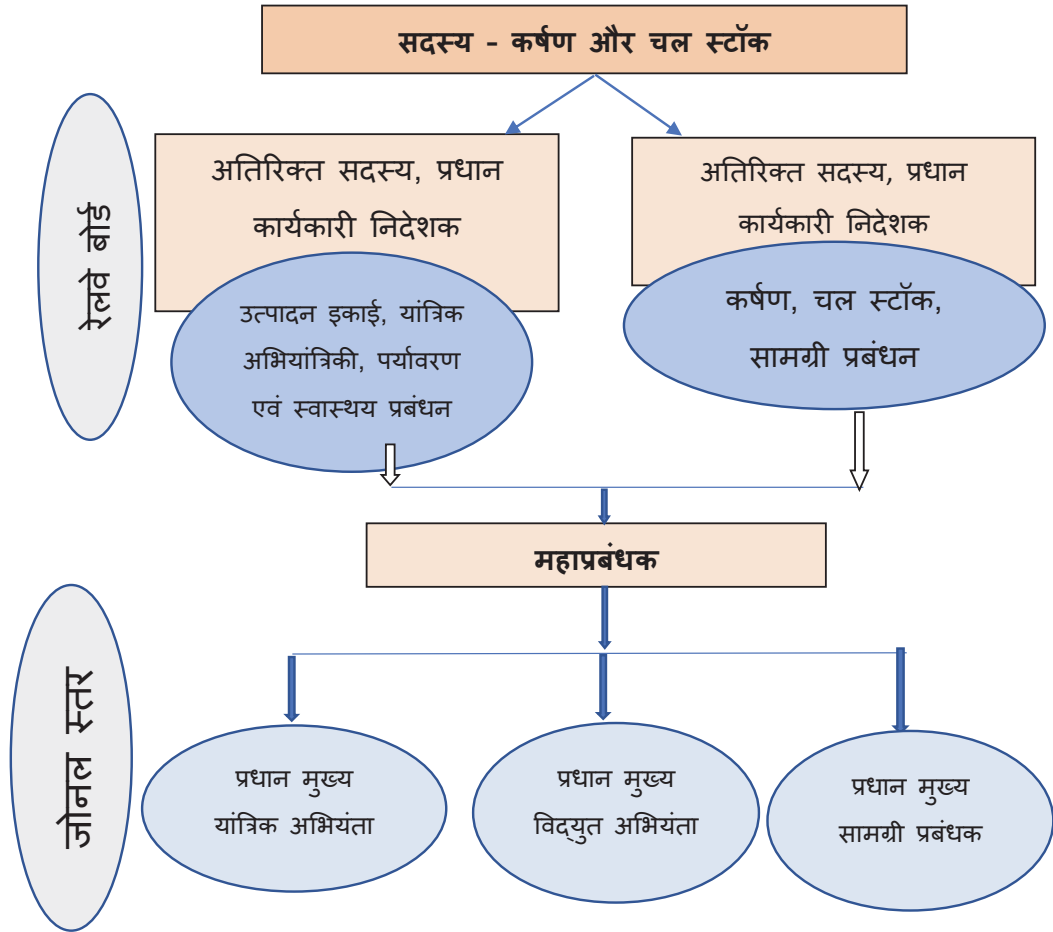


अध्याय 4 – कर्षण और चल स्टॉक

रेलवे बोर्ड में सदस्य (कर्षण और चल स्टॉक) कार्यशालाओं और उत्पादन इकाइयों सहित यांत्रिकी विभाग के साथ-साथ सामग्री प्रबंधन विभाग समग्र प्रभारी होता है। इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट/मेनलाइन इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट (ईएमयू/एमईएमयू) और सभी कोचिंग स्टॉक के इलेक्ट्रिक रखरखाव से संबंधित कार्यों का उत्तरदायित्व भी सदस्य (कर्षण और चल स्टॉक) का है। पर्यावरण और स्वास्थ्य प्रबंधन (ईएनएचएम) के लिए भी सदस्य (कर्षण और चल स्टॉक) उत्तरदायी है।



जोनल स्तर पर, प्रधान मुख्य यांत्रिकी अभियंता (पीसीएमई), सभी कोच, वैगन आदि के समग्र पर्यवेक्षण और रखरखाव के लिए उत्तरदायी है। मुख्य कार्यशाला अभियंता (सीडब्ल्यूई), कार्यशालाओं के समग्र प्रभारी हैं जो चल स्टॉक और संबंधित वस्तुओं का रखरखाव करते हैं। प्रधान मुख्य विद्युत अभियंता, विद्युत चल, स्टॉक जिसमें विद्युत रेल इंजन, इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट आदि के विद्युत रखरखाव का समग्र प्रभारी है। वह विद्युत लोको शेड, विद्युत कार्यशालाओं, सामान्य सेवाओं और ओवरहेड कर्षण सेवाओं का भी प्रभारी है।

2018-19 के दौरान कार्यशाला में चल स्टॉक¹⁷⁴ की मरम्मत और रखरखाव पर कुल राजस्व व्यय ₹ 16,187.15 करोड़¹⁷⁵ था। 2018-19 के दौरान, चल स्टॉक और उपकरणों पर परिचालन खर्च ₹ 14,097.56 करोड़¹⁷⁶ था। इसके अतिरिक्त, 2018-19 के दौरान उत्पादन इकाइयों¹⁷⁷ पर पूंजीगत व्यय ₹ 25,691.28 करोड़ था। वर्ष के दौरान वाउचर और निविदाओं के नियमित लेखापरीक्षा के अतिरिक्त यांत्रिक विभाग के 1,009 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया था।

सामग्री प्रबंधन विभाग, ट्रेनों के परिचालन और रखरखाव के लिए विभिन्न प्रकारों के आवश्यक स्टोर की योजना, खरीददारी के लिए उत्तरदायी है। इनमें उत्पादन इकाइयों, रखरखाव और निर्माण कार्यशालाओं को स्पेयर पार्ट्स, कंपोनेंट्स, फिटिंग की आपूर्ति शामिल है। विभाग सभी स्टोरों के कुल इनवेंटरी प्रबंधन, उनकी खरीद और परेषिती को वितरण के लिए भी उत्तरदायी है। इसके अतिरिक्त, सामग्री प्रबंधन विभाग, सार्वजनिक नीलामी और निविदाओं (चयनित मर्दों के लिए) के माध्यम से स्क्रेप मर्दों का निपटान भी करता है।

¹⁷⁴ कैरिज और वैगन, संयंत्र और उपकरण सहित

¹⁷⁵ उपशीर्ष 3002-3003(4)-कैरिज और वैगन की मरम्मत और रखरखाव और लघु शीर्ष 300 का उप-शीर्ष 3002-3003(5)-संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और रखरखाव-विनियोग लेखे-2018-19

¹⁷⁶ उप-शीर्ष 3002-3003(6)-परिचालन खर्च-रोलिंग स्टॉक और उपकरण-विनियोग लेखे-2018-19

¹⁷⁷ 2018-19 के लिए विनियोग लेखे-आईसीएफ/चेन्नई, आरसीएफ/कपूरथला, एमसीएफ/रायबरेली, आरडब्ल्यूपी/बेला, आरडब्ल्यूएफ/येलहांका, डीएमडब्ल्यू/पटियाला, डीएलडब्ल्यू/वाराणसी और सीएलडब्ल्यू/चितरंजन

जोनल स्तर पर, प्रधान मुख्य सामग्री प्रबंधक, विभाग का प्रधान प्रमुख होता है जिसकी सहायता मुख्य सामग्री प्रबंधकों और उप मुख्य सामग्री प्रबंधकों द्वारा की जाती है। मंडल का प्रमुख, वरिष्ठ मंडल सामग्री प्रबंधक होता है जो मंडल रेलवे प्रबंधक को रिपोर्ट करता है। 2018-19 के दौरान स्टोर विभाग का कुल व्यय ₹ 1,143.26¹⁷⁸ करोड़ था। वर्ष के दौरान वाउचर और निविदाओं आदि के नियमित लेखापरीक्षा के अलावा स्टोर विभाग के 196 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया था।

इस अध्याय में, 'भारतीय रेलवे में चयनित स्टेशनों की लेखापरीक्षा' पर एक विषयक पैरा और छह व्यक्तिगत पैराग्राफ शामिल हैं। ये पैराग्राफ, चल स्टॉक और सामग्री प्रबंधन पर अनुपालन मामलों को कवर करते हैं।

4.1 भारतीय रेल में चयनित स्टेशनों की लेखापरीक्षा

सात जोनल रेलवे में आठ चयनित स्टेशनों की लेखापरीक्षा में रेलवे स्टेशन पर स्वच्छता, सफाई, पर्यावरण प्रबंधन, संरक्षा, सुरक्षा और अतिक्रमण के पहलुओं को शामिल किया गया।

आठ चयनित स्टेशनों में 77 प्लेटफार्म उपलब्ध थे। 26 प्लेटफार्मों पर सीमेंट कंक्रीट धोनेयोग्य एप्रेन की व्यवस्था नहीं की गई थी। सभी चयनित स्टेशनों पर संविदा में मशीनीकृत सफाई की सुविधाओं के उपलब्ध होने के बावजूद सात स्टेशनों के 26 प्लेटफार्मों पर धोनेयोग्य एप्रेन की अनुपलब्धता के कारण इसका कम उपयोग किया गया था।

भारतीय रेल जल नीति, 2017 यह निर्धारित करती है कि पुनः चक्रित जल का उपयोग गैर-पीने योग्य उद्देश्यों के लिए किया जाना है। हालांकि, लेखापरीक्षा ने यह देखा कि जोनल रेल प्रशासन को अभी तक पानी के पुनः चक्रण संयंत्र स्थापित करने थे और भू-जल का उपयोग सभी प्रयोजनों के लिए किया जा रहा था।

¹⁷⁸ लघु शीर्ष 400 के उप शीर्ष 3002(03)- सामान्य अधीक्षण एवं सेवाएं-भारतीय रेल विनियोग लेखे-2018-19

लोक लेखा समिति ने पूरे देश में पीने वाले पानी के नलों की संख्या में वृद्धि करने की अनुशंसा की थी। निर्धारित मानदंडों के अनुसार 1,358 पानी के नलों की आवश्यकता के सापेक्ष, 1,062 पानी के नलों (78 प्रतिशत) की उपलब्धता थी। निर्धारित मानदंडों (न्यूनतम आवश्यक सुविधाएं-एमईए) के अनुसार 154 वाटर कूलर की आवश्यकता के प्रति 63 वाट कूलर (41 प्रतिशत) की उपलब्धता थी।

कचरे को जैव-निम्नीकरणीय और गैर-जैव निम्नीकरणीय के रूप में अलग करने के संबंध में खंड, पांच स्टेशनों पर सफाई संविदाओं में मौजूद नहीं था।

पांच स्टेशनों पर परिसंचारी क्षेत्र में चारदीवारी की व्यवस्था नहीं की गई थी। अतिक्रमण मुक्त स्टेशन परिसर बनाए रखने के लिए सुरक्षा व्यवस्था भी बेअसर थी। लेखापरीक्षा ने यह देखा कि फुटओवर ब्रिज के फुटफाल्स को संभालने के लिए निर्धारित मानदंड उपलब्ध नहीं थे।

4.1.1 भूमिका

रेलवे स्टेशन वह क्षेत्र होता है जहां यात्री ट्रेनों से चढ़ते व उतरते हैं। यात्री स्टेशनों पर उपलब्ध कराई गई दृश्यमान और गुणात्मक सार्वजनिक उपयोगिताओं और सुविधाओं की उम्मीद करते हैं। यात्रियों की उम्मीदों को पूरा करने के उद्देश्य से भारतीय रेल (आईआर) ने स्टेशनों पर बेहतर सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए कदम उठाए थे।

भारतीय रेल 13,523 यात्री ट्रेनें चलाता है जो रोजाना 23.12 मिलियन यात्रियों का वहन करती है और 7,321 स्टेशन हैं। यात्री परिचालन की भारी मात्रा ने मौजूदा बुनियादी ढांचे पर भारी दबाव डाला और स्टेशनों पर सफाई और स्वच्छता के रखरखाव के लिए एक प्रभावी प्रणाली का आह्वान करती है। स्टेशनों पर पीने के पानी, मूत्रालयों, शौचालयों, कूड़ेदान आदि जैसी सुविधाएं उपलब्ध कराना, भारतीय रेल की विभिन्न स्वच्छता संबंधी गतिविधियों का एक अभिन्न हिस्सा है।

सुरक्षा व्यवस्था और अतिक्रमण मुक्त स्टेशन परिसर की व्यवस्था भारतीय रेल की जिम्मेदारी है। स्टेशनों के आसपास अतिक्रमण को हटाना, यात्रियों को परेशानी मुक्त प्रवेश/निकास प्रदान करने की अनिवार्य आवश्यकता है।

4.1.2 संगठनात्मक ढांचा

भारतीय रेल का यांत्रिक विभाग स्टेशनों पर स्वच्छता और पर्यावरण प्रबंधन के रखरखाव के लिए उत्तरदायी है। सदस्य (कर्षण और चल स्टॉक), पर्यावरण और गृह व्यवस्था का प्रभारी है। उसकी सहायता अतिरिक्त सदस्य (ईएनएचएम) द्वारा की जाती है।

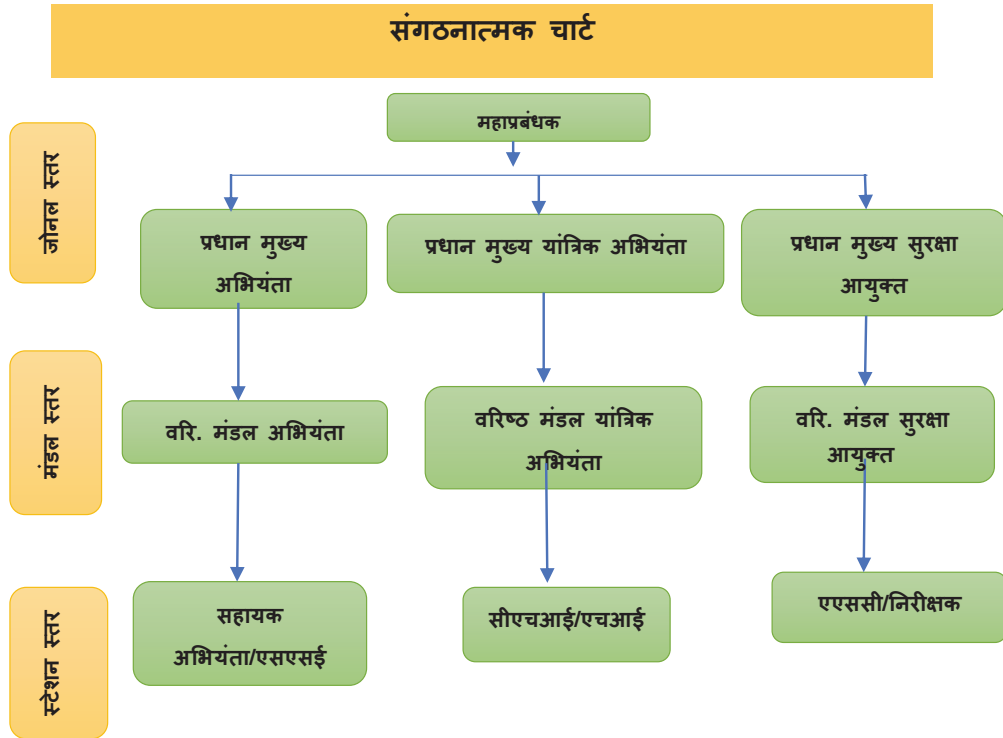
जोनल स्तर पर, प्रधान मुख्य यांत्रिक अभियंता (पीसीएमई,) यांत्रिक विभाग का प्रमुख होता है। मुख्यालय स्तर पर पीसीएमई की सहायता उप सीएमई/ईएनएचएम¹⁷⁹ द्वारा की जाती है जिसकी मंडल स्तर पर सहायता वरिष्ठ डीएमई/डीएमई/एएमई (ईएनएचएम) द्वारा की जाती है। कार्यान्वयन स्तर (स्टेशनों) पर वरिष्ठ खंड अभियंता (एसएसई) और स्वास्थ्य निरीक्षक (एचआई), स्टेशनों पर स्वच्छता के रखरखाव के लिए जिम्मेदार हैं।

अभियांत्रिकी और सुरक्षा (रेलवे सुरक्षा बल) विभाग, अतिक्रमण, संरक्षा और सुरक्षा व्यवस्था संभालते हैं।

प्रधान मुख्य अभियंता, अभियांत्रिकी विभाग का प्रमुख है और उन्हें मुख्यालय के मुख्य अभियंताओं और मंडल स्तर पर वरिष्ठ मंडल अभियंता (वरि. डीईएन) द्वारा सहायता प्राप्त है। सहायक अभियंता (एईएन)/वरिष्ठ खंड अभियंता (एसएसई) (भूमि) अतिक्रमण से संबंधित अभिलेखों के रखरखाव के लिए जिम्मेदार हैं।

रेलवे सुरक्षा बल का प्रमुख प्रधान मुख्य सुरक्षा आयुक्त होता है जिसे मंडल स्तर पर मंडल सुरक्षा आयुक्त और स्टेशनों पर सहायक सुरक्षा आयुक्त/निरीक्षकों द्वारा सहायता की जाती है।

¹⁷⁹ पर्यावरण और स्वास्थ्य प्रबंधन



4.1.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

यह लेखापरीक्षा, स्टेशन पर स्वच्छता, सफाई, पर्यावरण प्रबंधन, अतिक्रमण और रेल यात्रियों की सुरक्षा संबंधित मामलों को कवर करता है। लेखापरीक्षा का उद्देश्य उचित आश्वासन प्राप्त करने के लिए था:

- क्या स्टेशनों पर स्वच्छता, सफाई के रखरखाव, पर्यावरण प्रबंधन, सुरक्षा और सुरक्षा व्यवस्था और अतिक्रमण हटाने के लिए की गई कार्रवाई पर्याप्त, प्रभावी और निर्धारित दिशानिर्देशों/निर्देशों के अनुसार थी; और
- क्या विभिन्न स्तरों पर भारतीय रेल में निगरानी और आंतरिक नियंत्रण पर्याप्त और प्रभावी थे?

