थी। इसके अतिरिक्त, समीक्षा अवधि के दौरान बहाल की गई 87 कोच ऑनलाइन असफल हुईं, जिनमें से 49 कोच 100 दिनों के अंदर असफल हुईं।

(पैरा 4.2)

आईसीएफ प्रशासन ने पात्रता मानदंड सुनिश्चित किये बिना मेट्रो रैक के निर्माण हेतु विद्युत की आपूर्ति के लिये बीएचईएल से सिफारिश की। इसके अतिरिक्त, सामग्री की खरीद (₹ 18.90 करोड़ की कीमत), रेलवे बोर्ड द्वारा निविदा की स्वीकृति से पूर्व की गई थी। जिसके परिणामस्वरूप रेलवे को राजस्व हानि हुई क्योंकि ₹ 6.17 करोड़ कीमत की सामग्री मेट्रो रैक के निर्माण हेतु नीति में संशोधन के कारण अप्रयुक्त हुई।

(पैरा 4.4)

रेलवे बोर्ड ने अपनी भूमि के अधिग्रहण हेतु एक मुआवजे के रूप में भूमि खोने वालों की भर्ती की एक नीति आरम्भ की, यद्यपि भर्ती की प्रतिबद्धता किए बिना शीघ्र भूमि अधिग्रहण हेतु 'विशेष परियोजनाओं' की अधिसूचना के माध्यम से समर्थ प्रावधानों का उपयोग करके भूमि को अधिग्रहित किया जा सकता था। जब इस मामले पर दपूरे ने स्पष्टीकरण मांगा तो रेलवे बोर्ड नीति पर एक स्पष्ट मत देने में विफल रहा। इससे सन्देह की स्थिति उत्पन्न हुई तथा भूमि खोने वालों द्वारा आंदोलन हुआ। दक्षिण पूर्व रेलवे के खड़गपुर डिविजन में बगनाम-अमता तथा देशप्रान-नन्दीग्राम न्यू रेलवे लाइन परियोजनाओं के कार्य को रोकना पड़ा तथा ₹ 93.89 करोड़ का व्यय निरर्थक हुआ।

(पैरा 5.1)

उरे तथा पूमरे प्रशासन द्वारा दूरसंचार विभाग (डीओटी) को स्पेक्टरम प्रभारों के भुगतान में विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹ 19.47 करोड़ की विलम्ब फीस/अधिशुल्क का भुगतान हुआ। उसीरे, पूरे तथा उमरे में, स्पेक्टरम प्रभार अधिशुल्क/विलम्ब फीस ₹ 89.77 करोड़ (₹ 26.75 करोड़ के अधिशुल्क/विलम्ब फीस सहित) तक बकाया थे। यदि स्पेक्टरम प्रभारों का समय पर भुगतान न हो, तो दूरसंचार विभाग द्वारा विलम्ब शुल्क/अधिशुल्क लगाया जाएगा जिसका भुगतान क्षेत्रीय रेलवे द्वारा किया जाएगा क्योंकि स्पेक्टरम प्रभारों पर विलम्ब शुल्क की छूट का कोई प्रावधान नहीं है।

(पैरा 5.2)

दरे प्रशासन ने उस भूमि पर अवसंरचना बनाई जो वास्तव में उनकी नहीं थी तथा कोडल प्रावधानों के उल्लंघन करते हुए लम्बी अवधि के लिए इस पर कब्जा करना जारी रखा। उन्होंने राज्य सरकार द्वारा निर्धारित रूप में मुआवजे का भुगतान करके समय पर मामले का निपटान करने के अवसर का भी उपयोग नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप भूमि मालिक को मुआवजे के प्रति ₹ 50.68 करोड़ की परिहार्य व्यय हुआ।

(पैरा 5.3)

ठेकेदार को अनिवार्य सुविधा/सामग्री/क्षेत्र प्रदान करने में पूमरे प्रशासन की ओर से विलम्ब के परिणामस्वरूप क्वील और लख्खीसराय स्टेशनों के बीच नए पुल के निर्माण में विलम्ब हुआ। दूसरी ओर, मौजूदा पुल को मजबूत बनाने के लिए किया गया कार्य भी पूमरे प्रशासन की ओर से चूकों के कारण समय पर पूरा नहीं हुआ। इसके परिणामस्वरूप ब्रिज पर स्थाई गति प्रतिबन्ध तथा पिछले 12 वर्षों से क्वील पुल पर ट्रेनों का चलना जारी रहा जो एक सुरक्षा जोखिम है।

(पैरा 5.6)

उत्तर रेलवे प्रशासन ने खाली स्थान तथा ड्राइंग सुनिश्चित किए बिना लखनऊ में चारबाग रेलवे स्टेशन पर फुट ओवर ब्रिज बदलने के लिए ठेका देने का निर्णय लिया। जिसके परिणामस्वरूप फुट ओवर ब्रिज के लिए स्टील सामग्री के निर्माण पर ₹ 5.75 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ जो कार्य करने हेतु अगले निर्णय तक अवरूद्ध रहा। मौजूदा फुट ओवर ब्रिज बहुत पुराने हैं तथा इन्हें संस्थापन के बाद से बदला/परिवर्तित नहीं किया गया है। जब तक इन्हें बदला नहीं जाता है तब तक इनका उपयोग यात्रियों के लिए असुरक्षित है।

(पैरा 5.10)

दरे के पोनमलाई में (रीइन्फोर्सड सीमेंट कंक्रीट) डिपो का आउटपुट वर्षों से कम हो रहा है। आउटपुट का प्रति यूनिट व्यय पिछले छः वर्षों में लगभग 150 प्रतिशत तक बढ़ा है। आरसीसी डिपो ने इस अवधि के दौरान बाजार दरों की तुलना में काफी अधिक लागत पर मर्दों का निर्माण करने पर ₹ 5.68 करोड़ का अतिरिक्त व्यय वहन किया। चूंकि, डिपो का परिचालन एक अलाभकारी प्रस्ताव होना प्रमाणित कर रहा है अतः स्टाफ के साथ-साथ डिपो की उपयोगी परिसम्पतियों का लाभकारी प्रयोग करने के वैकल्पिक तरीकों तथा साधनों का पता लगाने की आवश्यकता है।

(पैरा 5.11)

दक्षिण मध्य रेलवे, सिकंदराबाद की नांदेड डिविजन में नई पेंशन योजना लागू न करने/अनुचित क्रियान्वयन के परिणामस्वरूप ₹ 77.07 लाख के शुल्क और समान राशि के अनिवार्य भुगतान की वसूली नहीं हुई।

(पैरा 6.1)

केन्द्रीय सतर्कता आयोग के दिशानिर्देशों का पालन किये बिना आरवीएनएल और उसकी सहायक कम्पनी के संबंध में नामांकन आधार पर 'लेखे के रखरखाव' हेतु फर्म के चयन के परिणामस्वरूप अक्टूबर 2005 से अक्टूबर 2016 के दौरान ₹ 5.07 करोड़ का अनियमित व्यय हुआ।

(पैरा 6.2)