4.1.4 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली

समीक्षा में 2016-17 से 2018-19 तक तीन वर्षों की अवधि को कवर किया गया। समीक्षा के लिए, निम्नलिखित बिंदुओं की विस्तार में जांच की गई थी:

- जोनल रेलवे द्वारा (स्टेशनों पर) स्वच्छता और सफाई के रखरखाव, सुरक्षा व्यवस्था, पर्यावरण प्रबंधन और अतिक्रमण हटाने के लिए बनाई गई कार्रवाई योजना।
- रेल मंत्रालय/राष्ट्रीय हरित अधिकरण (एनजीटी)/प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (पीसीबी) द्वारा समय-समय पर जारी किए गए विभिन्न दिशानिर्देशों/आदेशों के कार्यान्वयन के लिए कार्रवाई की गई।
- पिछले लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में सामने आई कमियों की पुनरावृत्ति को दूर करने के लिए और की गई कार्रवाई टिप्पणियों (एटीएन) के माध्यम से लोक लेखा समिति (पीएसी) को दिए गए आश्वासनों पर भारतीय रेल द्वारा किए गए उपचारात्मक उपाय।

4.1.5 लेखापरीक्षा मापदंड

लेखापरीक्षा मापदंड के लिए स्रोत निम्नलिखित थे:

- I. रेल मंत्रालय द्वारा जारी किए गए दिशानिर्देश और निर्देश, एनजीटी के आदेश/दशानिर्देश और पर्यावरण मामले के संबंध में सीपीसीबी के आदेश/दशानिर्देश।
- II. लोक लेखा समिति द्वारा की गई अनुशंसाएं।

4.1.6 नमूना आकार

निम्नलिखित आठ स्टेशनों (दो उपनगरीय स्टेशनों सहित) का लेखापरीक्षा के लिए चयन किया गया था:

तालिका 1- चयनित स्टेशनों का नमूना

क्र.सं.	स्टेशन का नाम	स्टेशन कोड	ज़ोन
1	अमृतसर	एससआर	उरे
2	हजरत निजामुद्दीन	एनजेइएम	उरे
3	आगरा कैंट	एजीसी	उमरे
4	गोरखपुर	जीकेपी	उपूरे
5	गया	गया	पूमरे
6	सियालदह	एसडीएच	पूरे
7	दादर	डीआर	मरे
8	दादर	डीडीआर	परे

4.1.7 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

लेखापरीक्षा परिणाम आगामी पैराग्राफों में दिए गए हैं:

4.1.7.1 स्टेशनों पर मशीनीकृत सफाई की सुविधा और धोनेयोग्य एप्रैन की पर्याप्तता

मशीनीकृत सफाई के लिए सभी प्लेटफार्म ट्रेक पर पूर्व-अपेक्षित सीमेंट कंक्रीट एप्रैन¹⁸⁰ (सीसी एप्रैन) का निर्माण होता है। मशीनीकृत सफाई करना आसान हो जाता है यदि प्लेटफार्म ओर परिसंचारी क्षेत्र में सतहें मौजूद हो। मशीनों का संचालन चिकनी और समतल सतहों पर आसान हो जाता है। सीसी एप्रैन, प्लेटफार्म के बीच ट्रेक को मैला और कचरे से मुक्त रखने के लिए आवश्यक है।

रेल मंत्रालय (एमओआर) ने अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी (दिसम्बर-2008) में यह कहा कि धोनेयोग्य एप्रैन को चरणबद्ध तरीके से सभी प्रमुख स्टेशनों (ए और बी श्रेणी) पर उपलब्ध कराने की योजना है।

वाटर हाइड्रेंट/जेट प्रणाली के साथ धोनेयोग्य एप्रैन को सभी प्लेटफार्मों पर उपलब्ध¹⁸¹ कराया जाना चाहिए, जहाँ सुबह वाली ट्रेनें साफ-सफाई और बेहतर रखरखाव सुनिश्चित करने के लिए लंबी अवधि के लिए रूकती हैं।

धोनेयोग्य एप्रैन की उपलब्धता की स्थिति की जानकारी तालिका-2 में दर्शाई गई है:

¹⁸⁰ एप्रैन, रेलवे स्टेशनों पर ट्रेक की संपूर्ण लंबाई के साथ-साथ एक सीमेंट कंक्रीट बेड होता है। यह मशीनीकृत सफाई की सुविधा प्रदान करता है।

¹⁸¹ सितंबर 2012 में जारी की गई स्वच्छता पर व्यापक दिशा निर्देशों के आधार पर

तालिका-2 चयनित स्टेशनों पर धोनेयोग्य एप्रेन की उपलब्धता की स्थिति					
स्टेशन का नाम	जोन/मंडल का नाम	स्टेशन की श्रेणी	प्लेटफार्म की कुल सं.	धोनेयोग्य एप्रेन के साथ उपलब्ध कराए गए प्लेटफार्म की सं.	धोनेयोग्य एप्रेन के बिना प्लेटफार्म की सं. (कॉलम. 4-5)
1	2	3	4	5	6
गया	पूमरे/एमजीएस	एनएसजी 2	10	2	8
सियालदाह	पूरे/एसडीएच	एनएसजी 1	21	19	2
गोरखपुर	उपूरे/एलजेएन	एनएसजी 2	10	10	0
दादर	मरे/एमयूएम	एसजी 1	8	2	6
आगरा कैंट	उमरे/एजीसी	एनएसजी 2	6	5	1
अमृतसर	उरे/एफजेडआर	एनएसजी 3	8	6	2
हज़रत निजामुद्दीन	उरे/डीएलआई	एनएसजी 2	7	5	2
दादर	परे/बीसीटी	एसजी 1	7	2	5
कुल			77	51	26

(स्रोत : चयनित स्टेशनों पर मुख्य स्वास्थ्य निरीक्षक के कार्यालय के अभिलेख)

- आठ चयनित स्टेशनों पर उपलब्ध 77 प्लेटफार्मों (पीएफ) में से 26 प्लेटफार्मों पर सीमेंट कंक्रीट (सीसी) धोनेयोग्य एप्रेन उपलब्ध नहीं कराए गए थे। गया में प्लेटफार्मों का बीस प्रतिशत और दादर में प्लेटफार्मों का पच्चीस प्रतिशत ही केवल सीसी एप्रेन के साथ कवर किया गया था।
- सभी प्लेटफार्मों पर सीसी धोनेयोग्य एप्रेन वाला गोरखपुर ही एकमात्र स्टेशन था।

यांत्रिक विभाग के अधीन काम करने वाले वरिष्ठ खंड अभियंता (एसएसई) और स्वास्थ्य निरीक्षक (एचआई), स्टेशनों पर सफाई के रखरखाव के लिए जिम्मेदार थे।

मशीनीकृत सफाई, पुनः चक्रित पानी के उपयोग, स्कोर कार्ड के रखरखाव आदि के लिए चालू संविदाओं की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- सभी चयनित स्टेशनों पर संविदा में मशीनीकृत सफाई की सुविधा होने के बावजूद सात स्टेशनों के 26 प्लेटफार्मों पर धोनेयोग्य एप्रेन की अनुपलब्धता के कारण इस सुविधा का कम उपयोग किया गया।
- सीसी एप्रेन की अनुपलब्धता के परिणामस्वरूप ट्रैक पर गिट्टी से नालियों की रूकावट भी हुई जिसके परिणामस्वरूप अंततः अस्वास्थ्यकर परिवेश का निर्माण हुआ।



चित्र 4.1: गया (पूमरे) पर गिट्टी से रूकावट वाले प्लेटफार्म सं. 03/04 के गंदे नाले

चित्र 4.2: गया (पूमरे) पर गिट्टी से रूकावट वाले प्लेटफार्म सं.5/6 के गंदे नाले

- गया स्टेशन पर शौचालय का कचरा और पानी सीधे ट्रैक पर छोड़ दिया गया जिससे पर्यावरण प्रदूषित हुआ, जिसके परिणामस्वरूप यात्रियों के स्वास्थ्य को खतरा उत्पन्न हो गया और ट्रैक को भी क्षति पहुंची।



चित्र 4.3: गया (पूमरे) पर प्लेटफार्म सं. 04/05 पर ट्रैक को क्षति पहुंचाते हुए सार्वजनिक शौचालय का कचरा/पानी

चित्र 4.4: गया (पूमरे) पर प्लेटफार्म सं. 02/03 पर ट्रैक को क्षति पहुंचाते हुए सार्वजनिक शौचालय का कचरा/पानी

- गया स्टेशन के लिए संविदा की शर्तों में यह निर्धारित किया गया है कि संचित कचरे को हटाने और निपटान पूरे दिन के दौरान निरंतर किया जाना था। अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से यह पता चला कि इस संचित कचरे को हटाने का कार्य पूरे दिन निरंतर आधार पर नहीं किया गया था।
- भारतीय रेल जल नीति, 2017 यह निर्धारित करती है कि पुनः चक्रित पानी का उपयोग गैर पीने योग्य उद्देश्य (वर्तमान में इस्तेमाल किए गए ताजा पानी को परिवर्तित कर) के लिए किया जाना है। अभियांत्रिकी विभाग पानी पुनर्चक्रण संयंत्रों के निर्माण और रखरखाव के लिए जिम्मेदार है। हालांकि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि जोनल रेल प्रशासन द्वारा अभी तक इन स्टेशनों पर पानी पुनर्चक्रण संयंत्र का स्थापित किया जाना बाकी था। भूजल का दोहन किया जा रहा है और जल नीति के विरुद्ध सभी प्रयोजनों के लिए उसका उपयोग किया जा रहा है।
- सफाई की संविदा के निष्पादन का मूल्यांकन करने के लिए, स्वच्छता की गुणवत्ता का निर्धारण करने के लिए एक दैनिक स्कोर कार्ड रखा जाना है। आगरा कैंट, हज़रत निजामुद्दीन और अमृतसर स्टेशनों पर सफाई की गुणवत्ता के मूल्यांकन के लिए दैनिक स्कोर कार्ड का रखरखाव नहीं किया गया था। शेष पांच चयनित स्टेशनों पर इसका रखरखाव किया गया था। सीसी एप्रैस की उपलब्धता, सफाई प्रक्रिया और आठ चयनित स्टेशनों पर उपलब्ध संविदा का विवरण **अनुलग्नक 4.1 और 4.2** में दिया गया है।

इस प्रकार, अभियांत्रिकी और यांत्रिक विभाग चयनित स्टेशनों में प्रचलित अस्वास्थ्यकर स्थिति के लिए जिम्मेदार हैं।

4.1.7.2 स्टेशनों पर शौचालयों और मूत्रालयों की पर्याप्तता

‘भारतीय रेल की सफाई और स्वच्छता’ पर 2007 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं.6 (रेलवे) में आवश्यक संख्या में शौचालय/मूत्रालय की अनुपलब्धता और उनकी अनुपयोगी स्थिति पर प्रकाश डाला गया था। फरवरी 2007 में, रेल मंत्रालय ने विभिन्न श्रेणियों के स्टेशनों पर संशोधित मानदंडों और न्यूनतम आवश्यक सुविधाओं की मात्रा को निर्दिष्ट करते हुए व्यापक निर्देश जारी किए। 2012 में

अनुवर्ती लेखापरीक्षा में यह देखा गया था कि शौचालयों की संख्या में 66 प्रतिशत की कमी थी। शौचालयों की अनुपलब्धता 74 प्रतिशत होगी बशर्ते कि जितने शौचालय उपयोग में नहीं थे, वो भी ध्यान में रखे जायें।

इसके अतिरिक्त, सितंबर 2012 और अप्रैल 2018 में यात्री सुविधा से प्रावधान के लिए व्यापक दिशानिर्देश जारी किए गए थे। इन दिशानिर्देशों, शौचालयों और मूत्रालयों की व्यवस्था के लिए मानदंड निर्धारित किए गए थे। इसके अतिरिक्त, दिशानिर्देश यह निर्धारित करता है कि महिलाओं के लिए कम से कम एक तिहाई शौचालय और मूत्रालय आरक्षित होने चाहिए। चयनित स्टेशनों पर शौचालयों और मूत्रालयों की पर्याप्तता की समीक्षा से पता चला कि:

- सभी चयनित स्टेशनों पर मानदंडों के अनुसार शौचालय उपलब्ध कराए गए थे, हालांकि, सियालदह और दादर (डीआर) (उप-नगरीय स्टेशन भवन) को छोड़कर किसी भी चयनित स्टेशन पर महिलाओं के लिए मूत्रालयों की उपलब्धता नहीं थी।
- गोरखपुर और अमृतसर में प्रत्येक स्टेशन पर 12 पुरुष शौचालय और उपरोक्त स्टेशनों पर क्रमशः आठ और चार महिला शौचालय या तो उपयोग में नहीं थे या बंद थे।
- लेखापरीक्षा ने दादर (डीआर) स्टेशन के कल्याण छोर पर प्लेटफार्म सं. 4 के पास खुली सीवेज लाइन देखी जो दुर्गंध दे रही थी। लेखापरीक्षा ने ट्रैक के साथ-साथ एक खुले सीवेज को भी देखा।



चित्र 4.5: दादर स्टेशन पर प्लेटफार्म सं. 4 के अंतिम छोर पर खुला सीवेज

इन आठ स्टेशनों पर शौचालयों और मूत्रालयों की पर्याप्तता के विषय में विवरण अनुलग्नक 4.3 में दिया गया है। वाणिज्यिक और अभियांत्रिकी विभागों को इन स्टेशनों पर निर्धारित की गई यात्री सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए कार्रवाई शुरू करनी होगी।

4.1.7.3 स्टेशनों पर पेयजल की गुणवत्ता और पर्याप्तता

(i) स्टेशन पर पानी की पर्याप्तता

स्टेशनों पर पेयजल आपूर्ति की अपर्याप्तता 2007 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 6 (रेलवे) में सामने आई थी। पीएसी ने यह भी देखा था कि गंदगी और अस्वास्थ्यकर परिवेश से बनी हुई अपर्याप्त जल आपूर्ति ने इस सुविधा को उपयोग के लिए अयोग्य बना दिया। इसलिए, पीएसी की इच्छा थी कि देशभर के सभी स्टेशनों पर चरणबद्ध तरीके से नलों की संख्या तेजी से बढ़ाई जाये। तदनुसार, रेल मंत्रालय ने प्रत्येक प्लेटफार्म पर नलों और वाटर कूलर की न्यूनतम संख्या के लिए दिशानिर्देश जारी किए थे। रेल मंत्रालय के निर्धारित मानदंड-न्यूनतम आवश्यक सुविधाएं (एमईए) यह निर्धारित करती है की एनएसजी-1¹⁸² से एनएसजी-4 श्रेणी के स्टेशनों के प्रत्येक प्लेटफार्म पर पेयजल वाले 20 नल और दो वाटर कूलर की न्यूनतम उपलब्धता होनी चाहिए। एसजी-1¹⁸³ से एसजी-3 श्रेणी के स्टेशनों के संबंध में प्रत्येक प्लेटफार्म पर छह नल और दो वाटर कूलर उपलब्ध होने चाहिए।

अभिलेखों की समीक्षा से यह पता चला कि निर्धारित मानदंडों के अनुसार नल और वाटर कूलर की अनुपलब्धता थी जो कि तालिका 3 और 4 में नीचे दर्शाया गया है:

¹⁸² गैर उप-नगरीय

¹⁸³ उप-नगरीय

तालिका-3: मानदंडों के सामने चयनित स्टेशनों पर पानी के नलों की उपलब्धता							
स्टेशन का नाम	जोन/मंडल का नाम	स्टेशन की श्रेणी	पीएफ की कुल सं.	एमईए मानदंडों के अनुसार प्लेटफार्म पर पानी के नल की सं. होनी चाहिए	स्टेशन पर कुल पानी के नलों की सं. उपलब्ध होनी चाहिए (कॉलम 4x5)	कुल पानी के नलों की वास्तविक उपलब्धता	कमी (कॉलम 6-7)
1	2	3	4	5	6	7	8
गया	पूमरे/एमजीएस	एनएसजी 2	10	20	200	113	87
सियालदह	पूरे/एसडीएएच	एनएसजी 1	21	20	420	281	139
गोरखपुर	उपूरे/एलजेएन	एनएसजी 2	10	20	200	190	10
दादर	मरे/एमयूएम	एसजी 1	6	6	36	13	23
		एनएसजी 1	2	20	40	20	20
आगरा कैंट	उमरे/एजीसी	एनएसजी 2	6	20	120	175	(+) 55
अमृतसर	उरे/एफजेडआर	एनएसजी 3	8	20	160	116	44
हज़रत निजामुद्दीन	उरे/डीएलआई	एनएसजी 2	7	20	140	127	13
दादर	परे/बीसीटी	एसजी -1	7	6	42	27	15
कुल			77	152	1358	1062	296
(स्रोत: चयनित स्टेशनों पर सीएचआई कार्यालय के अभिलेख)							

तालिका-4: मानदंडों के सामने चयनित स्टेशनों पर वाटर कूलर की उपलब्धता							
स्टेशन का नाम	जोन/मंडल का नाम	स्टेशन की श्रेणी ¹⁸⁴	पीएफ की कुल सं.	एमईए मानदंडों के अनुसार प्लेटफार्म पर वाटर कूलर की सं. होनी चाहिए	स्टेशन पर कुल वाटर कूलर की सं. उपलब्ध होनी चाहिए (कॉलम 4x5)	कुल वाटर कूलर की वास्तविक उपलब्धता	कमी (कॉलम 6-7)
1	2	3	4	5	6	7	8
गया	पूमरे/एम जीएस	एनएसजी 2	10	2	20	5	15
सिया लदह	पूरे/एसडीए एच	एनएसजी 1	21	2	42	0	42
गोरख पुर	उपूरे/एलजे एन	एनएसजी 2	10	2	20	14	6
दादर	मरे/एमयूएम	एसजी 1	6	2	12	4	8
		एनएसजी 1	2	2	4	3	1
आगरा कैंट	उमरे/एजी सी	एनएसजी 2	6	2	12	12	0
अमृत सर	उरे/एफजेड आर	एनएसजी 3	8	2	16	7	9
हज़रत निजा मुद्दीन	उरे/डीएल आई	एनएसजी 2	7	2	14	13	1
दादर	परे/बीसीटी	एसजी - 1	7	2	14	5	9
कुल			77	18	154	63	91

(स्रोत: चयनित स्टेशनों पर एसएसई/विद्युत कार्यालय के अभिलेख)

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि:

- निर्धारित मानदंडों के अनुसार 1,358 पानी के नलों की आवश्यकता के प्रति पानी के नलों की उपलब्धता 1,062 (78 प्रतिशत) थी।

¹⁸⁴ एसजी-उपनगरीय एनएसजी-गैर उप-नगरीय

- यह आगरा कैंट स्टेशन को छोड़कर सभी स्टेशनों पर निर्धारित मानदंडों से कम थी।
- सियालदह के 21 प्लेटफार्मों पर उपलब्ध 281 नलों में से 82 नल सील किए गए थे। इस प्रकार, यात्रियों के लिए केवल 199 चालू नल उपलब्ध थे।



चित्र 4.6: सियालदह स्टेशन की प्लेटफार्म सं. 5 पर सील हुए पानी के नल

- निर्धारित मानक (एमईए) के अनुसार 154 की आवश्यकता के प्रति वाटर कूलर की उपलब्धता 63 (41 प्रतिशत) थी।
- सियालदह स्टेशन के किसी भी प्लेटफार्म पर वाटर कूलर की व्यवस्था नहीं की गई थी जबकि तथ्य यह है कि प्रतिदिन 1.3 लाख से अधिक यात्री इस स्टेशन पर आते हैं।
- इसी तरह, इसकी उपलब्धता गया स्टेशन पर आवश्यकता का 25 प्रतिशत और दादर (डीआर), अमृतसर और दादर (डीडीआर) स्टेशनों पर 50 प्रतिशत से कम थी।

(ii) पेयजल की गुणवत्ता

भारतीय रेल चिकित्सा नियमावली (आईआरएमएम) के पैरा 913 के अनुसार स्वास्थ्य निरीक्षकों (एचआई) को विभिन्न वितरण बिंदुओं पर प्रतिदिन अवशिष्ट क्लोरीन की उपस्थिति की जांच करनी चाहिए और इसका रिकार्ड रखा जाना चाहिए। आईआरएमएम के पैरा 914 के अनुसार स्वास्थ्य निरीक्षक को प्रत्येक बड़े/महत्वपूर्ण स्टेशन से महीने में कम से एक बार जीवाणु जांच के लिए पानी के

नमूने एकत्र करने चाहिए। स्वास्थ्य निरीक्षकों को छह महीने में एक बार रासायनिक जांच के लिए पानी के नमूने भी भेजने चाहिए। पेयजल की गुणवत्ता से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि:

- दादर (डीआर और डीडीआर) और आगरा कैंट स्टेशनों को छोड़कर सभी चयनित स्टेशनों पर अवशिष्ट क्लोरीन परीक्षण निर्धारित मानकों के अनुसार किया गया। वर्ष 2008 से गया स्टेशन पर क्लोरीन का वांछित स्तर (0.2 मिलीग्राम से 0.5 मिलीग्राम प्रति लीटर के बीच) नहीं रखा जा रहा था। क्लोरीनेशन के लिए कार्रवाई अभी भी की जानी थी।
- मुख्य स्वास्थ्य निरीक्षक (सीएचआई) द्वारा पिछले तीन वर्षों के दौरान तीन स्टेशनों¹⁸⁵ पर पानी का रासायनिक विश्लेषण नहीं किया गया। यह जांच वर्ष 2018-19 में दो स्टेशनों¹⁸⁶ पर केवल एक बार हुई, पाई गई थी।
- सभी चयनित स्टेशनों पर मानक के अनुसार पानी का जीवाणु विश्लेषण किया गया था। गया स्टेशन के मामले में रिपोर्ट लगातार "असंतोषजनक थी"। इसके बावजूद, रेल प्रशासन ने कोई उपचारात्मक कार्रवाई नहीं की। इन रिपोर्टों पर अपेक्षित आधिकारिक विवरण चिह्नित नहीं होने के कारण रिपोर्टों की प्रामाणिकता संदिग्ध थी।
- दूषित और रासायनिक रूप से न पीने योग्य जलापूर्ति की लगातार सूचना देने के बावजूद गया स्टेशन पर जल शोधन संयंत्र नहीं लगाया गया था।

आठ स्टेशनों पर पानी की पर्याप्तता, यात्रियों के लिए पेयजल की गुणवत्ता और पेयजल की गुणवत्ता की निगरानी के बारे में विवरण **अनुलग्नक 4.4 और 4.5** में दिया गया है।

वाणिज्यिक और इंजीनियरिंग विभागों को मानकों के अनुसार इन स्टेशनों पर गुणवत्तापूर्ण पेयजल उपलब्ध कराने के लिए कार्रवाई शुरू करनी होगी।

¹⁸⁵ डीआर, एजीसी और एनजेडएम

¹⁸⁶ गया और एसआर

4.1.7.4 स्टेशन पर अपशिष्ट प्रबंधन

रेलवे भारी मात्रा में गैर-बायोडिग्रेडेबल और बायोडिग्रेडेबल अपशिष्ट पैदा करता है। पीएसी ने सिफारिश की थी कि भारतीय रेल को अपशिष्ट प्रबंधन पर एक नीति बनानी चाहिए और एक तंत्र तैयार करना चाहिए जिससे स्टेशनों पर उत्पन्न कचरे की मात्रा का वास्तविक आकलन किया जा सके। इससे आवश्यक बुनियादी ढांचे के साथ-साथ पर्याप्त संग्रह, अलग करने और निपटान सुविधा स्थापित करने में मदद मिलेगी।

इसके अतिरिक्त ठोस अपशिष्ट प्रबंधन नियम, 2016¹⁸⁷ के अनुसार अपशिष्ट उत्पादक के कर्तव्य इस प्रकार हैं:

(1) हर अपशिष्ट उत्पादक यह करेगा:-

क. उत्पन्न अपशिष्ट को तीन अलग-अलग भागों जैसे बायो डिग्रेडेबल, गैर-बायोडिग्रेडेबल और घरेलू खतरनाक अपशिष्ट में पृथक करें और उन्हें उपयुक्त डिब्बे में डालें। समय-समय पर स्थानीय प्राधिकारियों द्वारा निर्देश या अधिसूचना के अनुसार अधिकृत अपशिष्ट बीनने वालों या अपशिष्ट एकत्रकर्ताओं को अलग-अलग कचरे को सौंपना;

ख. इन उत्पादों के निर्माताओं या ब्रांड मालिकों द्वारा प्रदान किए गए पाउच में या स्थानीय अधिकारियों द्वारा निर्देश के अनुसार डायपर, सैनिटरी पैड आदि जैसे उपयोग किए गए सैनिटरी अपशिष्ट को सुरक्षित रूप से लपेटें। उसे सूखे कचरे या गैर-बायोडिग्रेडेबल कचरे के लिए बने कूड़ेदान में डालेंगे;

ग. अपने स्वयं के परिसर में उत्पन्न होने पर अलग-अलग निर्माण और विध्वंस अपशिष्ट का भंडारण करें और निर्माण और विध्वंस अपशिष्ट प्रबंधन नियम, 2016¹⁸⁸ के अनुसार निपटाएं; और

¹⁸⁷ 2016 में पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय ने नए ठोस अपशिष्ट प्रबंधन नियम बनाये।

¹⁸⁸ 2016 में पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय ने निर्माण और विध्वंस अपशिष्ट प्रबंधन 2016 नियम बनाया।

- घ. अपने परिसर से उत्पन्न बागवानी अपशिष्ट और बगीचे के कचरे का अपने परिसर में अलग-अलग भंडारण करें और समय-समय पर स्थानीय निकाय के निर्देशानुसार निपटाएं।
- (2) कोई अपशिष्ट उत्पादक अपने परिसर के बाहर सड़कों पर, खुले सार्वजनिक स्थानों या नाली या जल निकायों में, इसके द्वारा उत्पन्न ठोस कचरे को न फेंकेगा, न जलायेगा, या न दबायेगा।
- (3) सभी अपशिष्ट उत्पादक ठोस अपशिष्ट प्रबंधन के लिए उस उपयोगकर्ता शुल्क का भुगतान करेंगे, जो कि स्थानीय निकायों के उपनियमों में निर्दिष्ट है।

रेल मंत्रालय ने अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में कहा (अप्रैल 2010) कि भारतीय रेल में कचरा निपटान प्रणाली पहले से ही मौजूद है। तथापि, 2012-13 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 21 (रेलवे) "भारतीय रेल-स्टेशनों, ट्रेनों और पटरियों में पर्यावरण प्रबंधन" में यह देखा गया कि यद्यपि कचरा निस्तारण प्रणाली लागू थी, लेकिन उचित निगरानी के अभाव में यह प्रभावी नहीं थी। प्रतिवेदन में इस बात पर प्रकाश डाला गया था कि कचरे के संग्रहण और निपटान में कमियों को दूर करने के लिए उपचारात्मक उपायों के आकलन और कार्यान्वयन के लिए रेल मंत्रालय की प्रतिबद्धता अधूरी रही। इसके अतिरिक्त, माननीय राष्ट्रीय हरित न्यायाधिकरण (एनजीटी) के 1 अक्टूबर 2018 के आदेश के अनुपालन में, भारतीय रेल को अपशिष्ट प्रबंधन के लिए एक कार्य योजना तैयार करनी थी।

चयनित स्टेशनों से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- पांच¹⁸⁹ स्टेशनों की सफाई संविदाओं में कचरे को बायोडिग्रेडेबल और गैर-बायोडिग्रेडेबल के रूप में अलग करने के संबंध में खंड मौजूद नहीं था। परिणामस्वरूप, मिश्रित कचरे को लैंडफिल पर फेंक दिया गया था।
- समीक्षा की अवधि के दौरान तीन¹⁹⁰ स्टेशनों पर बायोडिग्रेडेबल और गैर-बायोडिग्रेडेबल कचरे के लिए अलग से कूड़ेदान की व्यवस्था नहीं की गई थी।
- गया, दादर (डीआर और डीडीआर), अमृतसर और गोरखपुर स्टेशनों पर गीले और सूखे कचरे के लिए अलग-अलग कूड़ेदान की व्यवस्था की गई थी। हालांकि, स्टेशन से हटाने के समय पर इन सब अलग डिब्बों को आपस में मिला दिया गया था जिसके कारण अलग-अलग कूड़ेदान रखने का उद्देश्य समाप्त हो गया।
- तीन¹⁹¹ स्टेशनों पर केंद्रीकृत डंपिंग यार्ड की व्यवस्था नहीं की गई।
- निर्धारित स्थान पर कचरे के निस्तारण के लिए स्थानीय निकायों के साथ कोई प्रणाली/करार मौजूद नहीं था। हालांकि, दादर (डीडीआर) और अमृतसर में इसे नगर निगम द्वारा हटाया जा रहा था।
- विभिन्न प्लेटफार्मों से एकत्र किया गया कचरा गया और अमृतसर स्टेशनों पर अलग-अलग अनधिकृत स्थानों पर जमा किया गया। यह पाया गया कि कई अवसरों पर गया स्टेशन पर 5-6 दिनों तक भी इसे नहीं हटाया गया था।

¹⁸⁹ गया, जीकेपी, एजीसी, एसआर और एनजेडएम

¹⁹⁰ एसडीएच, एजीसी और एनजेडएम (पीएफ 1 को छोड़कर)

¹⁹¹ डीआर, एजीसी और एसआर

- अवस्थित अपशिष्ट सामग्रियों को मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे के बीच के क्षेत्र में फेंक दिया गया था, जिसके सफाई पर प्रतिकूल परिणाम होते हैं। इसमें कृतक आबादी में वृद्धि करने की क्षमता भी होती है।



चित्र 4.7: मध्य और पश्चिमी लाइनों (दादर) के बीच के क्षेत्र में फेंकी गई अपशिष्ट सामग्री

- डीआर में लेडीज वेटिंग रूम को छोड़कर किसी भी चयनित स्टेशन पर भस्मक यंत्र उपलब्ध नहीं था।

आठ स्टेशनों में उत्पन्न कचरे को संभालना और उनके निपटान तंत्र के बारे में विवरण अनुलग्नक 4.6, 4.7 और 4.8 में दिया गया है।

4.1.7.5 प्रदूषण नियंत्रण के लिए अपनाए गए उपाय

स्टेशन परिसरों/साइडिंग/शेड्स में वायु, जल और ध्वनि प्रदूषण के स्वतंत्र आकलन के लिए मार्च 2012 में केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (सीपीसीबी) ने 12 जनों में फैले 14 प्रमुख स्टेशनों पर लेखापरीक्षा में बताए जाने पर एक अध्ययन किया था। अध्ययन से पता चला कि भारतीय रेल प्रदूषण के रोकथाम और नियंत्रण के लिए वैधानिक दिशा-निर्देशों का पालन नहीं कर रहा था। सीपीसीबी ने पाया कि किसी भी स्टेशन ने वायु (प्रदूषण रोकथाम एवं नियंत्रण) अधिनियम, 1981 और

जल (प्रदूषण रोकथाम एवं नियंत्रण) उपकर अधिनियम, 1977 के अंतर्गत सहमति के लिए आवेदन नहीं किया था। खतरनाक अपशिष्ट (प्रबंधन और हैंडलिंग) नियमावली, 1989 के तहत खतरनाक अपशिष्ट से निपटने हेतु प्राधिकरण के लिए भी सहमति प्राप्त नहीं की गई थी। सीपीसीबी द्वारा परिवेशी वायु गुणवत्ता और शोर की निगरानी से यह भी पता चला है कि विभिन्न गैसीय प्रदूषक और शोर का स्तर इसके द्वारा निर्धारित सीमा से अधिक था। रिपोर्ट में उचित उपचार के बिना स्टेशनों से बहिस्त्रावों के निर्वहन पर भी टिप्पणी की गई थी।

लेखापरीक्षा जांच में निम्नलिखित कमियों का पता चला:

- ध्वनि प्रदूषण (विनियमन और नियंत्रण) नियम, 2000 के नियम 3(1) और 4(1) के तहत आवश्यक ध्वनि स्तर की निगरानी करने की प्रणाली चयनित स्टेशनों में से किसी पर मौजूद नहीं थी।
- रेलवे प्राधिकरण द्वारा किसी भी चयनित स्टेशनों पर शोर स्तर के लिए यात्रियों से सर्वेक्षण भी नहीं कराया जा रहा था।
- किसी भी चयनित स्टेशनों पर ट्रेनों के गुजरने/आवाजाही के समय शोर के माप के लिए प्रणाली मौजूद नहीं थी।
- किसी भी चयनित स्टेशनों पर उत्पन्न बहिस्त्रावों की गुणवत्ता और मात्रा की निगरानी और रिकॉर्डिंग के लिए प्रक्रिया नहीं अपनाई गई थी।

4.1.7.6 रेलवे स्टेशनों पर संरक्षा और सुरक्षा व्यवस्था

स्टेशनों पर खतरों, नुकसान, चोरी और आपराधिक गतिविधियों से सुरक्षा के लिए पर्याप्त और प्रभावी सुरक्षा जरूरी है। रेलवे स्टेशनों की सुरक्षा, जिसमें यात्रियों की सुरक्षा और रेलवे संपत्ति शामिल है, रेलवे की सबसे महत्वपूर्ण गतिविधियों में से एक है। अनधिकृत व्यक्तियों, अनधिकृत कुली, अनधिकृत विक्रेताओं और बड़ी संख्या में आगंतुकों के प्रवेश के कारण रेलवे प्लेटफार्मों पर अप्रबंधनीय भीड़ होती है। स्टेशनों पर मानवरहित बहुल प्रवेश और निकास बिंदु होने से सुरक्षा के खतरे और बढ़ जाते हैं। यात्रियों की अपेक्षा सुरक्षाकर्मियों का कम अनुपात के

कारण भी सभी को सुरक्षा मुहैया कराना मुश्किल हो जाता है। स्टेशनों पर सुरक्षा दो एजेंसियों की संयुक्त जिम्मेदारी है:

1. **रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) और रेलवे सुरक्षा विशेष बल (आरपीएसएफ-एक विशेष सशस्त्र विंग)** - ये दोनों बल रेलवे अधिकारियों के प्रशासनिक नियंत्रण में हैं। आरपीएफ और आरपीएसएफ मुख्य रूप से रेलवे संपत्ति की सुरक्षा करते हैं। वर्ष 2003 से, यात्रियों और यात्री क्षेत्रों की सुरक्षा की जिम्मेदारी भी आरपीएफ को सौंपी गई है।
2. **सरकारी रेलवे पुलिस (जीआरपी)** - जीआरपी संबंधित राज्य सरकारों के प्रशासनिक नियंत्रण में है। यह राज्य पुलिस का एक विंग है जो विशेष रूप से स्टेशन परिसरों/यात्री क्षेत्रों और ट्रेनों में अपराध रोकथाम और कानून व्यवस्था को बनाये रखने से संबंधित है।

इसके अतिरिक्त, एक उच्च स्तरीय समिति की सिफारिशों के आधार पर, इन स्टेशनों पर निगरानी तंत्र को मजबूत करने के लिए एक एकीकृत सुरक्षा प्रणाली (आईएसएस) की स्थापना के उद्देश्य से 202 रेलवे स्टेशनों (2008) को संवेदनशील के रूप में चिन्हित किया गया था। आईएसएस में क्लोज सर्किट टेलीविजन (सीसीटीवी) कैमरे, एक्सेस कंट्रोल, व्यक्ति और बैगेज स्क्रीनिंग सिस्टम और बम डिटेक्शन सिस्टम आदि का प्रयोग शामिल है। इन मुद्दों का समाधान रेल मंत्रालय द्वारा किया गया था और सभी जोनल रेलवे को सभी चिन्हित संवेदनशील स्टेशनों पर आईएसएस का त्वरित कार्यान्वयन सुनिश्चित करने के लिए परामर्श दिया गया था (सितंबर 2008 और जून 2009)।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि चिन्हित स्टेशनों पर एकीकृत सुरक्षा प्रणाली लगाने के लिए उच्च स्तरीय समिति के स्पष्ट दिशा-निर्देशों के बावजूद चयनित स्टेशनों पर ऐसा नहीं किया गया था।

यह देखा गया कि उच्च स्तरीय समिति (2008) ने संभावित शरारती तत्वों और तोड़फोड़ करने वालों से वास्तविक यात्रियों को छांटने के लिए रेलवे स्टेशनों के लिए एक्सेस कंट्रोल सिस्टम की सिफारिश की थी। समिति ने पर्याप्त संख्या में

यात्री क्षेत्र में यादृच्छिक जांच के लिए हैंड हेल्ड मेटल डिटेक्टर (एचएचएमडी), डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर (डीएफएमडी) और एक्स-रे बैगेज स्कैनर के विवेकपूर्ण उपयोग की सिफारिश की। स्टेशनों और अभिलेखों के निरीक्षण के दौरान लेखापरीक्षा की जांच से पता चला है कि:

- गया और दादर (डीडीआर) में डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर (डीएफएमडी) लगाने की योजना भी नहीं बनाई गई थी। आगरा कैंट (एजीसी) और हजरत निजामुद्दीन (एनजेडएम) स्टेशनों पर आवश्यक संख्या में डीएफएमडी के बारे में जानकारी उपलब्ध नहीं थी।
- सियालदह (एसडीएच) और दादर (डीआर) में क्रमशः 40 और 25 डीएफएमडी की योजना के प्रति सियालदह (एसडीएच) में कोई डीएफएमडी नहीं लगाई गई और डीआर में केवल दस डीएफएमडी लगाए गए, जिनमें से केवल तीन ही चालू थे।
- आठ में से चार¹⁹² स्टेशनों पर अनधिकृत आवाजाही थीं। दोनों स्टेशन (गया और गोरखपुर) चारों तरफ से खुले थे जिससे अतिक्रमण करने वालों के प्रवेश की संभावना बढ़ गई थी।

स्टेशनों के निरीक्षण और बैगेज स्कैनर संस्थापन से सम्बंधित अभिलेखों की जांच के दौरान निम्नलिखित पाया गया:

- गया और दादर (डीडीआर) में बैगेज स्कैनर की योजना नहीं बनाई गई थी।
- प्राधिकृत प्रविष्टियों की वास्तविक संख्या के संदर्भ में अन्य पांच स्टेशनों¹⁹³ पर इसकी योजना नहीं बनाई गई थी। ग्यारह और छह अधिकृत प्रविष्टियों की वास्तविक संख्या के प्रति दादर (डीआर) और अमृतसर के लिए केवल एक बैगेज स्कैनर की योजना बनाई गई थी।

¹⁹² गया, जीकेपी, एजीसी और एनजेडएम

¹⁹³ एसडीएच, जीकेपी, डीआर, एजीसी और एसआर

- हजरत निजामुद्दीन स्टेशन पर सभी चार अधिकृत प्रवेशद्वारों पर चार बैगेज स्कैनर लगाए गए थे। हालांकि, तीन अनधिकृत प्रवेशद्वारों की उपलब्धता के कारण व्यवस्था अभी भी अपर्याप्त थी।

स्टेशनों पर सीसीटीवी कैमरे लगाने की स्थिति का अध्ययन किया गया। यह देखा गया था कि:

- योजना के अनुसार, केवल दो स्टेशनों¹⁹⁴ पर ही सीसीटीवी कैमरे लगाए गए थे।
- 250, 44 और 133 की संख्या में सीसीटीवी कैमरे की योजना/जरूरत के मुकाबले सियालदह, अमृतसर और हजरत निजामुद्दीन में क्रमशः 218, 17 और 85 सीसीटीवी कैमरे लगाए गए। इस तरह, इन स्टेशनों पर 32, 27 और 48 तक की संख्या में सीसीटीवी कैमरों की कमी थी।
- गोरखपुर स्टेशन पर 67 सीसीटीवी कैमरे लगाए गए थे। संयुक्त निरीक्षण के दौरान यह देखा गया कि अगस्त 2019 में 67 सीसीटीवी कैमरों में से 41 सीसीटीवी कैमरे खराब थे। इन कैमरों से आरपीएफ पोस्ट गोरखपुर के नियंत्रण रूम में लगाई गई छह एलईडी स्क्रीन से निगरानी की जा रही थी। इनमें से तीन एलईडी स्क्रीन अगस्त 2019 में खराब हालत में मिली थीं।
- दादर (डीआर) में सीसीटीवी अनुरक्षण रजिस्टर के लिए, हालांकि सीसीटीवी सिस्टम के खराब रहने की अवधि का उल्लेख रजिस्टर में किया गया था, लेकिन सिस्टम बहाल करने की तारीख और समय रजिस्टर में दर्ज नहीं पाया गया। बहाली विवरण के अभाव में कुल खराब रहने की अवधि का आकलन नहीं किया जा सका।
- पांच स्टेशनों¹⁹⁵ पर कमांड सेंटर के लिए सीसीटीवी फुटेज एकीकृत नहीं की गई थी।

¹⁹⁴ जीकेपी और डीआर

¹⁹⁵ गया, एसडीएच (25.03.2019 तक), एसआर, एनजेडएम और डीडीआर

- पांच¹⁹⁶ स्टेशनों पर बम डिटेक्शन एंड डिस्पोजल सिस्टम उपलब्ध नहीं था।
- गया और दादर (डीडीआर) स्टेशनों पर अधिकृत प्रवेश/निकास पर भी आरपीएफ जवानों की तैनाती नदारद थी।
- चार¹⁹⁷ स्टेशनों पर परिसंचारी क्षेत्र में चारदीवारी की व्यवस्था नहीं की गई थी।
- अतिक्रमण मुक्त स्टेशन परिसर बनाए रखने के लिए सुरक्षा व्यवस्था भी बेअसर रही। सात¹⁹⁸ स्टेशनों के परिसर के आसपास कुल 532 अतिक्रमण मौजूद थे।

आठ चयनित स्टेशनों के लिए सीसीटीवी, डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर, बैगेज स्कैनर, सुरक्षा पहलुओं आदि की उपलब्धता के बारे में विवरण अनुलग्नक 4.9 और 4.10 में दिया गया है।

इस प्रकार, आठ चयनित स्टेशनों पर आईएसएस के सभी घटक या तो क्रियाशील नहीं थे या एक साथ उपलब्ध थे, जो नियंत्रण कक्ष को खतरे के बोध का समग्र आकलन प्राप्त करने से वंचित कर रहे थे। आईएसएस घटकों की गैर-कार्यात्मकता/उपलब्धता सुरक्षा जोखिमों की दृढ़ता को इंगित करती है।

4.1.7.7 स्टेशन पर भीड़ प्रबंधन

रेल मंत्रालय ने अपनी आपदा प्रबंधन योजना (2013) में निर्दिष्ट किया कि जोनल रेलवे आपदा प्रबंधन अधिनियम, 2005 के प्रावधानों के अनुसार मुख्यालय और मंडल स्तर पर आपदा प्रबंधन योजना तैयार करेगा। त्योहारों के दौरान रेलवे स्टेशनों पर प्रभावी भीड़ नियंत्रण और भीड़ प्रबंधन का कार्य सरकारी रेलवे पुलिस (जीआरपी)/रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) को सौंपा गया है। भीड़ नियंत्रण के क्षेत्राधिकार के विशिष्ट परिभाषित क्षेत्रों और कर्तव्यों को जीआरपी/आरपीएफ को

¹⁹⁶ गया, जीकेपी, डीडीआर, डीआर और एजीसी स्टेशन

¹⁹⁷ गया, एसडीएच, जीकेपी, एजीसी

¹⁹⁸ गया-53, एसडीएच-342, जीकेपी-02, डीआर-05, एसआर-89, डीडीआर-40, एजीसी-01

सौंपा गया है। वे परिसंचारी क्षेत्रों, बुकिंग खिड़कियों, स्टेशन प्लेटफार्मों और मुख्य रूप से फुट ओवर ब्रिज (एफओबी) पर लोगों और भीड़ की निगरानी करेंगे।

भीड़ प्रबंधन पर स्थिति की समीक्षा के दौरान, यह देखा गया कि:

- भीड़ प्रबंधन और व्यवस्थाओं के लिए मानकीकृत मंडलीय योजना अमृतसर और हजरत निजामुद्दीन स्टेशनों पर मौजूद नहीं थी।
- दादर (डीआर) में छह फुट ओवर ब्रिज (एफओबी) हैं और आईआईटी, मुंबई द्वारा पांच एफओबी की संरचनात्मक लेखापरीक्षा की गई थी। हालांकि, आईआईटी, मुंबई ने सिफारिश की थी कि सभी पांच एफओबी ठीक नहीं हैं और तुरंत मरम्मत की जानी चाहिए, लेकिन आज तक (मार्च 2019) दादर (डीआर) में किसी एफओबी की मरम्मत नहीं की गई।
- लेखापरीक्षा में पाया गया कि एफओबी में फुटफॉल्स के प्रबंध के लिए कोई मानक निर्धारित नहीं किए गए थे। भारतीय रेल नियमावली (आईआरडब्ल्यूएम) 2000 के पैरा 116 के अनुसार एफओबी पर वार्षिक निरीक्षण किए गए। हालांकि, भार का मूल्यांकन करने के लिए कोई मापदंड नहीं थे जिसे एफओबी द्वारा संभाला जा सकता है। रेल प्रशासन ने कहा कि एफओबी द्वारा धारित भार के मानदंडों का मूल्यांकन नहीं किया गया था और संरचना की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए एफओबी की मजबूती का मूल्यांकन करने के लिए कोई भार परीक्षण नहीं किया जा रहा था।

इस प्रकार, आईआईटी, मुंबई की सिफारिश की अवहेलना करते हुये एफओबी की मरम्मत न करने के साथ भार वहन परीक्षण न होने से उन 8.5 लाख यात्रियों के लिए सुरक्षा जोखिम पैदा हुआ जो हर दिन इन एफओबी से गुजरते हैं। आठ चयनित स्टेशनों पर उत्सव के अवसरों के दौरान भीड़ से निपटने के लिए की गई व्यवस्थाओं का विवरण **अनुलग्नक 4.11** में दिया गया है।

4.1.7.8 स्टेशनों और स्टेशन परिसरों पर अतिक्रमण

भूमि सीमा का उचित रखरखाव अतिक्रमण की रोकथाम की दिशा में पहला और प्रभावी कदम है। भारतीय रेल निर्माण नियमावली (आईआरडब्ल्यूएम) के पैरा

808 से 813 में भूमि की सीमाओं के सीमांकन, चारदीवारी पत्थरों का लगाना, चारदीवारी, बाड़ लगाना आदि के लिए दिशा-निर्देश स्पष्ट रूप से दिए गए हैं।

अतिक्रमण से निपटने के लिए अपनाई जाने वाली प्रक्रियाओं को अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता (सीमाओं का सीमांकन और आवधिक सत्यापन) के पैरा 1048 में बताया गया है। भारतीय रेल रेल पथ नियमावली (आईआरपीडब्ल्यूएम) के पैरा 813 से 814 के प्रावधानों में भी प्रभारी खंड अभियंता द्वारा किए जाने वाले आवधिक सत्यापन को दर्शाया गया है। इसके अतिरिक्त, रेल मंत्रालय द्वारा आवधिक निर्देश जारी किए जाते हैं और अतिक्रमण के मुद्दे पर जोनल रेलवे द्वारा संयुक्त प्रक्रिया के आदेश भी जारी किए जाते हैं।

चयनित स्टेशनों के लिए अभिलेखों की जांच से निम्नलिखित का पता चला:

- आगरा कैंट और निजामुद्दीन को छोड़कर सभी चयनित स्टेशनों पर स्टेशन परिसर के भीतर अतिक्रमण था। तीन¹⁹⁹ स्टेशनों पर व्यावसायिक अतिक्रमण²⁰⁰ थे। दादर (डीडीआर) पर 40 आवासीय अतिक्रमण थे। इन सभी मामलों में आज तक पीपीई एक्ट²⁰¹ के अंतर्गत बेदखली की कार्यवाही शुरू नहीं की गई।

तालिका 5 में सारणीबद्ध अतिक्रमण की स्थिति की समीक्षा (31 मार्च 2019 तक) से निम्नलिखित का पता चला:

¹⁹⁹ गया, एसडीएच और एसआर

²⁰⁰ दुकानें क्रमशः 53, 332 और 89

²⁰¹ सार्वजनिक परिसर (अनधिकृत कब्जाधारियों की बेदखली) अधिनियम, 1971

तालिका - 5: 31 मार्च 2019 को अतिक्रमण की स्थिति				
स्टेशन का नाम	जोन/मंडल का नाम	अतिक्रमण की सं.	अतिक्रमण का प्रकार	अतिक्रमित क्षेत्र
1	2	3	4	5
गया	पूमरे/एमजीएस	50	हल्का (व्यावसायिक)	एनएवी
		3	मजबूत (व्यावसायिक)	4300 वर्गफुट
सियालदह	पूरे/एसडीएच	332	सॉफ्ट (व्यावसायिक)	उपलब्ध नहीं है
		10	आवासीय	
गोरखपुर	उपूरे/एलजेएन	2	धार्मिक	76.5 वर्गमीटर
दादर	मरे/एमयूएम	5	धार्मिक	143.665 वर्गमीटर
आगरा कैंट	उमरे/एजीसी	1	धार्मिक	उपलब्ध नहीं है
अमृतसर	उरे/एफजेडआर	88	व्यावसायिक	982.34 वर्गमीटर
		1	व्यावसायिक	18.42 वर्गमीटर
हजरत निजामुद्दीन	उरे/डीएलआई	शून्य	लागू नहीं	लागू नहीं
दादर	परे/बीसीटी	40	आवासीय	4460 वर्ग फीट
कुल		532		

(स्रोत: चयनित स्टेशनों पर एईएन के कार्यालय के अभिलेख)

- गया रेलवे स्टेशन के आसपास कुल 53 अतिक्रमण किये गये थे। जिस वर्ष इस तरह के अतिक्रमण हुए और 50 हल्के अतिक्रमणों के दायरे में आने वाले क्षेत्र को जोनल रेल प्रशासन द्वारा अनुरक्षित नहीं किया गया। हालांकि, इन अतिक्रमणों को नवंबर 2016 और फरवरी 2017 में हटाया गया था, परंतु वे फिर से सामने आए।
- अमृतसर में, 1981 से 88 स्थानों पर 982.34 वर्गमीटर क्षेत्र को कवर करने वाले अतिक्रमण मौजूद थे और 1992 से 18.42 वर्गमीटर क्षेत्र को कवर करने वाला एक अतिक्रमण मौजूद था।
- सियालदह स्टेशन पर सभी 332 अतिक्रमण (दुकानें) 20 साल से अधिक समय से मौजूद थे। ये सभी अतिक्रमण हल्की प्रकृति के थे और

रेल प्रशासन द्वारा कवर किये गये क्षेत्र/अवधि वार ब्यौरों से संबंधित कोई अभिलेख नहीं रखा गया था।

- सियालदह स्टेशन के दक्षिण खंड में स्टेशन के 500 मीटर के भीतर पटरियों के साथ 10 आवासीय अतिक्रमण थे।
- 2 फरवरी 2018 को हुई उच्च स्तरीय समन्वय समिति की बैठक में महाप्रबंधक/पूरे ने कहा कि अतिक्रमण के मुद्दे से यात्रियों और ट्रेनों की सुरक्षा बाधित हुई। उन्होंने अधिकारियों से इस मुद्दे को सही रूप से उठाने का आग्रह किया। उच्च स्तर पर कुछ पत्राचार को छोड़कर कोई बेदखली कार्यक्रम रिकॉर्ड पर नहीं पाया गया।
- दादर (डीडीआर) में 15 साल से अधिक समय से 4,460 वर्ग फुट के क्षेत्र में फैले 40 पुराने मजबूत अतिक्रमण (आवासीय परिसर और मंदिर) थे। इस तथ्य के बावजूद किये अतिक्रमण सुरक्षा क्षेत्र अर्थात पीएफ सं. 5 में ट्रैक की सेंटर लाइन से 15 मीटर के दायरे की जमीन में थे, रेल प्रशासन को अभी तक इन अतिक्रमणों को हटाने के लिए कोई कार्रवाई शुरू करनी थी।



चित्र 4.8: दादर (डीडीआर) में सुरक्षा क्षेत्र के भीतर 40 पुराने मजबूत अतिक्रमण

चित्र 4.9: दादर (डीडीआर) में प्लेटफार्म सं. 1 (दक्षिणी छोर) से सटी चारदीवारी पर अतिक्रमण

- गया और सियालदह स्टेशनों पर अतिक्रमण निरीक्षण रजिस्टर नहीं रखा गया। हालांकि, गोरखपुर में अतिक्रमण रजिस्टर रखा जा रहा था, लेकिन एईएन को कभी नहीं दिखाया गया।
- गोरखपुर स्टेशन के प्लेटफार्मों पर 171 अधिकृत विक्रेता थे और किसी भी अनधिकृत विक्रेता को प्लेटफार्म तक नहीं पहुंचने दिया गया। रेलवे प्राधिकारियों द्वारा समय-समय पर औचक और नियमित सुरक्षा जांच की जा रही थी। आरपीएफ निरीक्षक द्वारा दी गई जानकारी के अनुसार 2016-17 से 2018-19 के दौरान प्लेटफार्मों से क्रमशः 315, 399 और 304 अनधिकृत विक्रेताओं को गिरफ्तार किया गया था।
- व्यावसायिक और आवासीय अतिक्रमण के अतिरिक्त धार्मिक अतिक्रमण {दादर (डीआर) में पांच मंदिर, आगरा कैंट में एक मस्जिद और गोरखपुर में एक मजार और एक मंदिर} थे। गोरखपुर में स्थित मजार और मंदिर क्रमशः 60 और 20 साल से ज्यादा पुराने थे। दादर (डीआर) के पांचों मंदिर 1995 से अस्तित्व में थे। आगरा कैंट में मस्जिद के अस्तित्व का कोई रिकॉर्ड नहीं था।
- उपरे प्रशासन ने "तहबाजारी" आधार पर दैनिक बाजार के लिए जगह की अनुमति दी थी जो गोरखपुर स्टेशन पर रेलवे ट्रैक के पास थी। यह ट्रेन संचालन की संरक्षा सीमा के भीतर है। किसी भी दुर्घटना की स्थिति में सामूहिक जनहानि की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता था। इसके अतिरिक्त, इस बाजार से निकलने वाले अपशिष्ट व कचरे का निस्तारण रेलवे कॉलोनी के आसपास के तालाब में किया जा रहा था। इससे तालाब में कचरे का अपघटन होने के कारण पर्यावरण प्रदूषित हो रहा है।



चित्र 4.10: जीकेपी में सुरक्षा सीमा के भीतर रेलवे ट्रैक के पास "तहबाजारी" आधार पर रेल प्रशासन द्वारा दी गई बाजार की अनुमति

- नवीनतम प्रस्ताव (अगस्त 2019) के अनुसार, गया स्टेशन पर 12,250 मीटर की लंबाई की चारदीवारी का निर्माण किया जाना था। 2016-17 से 2018-19 की अवधि के दौरान लगभग 1800 मीटर लंबाई की चारदीवारी निर्माण के लिए योजना तैयार की गई थी। हालांकि, पिछले तीन वर्षों के दौरान केवल 400 मीटर (22 प्रतिशत) का निर्माण किया गया था।
- अमृतसर (एएसआर) में, अतिक्रमण रोकने के लिए निवारक उपाय के रूप में 2016-17 और 2017-18 में 2,000 मीटर की चारदीवारी की आवश्यकता थी। बाद में, इसे 2018-19 में बढ़ाकर 5,000 मीटर कर दिया गया। हालांकि, समीक्षाधीन अवधि के दौरान केवल 1,000 मीटर चारदीवारी (2017-18 में 400 मीटर और 2018-19 में 600 मीटर) का निर्माण किया गया। समीक्षाधीन अवधि के दौरान चारदीवारी के शेष हिस्से के निर्माण के लिए कार्य की योजना नहीं बनाई गई थी।
- दादर (डीआर) स्टेशन के पूर्व की ओर रेलवे और मुंबई नगर निगम के बीच भूमि का सीमांकन नहीं हुआ। इसके परिणामस्वरूप अवैध विक्रेताओं द्वारा रेलवे की जमीन को अवरुद्ध कर लिया गया जिससे

- दादर के मुख्य द्वार और टर्मिनस स्टेशन में प्रवेश और निकास के दौरान यात्रियों को असुविधा हुई।
- 31 मार्च 2019 तक सियालदह (एसडीएच) स्टेशन पर न तो चारदीवारी का निर्माण किया गया और न ही निर्माण की योजना बनाई गई।
 - उपरे प्रशासन को रेल मंत्रालय के निर्देशों के आधार पर गोरखपुर स्टेशन के लिए 4,000 मीटर की चारदीवारी का निर्माण करना था। वरिष्ठ खंड अभियंता (एसएसई-वर्क्स) द्वारा दिसंबर 2014, अक्टूबर 2017 और जुलाई 2019 के दौरान वरिष्ठ डीईएन को चारदीवारी के निर्माण के प्रस्तावों को भेजने के बावजूद लेखापरीक्षा की तारीख (मार्च 2019) तक इसे मंजूरी नहीं दी गई है।
 - गया में प्रतिवर्ष 10,000 पौधे लगाने का लक्ष्य रखा गया था। हालांकि, 2016-17 से 2018-19 के दौरान हर साल 1,000 पौधे (10 प्रतिशत) लगाए गए। गोरखपुर में वर्ष 2016-17 से 2018-19 के दौरान क्रमशः 400, 200 और 3,000 पौधरोपण का लक्ष्य रखा गया था। अमृतसर में 2016-17 से 2018-19 की अवधि के दौरान क्रमशः 29,000, 15,000 और 15,000 के लक्ष्य के प्रति 29,000, 2,000, 5,425 पौधरोपण किए गए।
 - सियालदह, दादर (डीआर), आगरा कैंट स्टेशनों पर स्टेशन के आसपास पौधरोपण की योजना और/या निष्पादन नहीं पाया गया। हजरत निजामुद्दीन और दादर (डीडीआर) में 2016-17 और 2017-18 के दौरान पौधरोपण के लिए कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं था।

आठ स्टेशनों पर अतिक्रमणों उनकी निगरानी और अतिक्रमण रोकने के लिए किए गए उपायों का विवरण **अनुलग्नक 4.12 से 4.16** में दिया गया है।

रेलवे की जमीन पर अतिक्रमण रोकने के लिए अपनाई जाने वाली प्रक्रियाओं के बारे में आईआरडब्ल्यूएम, आईआरपीडब्ल्यूएम और अभियांत्रिकी विभाग के लिए संहिता में बताया गया है। तथापि, तालिका-5 में दिखाए गए अतिक्रमण के

उदाहरणों और उपरोक्त व्याख्या से यह निष्कर्ष निकलता है कि प्रणाली प्रभावी नहीं है। रेल मंत्रालय को प्रणाली को मजबूत बनाने के लिए अतिक्रमण की रोकथाम पर अपनी नीति/प्रक्रियाओं को फिर से देखने की आवश्यकता है।

4.1.7.9 निष्कर्ष

पीएसी द्वारा की गई सिफारिशों के आधार पर रेल मंत्रालय ने स्टेशनों पर सफाई और स्वच्छता के स्तर में सुधार के लिए उपाय शुरू किए थे। हालांकि, इन उपायों ने स्टेशनों पर सफाई/स्वच्छता को बेहतर बनाने हेतु कोई परिवर्तन नहीं किया। स्टेशनों पर सीसी एप्रेन के अभाव के कारण पटरियों पर कचरा जमा हो गया। इस अभाव के कारण गिट्टी से नालियों में भी रुकावट आई जिसके कारण आसपास के वातावरण में गंदगी फैल गई। यात्रियों को पेयजल आपूर्ति की व्यवस्था और पानी की गुणवत्ता एमओआर द्वारा तय मानकों से मेल नहीं खाती। अपशिष्ट प्रबंधन नीति प्रभावी नहीं थी क्योंकि बायो-डिग्रेडेबल और गैर-बायोडिग्रेडेबल कचरे का कोई पृथक्करण नहीं था। जल नीति के प्रावधानों का पालन नहीं किया गया और यह सभी चयनित स्टेशनों में जल पुनर्चक्रण संयंत्रों के अभाव से स्पष्ट था। इसके अतिरिक्त, भूजल का दोहन किया जा रहा था जो मानकों के विरुद्ध था।

प्रदूषण नियंत्रण के लिए अपनाए गए उपाय प्रभावी नहीं थे क्योंकि किसी भी स्टेशन ने वायु और जल प्रदूषण नियंत्रण अधिनियमों के तहत संचालन के लिए सहमति प्राप्त नहीं की थी। किसी भी चयनित स्टेशन पर उत्पन्न बहिस्त्रावों की गुणवत्ता और मात्रा की निगरानी और रिकॉर्डिंग की प्रक्रिया नहीं अपनाई गई। भारतीय रेल ने ध्वनि प्रदूषण की निगरानी और नियंत्रण के उपाय नहीं किए थे।

आईएसएस घटकों के अभाव ने सुरक्षा जोखिमों के बढ़ने का संकेत दिया। अतिक्रमण रोकने के लिए भारतीय रेल की नीति/प्रक्रियाएं प्रभावी नहीं थीं।

4.1.7.10 सिफारिशें

- रेल मंत्रालय को स्टेशनों पर अपशिष्ट प्रबंधन की कमियों को दूर करने के लिए एक पृथक अपशिष्ट प्रबंधन नीति तैयार करने और बोर्ड/एनजीटी के निर्देशों का पालन करने की आवश्यकता है।
- रेल मंत्रालय को जल प्रबंधन की योजना तथा कार्यान्वयन के लिए पर्याप्त उपाय करने की आवश्यकता है जिसमें पर्याप्त जल की उपलब्धता, जल उपचार संयंत्र, जल पुनः चक्रण संयंत्र आदि की उपलब्धता शामिल है।
- रेल मंत्रालय को अतिक्रमणों को हटाने के लिए उचित उपाय करने की आवश्यकता है।
- रेल मंत्रालय को उच्च स्तरीय समिति की सिफारिशों के अनुसार पर्याप्त एकीकृत सुरक्षा प्रणाली उपलब्ध कराने की आवश्यकता है।

मामले को अक्टूबर 2020 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (फरवरी 2021)।

4.2 अकुशल योजना के कारण डीजल लोकोमोटिवों का परिहार्य ठहराव: उत्तर रेलवे

अकुशल सामग्री योजना बनाने और उनकी मरम्मत के लिए निर्णय लेने में देरी के कारण डीजल लोको शेड में पांच और सात वर्षों की अवधि के लिए दो डीजल लोकोमोटिव स्थिर²⁰² रहे। इससे ₹22.84 करोड़ रुपये की पूंजी अवरुद्ध होने के अलावा ₹97.27 करोड़ रुपये की आय क्षमता की हानि हुई।

भारतीय रेल, सेवा में अधिकतम संभव उपलब्धता और विश्वसनीयता प्राप्त करने के लिए, चल स्टॉक के निवारक रखरखाव²⁰³ की प्रणाली का पालन करता है। निवारक अनुरक्षण प्रणाली में घटकों के प्रतिस्थापन सहित नियमित निर्दिष्ट अंतरालों पर रखरखाव के लिए एक समय-सारणी की परिकल्पना की गई है। इसका उद्देश्य घटकों के लिए अधिकतम संभव जीवन प्राप्त करने का प्रयास

²⁰² शेड में लोकोमोटिव की स्टेबलिंग यानी मरम्मत और रखरखाव के लिए शेड में लोकोमोटिव की पार्किंग

²⁰³ डीजल इंजनों के लिए भारतीय रेल रखरखाव नियमावली (दिसंबर 2013)

करते हुये पुराने होने, घिसने के कारण वास्तविक रूप से खराब होने से पहले इन कलपुर्जों को बदलना है।

भारतीय रेल में डीजल लोकोमोटिव का निर्माण डीजल लोकोमोटिव वर्क्स (डीएलडब्ल्यू)/वाराणसी²⁰⁴ द्वारा किया जाता है। डीजल इंजनों का रखरखाव जोनल रेलवे के डीजल लोको शेड में किया जाता है। इसलिए, आवधिक रखरखाव शुरू करने के लिए, डीजल लोको शेड को कुशल तरीके से इन्वेंट्री बनाए रखने की आवश्यकता होती है।

उत्तर रेलवे के डीजल लोको शेड, आलमबाग (डीएसएल/एएमवी) में लेखापरीक्षा में नीचे बताए गए दो डीजल इंजनों की मरम्मत में लगभग पांच से सात साल की देरी देखी गई:

(i) डीजल लोकोमोटिव सं. 12292

इंटरफेस मॉड्यूल खराब होने के कारण डब्ल्यूडीजी-4²⁰⁵ डीजल लोकोमोटिव संख्या 12292²⁰⁶ (डीएसएल/एएमवी से जुड़ा) ऑनलाइन फेल हो गया (20 मार्च 2013)। यह गैर-स्टॉक मद डीएसएल/एएमवी में उपलब्ध नहीं थी। अप्रैल 2013 के इस मद के लिए मांगपत्र के प्रति, भंडार नियंत्रक/उत्तर रेलवे ने मार्च 2014 में लगभग एक वर्ष की देरी के बाद आदेश²⁰⁷ दिया। यह मद, आयात में देरी के कारण नवंबर 2015 में अर्थात करीब 32 महीने के अंतराल के बाद प्राप्त हुआ था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि मद की प्राप्ति से पहले, इस लोकोमोटिव के दो महत्वपूर्ण एसेंबली (कंप्यूटर चेसिस असेंबली और ऑप्टिक फाइबर केबल) को अन्य लोकोमोटिव के रखरखाव में प्रयोग कर लिया गया था। इन एसेंबली के लिए क्रमशः फरवरी 2014 और जुलाई 2014 में मांगपत्र दिए गए थे, हालांकि, इन एसेंबली को प्राप्त नहीं किया गया था। ₹9.59 लाख²⁰⁸ की लागत वाली

²⁰⁴ बनारस लोकोमोटिव वर्क्स, वाराणसी नाम रखा गया

²⁰⁵ मालगाड़ी के लिए ब्रॉडगेज डीजल लोकोमोटिव

²⁰⁶ मई 2010 में कमीशन किया गया

²⁰⁷ भंडारों के नियंत्रक/डीजल लोकोमोटिव वर्क्स/वाराणसी

²⁰⁸ अनुमानित लागत - ₹ 9.59 लाख (कंप्यूटर चेसिस असेंबली - ₹ 3.30 लाख, ऑप्टिक फाइबर केबल - ₹ 6.29 लाख)

मांगपत्रित एसेंबली के प्राप्त न होने के कारण, इस इंजन के लिए ईएमडी मेक की एक पूर्ण एसी-एसी प्रणाली की व्यवस्था करने के लिए डीएसएल/एएमवी ने डीएलडब्ल्यू/वाराणसी से संपर्क किया (12 सितंबर 2017)। डीएसएल/एएमवी डीएसएल/एएमवी में अक्टूबर 2017 में ₹2.44 करोड़ की लागत का एसी-एसी सिस्टम प्राप्त हुआ था। अंत में, इंजन की मरम्मत की गई और 4 जनवरी 2018 को प्रयोग के लिए रखा गया।

इस प्रकार, उक्त लोकोमोटिव अकुशल सामग्री योजना के कारण लगभग पांच वर्ष (अर्थात 58 महीने) की अवधि के लिए शेड में रखा रहा। इसके परिणामस्वरूप ₹11.42 करोड़ (लोकोमोटिव की लागत) की पूंजी अवरुद्ध होने के अतिरिक्त लोकोमोटिव की अर्जन क्षमता (₹37.71 करोड़²⁰⁹) की हानि हुई। चूंकि मांगपत्रित एसेंबली नहीं मिल सकी थी इसलिए एसी-एसी सिस्टम के पूरे सेट को बदलकर ₹2.34 करोड़ की अतिरिक्त लागत से लोकोमोटिव की मरम्मत की गई।

(ii) डीजल लोकोमोटिव सं. 12300

पूर्व मध्य रेलवे के समस्तीपुर मंडल में एक दुर्घटना में एक अन्य डब्ल्यूडीजी-4 लोकोमोटिव संख्या 12300²¹⁰ (डीएसएल/एएमवी से जुड़ा) क्षतिग्रस्त हो गया था (10 जनवरी 2012)। लोकोमोटिव को मरम्मत के लिए मार्च 2012 में क्षतिग्रस्त हालत में डीएसएल/एएमवी में वापस लाया गया था। लोकोमोटिव की मरम्मत नहीं की जा सकती थी क्योंकि इसका केबिन, कंप्यूटर नियंत्रण ब्रेक सिस्टम, अंडरफ्रेम आदि को पूर्ण प्रतिस्थापन की आवश्यकता थी। डीएसएल/एएमवी प्राधिकरण ने विशेष मरम्मत के लिए डीजल लोकोमोटिव वर्क्स/वाराणसी (डीएलडब्ल्यू/बीएसबी) को लोकोमोटिव भेजने के लिए उत्तर रेलवे मुख्यालय को प्रस्ताव भेजा (मार्च 2012)। डीएलडब्ल्यू/बीएसबी ने उक्त लोकोमोटिव की मरम्मत करने से इंकार कर दिया और इसे लोको वर्कशॉप/चारबाग/लखनऊ में ठीक कराने की सलाह दी। क्षतिग्रस्त चालक कैब को बदलने के लिए सितंबर 2012 में

²⁰⁹ इस डीजल लोको की मरम्मत के लिए आयात सामग्री के रूप में छह महीने की छूट देने के बाद नुकसान की गणना की गई।

²¹⁰ मई 2010 में कमीशन किया गया

लोको वर्कशॉप/चारबाग को लोकोमोटिव भेजा गया था। लोकोमोटिव को डीएसएल/एएमवी में नवंबर 2012 में वापस प्राप्त किया गया था। हालांकि, कर्षण मोटर, कंप्रेसर, अंडरगियर घटकों आदि में कुछ अन्य कमियों के कारण लोकोमोटिव का उपयोग नहीं किया जा सका। मार्च 2012 से सितंबर 2017 तक क्षतिग्रस्त हालत में डीएसएल/एएमवी में लोकोमोटिव रखा रहा। लोकोमोटिव को जून 2016²¹¹ के रेल मंत्रालय के निर्देशों के अनुपालन में पुनर्वास के लिए गोल्डन रॉक (जीओसी) कार्यशाला/त्रिची/दक्षिण रेलवे को (सितंबर 2017) भेजा गया था। तथापि, लोकोमोटिव को जीओसी कार्यशाला में भेजने में 15 महीने की देरी के कारण रिकार्ड में नहीं थे। लोकोमोटिव को 17 महीनों के बाद फरवरी 2019 में जीओसी कार्यशाला से वापस प्राप्त किया गया था। डीएसएल/एलकेओ द्वारा जीओसी कार्यशाला के साथ खराब लोकोमोटिव की मरम्मत में तेजी लाने से संबंधित अभिलेखों को लेखापरीक्षा के लिए प्रस्तुत नहीं किया गया। जनवरी 2012 से फरवरी 2019 के बीच सात साल (86 महीने) से अधिक समय तक इस लोकोमोटिव का उपयोग नहीं किया जा सका। 25 फरवरी 2019 को लोकोमोटिव को फिर से चालू किया गया। इस प्रकार उक्त लोकोमोटिव सात वर्ष की अवधि तक मरम्मत के अधीन रहा। इससे ₹11.42 करोड़ की पूंजी अवरुद्ध होने के अलावा लोकोमोटिव की अर्जन क्षमता (₹59.56 करोड़²¹²) की हानि हुई।

इस प्रकार, लोकोमोटिव की मरम्मत के लिए महत्वपूर्ण कलपुर्जों की व्यवस्था करने में अक्षम योजना और जीओसी कार्यशाला में पुनरुद्धार के लिए लोकोमोटिव भेजने का निर्णय लेने में देरी के कारण, दो नए लोकोमोटिव क्रमशः पांच और सात वर्षों तक निष्क्रिय रहे। इससे ₹22.84 करोड़ की पूंजी अवरुद्ध करने के अलावा लोकोमोटिव की ₹97.27 करोड़ की अर्जन क्षमता का नुकसान हुआ।

²¹¹ दुर्घटना में क्षतिग्रस्त उच्च हार्स पावर डीजल लोकोमोटिव की विशेष मरम्मत के लिए

²¹² क्षतिग्रस्त डीजल लोकोमोटिव की मरम्मत के लिए चार महीने की छूट देने के बाद नुकसान की गणना की गई है।

इस मामले को जून 2016 और जून 2017 में डीजल लोको शेड प्राधिकारियों के समक्ष उठाया गया था। उन्होंने कहा (जुलाई 2016) कि लोकोमोटिव संख्या 12292 के संबंध में, आयातित कलपुर्जों की खरीद में देरी के कारण रूकावट/स्थिरता थी क्योंकि शेड में यूनिट एक्सचेंज उपलब्ध नहीं था। उन्होंने आगे कहा कि इस लोकोमोटिव के प्रयुक्त हिस्सों का उपयोग आपात स्थिति में किया गया ताकि अन्य लोकोमोटिव को ग्राउंडिंग से रोका जा सके। हालांकि, लोकोमोटिव सं. 12,300 के संबंध में उत्तर प्रस्तुत नहीं किया गया था।

डीजल लोको शेड प्राधिकारियों का उत्तर लोकोमोटिव की मरम्मत के लिए महत्वपूर्ण कलपुर्जों की व्यवस्था करने में अपर्याप्त सामग्री प्रबंधन का संकेत था। इसके अतिरिक्त, पुनरूद्धार के लिए जीओसी कार्यशाला में लोकोमोटिव (सं. 12300) भेजने का निर्णय लेने में देरी हुई।

जून 2019 में उत्तर रेलवे प्रशासन के समक्ष मामला उठाया गया था। 30 दिसंबर 2019 के अंतरिम उत्तर में उन्होंने दोहराया कि लोकोमोटिव सं. 12292 में ईएमडी मेक (यूएसए) का था और खराब इंटरफेस मॉड्यूल को यूएसए से आयात किया जाना अपेक्षित था। सामग्री के आयात के लिए कई कानूनी और वित्तीय स्वीकृतियों/विदेशी मुद्रा की आवश्यकता होती है, जो समय लेने वाली प्रक्रिया थी। इन लोकोमोटिव की ग्राउंडिंग को रोकने के लिए आपात स्थिति में अन्य सब-एसेंबलियों (कंप्यूटर चेसिस और ओएफसी केबल) का उपयोग अन्य ईएमडी लोकोमोटिव सं. 12220 और 12722 में किया गया था। लोकोमोटिव सं. 12300 के लिए उन्होंने कहा कि लोकोमोटिव (दुर्घटना में शामिल) की मरम्मत नहीं की जा सकती थी। नियंत्रण केबल, लग्स और कनेक्टर आदि क्षतिग्रस्त हो गए और इसका प्रतिस्थापन आवश्यक था। यह लोकोमोटिव एस 1 प्रकार के एसी-एसी ट्रेक्शन सिस्टम से लैस था जो पूरी तरह से क्षतिग्रस्त हो गया और डीएलडब्ल्यू/वाराणसी द्वारा इस प्रणाली की खरीद बंद कर दी गई थी। 6 और 10 नवंबर 2016 को आरडीएसओ और डीएलडब्ल्यू के साथ संयुक्त निरीक्षण के बाद यह पाया गया कि लोकोमोटिव को इसकी असेंबली की बड़ी मरम्मत और प्रतिस्थापन के बाद वापस सेवा में रखा जा सकता है। अंत में, 25 जुलाई 2017

को जीओसी के साथ संयुक्त निरीक्षण के बाद, इस लोकोमोटिव को पुनरुद्धार के लिए जीओसी कार्यशाला में भेजा गया था (12 सितंबर 2017)।

उत्तर से यह स्पष्ट है कि शेड में लोकोमोटिव के आगमन तिथि से चार वर्ष बीत जाने के बाद ही दुर्घटनाग्रस्त लोकोमोटिव का संयुक्त निरीक्षण किया गया। दूसरे मामले में, रेल प्रशासन द्वारा उद्धृत स्पेयर पार्ट्स की आयात कठिनाइयां पांच वर्षों की अनुचित देरी को न्यायोचित नहीं ठहराती हैं।

मामले को मई 2020 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (फरवरी 2021)।

4.3 वैगनों की अर्जन क्षमता की हानि और परिहार्य खाली ढुलाई: दक्षिण मध्य रेलवे

रेल मंत्रालय ने आवधिक पूर्ण मरम्मत (पीओएच) और नेमी पूर्ण मरम्मत (आरओएच) के दौरान वैगनों की मरम्मत कराने के लिए विस्तृत दिशानिर्देश जारी किए थे। डिपो और कार्यशालाओं में लंबे समय तक वैगनों को रखे जाना और अनुचित खाली ढुलाई देखी गई जिससे वैगनों की अर्जन क्षमता की हानि हुई। इन वैगनों की अर्जन क्षमता की हानि लेखापरीक्षा में ₹14.48 करोड़ और ₹0.24 करोड़ की परिहार्य खाली ढुलाई के रूप में आंका गया।

माल ढुलाई संचालनों की सुरक्षा वैगनों के उचित रखरखाव पर निर्भर है। वैगनों के इष्टतम उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए यह आवश्यक है कि निवारक रखरखाव समय पर किया जाए और खराबियों को ठीक किया जाए। जांच और मरम्मत के दौरान अवरोधन को न्यूनतम रखा जाना है ताकि वैगनों को इष्टतम उपयोग हेतु यातायात उपयोग के लिए उपलब्ध कराया जा सके।

रेल मंत्रालय ने निर्देश जारी किये (जुलाई 2016) कि अधिक क्षतिग्रस्त वैगनों को प्रमुख मरम्मत के लिए कार्यशाला में भेजने की अनुमति दी जाए बशर्ते कि अगले

तीन महीनों के भीतर आवधिक पूर्ण मरम्मत²¹³ (पीओएच) की तारीख देय हो। रेलवे को उन वैगनों, जो पीओएच हेतु देय नहीं हैं, को कार्यशालाओं (रेलवे की शब्दावली में एनपीओएच) में भेजने की बजाय ओपन लाइन में उचित तरीके से प्रबंधित करना आवश्यक था।

तदनुसार, मरम्मत के लिए वैगन डिपो में प्राप्त किए गए वैगनों की जांच की जानी थी ताकि मरम्मत की सीमा की पहचान की जा सके। यदि अगले तीन महीनों के भीतर पीओएच के लिए वैगन देय थे तो इन वैगनों को कार्यशालाओं में भेजा गया था और आवधिक ओवर हॉल के साथ मरम्मत की गई थी। अन्य मामलों में, जो मरम्मत मामूली प्रकृति की थी, वह मरम्मत वैगन डिपो में ही करनी पड़ी थी।

दक्षिण मध्य रेलवे (दमरे) में मरम्मत की सीमा की पहचान के लिए वैगन डिपो में प्राप्त वैगनों के अभिलेखों की जांच की गई। लेखा परीक्षा में पाया गया कि मरम्मत की पहचान के लिए वैगन डिपो²¹⁴ में अत्यधिक संरचनात्मक क्षति के साथ 120 वैगन (जुलाई 2016 से मार्च 2019 की अवधि के दौरान) प्राप्त हुए। मरम्मत की पहचान के बाद वैगनों को या तो डिपो में ही ठीक किया जाना था या फिर वैगन कार्यशाला²¹⁵ में भेजा जाना था।

वैगन डिपो (बीजेडए, आरडीएम और जीवाई) में वैगनों (58 वैगन) की जांच में देरी हुई जो मरम्मत की सीमा की पहचान हेतु की गई थी। आठ दिनों की अतिरिक्त अवधि की छूट देने के बाद 1 से 133 दिन की देरी हुई। 42 वैगन, जो वैगन कार्यशाला (आरवाईपीएस) भेजे गए थे, को कोई भी मरम्मत किये बिना यह कहते हुये वैगन डिपो में वापस भेज दिया गया था कि इन्हें गलत तरीके से प्राप्त किया गया था। वैगन कार्यशाला के अभिलेखों में 16 वैगनों का पता नहीं चल सका। इन

²¹³ पीओएच का अर्थ है आवधिक पूर्ण मरम्मत। वैगनों के लिए पीओएच की समयावधि छह साल है।

²¹⁴ वैगन डिपो विजयवाड़ा (बीजेडए), रामागुंडम (आरडीएम) में आरओएच डिपो और गूटी (जीवाई)

²¹⁵ रायनपाडु (आरवाईपीएस) में वैगन कार्यशाला अगर वैगन अगले तीन महीनों में पीओएच के लिए देय है

58 वैगनों की जांच में देरी से ₹ 2.46 करोड़ की अर्जन क्षमता का नुकसान हुआ (लेखापरीक्षा द्वारा किया गया मूल्यांकन)।

वैगन कार्यशाला और वैगन डिपो के रिकॉर्ड की आगे की जांच से पता चला कि:

- वैगन वर्कशॉप में 41 वैगनों के लिए मरम्मत (पीओएच) करने में देरी हुई। देरी 20 से लेकर 809 दिनों तक हुई जिसके परिणामस्वरूप ₹ 8.65 करोड़ की अर्जन क्षमता का नुकसान हुआ।
- वैगन डिपो में सात वैगनों की मरम्मत (आरओएच²¹⁶) करने में देरी हुई। देरी 3 से लेकर 874 दिन तक रही। इससे ₹ 3.37 करोड़ की अर्जन क्षमता का नुकसान हुआ।
- इसके अतिरिक्त, 40 वैगन की बिना जांच किये वैगन डिपो और वैगन वर्कशॉप के बीच शटलिंग की गई थी। इसके कारण परिहार्य ढुलाई प्रभार को लेखा परीक्षा में ₹ 0.24 करोड़ तक आंका गया था।

यह मुद्दा अप्रैल 2020 में रेल मंत्रालय के समक्ष उठाया गया था। जवाब में, रेल मंत्रालय ने कहा (जुलाई 2020) कि आवश्यक निर्देश जारी किए गए थे और कुछ छूट के अलावा जहां विशेष रूप से अनुमति दी गई थी, इसका पालन किया जा रहा था।

तथ्य यह है कि रेल मंत्रालय के दिशानिर्देशों का पालन न करने के कारण पीओएच के लिए अवांछित बुकिंग के मामले सामने आए जिससे वैगनों का अवरोधन और अनावश्यक हॉलेज हुआ। रेल मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशों के बावजूद नुकसान बार-बार हो रहा था और इन्हें प्रभावी ढंग से लागू नहीं किया जा रहा था।

इस प्रकार, रेल मंत्रालय के दिशा-निर्देशों का पालन न करने के कारण ₹14.48 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि और ₹ 0.24 करोड़ की परिहार्य खाली ढुलाई हुई।

²¹⁶ आरओएच का अर्थ है नेमी पूर्ण मरम्मत वैगन के प्रकार के आधार पर आरओएच के लिए समय अवधि 12 से 24 महीने है।

4.4 आंतरिक नियंत्रण की कमी के परिणामस्वरूप वैगन क्षति की लागत की वसूली न होना: पूर्वोत्तर रेलवे

उपरे प्रशासन संबंधित साइडिंग मालिकों को समय पर बिल देने और वैगन क्षतियों की लागत की वसूली के संबंध में रेल मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशों का पालन करने में विफल रहा। इसके परिणामस्वरूप निजी साइडिंग मालिकों से ₹ 6.89 करोड़ की वैगन क्षति की लागत की वसूली नहीं हुई।

रेल मंत्रालय ने "निजी साइडिंग के समझौते का मानक रूप" जारी किया (जुलाई 2005) जिसमें (पैरा 18) यह स्पष्ट रूप से उल्लेख किया गया था कि साइडिंग मालिक इंजनों को नुकसान, किसी भी कारण से चल स्टॉक (रेलवे वैगन) या रेल प्रशासन की अन्य संपत्ति को नुकसान और कमियों के लिए जिम्मेदार है और इस तरह के सभी नुकसान की मांग करने पर भरपाई करेंगे।

रेल मंत्रालय ने भारतीय रेल पर लोडिंग/अनलोडिंग परिचालन के दौरान "वैगन क्षति पर "संयुक्त प्रक्रिया आदेश (जेपीओ)" के रूप में वैगन क्षति की रोकथाम के बारे में विस्तृत निर्देश जारी किये हैं (सितंबर 2015)। जेपीओ में यह उल्लेख किया गया था कि जोनल रेलवे संबंधित साइडिंग मालिक से वैगन क्षति के लिए बिलों को समय पर देने और लागत की वसूली सुनिश्चित करें। इसी प्रकार, रेलवे गुड्स शेड में हैंडलिंग के दौरान क्षतिग्रस्त वैगनों के मामले में संबंधित ग्राहक/हैंडलिंग एजेंट से क्षति लागत की वसूली की जा सकती है। वसूली योग्य राशि मंडल के सीनियर डीएफएम द्वारा अनुरक्षित "वसूली योग्य बिल" रजिस्टर में प्रदर्शित होना चाहिए। इन निर्देशों को मई 2019 में रेल मंत्रालय द्वारा फिर से दोहराया गया।

पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे) ने सितंबर 2018 में प्रमुख वित्तीय सलाहकार (पीएफए)/उपरे, गोरखपुर को उपरे की विभिन्न साइडिंग में खाली किए गए

बॉक्सन/ई रेक के क्षतिग्रस्त वैगनों के आगमन के बारे में सूचित किया। वरिष्ठ मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक (वरिष्ठ डीसीएम)/उपूरे/लखनऊ के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला (जनवरी 2019) कि विभिन्न साइडिंग पर खराब प्रबंधन के कारण वैगन क्षतिग्रस्त हो गए थे जिसके कारण रखरखाव के समय अलग हो गये। इसके अतिरिक्त कहा गया कि लागत की आवश्यक कटौती को वसूल किया जाए। पूमरे द्वारा दी गई सूचना के आधार पर, महाप्रबंधक (वाणिज्यिक) कार्यालय, उपूरे ने पूमरे द्वारा दी गई रिपोर्ट के अनुसार क्षतिग्रस्त वैगनों के साथ बॉक्सन/ई रेक की स्थिति तीन मंडलों²¹⁷ के सभी वरिष्ठ मंडलीय वाणिज्यिक प्रबंधकों को सूचित किया (अक्टूबर 2018)। वरिष्ठ डीसीएम को वैगनों की क्षति के संबंध में मामले में देखने और इन क्षतिग्रस्त वैगनों को प्रतिनियुक्त कर्मचारियों द्वारा जांच कराने, मरम्मत लागत की वसूली करने और आगे की कार्रवाई के लिए विस्तार से रिपोर्ट प्रस्तुत करने के लिए कहा गया था।

हालांकि, लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि क्षतिग्रस्त वैगनों की लागत की वसूली के संबंध में जेपीओ में रेल मंत्रालय द्वारा जारी किये गये स्पष्ट निर्देशों के बावजूद संबंधित वरिष्ठ डीसीएम/उपूरे द्वारा क्षतिग्रस्त वैगनों की मरम्मत लागत की वसूली नहीं की गई थी। लेखापरीक्षा ने अक्टूबर 2015 से अक्टूबर 2019 की अवधि के लिए कुल राशि का आकलन ₹ 6.93 करोड़ किया, जिसकी वसूली नहीं की गई (अनुलग्नक 4.17)। इस प्रकार, उपूरे प्रशासन समय-समय पर पूमरे द्वारा किए गए लिखित अनुरोधों के बावजूद क्षतिग्रस्त वैगनों की मरम्मत लागत के लिए विभिन्न साइडिंग मालिकों से तय सीमा तक राशि की वसूली करने में विफल रहा।

इसके अतिरिक्त, अभिलेखों के रख-रखाव और क्षति प्रभारों आदि की वसूली के लिए उठाए गए कदमों के सत्यापन पर लेखापरीक्षा में पाया गया कि जेपीओ में यथा निर्धारित “वसूली योग्य बिल” रजिस्ट्रों का रखरखाव उपूरे में नहीं किया जा रहा था। यह भी देखा गया कि ऐसे क्षति प्रभारों की बकाया राशि की मंडल-

²¹⁷ वाराणसी, लखनऊ, इज्जतनगर

वार स्थिति न तो लेखा विभाग और न ही वाणिज्यिक विभाग द्वारा रखी जा रही थी।

लेखापरीक्षा द्वारा इस विषय में बताए जाने पर वरिष्ठ मंडल मैकेनिकल इंजीनियर (वरिष्ठ डीएमई)/सीएंडडब्ल्यू/वाराणसी ने कहा (अगस्त 2019) कि वाणिज्यिक विभाग को वसूली के लिए अनुरोध किया गया था (जुलाई 2014, सितंबर 2014, फरवरी 2018 और मार्च 2019) क्योंकि उनके द्वारा ही ऐसा किया जाना था। हालांकि, वाणिज्यिक विभाग (वाराणसी) ने कहा (अगस्त 2019) कि दो मामलों में, साइडिंग मालिकों से क्षति प्रभार जमा करने का अनुरोध किया गया था और शेष मामलों में उन्हें वसूली का विवरण नहीं मिला था।

इज्जतनगर मंडल के सहायक वाणिज्यिक प्रबंधक ने बताया (अगस्त 2019) कि साइडिंग मालिकों से ₹ 3.94 लाख की राशि की वसूली की गई थी और शेष राशि ₹ 4.44 लाख की वसूली के लिए कदम उठाए जा रहे थे।

इस प्रकार, जैसा कि जेपीओ में निर्दिष्ट किया गया है अभिलेखों के रखरखाव के लिए उपरे के मंडल और जोनल रेलवे के स्तर पर आंतरिक नियंत्रण की कमी और रेल मंत्रालय के निर्देशों का पालन न करने के परिणामस्वरूप निजी साइडिंग मालिकों से ₹ 6.89 करोड़ के वैगन क्षति की लागत की वसूली नहीं हुई।

मामले को मई 2020 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (फरवरी 2021)।

4.5 गोलाकार रोलर बीयरिंग के समयपूर्व परित्याग और प्रतिस्थापन तथा इस पर वारंटी खंड को लागू न करने के कारण हानि: पूर्व तटीय रेलवे

पूर्व तटीय रेलवे (पूतरे) की कैरिज रिपेयर वर्कशॉप ने अप्रैल 2016 से मई 2019 की अवधि के दौरान 6,332 गोलाकार रोलर बीयरिंग को स्क्रेप में डाल दिया। इनमें से 71 प्रतिशत (4,481) ने कोडल अवधि का आधा भी पूरा नहीं किया था जिससे उनका समय से पहले प्रतिस्थापन हो गया था जिसमें अतिरिक्त व्यय करना पड़ा। इसके अतिरिक्त, पूतरे ने बीयरिंग के चालू होने की तारीख का रिकॉर्ड नहीं रखा और इसलिए बीयरिंग खराबी के मामले में

वारंटी को उनकी कमीशनिंग की तिथि की अपेक्षा निर्माण की तिथि से आरंभ माना गया था। गोलाकार रोलर बीयरिंग के समय से पहले प्रतिस्थापन और उस पर वारंटी खंड का लाभ लेने में विफलता के कारण ₹ 5.30 करोड़ की हानि हुई।

गोलाकार रोलर बीयरिंग एक महत्वपूर्ण विरोधी घर्षण तत्व है जो उत्पादित²¹⁸ ताप को कम करके चल स्टॉक की कार्य अवधि में सुधार करता है। विभिन्न प्रकार के गोलाकार रोलर बीयरिंग में से रेलवे की एकीकृत कोच फैक्ट्री (आईसीएफ) कोचों में बियरिंग सं. 22326-सी/सी3 प्रकार²¹⁹ का उपयोग किया जा रहा है। अनुसंधान, डिजाइन और मानक संगठन (आरडीएसओ) ने ब्रॉड गेज (बीजी) कोचों पर उपयोग किए जाने वाले गोलाकार रोलर बीयरिंग प्रकार 22326 (16.25 टी) के लिए 20 वर्ष की एक कोडल अवधि निर्धारित की थी। आरडीएसओ विनिर्देश सं. सी-8257 का पैरा 3.1 निर्धारित करता है कि सेवा में रोलर बीयरिंग के संतोषजनक और कुशल निष्पादन के लिए आपूर्तिकर्ता पूरी तरह से जिम्मेदार होगा। यह क्रेता/आरडीएसओ द्वारा किए गए डिजाइन सुविधाओं या परीक्षणों/निरीक्षण के लिए क्रेता/आरडीएसओ द्वारा दिए गए किसी भी अनुमोदन के बावजूद ऐसा होता है। इसके अतिरिक्त, विनिर्देश के पैरा 3.3 के अनुसार, रोलर बीयरिंग को सेवा में चालू करने की तिथि से 36 महीने की अवधि या 4,00,000 किमी की दूरी के भीतर जो भी बाद में हो, खराब होने या असंतोषजनक²²⁰ साबित होने पर ठेकेदार उसे प्रतिस्थापित करेगा। वारंटी की अवधि उस अवधि तक बढ़ाई जाएगी जिस तक रोलर बीयरिंग इस खंड के अनुसार निष्क्रिय रहे।

पूतरे के कैरिज रिपेयर वर्कशॉप/मंचेश्वर (सीआरडब्ल्यू/एमसीएस) की व्हील शॉप कोचों की ओवरहालिंग के दौरान खराब रोलर बीयरिंग की प्रतिस्थापना करता है।

²¹⁸ आईआरसीएमटीईसीएच/एम/12-13/बीयरिंग/1.0 के माध्यम से कैमटेक के गोलाकार रोलर बीयरिंग के रखरखाव पर भारतीय रेल हैंडबुक का पैरा 1.0

²¹⁹ आरडीएसओ विनिर्देश सं. सी-8257 के अनुरूप (संशोधन .01) संशोधन पर्ची सं 1 और 2 के साथ और 16.25 टन और 13 टन धुरों के लिए उपयुक्त

²²⁰ खराब/दोषपूर्ण डिजाइन, दोषपूर्ण सामग्री या खराब कारीगरी को जिम्मेदार ठहराया गया

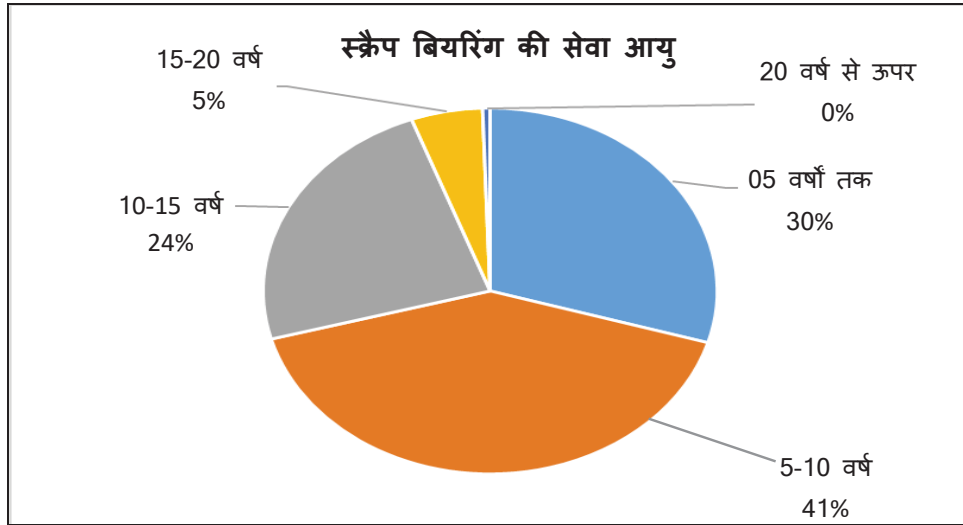
भारतीय रेल के आईसीएफ कोचों में उपयोग किए जाने वाले रोलर बीयरिंग को आईसीएफ के भंडार नियंत्रक के माध्यम से केंद्रीयकृत रूप से खरीदा जाता है। आपूर्तिकर्ता सीधे पूतरे के परेषिति अर्थात वरिष्ठ सामग्री प्रबंधक/सीआरडब्ल्यू/एमसीएस को राइट्स निरीक्षण प्रमाण पत्र प्राप्त करने के बाद बीयरिंग आपूर्त करते हैं। दो फर्मों अर्थात मै. एफएजी बीयरिंग इंडिया लिमिटेड (एफएजी) और मै. नेशनल इंजीनियरिंग इंडस्ट्रीज लिमिटेड (एनबीसी मेक) ने समय-समय पर बहुत से सीआरडब्ल्यू/एमसीएस को गोलाकार रोलर बीयरिंग टाइप 22326सी/सी3 की आपूर्ति की थी। आपूर्तिकर्ताओं ने खराब बीयरिंग²²¹ को बदलने के लिए कार्य परीक्षण और गारंटी प्रमाण पत्र भी प्रस्तुत किया था।

लेखापरीक्षा द्वारा यह देखा गया कि एमसीएस में कोचों की ओवरहालिंग के दौरान अप्रैल 2016 से मई 2019 की अवधि के दौरान कुल 6,332 बीयरिंग को प्रतिस्थापित किया गया था जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:

विनिर्माता फर्म	स्क्रेप बीयरिंग की सेवा आयु की अवधि (वर्षों में)					
	05 तक	5-10	10-15	15-20	20 से ऊपर	कुल
एफएजी	1,155	1,127	637	157	17	3,093
एनबीसी	717	1,482	858	165	17	3,239
कुल	1,872	2,609	1,495	322	34	6,332

व्हील शॉप एमसीएस के रिकॉर्ड में उपलब्ध खराब/स्क्रेप बीयरिंग का आयु विश्लेषण इस प्रकार था:

²²¹ सेवा में कमीशन की तारीख से 36 महीने या 4,00,000 किमी की अवधि के भीतर या रसीद की तारीख से 48 महीने, जो भी पहले हो



- उपर्युक्त आयु विश्लेषण से पता चलता है कि 4,481 बियरिंग (71 प्रतिशत) को उनके आधे कोडल²²² जीवन के अंदर दोषपूर्ण होने के कारण स्क्रेप में डाल दिया गया था। उसमें से 1,872 बियरिंग विनिर्माण की तिथि से पांच वर्ष (अर्थात् कोडल जीवन का एक चौथाई) पूरा होने से पहले ही खराब हो गए थे। इससे रेलवे को आपूर्ति की जाने वाली बियरिंग की गुणवत्ता के बारे में संदेह पैदा होता है।
- बियरिंग के प्रति वारंटी का दावा किया जाना था, जो सेवा में शामिल होने की तिथि से 36 महीने के अंदर खराब हो गये थे। रेलवे द्वारा ऐसा कोई रिकार्ड नहीं रखा गया था। इस प्रकार, वारंटी दावे के लिए विनिर्माण के महीने और वर्ष लगी मुहर आंकी गई थी।
- विनिर्माण के तीन वर्षों के अंदर खराब हुए 515 बियरिंग के संबंध में, आपूर्तिकर्ताओं अर्थात् एफएजी और एनबीसी लिमिटेड के प्रति वारंटी दावे किये गए थे। उसमें से 280 बियरिंग का संयुक्त रूप से आपूर्तिकर्ताओं द्वारा निरीक्षण किया गया था और वारंटी के तहत प्रतिस्थापन के लिए फर्मों द्वारा केवल 107 बियरिंग स्वीकार किए गए थे। शेष 173 बियरिंग के लिए फर्मों ने वारंटी के दावों का भुगतान करने से इंकार कर दिया।

²²² आरडीएसओ ने गोलाकार रोलर बियरिंग प्रकार 22326 (16.25 टी) के लिए 20 साल का एक कोडल जीवन निर्धारित किया

फर्मों ने कहा कि कोई सामग्री दोष, खराब कारीगरी, दोषपूर्ण डिजाइन और गुणवत्ता चूक नहीं हुई थी क्योंकि बीयरिंग छह और 36 महीने के बीच की अवधि से सेवा में थे। आपूर्तिकर्ताओं ने यह भी कहा कि खराब बियरिंग के प्रतिस्थापन को संविदात्मक दायित्व के आधार पर नहीं बल्कि साख आधार और अच्छे व्यावसायिक संबंध के रूप में स्वीकार किया गया। फर्मों द्वारा दिए गए इस प्रकार की तर्कसंगतता का रेल प्रशासन द्वारा कभी विरोध नहीं किया गया जिससे फर्म अपने संविदात्मक दायित्व से बच निकली।

- मै. एफएजी लिमिटेड²²³ ने जून 2017 से मई 2019²²⁴ के दौरान खराब हुए 235 बीयरिंग के लिए वारंटी दावों पर प्रतिक्रिया नहीं दी। फर्मों ने बीयरिंग में कुछ खामियों²²⁵ के प्रति वारंटी दावों को स्वीकार किया लेकिन साथ ही वैसी ही खामी वाले कई अन्य बीयरिंग वारंटी के अंतर्गत प्रतिस्थापन के लिए स्वीकार नहीं किए गए। इसलिए, आपूर्तिकर्ताओं द्वारा दोषपूर्ण बीयरिंग के वारंटी दावे को स्वीकार करने या अस्वीकार करने के लिए कोई सुसंगत मानदंड नहीं अपनाया गया था। इस प्रकार, रेल प्रशासन ऐसे सभी खराब बीयरिंग को बदलने के लिए वारंटी खंड लागू नहीं करके रेलवे के हितों की रक्षा करने में विफल रहा।

यह मामला मई 2020 में रेल मंत्रालय (एमओआर) के संज्ञान में लाया गया था। एमओआर ने अपने उत्तर में निम्नलिखित कहा (दिसंबर 2020):

- (क) पहले, वारंटी का केवल कुछ बीयरिंग के लिए दावा किया गया था। दिसंबर 2013 के बाद से सेवा अवधि (36 महीने) के दौरान सभी खराब बीयरिंग के लिए वारंटी का दावा सीआरडब्ल्यू/एमसीएस में शुरू कर दिया है।
- (ख) प्रत्येक बीयरिंग के रनिंग किलोमीटर को बनाए रखना व्यावहारिक रूप से संभव नहीं था। पृथक बीयरिंग के रनिंग किलोमीटर की अनुपलब्धता और

²²³ चूंकि मेसर्स एनबीसी ने प्रतिस्थापन के लिए अगस्त 2019 तक 25 बीयरिंग स्वीकार कर लिए हैं, इसलिए यहां उनके हिस्से का जिक्र नहीं है।

²²⁴ मेसर्स एफएजी लिमिटेड द्वारा संयुक्त निरीक्षण जून 2017 से नहीं किया गया था।

²²⁵ जैसे आउटर रेस पिटिड, प्लेक्ड, जंग लगा आदि

सेवा में अपनी पहली समावेशन तिथि की अनुपलब्धता के कारण सीआरडब्ल्यू/एमसीएस ने सेवा अवधि²²⁶ के दौरान खराब बीयरिंग के लिए वारंटी का दावा शुरू कर दिया है। फरवरी 2019 से सेवा में लगाए गए नए बीयरिंग के लिए रोलर बीयरिंग को चालू करने की तिथि के लिए रिकॉर्ड रखा जा रहा है।

- (ग) हालांकि, कोडल समय 20 साल हो सकता है, बीयरिंग का सटीक होना कई बाहरी कारकों²²⁷ पर निर्भर करता है जो बीयरिंग के सेवा आयु पर निर्णय लेते समय इस कारक का ध्यान में रखना संभव नहीं है।
- (घ) संबंधित ओईएम को सीआरडब्ल्यू/एमसीएस में संयुक्त निरीक्षण करने के लिए कहा गया था। संयुक्त निरीक्षण के दौरान, फर्म ने प्रतिस्थापन के लिए बीयरिंग की कुछ मात्रा में खराबी स्वीकार की। शेष के लिए, फर्म ने कहा कि यह खराबी रखरखाव कार्य प्रणाली में खामियों के कारण हुई और किसी भी विनिर्माण दोषों के कारण नहीं।

निम्नलिखित को ध्यान में रखते हुए रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं था:

- (क) लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों में अप्रैल 2016 से मई 2019 की अवधि के दौरान विफल बीयरिंग के वारंटी दावों में कमियों को शामिल किया गया है। यह देखा गया कि खरीद की तिथि और बीयरिंग चालू करने की तिथि के रिकॉर्ड का रखरखाव न करने के कारण, वारंटी का दावा करने लिए सेवा में शामिल होने की तिथि की बजाय रोलर बीयरिंग के निर्माण की तिथि को ध्यान में रखा गया था।
- (ख) यह भी देखा गया कि वारंटी अवधि के अंदर खराब होने वाले बीयरिंग की आयु विनिर्माण की तिथि दो महीने और तीन वर्ष के बीच थी। चूंकि, रेलवे व्यक्तिगत बीयरिंग लगाने के रिकॉर्ड को नहीं रख रहा है, इसलिए वारंटी दावे के लिए योग्य कई और बीयरिंग गैर-दावाकृत हो गए।

²²⁶ बीयरिंग के निर्माण की तारीख से 36 महीने

²²⁷ जैसे ट्रैक ज्यामिति, ट्रैक डिफेक्ट, ओवरलोडिंग, व्हील प्रोफाइल आदि।

(ग) फर्म (एफएजी) ने जुलाई 2017 के बाद से सीआरडब्ल्यू/एमसीएस कार्यशाला का दौरा नहीं किया और परिणामतः 345 खराब बीयरिंग संयुक्त निरीक्षण हेतु प्रतीक्षित थे (मई 2020 तक)।

इस प्रकार, खरीद के अभिलेखों का और बीयरिंग चालू करने की तिथि का रखरखाव न करने के कारण, रेलवे ने उचित वारंटी दावे का अधिकार खो दिया था। आरडीएसओ अनुमोदित और राइट्स द्वारा निरीक्षण किए गए बीयरिंग की बड़ी संख्या (71 प्रतिशत) में समय से पहले खराबी आना उनकी गुणवत्ता के बारे में चिंता को बढ़ाता है। इस प्रकार, रेलवे को गोलाकार रोलर बीयरिंग समय से पहले खराब होने और उनके प्रतिस्थापन और वारंटी खंड को लागू न करने के कारण अप्रैल 2016 से मई 2019 की अवधि के दौरान ₹ 5.30 करोड़²²⁸ का नुकसान हुआ।

4.6 उच्चतर दरों पर कर्षण मोटर के पूर्ण रोटर और स्टेटर की खरीद के परिणामस्वरूप परिहार्य अतिरिक्त भुगतान: चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स

चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू) ने 2018-19 के दौरान उच्चतर कीमतों पर व्यापार से कर्षण मोटर को असंबल करने के लिए 769 रोटर और 450 स्टेटर खरीदे थे। इन मदों की कीमतों में पिछले पांच वर्षों से गिरावट देखी गई थी। इसके बावजूद सीएलडब्ल्यू ने दरों के औचित्य को सुनिश्चित नहीं किया और उच्चतर दरों पर वस्तुओं की खरीद की। इसके परिणामस्वरूप ₹ 15.88 करोड़ का अतिरिक्त भुगतान करना पड़ा।

संविदाओं में सुधार के लिए केंद्रीय सतर्कता आयोग (सीवीसी) के दिशानिर्देशों (नवंबर 2002) में यह निर्धारित किया गया है कि संविदाओं के लिए अनुमान तैयार करने पर विशेष जोर देने की आवश्यकता है। अनुमानित दर मूल्य को औचित्य दर्शाने में एक महत्वपूर्ण तत्व है। इस प्रकार, इसे वास्तविक और

²²⁸ 3,966 बीयरिंग, जो कोडल अवधि का आधा पूरा होने से पहले खराब हो गए, के समय से पहले बदलने के कारण ₹ 4.81 करोड़ (+) वारंटी के तहत प्रतिस्थापन हासिल करने में विफलता के कारण ₹ 0.49 करोड़

उद्देश्यात्मक ढंग से आकलित करना चाहिए। अनुमानित दर प्राप्त करने के लिए, प्रचलित बाजार दरों, पिछली खरीद कीमतों, कच्चे माल/श्रम के लिए आर्थिक सूचकांक, अन्य इनपुट लागत, इंडियन इलेक्ट्रिकल एंड इलेक्ट्रॉनिक्स मैनुयुफैक्चरर्स एसोसिएशन (आईईईएमए) फार्मूला, जहां भी लागू हो, पर विचार किया जाना चाहिए।

चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू) भारतीय रेल के लिए 3-फेज इंजनों का उत्पादन करता है। 3-फेज इंजनों (संस्करण डब्ल्यूएजी-9 या डब्ल्यूएपी-7), के उत्पादन के लिए कर्षण मोटर (टीएम) आवश्यक हैं। सीएलडब्ल्यू रोटर और स्टेटर का उपयोग करके इन्हें संस्थानिक रूप से असेंबल करके टीएम का विनिर्माण करती है। सीएलडब्ल्यू उन आवश्यकताओं के मामले में व्यापार से पूर्ण टीएम भी खरीदता है जो उनकी संस्थानिक उत्पादन क्षमता से बाहर है।

वर्ष 2018-19 के दौरान, सीएलडब्ल्यू ने दो अलग-अलग निविदाओं के माध्यम से 3-फेज कर्षण मोटर को असेंबल करने के लिए ₹ 5.97 लाख प्रति यूनिट की दर से 769 रोटरों और ₹ 8.15 लाख प्रति यूनिट (जीएसटी के बिना मूल दर) की दर से 450 स्टेटरों की खरीद की।

मूल्यांकन के समय निविदा समिति (टीसी) ने पाया कि 2013-14 से 2016-17 की अवधि के दौरान रोटरों और स्टेटरों की मूल खरीद कीमतों में गिरावट का रुझान था। रोटर के मामले में, 2012-13 में खरीद की मूल कीमतें ₹ 5.91 लाख प्रति यूनिट से घटकर 2016-17 में ₹ 4.36 लाख प्रति यूनिट हो गई थीं। इसी प्रकार, स्टेटर के मामले में, प्रति यूनिट मूल खरीद कीमत 2012-13 में ₹ 9.25 लाख से घटकर 2016-17 में ₹ 6.43 लाख हो गई थी। 2017-18 में प्रति यूनिट मूल खरीद कीमत मामूली रूप से बढ़कर ₹ 6.90 लाख हो गई थी।

हालांकि, कीमतों की घटती प्रवृत्ति के संबंध में उपरोक्त अभ्युक्तियों के बावजूद टीसी ने रोटर की खरीद हेतु ₹ 5.97 लाख प्रति यूनिट और स्टेटर की खरीद हेतु ₹ 8.15 लाख प्रति यूनिट की दर से अंतिम रूप दिया।

टीसी द्वारा उच्च दरों को स्वीकार करने के मुख्य स्पष्टीकरण इस प्रकार थे:

- i) डीएमडब्ल्यू ने जुलाई 2018 में ₹ 5.97 लाख और ₹ 8.15 लाख की दर से यही वस्तुएं खरीदी थीं;
- ii) अधिप्राप्ति की अत्यावश्यकता प्रकृति; और
- iii) 2016-18 के दौरान इन मर्दों की मांग में कमी के परिणामस्वरूप कीमतों में कमी आई। हालांकि, 2018-19 के दौरान, फर्मों ने मांग में वृद्धि का अनुमान लगाया और इसलिए कीमतों में वृद्धि कर दी।

टीसी में वित्त सदस्य दरों की संगतता के बारे में आश्वस्त नहीं था। वित्त सदस्य ने दर्ज किया था कि डीएमडब्ल्यू रोटर और स्टेटर की बहुत कम मात्रा का आदेश दिया था और फर्म ने मात्रा छूट प्रदान नहीं किया।

लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि डीएमडब्ल्यू के लिए मर्दों की प्रस्तावित दर सीएलडब्ल्यू द्वारा खरीद की गई 1,219 (769 रोटर और 450 स्टेटर) की तुलना में केवल 77 रोटर और स्टेटर के लिए थी। सीएलडब्ल्यू द्वारा की गई खरीद 2018-19 में डीएमडब्ल्यू की मात्रा से 16 गुना अधिक थी। इस प्रकार, टीसी ने सीएलडब्ल्यू द्वारा इन खरीद में 'इकॉनॉमी ऑफ स्केल' को ध्यान में नहीं रखा।

डीएमडब्ल्यू ने 2016 से ही 3-फेज के लोको का उत्पादन शुरू किया था और 2018-19 तक केवल 60 लोको का निर्माण किया था। इसकी तुलना में, सीएलडब्ल्यू ने इसी अवधि (2016-19) के दौरान 968 डब्ल्यूएपी-7 और डब्ल्यूएजी-9 लोको का निर्माण किया था। इसलिए, डीएमडब्ल्यू द्वारा अंतिम रूप दी गई दरों पर विश्वास करते हुए दरों को अंतिम रूप देना अनुचित था।

इसके अतिरिक्त, यह भी देखा गया कि सीवीसी के दिशानिर्देशों (2002) का उल्लंघन करते हुए टीसी ने विक्रेता द्वारा उद्धृत दरों की संगतता पर पहुंचने के लिए प्रचलित बाजार दरों, पिछली खरीद कीमतों, कच्चे माल/श्रम के लिए आर्थिक सूचकांकों आदि के आधार पर कोई स्वतंत्र दर विश्लेषण नहीं किया।

टीसी ने खरीद की 'अत्यावश्यक' प्रकृति के कारण उच्च दरों की स्वीकृति को उचित ठहराया। हालांकि, लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि तकनीकी सदस्यों द्वारा उद्धृत 'अत्यावश्यकता' के आधार सही नहीं थे क्योंकि अधिप्राप्त वस्तुओं की सुपुर्दगी टीसी द्वारा अंतिम रूप देने के पांच महीने बाद होनी थी।

इसके अतिरिक्त, सीएलडब्ल्यू में रोटर और स्टेटर के संस्थानिक उत्पादन की सुविधा के साथ-साथ उत्पादन के लिए किसी भी तत्काल आवश्यकता को पूरा

करने के लिए पूर्ण कर्षण मोटर की खरीद की भी सुविधा थी। सीएलडब्ल्यू के अभिलेखों से यह संकेत नहीं मिला कि उसने आपातकालीन स्थिति के लिए इन मर्दों की खरीद के लिए पहले से योजना बनाई थी या आपात आवश्यकता को पूरा करने के लिए आदेशित मात्रा को कम कर दिया गया था। इसके अतिरिक्त, अत्यावश्यकता की प्रकृति या इसके बारे में कोई विवरण टीसी के विवेचना अभिलेखों में उपलब्ध नहीं था।

टीसी का यह तर्क कि फर्मों द्वारा तदनुसार दरों में कमी की गई थी ताकि प्रतिस्पर्धी बन सके और रेलवे से अधिप्राप्ति आदेश सुरक्षित हो सके, भी सही नहीं था। पिछले पांच वर्षों के दौरान, रेलवे के पास रोटर्स, स्टेटर और कर्षण मोटरों की आपूर्ति के लिए केवल तीन अनुमोदित विक्रेता थे। इसलिए, यह प्रतिस्पर्धा केवल पांचों वर्षों के दौरान ही इन तीनों विक्रेताओं तक सीमित रही। इसके अतिरिक्त, रोटर्स और कर्षण मोटर्स के संबंध में पिछले पांच वर्षों में मांग में तेजी से वृद्धि हुई है क्योंकि इस तथ्य से स्पष्ट है कि रोटर्स की खरीद 2012-13 में 92 इकाइयों से 2016-17 में 826 इकाइयों तक लगातार बढ़ गई थी जबकि कर्षण मोटर की खरीद 2012-13 में 283 से बढ़कर 2017-18 में 540 हो गई थी। इस प्रकार, टीसी को स्पष्टीकरण सही नहीं था कि पिछले दो वर्षों के आसपास मांग कम हो गई थी।

इस प्रकार, सीएलडब्ल्यू ने रोटर्स और स्टेटर की खरीद अधिक दरों पर की थी जिसके परिणामस्वरूप सीएलडब्ल्यू द्वारा ₹15.88 करोड़²²⁹ का परिहार्य भुगतान किया गया था।

मामले को जून 2020 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (फरवरी 2021)।

²²⁹ पिछली खरीद (क) 2016-17 में अधिप्राप्त रोटर्स की दरें ₹ 4.59 लाख प्रति यूनिट की दर से, 2017-18 में अधिप्राप्त स्टेटर्स ₹ 6.98 लाख प्रति यूनिट, 2018-19 के दौरान रोटर्स खरीद के लिए दर: ₹ 5.97 लाख प्रति यूनिट, स्टेटर्स का ₹ 8.15 लाख प्रति यूनिट, (ख) परिहार्य भुगतान वर्तमान दर और पिछली दर में अंतर है * रोटर्स/स्टेटर्स की सं. = ₹ 1.38 लाख * 769 + ₹ 1.17 लाख * 450 = ₹ 1,061.22 लाख + ₹ 526.50 लाख = ₹ 1,587.72 लाख

4.7 उच्च दर पर ड्राइवर डिस्प्ले यूनिट की खरीद: चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स

ड्राइवर डिस्प्ले यूनिट (डीडीयू) की खरीद के लिए एक प्रसिद्ध आपूर्तिकर्ता की कम कीमत की पेशकश पर विचार न करने के परिणामस्वरूप ₹10.92 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

भारतीय रेल (आईआर) ने 2009 में चितरंजन लोकोमोटिव²³⁰ वर्क्स (सीएलडब्ल्यू) में इंजनों पर फिटमेंट के लिए तीन-चरण का ड्राइव (इंसूलेटिड गेट बाइपोलर ट्रांजिस्टर) प्रणोदन शुरू किया था। इस प्रणोदन प्रणाली में ड्राइवर डिस्प्ले यूनिट (डीडीयू)²³¹ सहित नौ²³² प्रमुख उपकरण शामिल हैं। सीएलडब्ल्यू ने इन नौ उपकरणों को व्यापार से व्यक्तिगत रूप से खरीद किया था। हालांकि, मई 2012 के बाद, इसने समग्र रूप से प्रणोदन प्रणाली (सभी नौ उपकरणों सहित) की खरीद भी शुरू कर दी थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि सीएलडब्ल्यू ने अप्रैल 2013 से मार्च 2018 के दौरान में मेधा सर्वो ड्राइव प्राइवेट लिमिटेड (मेधा) से 83 पूर्ण प्रणोदन प्रणाली²³³ (प्रत्येक प्रणाली में दो डीडीयू के साथ) की खरीद की।

इसके अतिरिक्त, सीएलडब्ल्यू ने बाजार से डीडीयू (एक प्रणोदन प्रणाली का एकल घटक) की अधिप्राप्ति जारी रखी। लेखापरीक्षा ने पाया कि डीडीयू की अधिप्राप्ति जुलाई 2013 से एकल विक्रेता अर्थात मै. एडवांस्ड रेल कंट्रोलस प्राइवेट लिमिटेड (एआरसी) के माध्यम से की गई थी। 2015-16 से 2017-18 के दौरान

²³⁰ डब्ल्यूएजी-9, डब्ल्यूएजी-9एच और और डब्ल्यूएपी-7 लोकोमोटिव के वर्ग

²³¹ डीडीयू ड्राइवर से संबंधित महत्वपूर्ण जानकारी प्रदर्शित करता है, जैसे परिचालन पहलू, गलती की स्थिति/संदेश आदि।

²³² कर्षण कनवर्टर/इन्वर्टर, सहायक कनवर्टर/इन्वर्टर, कूलिंग सिस्टम, कंट्रोल कम्युनिकेशन एंड प्रोटेक्शन सिस्टम, ड्राइवर डिस्प्ले यूनिट, अन्य उपकरणों के साथ इंटरफेस, ऑपरेटिंग और मेंटेनेंस कर्मियों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए उपकरण, कर्षण मोटर स्पीड सेंसर और स्रोत कोड और सॉफ्टवेयर ऑफ कर्षण/सहायक कनवर्टर आदि का कंपाइलर।

²³³ कर्षण कनवर्टर्स, सहायक कनवर्टर्स, वाहन नियंत्रण इकाइयां (वीसीयू) और अन्य संबद्ध उप-प्रणालियां (कुल नौ उपकरण) विनिर्देश संख्या आरडीएसओ/2008/ईएल/स्पेक/0071

सीएलडब्ल्यू ने तीन निविदाओं²³⁴ से 1,706 डीडीयू की खरीद की थी। इन निविदाओं में मै. मेधा के ₹ 2.70 लाख प्रति यूनिट के प्रस्ताव को अस्वीकार कर दिया गया था जबकि एआरसी के ₹ 3.34 लाख प्रति यूनिट के उच्च प्रस्ताव को स्वीकार किया गया था।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि:

- मै. मेधा के निचले प्रस्ताव को अस्वीकार कर दिया गया था, यद्यपि उसने इसी अवधि के दौरान सीएलडब्ल्यू को प्रणोदन प्रणालियों की सफलतापूर्वक आपूर्ति²³⁵ की थी।
- मै. मेधा का कीमत प्रस्ताव इस आधार पर निरस्त कर दिया गया था कि यह भाग-II विक्रेता²³⁶ था। हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि सीएलडब्ल्यू ने पूर्व में मै. एआरसी को थोक आदेश प्रदान किया था जब यह एक भाग-II विक्रेता था।
- लेखापरीक्षा में मै. मेधा द्वारा उद्धृत कम दर से मेल खाने के लिए मै. एआरसी को समझाने के लिए सीएलडब्ल्यू द्वारा किए गए किसी भी प्रयास को रिकॉर्ड पर नहीं पाया जा सका। इससे उपरोक्त तीनों निविदाओं में 1,706 डीडीयू की खरीद में ₹ 0.64 लाख प्रति यूनिट (₹ 3.34 लाख प्रति यूनिट - ₹ 2.70 लाख प्रति यूनिट) की बचत होती।

²³⁴ संविदा सं. 71/15/5090, 71/16/5090 और 71/17/5090

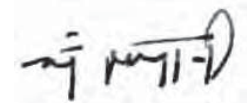
²³⁵ आरडीएसओ पत्र दिनांक 1 जुलाई 2014 (संस्करण-I का एफ/820) के अनुसार लोकोमोटिव को यातायात हेतु 23 जनवरी 2014 से प्रस्तावित किया गया था। इसने बिना किसी समस्या के 64000 कि.मी पूरे किए थे और इसलिए इसका प्रदर्शन संतोषजनक माना गया था।

²³⁶ विक्रेताओं को भाग-I और भाग-II में वर्गीकृत किया गया है। भाग-I विक्रेता आरडीएसओ द्वारा अनुमोदित है। भाग-II विक्रेता है जो रेलवे को वस्तुओं की आपूर्ति करने में सक्षम है तथा इन्हें विकास आदेशों हेतु प्रोत्साहित किया जाता है जिससे विक्रेताओं को विकसित किया जा सके।

इस प्रकार, डीडीयू की आधिप्राप्ति की दरों को अंतिम रूप देते समय सीएलडब्ल्यू की ओर से मै. मेधा के निचले प्रस्ताव पर विचार न करने में चूक के परिणामस्वरूप ₹ 10.92 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

मामले को जून 2020 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (फरवरी 2021)।

नई दिल्ली
दिनांक: 28 जून 2021



(राज मथरानी)

उप नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली
दिनांक: 30 जून 2021



(गिरीश चंद्र मुर्मू)

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक