अध्याय 3 - इंजीनियरिंग

रेलवे बोर्ड में सदस्य इंजीनियरिंग भारतीय रेलवे की सभी अचल परिसंपत्तियों जैसे ट्रैक, पुल, भवन, सड़क के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार है। इसके अतिरिक्त, नई परिसंपत्तियों का निर्माण जैसे नई लाइनें, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण और अन्य विस्तार और विकास कार्य भी उसके द्वारा किए जाते हैं। उन्हें अतिरिक्त सदस्य (सिविल इंजीनियरिंग), अतिरिक्त सदस्य (निर्माण) और सलाहकार (भूमि एवं सुविधाएं) द्वारा सहायता प्रदान की जाती है।

जोनल स्तर पर, इंजीनियरिंग विभाग की अध्यक्षता प्रधान मुख्य अभियंता (पीसीई) द्वारा की जाती है। उन्हें ट्रैक, पुल व भवन, सड़क आदि के अनुरक्षण के लिए विभिन्न मुख्य अभियंताओं द्वारा सहायता प्रदान की जाती है। प्रत्येक जोनल रेलवे के मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण) की अध्यक्षता में एक निर्माण संगठन है जो जोनल रेलवे के मुख्य निर्माण कार्यो के लिए जिम्मेदार होता है। उन्हें विभिन्न मुख्य अभियंताओं (निर्माण) द्वारा सहायता प्रदान की जाती है।

2017-18 में, भारतीय रेलवे द्वारा परिसंपत्तियों[123] की मरम्मत और अनुरक्षण पर कुल खर्च ₹ 13,947.38 करोड़[124] था। भारतीय रेलवे ने नई परिसंपत्तियों[125] के सृजन पर ₹ 38156.76 करोड़[126] का व्यय भी किया। वर्ष के दौरान, वाउचरों और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा, निर्माण संगठन सहित इंजीनियरिंग विभाग के 1746 कार्यालयो की लेखापरीक्षा की गई थी।

इस अध्याय में 19 पृथक पैराग्राफ शामिल है। इन पैराग्राफों में सीमित ऊँचाई के सबवे के निर्माण और उपयोग, ठेकेदारों से उपकर की कम वसूली, ठेकों के कार्यान्वयन में विसंगतियां, कार्यो के कार्यान्वयन में देरी और भूमि लाइसेंस शुल्क की वसूली न होना/कम वसूली से संबंधित मुद्दों का उल्लेख किया गया है।

---

[123] संयंत्र और उपकरण सहित स्थायी मार्ग और निर्माण, पुल, सुरंगें, सड़कें, स्वच्छता और पानी की आपूर्ति आदि

[124] उप-शीर्ष 3002-3003 (02)-2017-18 के दौरान परमानेंट वे एंड वर्क्स के मरम्मत तथा रखरखाव और संयंत्रों एवं उपकरणों की मरम्मत एवं रखरखाव

[125] उप शीर्ष 5002-5003 - संपत्ति - अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन

[126] नई लाइन, दोहरीकरण, गेज रूपांतरण, यातायात सुविधा कार्य, ट्रैक नवीकरण कार्य, पुल का काम, लेवल क्रॉसिंग और यात्री सुविधाएं कार्य

3.1 दक्षिण पूर्व मध्य रेल (दपूमरे): सीमित ऊँचाई के सबवे का निर्माण और उपयोग

एलएचएस का निर्माण निर्धारित मानदंडों का पालन किए बिना किया गया था, जहां ट्रेन वाहन इकाई का घनत्व बहुत कम था। ये विपथन सड़क, अंडर/ओवर पुलों के बहुत पास की जगहों पर निर्मित किए गए थे और इस तरह उपयोग नहीं किए गए थे। इस प्रकार, रेलवे ने बिना किसी सार्थक परिणामों के ₹ 18.63 करोड़ का व्यय किया। बहुत से एलएचएस में जल निकासी प्रणाली का या तो निर्माण नहीं किया गया या आंशिक रूप से निर्मित की गई थी। इन एलएचएस के निर्माण से पहले उचित व्यावहारिकता अध्ययन नहीं किया गया था। इसके कारण जल जमाव हो गया और एलएचएस बंद हो गए/उपयोग में नहीं आए। रेलवे द्वारा संबंधित राज्य सरकारों को अनुरक्षण से संबंधित कार्यों की जिम्मेदारी सौंपी गई। हालांकि, इसे राज्य सरकारों द्वारा स्वीकृत नहीं किया गया था और यह मुद्दा अनसुलझा रहा। कई स्थानों पर दुर्घटनाएं हुई, जहां पानी के जमाव के कारण एलएचएस अप्रयुक्त/बंद रहा और सड़क यात्रियों ने पटरियों को पार करने की कोशिश की।

लेवल क्रॉसिंग (एलसी) एक विनियमित तरीके में यातायात को सुचारू रूप से चलाने की सुविधा प्रदान करता है। उन्होंने ट्रेनों के सुरक्षित संचालन के लिए एक बड़ी चुनौती भी सामने रखी है। मानव रहित लेवल क्रॉसिंग[127] पर दुर्घटनाओं के कारण रेलवे में सबसे अधिक मौतें होती है। भारतीय रेलवे विजन 2020 के अनुसार, रेलवे हादसों में लगभग 70 प्रतिशत मौतें यूएमएलसी में होती है। इस प्रकार, एलसी दुर्घटनाओं के लिए सुमेद्य है। रेलवे ने सड़क ओवर पुलों (आरओबी), सड़क अंडर पुलों (आरयूबी), सीमित/सामान्य ऊँचाई सबवे (एलएचएस/एनएचस) के निर्माण और अन्य निर्धारित पद्धतियों के माध्यम से यूएमएलसी को समाप्त किया।

नवम्बर 2006 में, रेलवे बोर्ड ने सीमित प्रयुक्त सबवे के निर्माण द्वारा लेवल क्रॉसिंग्स को समाप्त करने के संबंध में आदेश जारी किए। आदेश में कहा गया कि कई स्थानों पर, यातायात में हल्के वाहन, दो पहिया वाहन आदि शामिल है। इसे सीमित ऊँचाई के सबवे प्रदान करके पूरा किया जा सकता हैं, जो किफायती हैं। जोनल रेलवे ने ऐसे मानवरहित/मानवयुक्त लेवल क्रॉसिग्स की पहचान करने के निर्देश दिए थे, जिन्हें सीमित प्रयुक्त सबवे के निर्माण द्वारा समाप्त किया

[127] श्वेत पत्र-भारतीय रेल (फरवरी 2015)

जा सकता है। इन महत्वपूर्ण स्थानों पर महाप्रबंधक की व्यक्तिगत स्वीकृति के साथ चयन करके किया जाना था। निम्नलिखित मुद्दों पर विचार किया जाना था:

1. ***सुरक्षा कारण*** : दुर्घटना के लिए सुमेद्य एलसी स्थान, जहां दृश्यता खराब है और लेवल क्रॉसिंग के उन्मूलन से सुरक्षा बढ़ जाएगी।
2. ***एलसी की संख्या में कमी*** : ऐसे स्थान जहां एलसी के हटाने से पर्याप्त परिचालन लाभ मिलेगा जैसे जहां लेवल क्रॉसिंग की बडी संख्या है या उपनगरीय क्षेत्रों में होती है।
3. ***स्थल व्यवहार्यता*** : ऐसे स्थान जहां तटबंध की ऊँचाई (3एम) पर्याप्त है और पुल के नीचे एवं आसपास पानी को एकत्रित नहीं होने देगा। इन स्थानों पर जल स्तर कम होना चाहिए और पहुंच मार्ग उपयुक्त होना चाहिए।
4. ***ट्रेन वाहन इकाई***[128] ***(टीवीयू):*** ऐसे स्थान जहां टीवीयू कम है, लेकिन उनमें मानवयुक्त की क्षमता है या मैनिंग के लिए पहले ही योग्य हो चुके है।

द.पू.म.रे प्रशासन ने 2011 से 2016 की अवधि के दौरान बिलासपुर, नागपुर और रायपुर मंडलों में 159 स्थानों पर 159 एलएचएस का निर्माण किया। लेखापरीक्षा ने द.पू.म.रे के द्वारा आरंभ किए गए एलएचएस के निर्माण कार्यों की समीक्षा की। इसका उद्देश्य एलएचएस के निर्माण से पहले किए गए साइट व्यवहार्यता और औचित्य का अध्ययन करना था। इन एलएचएस के अनुरक्षण के लिए राज्य सरकार के साथ करार किया गया और एलएचएस के निर्माण में आने वाली समस्याओं की भी समीक्षा की गई थी। लेखापरीक्षा ने यह भी अध्ययन किया कि क्या इन एलएचएस का समुचित प्रयोग किया जा रहा है और में दुर्घटनाओं की आवृत्ति को कम करने में सक्षम है। लेखापरीक्षा निष्कर्षों का विवरण निम्न है:-

3.1.1 एलएचएस के निर्माण का औचित्य

क. बहुत कम टीवीयू के साथ एलसी पर एलएचएस का निर्माण

प्रावधानों के अनुसार, ऐसे स्थानों जहां टीवीयू कम थे लेकिन मानवयुक्त होने की क्षमता है या पहले से ही मैनिंग के लिए योग्य हैं उन्हें एलएचएस के निर्माण के लिए चुना जाना चाहिए। रेलवे बोर्ड ने आगे यूएमएलसी को बंद करने का निर्देश (अगस्त 2014) दिया, जिसमें टीवीयू शून्य/नगण्य है।

[128] टीवीयू-ट्रेन वाहन इकाइयों / दिन (ट्रेन इकाइयों एक्स सड़क वाहन इकाइयों)

लेखापरीक्षा ने द.पू.म.रे में देखा कि, निर्धारित मानदंडों का अनुपालन किए बिना एलएचएस का निर्माण किया गया था। परीक्षण जांच के दौरान, लेखापरीक्षा में पाया गया कि सात एलएचएस[129] को ₹ 10.92 करोड़ की लागत से निर्मित किया गया था, जहां टीवीयू का घनत्व 68 और 321 के बीच था।

इसके जवाब में, द.पू.म.रे ने कहा (अक्टूबर 2017) कि एलएचएस के निर्माण के लिए न्यूनतम टीवीयू को लगाने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा कोई दिशा निर्देश जारी नहीं किए गए। इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने पाया कि रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष ने बहुत कम टीवीयू (500 या उससे कम) वाली एलसी का उन्मूलन करने, एक साथ बंद करने का जोनल रेलवे को निर्देश दिया था (सितम्बर 2011)।

ख. उन स्थानों पर एलएचएस का निर्माण जहां विपथन रोड़ पहले से मौजूद थी:

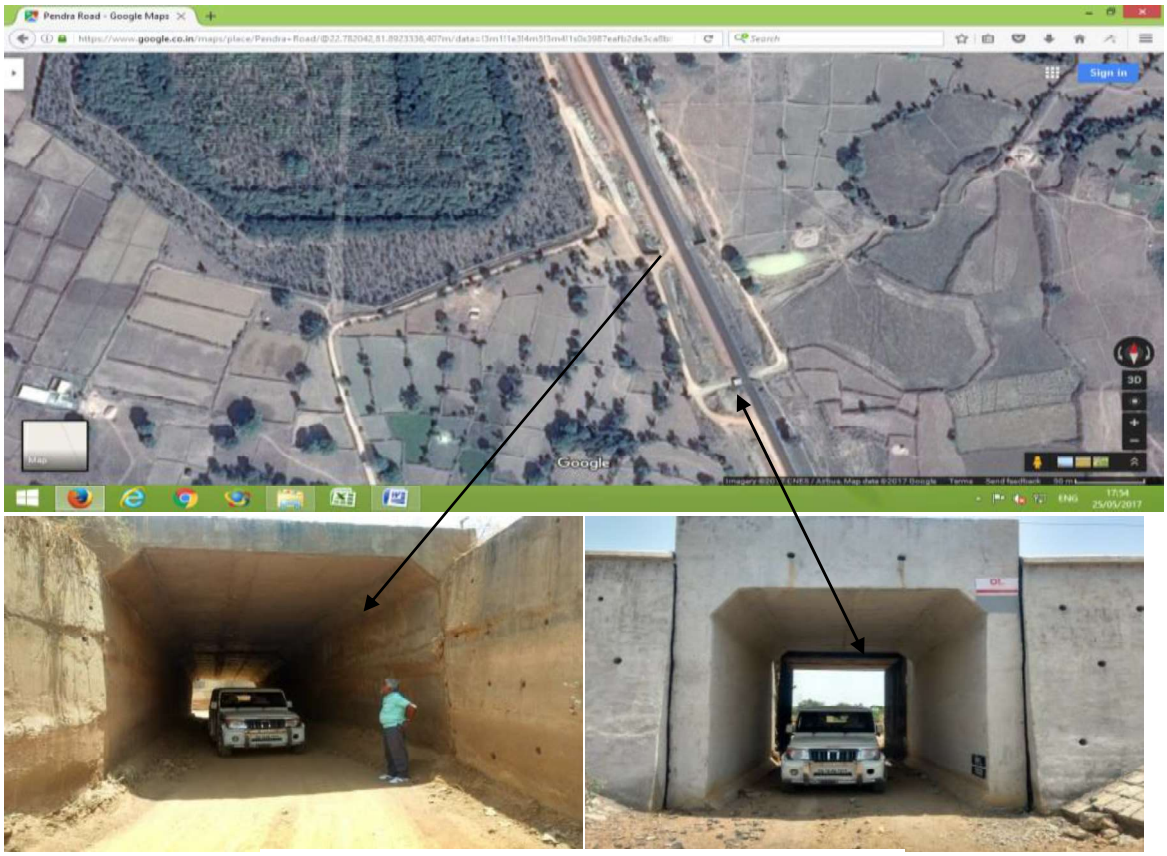
रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे को यूएमएलसी के उन्मूलन के लिए एक मास्टर प्लान तैयार करने का निर्देश (मई 2010) दिया। यूएमएलसी के उन्मूलन के तरीकों में से एक अन्य एलसी के लिए सड़क का विपथन था। लेखापरीक्षा ने रेलवे अधिकारियों के साथ चुनिन्दा एलसी का संयुक्त निरीक्षण किया।

एलसी सं. बीके-39 में, वर्ष 2014 में ₹ 2.34 करोड़ की लागत से नया एलएचएस बनाया गया था। एक विपथित आरयूबी इस स्थान से केवल 134 मी. की दूरी पर पहले से ही मौजूद था। लेखापरीक्षा ने देखा कि बरसात के मौसम के दौरान जल जमाव के कारण एलएचएस के बेसमेंट में शोषित कीचड संचित हो गया था। वाहनों ने एलएचएस की तुलना में आरयूबी के प्रयोग करने को प्राथमिकता दी।

इसके जवाब में, द.पू.म.रे ने कहा (अक्टूबर 2017) कि एलसी संख्या बीके-39 को सुरक्षा बढ़ाने के लिए एक अंतरिम उपाय के रूप में पुल के माध्यम से विपथन सड़क के निर्माण से शुरू में समाप्त कर दिया था (मार्च 2013)। मानसून के दौरान, पुल में पानी के उच्च स्तर के कारण विपथन सड़क अनुपयोगी हो गई। इस प्रकार, सभी मौसम में सड़क उपयोगकर्ता की सुरक्षित आवाजाही के लिए, किसी भी दुर्घटना से बचने के लिए सबवे का निर्माण किया गया था। इस एलसी पर एलएचएस कार्य के साथ नियोजित व्यवस्था ठेकेदार द्वारा नहीं की गई थी। तदनुसार, ठेका निलंबित कर दिया था। हालांकि, इस सबवे में पानी और कीचड के जमाव की समस्या का 2017-18 में उचित पानी निकास व्यवस्था बनाने के द्वारा समाधान किया जा रहा है।

---

[129]एबी-67 (68), एबी-35 (110), एबी-44 (144), एबी-14 (80), जीसीएफ-51 (201), बीके-105 (296) और बीके-106 (321)



चित्र 3-1: घडीवार - बीके-39, आरयूबी और एलएचएस की सैटेलाइट छवि

संयुक्त निरीक्षण के दौरान, लेखापरीक्षा में पाया गया कि एलसी पर एलएचएस का आधार मौजूदा पुल से कम था। पानी निकासी प्रणाली त्रुटिपूर्ण थी और मौजूदा आरयूबी की तुलना में एलएचएस की जल भराव की संभावना अधिक थी।

इसी प्रकार, एलसी सं. एबी-23, एबी-24, एबी-25 और एबी-35 पर एलएचएस ₹ 5.37 करोड़ की लागत से निर्मित किया गया था, जहां आरयूबी विपथन पहले से मौजूद था। सभी एलएचएस इन आरयूबी से 304 मी. से कम दूरी के अन्दर थे। इन सभी एलएचएस का निर्माण तर्कसंगत नहीं था और मई 2010 के रेलवे बोर्ड के आदेश के उल्लंघन में था।

इसके जवाब में, द.पू.म.रे ने कहा (अक्टूबर 2017) कि एलसी सं. एबी-23, एबी-25, और एबी-35 का शुरू में 2012-13 के दौरान पास में पुलों के माध्यम से विपथन रोड के निर्माण से उन्मूलन कर दिया गया था।



चित्र 3-2: घड़ीवार - एलसी नं. एबी-23, आरयूबी और एलएचएस में एलएचएस की सैटेलाइट छवि

बाद में, स्थानीय लोगों द्वारा 300 मी. से 700 मी. की अतिरिक्त दूरी पर हस्तांतरित करने में कठिनाई के कारण सबवे के निर्माण की मांग का विरोध किया गया था। साथ ही, एलसी सं. एबी-23 के मामलें में, संयोजक विपथन रोड की ढलान बहुत खडी थी। मानसून की चरम सीमा में, जब पुल में पानी का स्तर बढ़ता है, पुल से गुजरना असुरक्षित हो जाता है। इस प्रकार, सभी मौसमों में सुरक्षा और अबाधित मार्ग प्रदान करने के लिए, उपर्युक्त एलसी में सबवे प्रदान करना अपेक्षित था।

उन्होंने आगे कहा कि एलसी सं. एबी-24 का 2.50 मी ऊँचाई की एलएचएम के निर्माण द्वारा उन्मूलन (फरवरी 2011) किया गया था। ऊँचाई कम रखी गई थी क्योंकि वहां से भारी वाहनों का आवागमन नहीं था। लेकिन, बाद में स्थानीय लोगों की मांग पर भारी वाहनों के लिए रास्ता दिया गया। तद्नुसार, शुष्क मौसम में आवागमन की सुविधा के लिए पास के पुल (लगभग 30 मी. की दूरी पर) के माध्यम से एक वैकल्पिक मार्ग प्रदान किया गया था।



चित्र 3.3: घड़ीवार - एलसी नं. एबी-25, एलएचएस और विपथन आरयूबी में एलएचएस की सैटेलाइट छवि



चित्र 3.4: एलसी सं. एबी-24 और आरयूबी विपथन में एलएचएस

लेखापरीक्षा में पाया गया कि विपथन आरयूबी और बंद एलसी (सं. एबी-24, एबी-25 और एबी-35) के बीच की दूरी 24 मी से 210 मी के बीच है। इसलिए, द.पू.म.रे का तर्क है कि 300 मी से 700 मी. की अतिरिक्त दूरी के परक्रामण करने में कठिनाई थी, उचित नहीं था। एलसी सं. एबी-23 पर आरयूबी की विपथन की दूरी 304 मी है। इसके अतिरिक्त, इसी खंड[130] में, या तो आरयूबी विपथन या एलएचएस के निर्माण द्वारा तीन एलसी को बंद कर दिया था। एलसी सं. एबी-40, एबी-48 और एबी-33 पर आरयूबी/एलएचएस विपथन से बंद एलसी की दूरी 400 मी से अधिक थी। इस प्रकार, एलएचएस को उनकी आवश्यकताओं के लिए बिना किसी औचित्य के निर्मित किया गया था।

[130] एलसी नंबर बीके-39, बिजूरी और अंबिकापुर को छोड़कर



चित्र 3.5: एलसी नं. एबी-35, एलएचएस और आरयूबी विपथन में एलएचएम

3.1.2 एलएचएस के निर्माण के बाद समस्या का सामना करना पड़ा

मार्च 2010 में, रेलवे बोर्ड ने टिप्पणी की कि तटबंध की पर्याप्त ऊँचाई उपलब्ध नहीं होने पर रेलवे एलएचएस का निर्माण नहीं कर रहा था। हालांकि, उन्होंने कहा कि वाटर प्रूफिंग व्यवस्था[131] के साथ, एलएचएस को अधिकांश लेवल क्रॉसिंग के बदले प्रदान किया जा सकता है। संयुक्त निरीक्षण के दौरान, लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित देखा:

(क) **जल निकासी प्रणाली का गैर-प्रावधान –** रेलवे बोर्ड के पत्र (अप्रैल 2008) में इस बात की परिकल्पना की गई थी कि यदि आवश्यक हो तो रेलवे सीमा के बाहर पड़ने वाले पहुंच मार्ग की लागत संबंधित राज्य सरकार/स्थानीय प्राधिकरण द्वारा वहन की जानी चाहिए। जल निकासी व्यवस्था आदि राज्य सरकार/स्थानीय प्राधिकरण द्वारा प्रदान की जानी चाहिए। 18 एलएचएस[132] के संयुक्त निरीक्षण के दौरान लेखापरीक्षा ने देखा कि 11 एलएचएस गैर-गुरूत्वाकर्षण के थे। इन एलएचएस से पानी अपने-आप बाहर नहीं निकलता था और नालियों, पंपों, हौदियों आदि के निर्माण से बाहर निकालने की जरूरत थी। इसके अलावा, या तो बरसात के मौसम या पूरे वर्ष के दौरान पानी का जमाव होता था। लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि इन 11 एलएचएस में से सात एलएचएस की जल निकासी प्रणाली या तो निर्मित ही नहीं थी या आंशिक रूप से निर्मित थी।

(ख) **एलएचएस में पानी का जमाव –** रेलवे बोर्ड के आदेशों (नवम्बर 2006) में तटबंध की 3 मी. ऊँचाई पर्याप्त मानी गयी थी, जहां पानी का स्तर कम था और पहुंच सड़क संभव थी। यह कहा गया था कि यह पुल और उसके आसपास पानी का संग्रह नहीं होने देगा। इसके अलावा, कोई आरयूबी/एलएचएस की योजना नहीं

[131] पहुँच रैंप, शीर्ष कवर, जल संचयन और अन्य स्थानीय उपायों के साथ दीवार को बनाए रखना
[132] बिलासपुर में 10 एलएचएस, रायपुर में चार एलएचएस और नागपुर में चार एलएचएस

बनाई गई थी जहां प्राकृतिक जल निकासी उपलब्ध[133] नहीं हैं। इस प्रकार, एलएचएस का निर्माण किया जाना था जहां पानी का जमाव नहीं था या पानी के रूकाव को दूर करने के लिए उपचारत्मक कार्रवाई की जा सकती है। हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि नागपुर मंडल की 39 एलएचएस, बिलासपुर मंडल की 11 एलएचएस, और रायपुर मंडल की सात एलएचएस में जल का जमाव था। इस प्रकार, एलएचएस के निर्माण के लिए सर्वेक्षण के समय साइट की परिस्थितियों की सही तरह से समीक्षा नहीं की गई थी। इसके अलावा, एलएचएस के निर्माण के बाद भी उचित उपचारात्मक कार्रवाई नहीं की गई थी।

द.पू.म.रे ने कहा कि उन्होंने हमेशा अतीत में जहां भी संभव हो, गुरूत्वाकर्षण जल निकासी प्रदान करने का प्रयास किया। इसके अलावा, सबवे में पानी के प्रवेश से बचने के लिए पहुंच सड़क के साथ दीवार को बनाए रखने, अप्रोच के ऊपरी कवर और जल निकासी प्रणाली जैसी व्यवस्थाएं प्रदान की गई थी। गुरूत्वाकर्षण जल निकासी के साथ एलएचएस का निर्माण करने में, द.पू.म.रे में बडी संख्या[134] में एलएचएस पर जल भराव की समस्या से बचा सकता था।



चित्र 3.6: ऊपर एलएचएस के आस-पास के क्षेत्र में तीन तालाब नीचे एलसी सं.डीडी-51 में एलएचएस

[133] सदस्य इंजीनियर और पीसीई संगोष्ठी (दिसंबर 2016)

[134] नागपुर डिवीजन में 39 एलएचएस, बिलासपुर डिवीजन में 11 एलएचएस और रायपुर डिवीजन में 7 एलएचएस

पहुंच सड़क के साथ रिटेनिंग दीवार के निर्माण के बाद भी एप्रोच के ऊपर कवरिंग आदि कई एलएचएस में जल भराव था। निर्माण के मुख्य उद्देश्य को छोड़ते हुए ये एलएचएस अधिकांश वर्ष बंद रहे। इस प्रकार, द.पू.म.रे प्रशासन ने उचित व्यवहार्यता अध्ययन के बिना एलएचएस का निर्माण किया।

संयुक्त निरीक्षण (अप्रेल 2017 से जून 2017) के दौरान, लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित देखा:

- एलएचएस की दीवारों पर 1 फीट से 8 फीट तक पानी के जमाव के संकेत दिखाई दे रहे थे और 10 एलएचएस[135] के अंदर सुखा हुआ कीचड़ पडा हुआ था। बरसात के मौसम के दौरान, ये एलएचएस जल जमाव के कारण बंद रहते है।
- बिलासपुर मंडल में एलएचएस सं. सीजी-7 गर्म, शुष्क गर्म मौसम के दौरान भी पानी से भरा था। इसने संकेत दिया कि पानी के अधिक रिसाव के कारण पंपों के उपयोग के बाद भी बरसात के मौसम के दौरान जल निष्कासन संभव नहीं है। लेखापरीक्षा में पाया गया कि लोग अपनी जान जोखिम में डालकर बंद की गई एलसी को पार कर रहे है।



चित्र 3.7: एलएचएस सीजी-7 एडीईएन/सीपीएच के तहत एक नहर की तरह पानी से भरा हुआ (अप्रैल 2017)

[135] एलएचएस नं. बीके-12, टीटी-6, जीसीएफ-57, सीजी-1, बीके-39, 388, 358, डीडी-16, डीडी-5, एबी-16



चित्र: 3.8: दक्षिणावर्त-एलएचएस 295 (डोंग हा डेकेल-रायगढ); एलएचएस 286 (भिखरीमल-रायगढ़); एलएचएस 294 (प्रसाद-रायगढ़); और एलएचएस जीसीएफ-49 तरणताल की तरह किनारे तक जल भरा हुआ (मई 2017)

- दिसम्बर 2016 के महीने के दौरान बिलासपुर मंडल की एलएचएस सं. 286, 294 और 295 में कीचड के साथ पानी जमाव भी देखा गया था।
- नागपुर मंडल में, एलसी सं. जीसीएफ-49 को जल जमाव के कारण अधिकृत नहीं किया जा सका। रेलवे प्रशासन ने जवाब (नवम्बर 2014) दिया कि एलएचएस कार्यात्मक था, पंपिंग तब की जाती थी जब कभी आवश्यकता हो और एलसी बंद हो।
- संयुक्त निरीक्षण के दौरान (मई 2017) लेखापरीक्षा में पाया गया कि एलएचएस जल से भरा हुआ था और एलसी बंद नहीं था। रेलवे प्रशासन ने इसको स्वीकार किया कि जीसीएफ-49 पर एलएचएस के निकट एक सिंचाई नहर है। उनके द्वारा बताया गया कि समीप में नहर होने के कारण उप-सतह पर जल का भारी प्रवाह होता है जिसके परिणामस्वरूप एलएचएस में जल का ठहराव होता है। यद्यपि, पंपिग की व्यवस्था की गई थी, उप-सतह पर जल के भारी प्रवाह के कारण, जल की निकासी संभव नहीं थी। इस एलसी पर जल निकासी के मुद्दे का स्थाई रूप से समाधान करने के लिए 700 मीटर के लंबे नाले का निर्माण करके प्राकृतिक जल निकासी प्रदान करने के लिए एक कार्य संस्वीकृत किया गया था। नागपुर डिविजन में एलसी

सं.51 पर एक अन्य एलएचएस को ₹ 29.39 लाख की लागत पर बाक्सों और बेस स्लेबों की कास्टिंग के बाद, जल भराव के कारण समतल भूमि के घेराव के लिए संसाधित किया गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि कार्य पर एक पर्याप्त राशि खर्च हो चुकी थी जिसके बाद जल भराव की समस्या के विषय में संबंधित वरीष्ठ अनुभाग इंजीनियर (निर्माण कार्य) के संज्ञान में लाया गया था। चूंकि एलएचएस की प्रमुख चिंताओं में से एक जल का संचय था; आकलन चरण के दौरान भू जल के स्तर का मापन किया जाना चाहिए।

इस प्रकार, उपयुक्त व्यवहार्य अध्ययन किए बिना एलएचएस विनिर्मित किए गए थे। कई एलएचएस में, जल निकासी की उचित सुविधा के लिए जल भराव किया गया था और इस प्रकार वे बंद पड़े रहे या उपयोग नहीं किये गए थे। रेल अधिकारियों की ओर से स्पष्ट रूप से ये चूक के मामले हैं और दोषी रेल अधिकारियों पर जवाबदेही नियत करना आवश्यक है।

3.1.3 एलएचएस के अनुरक्षण हेतु राज्य सरकार के साथ समझौते

अप्रैल 2012 में, रेलवे बोर्ड ने सभी क्षेत्रीय रेलवे को निदेशित किया था कि एलसी जो लागत सहभागिता आधार[136] पर आरयूबी की संस्वीकृति के लिए पात्र नहीं थे को यदि तकनीकी रूप से व्यवहार्य हो तो उपमार्ग के माध्यम से उनकी निकासी के लिए योजना बनाई जा सकती थी। रेलवे उपमार्ग के निर्माण की पूर्ण प्रारंभिक लागत और भविष्य में उपमार्ग के अनुरक्षण की लागत को वहन करना था। राज्य सरकार को जहां आवश्यक हो रेल क्षेत्र को अधिग्रहित और अतिक्रमण मुक्त नि:शुल्क भूमि प्रदान करना था। उपमार्ग से गुजरने वाली सड़क के रखरखाव, बिजली व्यवस्था जल निकासी व्यवस्था, मोड-मार्ग और अन्य संबद्ध निर्माण कार्य हेतु जवाबदेही, राज्य सरकार के पास ही निहित थी। द.पू.म.रे प्रशासन ने छत्तीसगढ़, महाराष्ट्र, ओडिसा और मध्य प्रदेश सरकार के मुख्य सचिव को इस संबंध में लिखा था। उत्तर में, छत्तीसगढ़ राज्य सरकार ने स्पष्ट किया कि उपमार्ग से गुजरने वाली सड़क, लाइट लगाना, जल निकासी प्रणाली, पंथातरण सड़क और अन्य निर्माण कार्य केवल नगरपालिका क्षेत्रों में किए जायेगें। अन्य राज्य सरकारों से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था।

अभिलेखों की नमूना जांच से पता चला कि केवल एक[137] को छोड़कर चयनित एलएचएस में से कोई भी नगरपालिका क्षेत्रों के तहत नहीं पाये गए थे। राज्य

[136] भारतीय रेलवे स्थाई मार्ग नियमावली के पैरा 925 के संदर्भ में (आईआरपीडब्ल्यूएम)

[137] रायपुर डिवीजन के अंतर्गत एलएचएस डीडी-51 को छोड़कर

सरकार इस प्रकार का कोई अनुरक्षण कार्य करने के लिए प्रतिबद्ध नहीं थी। मई 2014 में, द.पू.म.रे. ने संबंधित राज्य सरकार के माध्यम से अनुरक्षण और अन्य व्यवस्थापनों के लिए शर्तों को वापस लेने का रेलवे बोर्ड से अनुरोध किया था। इसलिए, रेलवे बोर्ड प्रस्ताव से सहमत नहीं था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि बिलासपुर और रायपुर डिवीजनों में सात एलएचएस[138] के संबंध में क्षेत्रीय ठेकेदारों के द्वारा जल निकासी नहीं की गयी थी। नागपुर डिवीजन में, 20 उपमार्गों[139] हेतु ₹ 25.35 लाख की लागत पर जल निकासी का कार्य दिया गया था। अत: एलएचएस के निर्माण में चूक और राज्य सरकार के साथ किए गए समझौते में कमी के कारण द.पू.म.रे. को इन एलएचएस के अनुरक्षण का कार्य तथा जल निकासी पर आवर्ती व्यय करना पड़ा।

एलएचएस के निर्माण और अनुरक्षण हेतु रेलवे की भूमिका तथा जवाबदेही को फिर से देखना आवश्यक है। इन पर स्पष्ट रूप से विचार करने की आवश्यकता है। रेलवे बोर्ड को इन लागतों को कम करने और उसके लिए एक मॉडल करार/समझौता ज्ञापन तैयार करने के लिए राज्य सरकार को बोर्ड में लाने के लिए प्रारम्भ से प्रयास करने चाहिए।

3.1.4 एलसी मे दुर्घटनाएं जहां निर्मित एलएसएस प्रयोग में नहीं था

लेखापरीक्षा ने पाया कि आरपीएफ की रिपोर्ट के अनुसार (30 दिसम्बर 2016), एलसी सं.-286 पर दिनांक 6 दिसम्बर 2016 को एक दुर्घटना घटी। रिपोर्ट में यह उल्लिखित था कि यद्यपि एलसी बंद थी, इसकी बाड़बंदी नहीं की गई। लेखापरीक्षा ने इस एलसी पर एक संयुक्त जांच का संचालन किया (7 दिसम्बर 2016) और पाया कि एलएचएस मुहाने तक पानी से भरा था।

एक दुर्घटना 13 सितम्बर 2016 को भी घटी जैसा कि रेलवे द्वारा रिपोर्ट (20 फरवरी 2017) किया गया। रिपोर्ट में यह उल्लिखित था कि दुर्घटना की तारीख पर भारी बारिश थी और एलएचएस पानी से जलमग्न था।

लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि आरपीएफ की रिपोर्ट (31 मई 2017) के अनुसार एलसी सं. बीके 12 पर 22 मई 2014 को एक दुर्घटना हुई। लेखापरीक्षा में पाया गया कि दुघर्टना के समय पर एलएचएस का निर्माण कार्य पूर्ण नहीं हुआ हालांकि एलएचएस के समापन की नियत तिथि 11.09.2013 थी।

---

[138] बिलासपुर डिवीजन में एलएचएस सं. बीके-11 और एलएचएस सं. 388, डीडी-11, डीडी-16 डीडी-29, डीडी-42 और डीडी-47 रायपुर डिवीजन

[139] गोंदिया-चंद्रा फोर्ट सेक्शन में एडीईएन/नागभीर के तहत

भारतीय रेलवे को मामलों की समीक्षा करना आवश्यक है जहां एलएचएस का उपयोग नहीं हो सका और लोगों को एलसी का उपयोग करने हेतु मजबूर होना पड़ा, जिससे सुरक्षा जोखिम उत्पन्न हुए।

3.1.5 निष्कर्ष

निर्धारित मानदडों का अनुपालन किए बिना एलएचएस निर्मित किए गए थे, जहां टीवीयू की सघनता बहुत कम थी। ये पथांतरण आरयूबी/आरओबी के बहुत निकट के स्थानों पर निर्मित किये गए थे, और इस प्रकार ये उपयोग में नहीं थे। अत:, रेलवे ने बिना किसी उपयोगी परिणामों के ₹ 18.63 करोड़ का व्यय वहन किया। अनेक एलएचएस में जल निकासी प्रणाली का या तो निर्माण नहीं किया गया अथवा आंशिक रूप से इनका निर्माण किया गया था। इन एलएचएस का निर्माण करने से पहले उपयुक्त व्यवहार्यता जांच नहीं की गई थी। इसके कारण जल भराव हुआ और एलएचएस बंद पड़े रहे/या उपयोग नहीं किये गए थे। रेलवे ने अनुरक्षण संबंधी कार्यों की जवाबदेही संबंधित राज्य सरकार को सौंपी थी। हालांकि, राज्य सरकार ने उसको स्वीकार नहीं किया और मुद्दा अनिर्णीत ही रहा। जहां जल भराव के कारण एलएचएस अप्रयुक्त/बंद पड़े हुए थे तथा सड़क यात्रियों के द्वारा ट्रैक को पार करने का प्रयास किया गया था वहां उस स्थान पर बड़ी संख्या में दुर्घटनाए हुई।

यह सिफारिश की गई है कि

1. *द.पू.म.रे प्रशासन इन एलएचएस को प्रयोग करने योग्य बनाने के लिए कदम उठा सकता है, ताकि रेलवे द्वारा निवेश की गई राशि व्यर्थ नहीं हो और ट्रैनों तथा रेल ट्रैक पार करने वालो की सुरक्षा सुनिश्चित हो सके।*
2. *एलएचएस जो निर्माणाधीन/अपूर्ण पड़े हुए हैं इनको शीघ्रता से पूरा किया जाना चाहिए तथा संबंधित लेवल क्रासिंग को दुर्घटना से बचने के लिए बंद किया जाए।*
3. *नगरपालिका क्षेत्रों के बाहर राज्य सरकार के द्वारा जल निकासी सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए राज्य सरकार और रेलवे के बीच कोई समझौता नहीं हुआ है। रेलवे इन लागतों की प्रतिबद्धता के लिए राज्य सरकार को साथ में लाने के लिए कार्यवाही कर सकता है।*

2 जुलाई 2018 को रेलवे बोर्ड को मामले के विषय में अवगत कराया गया था; उनका उत्तर अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है (30 सितम्बर 2019)।

3.2 सभी क्षेत्रीय रेलवे: भवन और अन्य निर्माण कार्य कामगार कल्याण उपकर अधिनियम के अनुपालन में रेलवे द्वारा कामगार कल्याण उपकर का भुगतान

भवन तथा अन्य निर्माण श्रमिक कल्याण अधिनियम और भवन तथा अन्य निर्माण श्रमिक कल्याण नियमावली को क्रमश: अगस्त 1996 और मार्च 1998 में अधिनियमित और अधिसूचित किया गया। एक नियोक्ता के रूप में यह सुनिश्चित करना रेलवे का उत्तरादायित्व था कि निर्माण की लागत का निर्धारित हिस्सा (एक प्रतिशत) अलग रखा जाए तथा उसे श्रमिक कल्याण बोर्डो के पास जमा किया जाए हालांकि, कुछ मामलों में रेलवे ने ठेकेदारों से इस राशि के केवल एक हिस्से की कटौती की थी (अर्थात् ठेके में मजदूरी की लागत का एक प्रतिशत तथा सामग्री पर नहीं) और उसको श्रमिक कल्याण बोर्ड में जमा किया गया था। तथापि, यह रेलवे का दायित्व था कि वह कार्य की कुल लागत का एक प्रतिशत (जिसमे मजदूरी, सामग्री इत्यादि को शामिल करते हुए) श्रमिक कल्याण बोर्डों के पास जमा करे। ठेकेदारों से उपकर की कम वसूली हुई चूंकि रेलवे ने ठेकेदारों द्वारा आपूर्ति की गई सामग्री की लागत पर उपकर की वसूली नहीं की थी। ठेकेदारों से वसूली किए गए उपकर रेलवे के द्वारा निर्धारित अवधि के अंतर्गत श्रमिक कल्याण बोर्डों में जमा ही नहीं किये गए थे। लेखापरीक्षा में नमूना जांच किए गए मामलों में, ठेकेदारों से ₹ 10.24 करोड़ कम वसूली किए गए थे, ठेकेदारों से वसूली किए गए ₹ 2.28 करोड़ बोर्डों को हस्तान्तरित नहीं किया गया तथा ₹ 12.95 करोड़ अभी तक बोर्ड को रेलवे द्वारा हस्तांतरित किये जाने शेष थे।

भारत सरकार (जीओआई) ने बीओसीडब्ल्यू रोजगार विनियमन एवं सेवा की शर्तें, (आरईसीएस) अधिनियम, 1996 (मुख्य अधिनियम)[140] और बीओसीडब्ल्यू कल्याण उपकर अधिनियम, 1996 (उपकर अधिनियम) [141] को 19 अगस्त 1996 को अधिनियमित किया गया। विनिर्माण मे लगे श्रमिकों के रोजगार एवं सेवा की शर्तो को विनियमित करना और उनको सुरक्षा स्वास्थ्य और कल्याणकारी उपाय प्रदान करना उद्देश्य था। अधिनियम को लागू करने के लिए, भारत सरकार द्वारा मार्च 1998[142] में बीओसीडब्ल्यू कल्याण उपकर नियमावली 1998 का निर्माण किया गया।

[140] 1996 के अधिनियम संख्या 27 (19 अगस्त 1996), 01 मार्च 1996 से लागू हुआ माना जाएगा

[141] 1996 के अधिनियम सं. 28 (19 अगस्त 1996), 03 नवंबर 1995 से लागू हुआ माना जाएगा

[142] दिनांक 26 मार्च 1998 का जीएसआर 149(ई) देखें

प्रावधानों[143] के अनुसार, उपकर उस दर पर उद्ग्रहित किया जाना चाहिए जो दो प्रतिशत से अधिक नहीं हो परन्तु केन्द्र सरकार द्वारा निर्दिष्ट अनुसार नियोक्ता (रेलवे) के द्वारा वहन किए गए विनिर्माण लागत का एक प्रतिशत से कम नहीं होना चाहिए। इसके अतिरिक्त, कटौती किए गए/संग्रहित उपकर से हुआ मुनाफा इसके संग्रहण के 30 दिनों के अंतर्गत[144] भवन एवं अन्य विनिर्माण बोर्ड को हस्तांतरित किया जाएगा। विनिर्दिष्ट समय के अंतर्गत[145] ब्याज के उदग्रहण हेतु उपकर के गैर-भुगतान पर उपकर की राशि से अधिक नहीं होने के संबंध में भी नियमावली[146] में प्रावधान है।

इन अधिनियमों के प्रावधानों को लागू करने हेतु, रेल मंत्रालय ने निविदा सूचना/निविदा दस्तावेजों में एक नया खंड शामिल करने के लिए सभी क्षेत्रीय रेलवे को निदेशित किया था (जुलाई 2008)। नवंबर 2013 में, मंत्रालय ने रेलवे को इसको लागू[147] करने में सक्षम बनाने के लिए ठेके की सामान्य शर्तो में एक नया खंड जोड़ा। इस खंड के अनुसार, किसी प्रकार का विनिर्माण कार्य करने वाले निविदाकारों को पंजीकरण अधिकारियों[148] से अपने आप को पंजीकृत करना होगा। उनको संबंधित राज्य सरकार (श्रम विभाग) के पंजीकरण अधिकारियों द्वारा जारी किए गए पंजीकरण प्रमाणपत्र जमा कराने होगें। निविदाकर्ता को विनिर्माण कार्य की लागत पर एक प्रतिशत की दर से उपकर लगाया जाएगा जिसकी कटौती प्रत्येक बिल से की जायेगी, जब एक पृथक निर्धारित मद के तहत आपूर्ति किए गए माल की लागत उपकर के दायरे से बाहर होगी।

लेखापरीक्षा द्वारा ठेकेदारों से की गई उपकर की कटौती/संग्रहण और रेल उत्पादन इकाई सहित सभी क्षेत्रीय रेलवे में श्रमिक कल्याण बोर्ड (बोर्डो) को उनके प्रेषण की स्थिति की समीक्षा की गई। लेखापरीक्षा निष्कर्ष पर आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गयी है:

---

[143]बीओसीडब्ल्यू श्रमिक कल्याण उपकर अधिनियम,1996 का नियम 03

[144]बीओसीडब्ल्यू कल्याण उपकर नियमावली, 1998 के नियम 5

[145] बीओसीडब्ल्यू कल्याण उपकर अधिनियम, 1996 के नियम 8

[146] प्रत्येक महीने या एक महीने के हिस्से के लिए दो प्रतिशत की दर पर, जिस तिथि से ऐसा भुगतान देय है जब तक ऐसी राशि का वास्तव में भुगतान किया जाता है

[147] रेल मंत्रालय की पत्र सं. 2008/सीई-1(सीटी/6 दिनांक 29-11-2013 के माध्यम से भारतीय रेल मानक सामान्य अनुबंध शर्तो (जीसीसी) का खण्ड 55 सी

[148] बीओसीडब्ल्यू अधिनियम, 1996 की धारा 7 और संबंधित राज्य सरकार द्वारा बनाए गए नियमों के अतिरिक्त

3.2.1 ठेकेदारों से उपकर की वसूली नहीं होना

जुलाई 2008 में रेल मंत्रालय ने यह बताते हुए निर्देश जारी किए थे कि निविदाकर्ता को विनिर्माण कार्य की लागत पर एक प्रतिशत की दर से उपकर का भुगतान किया जाना आवश्यक होगा जिसकी प्रत्येक बिल से कटौती की जायेगी।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा में पाया गया कि उपकर के दायरे से बाहर माल की लागत को बनाए रखना उपकर अधिनियम की भावना के विरूद्ध था। अधिनियम के अनुसार, एक श्रमिक या उसके परिजनों को भूमि की लागत और मुआवजे को छोड़कर विनिर्माण की लागत में नियोक्ता द्वारा किए गए सभी व्यय शामिल होंगे, इसलिए रेलवे ने विनिर्माण लागत से माल की लागत को अलग कर दिया था और इस राशि पर उपकर वसूल नहीं किया जैसा कि नमूना जांच में देखा गया था। रेलवे द्वारा जीसीसी में जोड़े गए खंड की क्षेत्रीय रेलवे द्वारा इसकी अलग तरह से व्याख्या की गई थी इसके परिणामस्वरूप एकसमान लागू नहीं हुआ।

लेखापरीक्षा ने 2017-18 के दौरान विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे मे 711 पूर्ण तथा चालू निर्माण कार्य ठेकों की नमूना जांच की तथा पाया कि:

- 13 क्षेत्रीय रेलवे के 74 मामलों[149] में, रेल प्रशासन द्वारा ठेकेदारों से कोई उपकर वसूला नहीं गया था। ठेकेदारों पर बकाया ₹ 1.85 करोड़ की राशि वसूली नहीं गई और न ही बोर्ड के पास जमा की गई।
- 351 मामलों[150] में सभी क्षेत्रीय रेलवे और आरडब्ल्यूएफ में ठेकेदारों से ₹ 8.39 करोड़ का कम उपकर वसूल किया गया था।
- 286 मामलों[151] में, सभी क्षेत्रीय रेलवे और आरडब्ल्यूएफ में नियमों के अनुसार ठेकेदारों से उपकर वसूला नहीं गया था।

---

[149] पूतरे-09, पूमरे-06, पूरे-04, उपूरे-05, उरे-7, दपूरे-17, मरे-05, उमरे-04, उसीरे-02, दपूमरे-06, दरे-02, परे-06, दपरे-01

[150]मरे-12 (₹ 0.15 करोड़), पूमरे-17 (₹ 0.37 करोड़), उमरे-20 (₹ 0.32 करोड़), उसीरे-12 (₹ 0.77 करोड़), उपरे-20 (₹ 1.19 करोड़), दपूमरे-33 (₹ 0.61 करोड़), दरे-27 (₹ 0.32 करोड़), परे-12 (₹0.36 करोड़), दपरे-01(₹ 0.0002 करोड़), पूतरे-22 (₹ 0.92 करोड़), मेट्रो रेल-11 (₹ 0.42 करोड़), उरे-21 (₹0.32 करोड़), दमरे-64 (₹ 0.42 करोड़), दपरे-16 (₹0.29 करोड़), परे-18 (₹0.38 करोड़), उपूरे-20 (₹0.13 करोड़), आरडब्ल्यूएफ-16 (₹0.03 करोड़), दपूरे-15 (₹1.47 करोड़)

[151] म.रे.-11, उ.म.रे.-16, उ.सी.रे.-23, उ.प.रे-18, द.पू.म.रे-01, द.रे.-09, द.प.रे.-16, प.रे.-22, पू.सी.रे.-10, पू.रे.-18, मेट्रो रेल-28, उ.पू.रे.-14, उ.रे.-09,आरडब्ल्यूएफ-04,द.म.रे.-35,द.प.रे.-04,डब्ल्यूसीआर-40,पू.म.रे.-09

3.2.2 श्रमिक कल्याण बोर्डो को ठेकेदारों से वसूले गए उपकर का हस्तांतरण नहीं होना

नियमावली में प्रावधान है कि कटौती किए गए/संग्रहित उपकर का मुनाफा इसके संग्रहण के 30 दिनों के अंतर्गत कल्याण बोर्ड को हस्तांतरित किया जाएगा। निर्दिष्ट समय[152] के अंतर्गत उपकर के गैर-भुगतान के लिए ब्याज भी उदग्राहय है। लेखापरीक्षा में देखा गया कि

- 72 मामलों[153] में, आठ क्षेत्रीय रेलवे द्वारा ₹ 2.28 करोड़ की उपकर राशि हस्तांतरित नहीं की गई थी। परिणामस्वरूप जब तक बोर्डो को उपकर हस्तांतरित नहीं किया जाता है, तब तक ब्याज के साथ बकाया राशि का भुगतान करने के लिए रेलवे उत्तरदायी था।
- 99 मामलों[154] में, ₹ 3.03 करोड़ की राशि का उपकर ठेकेदारों से वसूला गया था। इसलिए, बोर्डो को इस राशि के हस्तांतरण के ब्यौरे अभिलेख में उपलब्ध नहीं थे। लेखापरीक्षा द्वारा वास्तविक प्रेषित उपकर का पता नहीं लगाया जा सका।

नवंबर 2012 में, रेल मंत्रालय ने निर्देश[155] जारी किये कि ठेकेदार के बिल की राशि संबंधित कार्य को डेबिट की जायेगी। ठेकेदारों को भुगतान की व्यवस्था करने से पहले वसूली योग्य उपकर की राशि उचन्त शीर्ष[156] के तहत जमा की जायेगी। उचन्त शीर्ष-चैक एवं बिल को जमा करके संबंधित निधि/बोर्ड को भुगतान के समय उचन्त शीर्ष को समाशोधित/डेबिट की जाएगी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे के द्वारा इन निर्देशों का अनुपालन नहीं किया गया तथा बड़ी राशि को लंबी अवधि के लिए उचन्त के तहत रखा गया था।

- एनएफआर में, लुमडिंग डिवीजन में, ठेकेदारों के बिलों से उपकर वसूला गया था। इसलिए, बोर्ड के बैंक ब्यौरे उपलब्ध नहीं होने के कारण उस राशि को बोर्ड को भेजा नहीं गया था। राशि को उचन्त शीर्ष निक्षेप विविध/व्यय के

---

[152] प्रत्येक महीने या एक महीने के हिस्से के लिए दो प्रतिशत की दर पर जिस तिथि से ऐसा भुगतान देय है, तब तक ऐसी राशि का वास्तव में भुगतान किया जाता है।

[153] उ.प.रे.-07,द.रे.-02,प.रे-05,पू.रे.-04,उ.पू.रे.-27,उ.रे.-14,द.पू.रे-09,उ.सी.रे-04

[154] पू.रे-24, मेट्रो रेल-39, द.पू.रे-02,द.पू.म.रे.-34

[155] रेल अनुबंध–आवंटन शीर्ष में बीओसीडब्ल्यू कल्याण उपकर अधिनियम, 1996 के कार्यान्वयन पर पत्र सं. 2008/सीई-1(सीटी/6 दिनांक 8-11-2012

[156] विविध जमा (बीओसीडब्ल्यू उपकर)

तहत रखा गया था। लेखापरीक्षा में समीक्षा किए गए रंगिया डिवीजन में, किसी भी पूर्ण ठेकों के संबंध में उपकर वसूले नहीं गए थे।

- एनईआर के, उचन्त शीर्ष के तहत 31 मार्च 2018 तक रेलवे प्रशासन के पास ₹ 2.04 करोड़ के उपकर थे। लेखापरीक्षा में इंगित करने पर रेलवे प्रशासन (वाराणसी मंडल) ने संबंधित बोर्डों को ₹ 6.07 लाख हस्तांतरित किए थे (अगस्त/सितंबर 2018)। ₹ 1.98 करोड़ की राशि का उपकर बोर्ड को प्रेषित नहीं किया गया था।
- डीएलडब्ल्यू में, ठेकेदारों से नियमित रूप से उपकर वसूले गए थे।
- मेट्रो रेल में, दिसंबर 2013 से मार्च 2018 की अवधि के दौरान ठेकेदारों से ₹ 2.98 करोड़ के उपकर की कटौती की गई थी। यह श्रम आयुक्त/पश्चिम बंगाल के पास जमा नहीं किया गया और इसे उचन्त शीर्ष-विविध निक्षेप के तहत रखा गया। यह राशि 05 सितंबर 2018 को जमा किया गया था।
- एनडब्ल्यूआर में, जोधपुर, जयपुर और बीकानेर डिवीजनों में, ठेकेदारों से वसूले गए उपकर को 30 दिनों की अनुबंधित अवधि के अंतर्गत बोर्डो को हंस्तातरित नहीं किया गया था। इसमे एक माह से 29 महीनों का विलंब हुआ था। उपकर को जमा करने में हुआ विलंब ब्याज के भुगतान के प्रति रेलवे पर देयता को बढाएगा।
- पू.रे के मालदा डिवीजन में, चार ठेकों में ठेकेदारों से वसूले गए ₹ 2.40 लाख के उपकर को ''ठेकेदारों' से वसूले गए प्राइमरी शिक्षा उपकर शीर्ष' के तहत गलत ढ़ंग से दर्ज किया गया था।
- उ.रे में, लखनऊ डिवीजन में वसूला गया उपकर समग्र रूप में राज्य सरकार को प्रेषित किया गया था। हालांकि, ठेके के अनुसार वसूले गए और बोर्ड को प्रेषित किए गए उपकर के ब्यौरे उपलब्ध नहीं थे।
- प.रे के राजकोट डिवीजन में, वसूले गए उपकर तिमाही आधार पर हस्तांतरित किए जा रहे थे। अहमदाबाद, भावनगर, मुम्बई सेन्ट्रल डिवीजनों में ठेकेदारों से कटौती[157] किए गए उपकर बोर्ड को जमा किये जाने बाकी थे। उपकर की राशि को उचन्त-शीर्ष-विविध निक्षेप के तहत रखा गया है।
- द.पू.म.रे में, ठेकेदारों के विनिर्माण संगठन द्वारा कटौती किए गए ₹ 5.20 करोड़ के उपकर मध्य प्रदेश और ओडिसा बोर्डो को हस्तांतरित नहीं किये गए

[157] क्रमश: 2016-17 से 2017-18, मई 2016 से जुलाई 2018 और जून 2016 से सितंबर 2018 की अवधि से संबंधित

थे। इसको उचन्त शीर्ष के तहत रखा गया था रेल प्रशासन ने बोर्डो को उपकर हस्तांतरित नहीं करने पर कोई टिपपणी नहीं दी है।

3.2.3 रेलवे द्वारा उपकर का कम भुगतान

लेखापरीक्षा में पाया गया कि विनिर्माण लागत का निर्धारित हिस्सा (एक प्रतिशत) अलग रखना तथा श्रमिक कल्याण बोर्ड को जमा कराना यह सुनिश्चित करना रेलवे का उत्तरदायित्व था। हालांकि रेलवे ठेकेदारों से इस राशि का केवल एक हिस्सा काट रही थी। (अर्थात् ठेके में मजदूरी की लागत का एक प्रतिशत और माल पर नहीं)। रेलवे ने श्रमिक कल्याण बोर्डों में इसको जमा किया था। तथापि, यह रेलवे का उत्तरदायित्व था कि वह कार्य[158] की कुल लागत का एक प्रतिशत श्रमिक कल्याण बोर्डो को जमा करें, चाहे वह ठेकेदार से वसूल किया गया हो अथवा नहीं वसूल किया गया हो।

अभिलेखों (ठेकेदार खाता-बही, ठेके की फाइलों, ठेके करार) की समीक्षा से पता चला कि:

- भुगतान हेतु देय ₹ 26.87 करोड़ के उपकर के संबंध में, 2017-18 में 409 मामलों[159] में क्षेत्रीय रेलवे ने कल्याण बोर्डों को ₹ 13.92 करोड़ का भुगतान किया। इस प्रकार, ₹ 12.95 करोड़ भुगतान हेतु बकाया थे।
- 99 मामलों में, ₹ 4.65 करोड़ का उपकर बोर्ड को भुगतान हेतु बकाया था। इसके विपरीत, रेल प्रशासन ने ठेकेदारों से ₹ 3.03 करोड़ वसूल किए थे। हालांकि, प्रेषण के ठेकेवार ब्यौरों के अभाव में बोर्ड को प्रेषित इस राशि को अभिनिश्चित नहीं किया जा सका।
- 203 मामलों में[160] रेल प्रशासनों द्वारा उपकर का कोई अल्प भुगतान नही किया।

3.2.4 निविदा दस्तावेजों में ठेकेदारों द्वारा उपकर के भुगतान हेतु खण्ड को शामिल नहीं किया जाना

रेल मंत्रालय ने (9 जुलाई 2008) सभी क्षेत्रीय रेलवे को निविदाकर्ता के द्वारा उपकर के भुगतान हेतु अपने निविदा सूचना/निविदा दस्तावेजों में एक नए

---

[158] जिसमें मजदूरी, सामग्री आदि शामिल हैं।

[159] म.रे.-20,पू.म.रे.-17,उ.म.रे.-25,उ.सी.रे.-19,उ.प.रे.-21,द.पू.म.रे.-06,द.रे.-33,द.प.रे.-11,प.रे.-22,पू.त.रे.-30,पू.रे.-08,उ.पू.रे.-35,उ.रे.-31,आरडब्ल्यूएफ-16,द.म.रे.-67,द.पू.रे.-30,द.प.रे.-17

[160] म.रे.-10,पू.म.रे.-08,उ.म.रे.-15,उ.सी.रे.-18,उ.प.रे.-16,द.रे.-06,प.रे.-18,द.प.रे.-06,पू.त.रे.-10,पू.रे.-08,उ.पू.रे.-05,उ.रे.-04,आरडब्ल्यूएफ-04,द.म.रे.-32,द.प.रे.-03,प.म.रे.-40

खण्ड[161] को शामिल करने के लिए निदेशित किया था। नवंबर 2013 में, इसको लागू कराने में रेलवे को सक्षम बनाने के लिए भारतीय रेलवे में ठेके की मानक सामान्य शर्तों (जीसीसी) के लिए खण्ड 55 सी जोड़ा गया था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि तीन क्षेत्रीय रेलवे तथा सीएलडब्ल्यू[162] में 18 ठेकों में, निविदा दस्तावेजों में उपरोक्त खण्ड शामिल नहीं किया गया था। परिणामस्वरूप, ठेकेदारों से बकाया उपकर की राशि की वसूली नहीं की गई और बोर्डों को हस्तांतरित नहीं की गई।

3.2.5 निर्धारण अधिकारी को सूचना उपलब्ध नहीं कराना

प्रावधानों[163] के अनुसार, प्रत्येक नियोक्ता को कार्य प्रारंभ होने के 30 दिनों के अंतर्गत निर्धारण अधिकारी को प्रपत्र-1 में कार्य की सूचना प्रस्तुत करना अपेक्षित है। शुरू की गई निर्माण की योजना में आशोधन के मामलें में, जिसमें निर्माण की लागत को कम करने, कार्य को समय से पहले बंद करने आदि की सूचना प्रपत्र-II में प्रस्तुत की जानी चाहिए। लेखापरीक्षा में पाया गया कि

- चार क्षेत्रीय रेलवे[164] तथा आरडब्ल्यूएफ में रेलवे द्वारा प्रपत्र-I और प्रपत्र-II में अपेक्षित सूचना निर्धारण अधिकारी को भेजी जा रही थी
- दो क्षेत्रीय रेलवे[165] में, प्रपत्र-I और II में अपेक्षित सूचना रेलवे द्वारा निर्धारण अधिकारी को नहीं भेजे जा रहे थे। इसके स्थान पर, इन क्षेत्रीय रेलवे द्वारा निर्धारण अधिकारी को स्वीकृति पत्र की प्रति प्रेषित की गई थी।
- दो क्षेत्रीय रेलवे[166] तथा सीएलडब्ल्यू में, प्रपत्र-I और II में अपेक्षित सूचना प्रस्तुत करने के कोई संकेत अभिलेखों में उपलब्ध नहीं थे।

---

[161] किसी भी निर्माण कार्य (राज्य का नाम) को करने के लिए निविदाकर्ता को बीओसीडब्ल्यू अधिनियम, 1996 की धारा-7 के तहत स्वंय को पंजीकरण कार्यालय से पंजीकृत कराना चाहिए और राज्य सरकार द्वारा (राज्य का नाम) इसके अलावा बनाई गई नियमावली और सरकार के श्रम विभाग के पंजीकरण अधिकारी द्वारा (राज्य का नाम) जारी पंजीकरण प्रमाण-पत्र प्रस्तुत करना होगा। इस अधिनियम को अधिनियमित करने के लिए, निविदाकर्ता को प्रत्येक बिल से कटौती की जाने वाली निर्माण कार्य की लागत का एक प्रतिशत की दर से उपकर भुगतान करना होगा। सामग्री की लागत उपकर के दायरें से बाहर होगी, जब अनुसूची मद के तहत आपूर्ति की जाती है।

[162] सीएलडब्ल्यू-01, उ.पू.रे.-04, प.रे.-09, उ.म.रे.-04

[163] बीओसीडब्ल्यू कल्याण उपकर नियमावली, 1998 का नियम 6

[164] द.प.रे., उ.सी.रे., प.म.रे., द.रे.

[165] उ.पू.रे., उ.प.रे.

- तीन क्षेत्रीय रेलवे[167] में प्रपत्र-I और II में अपेक्षित सूचना निर्धारण अधिकारी को प्रषित नहीं की जा रही थी।

इस प्रकार, निर्धारण अधिकारी को निर्धारित प्रपत्रों में अपेक्षित सूचना प्रस्तुत करने हेतु बीओसीडब्ल्यू नियमावली 1998 के प्रावधानों का अधिकांश क्षेत्रीय रेलवे में पालन नहीं किया जा रहा था।

3.2.6 अन्य लेखापरीक्षा निष्कर्ष

द.म.रे में सभी छः डिवीजनों द्वारा दिए गए ठेकों की निविदा शर्तो में जीसीसी खण्ड के खण्ड-55 सी को शामिल किया गया था। हालांकि, विनिर्माण करने वाले संगठन ने 25 मई 2015 से लागू निविदा शर्तो से 'एक पृथक अनुसूची मद के तहत आपूर्ति की जाने वाली सामग्री की लागत उपकर के दायरे से बाहर होगी' यह वाक्य हटा दिया था। अतः, उसी क्षेत्रीय रेलवे के दो विभाग उपरोक्त खण्ड का अलग प्रकार से पालन कर रहे थे।

द.म.रे के सभी छः डिवीजनों और विनिर्माण संगठन में लेखापरीक्षा द्वारा ठेकों की समीक्षा की गई। यह पाया गया कि रेल प्रशासन ने केवल मजदूरी की लागत पर उपकर वसूल किया तथा विनिर्माण लागत पर वसूल नहीं किया। बीओसीडब्ल्यू अधिनियम और नियमों के प्रावधानों के अननुपालन के परिणामस्वरूप 2012-13 से 2016-17 की अवधि के दौरान 77 ठेकों में ₹ 0.84 करोड़ के उपकर की कम वसूली हुई। उपकर के उदग्रहण हेतु सामग्री की लागत का अपवर्जन बीओसीडब्ल्यू अधिनियम अथवा नियमावली के प्रावधानों का उल्लंघन था।

3.2.7 निष्कर्ष

बीओसीडब्ल्यू कल्याण उपकर अधिनियम तथा बीओसीडब्ल्यू कल्याण उपकर नियमावली अधिनियमन और अधिसूचना हेतु मुख्य उद्देश्य श्रमिक कल्याण बोर्डो को विनिर्माण लागत का एक हिस्सा प्रदान करना था। इस हिस्से से आशय श्रमिकों को सुरक्षा स्वास्थ्य और कल्याणकारी उपाय प्रदान करना था। हालांकि, रेलवे ने नियोक्ता के रूप में यह सुनिश्चित नहीं किया कि अधिनिमय में निर्धारित राशि श्रमिक कल्याण बोर्डो को जमा किए गए हैं। रेलवे ने सामग्री की लागत को उपकर के दायरे से बाहर रखा, जो उपकर अधिनियम की भावना के

[166] पू.रे.,द.पू.म.रे.

[167] प.रे., पू.त.रे., उमरे

विपरीत थी। इसके कारण ठेकेदारों से उपकर की कम वसूली हुई। रेलवे ने ठेकेदारों द्वारा आपूर्ति की गई सामग्री की लागत पर उपकर वसूले नहीं थे। कुछ मामलों में, ठेकेदारों से उपकर की कोई वसूली नहीं की गई थी। ठेकेदारों से वसुला गया उपकर रेलवे द्वारा अनुबंधित अवधि के अंतर्गत श्रमिक कल्याण बोर्डो को जमा नहीं किया था। इस प्रकार, बीओसीडब्ल्यू अधिनियम/नियमावली के प्रावधान का रेलवे में अति सतर्कतापूर्वक पालन नहीं किया जा रहा था।

3.2.8 सिफारिशें

यह सिफारिश की जाती है कि रेलवे

1. *बीओसीडब्ल्यू अधिनियम के प्रावधानों को उचित ढंग से दर्शाने के लिए निविदा शर्तो को संशोधित किया जाए। बीओसीडब्ल्यू कल्याण उपकर अधिनिमय के अनुरूप उपकर की वूसली के लिए उनके द्वारा सभी क्षेत्रीय विन्यासों को निर्देश भी जारी किए जा सकते है।*
2. *यह सुनिश्चित करें कि रेलवे श्रमिक कल्याण बोर्डो को विनिर्माण की लागत पर निर्धारित दर पर उपकर प्रेषित करने के अपने उत्तरदायित्व को पूर्ण करे। यह ठेकेदारों से वसूली गई राशि के बावजूद किया जाना चाहिए, चूंकि नियोक्ता पर उपकर के भुगतान की जवाबदेही पूर्ण रूप से निहित है।*
3. *यह सुनिश्चित करें कि ठेकेदारों से वसूले गए उपकर बीओसीडब्ल्यू कल्याण उपकर अधिनियम के अनुसार निर्धारित समय अवधि के अंतर्गत श्रमिक कल्याण बोर्डो को प्रषित किया जाए।*
4. *सभी संबंधित विभागों के अधिकारियों के द्वारा श्रमिक कल्याण बोर्डो को अपेक्षित रूप से प्रपत्र प्रस्तुत किया जाना सुनिश्चित करें।*

मामले को रेलवे बोर्ड के साथ 16 मई 2019 को उठाया गया; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था (30 सितम्बर 2019)।

3.3 पूर्व मध्य रेल (पू.म.रे): ठेकेदार के चालू खाता बिल से झारखंड वैट की कम कटौती के परिणामस्वरूप परिहार्य देयता

झारखंड सरकार ने 1 अप्रैल 2012 से लागू वैट की दर को 2 से 4 प्रतिशत तक संशोधित किया। निर्माण कार्य ठेकों के संबंध में अग्रिम में उसकी कटौती की जानी थी। पू.म.रे. के विनिर्माण संघटन ने दिसंबर 2012 तथा अप्रैल 2017 के बीच दिए गए 26 निर्माण कार्य ठेकों में संसोधित दर पर वैट की कटौती नहीं की थी। भुगतान हेतु संसोधित किए गए 346 चालू खाता बिलों के संबंध में ठेकेदारों से ₹ 12.14 करोड़ की राशि कम वसूली गई। अब रेलवे का दायित्व है कि वह जब कमी मांग की जाए, राज्य सरकार को उसका भुगतान करें।

झारखंड मूल्य वर्धित कर (वैट) अधिनियम, 2005 की धारा 44 के अनुसार, कर की प्रभावी वसूली हेतु, राज्य सरकार को ठेकेदारो अथवा किसी अन्य वर्ग अथवा वितरकों के वर्गो के संबंध में अपेक्षित है कि कोई भी व्यक्ति माल में संपत्ति के हस्तांतरण को शामिल करते हुए राज्य में एक निर्माण कार्य ठेके के निष्पादन के लिए उन्हें किसी भी महत्वपूर्ण प्रतिफल का भुगतान करता है तो भुगतान करते समय, अग्रिम में कर की कटौती करेगा, जिसकी संगणना राज्य सरकार द्वारा समय-समय पर निर्दिष्ट दरों के अनुसार की जाएगी।

इसके अतिरिक्त, अधिनियम प्रावधान करता है कि प्रत्येक व्यक्ति, जिससे पहले से ही कर कटौती अपेक्षित है, निर्धारित विवरणियां प्रस्तुत करेगा और निर्धारित ढंग से राज्य सरकार को इस प्रकार की विवरणियां के अनुसार कटौती किए गए कर का भुगतान करेगा। यदि कोई व्यक्ति कर के समग्र अथवा किसी भाग की कटौती करने में विफल रहता है या कर के समग्र अथवा किसी भी हिस्से का भुगतान करने में विफल रहता है तब प्राधिकारी किसी भी समय उस वर्ष के समाप्त होने के पांच वर्षों के अंतर्गत किसी भी समय जब वह ऐसा करने में विफल रहता है तो उसे अपनी बात रखने का एक उचित उवसर देने के बाद लिखित में आदेश देकर, कर की राशि के बराबर एक राशि का जुर्माने के रूप में भुगतान करने के लिए निर्देशित करेगा जिसकी पूर्वोक्त के अनुसार वह कटौती या भुगतान करने में विफल रहा था।

झारखंड सरकार के वाणिज्यिक कर विभाग ने दो प्रतिशत के रूप में झारखंड वैट की कटौती की दर अधिसूचित की थी (31 मार्च 2006)। 3 अक्टूबर 2012 को इसे 1 अप्रैल 2012 से लागू करते हुए आगे चार प्रतिशत के लिए संशोधित किया गया था। वाणिज्यिक कर विभाग, धनबाद सर्कल/झारखंड द्वारा वरिष्ठ वित्त

प्रबंधक/प.म.रे/धनबाद को अधिसूचना (9 अक्टूबर 2012) भेजी गई थी। उनके द्वारा अनुरोध किया गया कि 01 अप्रैल 2012 से निर्माण कार्य ठेके के बिलों से चार प्रतिशत की दर से वैट वसूल किया जाए।

लेखापरीक्षा ने झारखंड राज्य के क्षेत्राधिकार के अधीन चार निर्माणकार्य परियोजनाओं[168] में निर्माण कार्य ठेका कपट के अभिलेखों की समीक्षा की थी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि 9 अक्टूबर 2012 के बाद दिए गए 26 निर्माण कार्यों[169] में, ठेकेदारों के बिलों से दो प्रतिशत की पूर्व संशोधित दर से वसूली की गई। इन ठेकों में ठेकेदारों को भुगतान करने के लिए 346 चालू खाता बिल प्रोसेस किए गए थे, जिसमें चार प्रतिशत के स्थान पर दो प्रतिशत की दर से वैट की कटौती की गई थी। फलस्वरूप, ठेकेदारों से ₹ 12.14 करोड़ राशि की कम वसूली हुई। इसके अतिरिक्त, रेलवे का दायित्व है कि वह जब कभी मांग की जाए, राज्य सरकार को भुगतान करे।

उप मुख्य अभियंता/विनिर्माण/पू.म.रे. ने अपने उत्तर में बताया (मार्च 2018) कि संशोधित दर पर वैट की वसूली नहीं की गई, चूंकि संबद्ध वित्त के द्वारा ये इंगित नहीं किए गए थे। यह भी बताया गया कि वैट की दर के संशोधन से संबंधित अधिसूचना को उनके मुख्यालय के द्वारा अपनी ईकाइयों को संचारित नहीं किया गया था।

राज्य सरकार के प्राधिकारी के द्वारा 09 अक्टूबर 2012 को धनबाद रेलवे प्रशासन को अधिसूचना संचारित की गई थी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि 04 प्रतिशत की संशोधित दर पर वैट की कटौती का आदेश धनबाद डिवीजन (चालू लाइन) में लागू किया गया था। हालांकि, झारखंड राज्य के तहत पू.म.रे. के विनिर्माण विभाग के किसी भी कार्यालय में इसको लागू नहीं किया गया था। ऐसे सभी निर्माण कार्य अभी भी चल रहे थे और अंतिम बिल अभी तक संसाधित नहीं किए गए हैं। इस प्रकार, कार्य पूर्ण होने से पहले ठेकेदारों के अंतिम बिलों से वसूली जाने वाली राशि की कम वसूल होने की गुंजाइश है।

रेलवे बोर्ड ने उत्तर में बताया (25 जून 2019) कि ठेका अनुबंध के अनुसार, निविदा के बंद होने के तारीख के बाद राज्य सरकार के सांविधिक करों की दर में बदलाव रेलवे के महत्व में होगा। उन्होने आगे बताया कि झारखंड सरकार

[168] तोरी-शिवपुर, हजारीबाग-बार्काकाना-रांची-कोडरमा- गिरिडीह और जारंगडीह से गोमिया के बीच दोहरीकरण परियोजना

[169] दिसंबर 2012 और अप्रैल 2017 के बीच प्रदान की गई निविदाएं

(वाणिज्यिक कर विभाग) ने संशोधित वैट दरों को जीएम/पूमरे/प्रधान इंजीनियर या मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/ निर्माण को परिचालित नहीं किया। व. डीएफएम/ धनबाद, जिसको संशोधित अधिसूचना भेजी गई, ओपन लाइन के पूमरे की एक इकाई है तथा ना ही निर्माण संगठन के नियंत्रण के अधीन एक इकाई। साथ ही, राज्य सरकार ने अल्प वसूली के संबंध में पूमरे के किसी प्राधिकारी के साथ मामला कभी नहीं उठाया।

हालांकि लेखापरीक्षा में पाया गया कि वैट की बढ़ी दर के उद्ग्रहण की अधिसूचना की तारीख निविदा के बंद करने की तिथि से पहले थी। उसी रूप में वैट दर में बढ़ी हुई दर पर संशोधन निविदाओ के बंद होने के समय पर ही किया जाना चाहिए था, जोकि नहीं किया गया। व.डीएफएम/ धनबाद भी जीएम/ पूमरे के प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन पूमरे प्रशासन का भाग है। इस प्रकार, संशोधन वैट दर की अधिसूचना परिचालित न करने पर यह पूमरे की असफलता है।

3.4 उत्तर पूर्वी रेलवे (उ.पू.रे): अवमानक पिट लाइनों के निर्माण के परिणामस्वरूप मऊ में नए कोचिंग टर्मिनल के विकास में विलंब हुआ

ठेकेदारों को ड्राइंग तथा स्थाई ढंग से सामग्री प्रदान करने में हुए विलंब के कारण मऊ में पिट लाइनों की धुलाई करने के कार्य में विलंब हुआ था। ठेकेदार ने कार्य के निष्पादन में आरडीएसओ विनिर्देशों का अनुपालन नहीं किया और कार्य पहले ही बंद कर दिया गया था। कार्य अन्य ठेकेदार को दे दिया गया था। हालांकि, आरडीएसओ विनिर्देशों की गुणवत्ता और अनुपालन के मुद्दे का पता लगाए बिना कार्य पूर्ण किया गया था। जब ट्रेन को अनुरक्षण के लिए रखा गया था तब धुलाई पिट के खंभो में दरारें आ गई थी। प्रथम ठेकेदार को भुगतान किए गए ₹ 13.32 करोड़ का व्यय निष्फल हो गया था, मऊ और गोरखपुर के बीच प्राथमिक अनुरक्षण हेतु कोचों की ढुलाई के कारण ₹ 3.80 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ, चूंकि मऊ में कौचिंग टर्मिनल पूर्ण नहीं हुआ था।

रेलवे बोर्ड ने समय-समय पर विनिर्देश जारी किए हैं ताकि उचित ठेका प्रबंधन कार्य-प्रणाली अपनाने की आवश्यकता को महत्व दिया जा सके। ठेकेदारों को समय पर ड्राइंग के ब्यौरे प्रस्तुत करके कार्य के निष्पादन में होने वाले विलंब से बचने पर जोर दिया गया है।

रेलवे बोर्ड ने उ.पू.रे. में उत्तर प्रदेश के मऊ कोचिंग टर्मिनल के विकास के कार्य को ₹ 14.60 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया था (2013-14)। यह बताते हुए कार्य को उचित ठहराया गया कि यात्री यातायात के दृष्टिकोण से

मऊ वाराणसी डिवीजन का महत्वपूर्ण श्रेणी ए स्टेशन था। लोगों की लगातार मांग रही थी कि इस स्टेशन से लंबी दूरी की ट्रेनें चलाई जाए। उ.पू.रे. ने तर्क दिया कि लंबी दूरी की ट्रेनों के अनुरक्षण हेतु एक कोचिंग टर्मिनल की आवश्यकता होगी।

अक्टूबर 2014 में, उ.पू.रे. के निर्माण विभाग ने ₹ 9.26 करोड़ की लागत पर मैसर्स सुनील कुमार जयसवाल को (पहले ठेकेदार) को स्वीकृति पत्र (एलओए) जारी किया था। जिसमे धुलाई पिट लाइन का निर्माण करने का कार्य तथा अन्य इंजीनियरिंग निर्माण कार्य[170] शामिल था। दिसंबर 2014 में, ठेकेदार के साथ ठेका करार किया गया था। कार्य को एक वर्ष के अंतर्गत अर्थात् नवंबर 2015 तक पूर्ण किया जाना निर्धारित किया गया था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि ठेकेदार ने कार्य एलओए जारी करने की तिथि से पांच महीने बीत जाने के बाद मार्च 2015 से कार्य प्रारंभ किया था। ठेकेदार को 11 अक्टूबर 2015 से 31 मार्च 2017 तक तीन बार समय में विस्तार दिया गया था। रेलवे द्वारा ठेकेदार को समय पर ड्राइंग उपलब्ध नहीं कराने के कारण दो बार विस्तार दिए गए थे। रेलवे के द्वारा स्थाई पथ सामग्री के निर्गम हेतु आदेश जारी करने में विलंब हुआ था। ठेकेदार को बिना किसी कारण का हवाला दिए अंतिम विस्तार अनुमत किया गया। ठेकेदार ने प्रशासनिक आधार पर कार्य को समय से पहले बंद करने का अनुरोध किया था (दिसंबर 2016), चूंकि निर्माण विभाग ड्राइंग समय पर उपलब्ध नहीं करा सका था। अन्ततः नवंबर 2017 में ठेकेदार को ₹ 13.32 करोड़ का भुगतान करने के बाद कार्य को समय से पहले बंद कर दिया था। इसके बाद, शेष कार्य को प्रारंभ करने के लिए मैसर्स कृष्णा दूबे, गोरखपुर (दूसरा ठेकेदार) के साथ मई 2018 में एक अन्य ठेका निष्पादित किया था। कार्य ₹ 3.58 करोड़ की लागत पर प्रदान किया गया और नवंबर 2018 तक कार्य पूर्णता का लक्ष्य निर्धारित किया गया था।

लेखापरीक्षा में आगे देखा गया कि ठेका करार में उल्लिखित मात्रा की तुलना में इसमे बड़े अंतर थे। 150 प्रतिशित से अधिक की मात्रा में अंतरों के लिए महाप्रबंधक का अनुमोदन आवश्यक था। ऐसे अंतरों के लिए महाप्रबंधक के अनुमोदन अभिलेखित नहीं थे। ड्राइंग को उपलब्ध कराने में विलंब तथा रेलवे

[170] भंडारों और कार्यालय हेतु दो मंजिला इमारत के निर्माण, परिसीमा दीवार, भूमि संबंधी कार्य, रूग्ण लाइन, ब्लैंगकटिंग, गिट्टी की आपूर्ति और अन्य विविध कार्य

द्वारा अनेक बार परिवर्तनों के कारण ठेकेदार द्वारा किया गया कार्य अपेक्षित विनिर्देशों के अनुसार नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि आरडीएसओ ड्राइंग के अनुसार, टर्मिनल की पटरी को संभालने वाले स्तंभ का आकार 520x450 मीमी. होना चाहिए। कोचिंग डिपों में इन स्तंभो पर पटरियों को रखा जाता है। इसलिए, प्रथम ठेकेदार ने 460x300 मीमी. आकार की पटरी को संभालने वाले स्तभों का निर्माण किया था। उसके द्वारा कॉलमों पर पटरियों को कसने के लिए छेद भी उपलब्ध नहीं कराये थे। उप मुख्य अभियंता (निर्माण) ने मुख्य अभियंता निर्माण को बताया (फरवरी 2017) कि निर्माण कार्य प्रारंभ होने के समय से ही निर्धारित ड्राइंग का अनुपालन नहीं किया जा रहा था। उनके द्वारा आगे बताया गया कि 460x300 मिमी. के निर्मित पटरी होल्डिंग को खोलकर आरडीएसओ विनिर्देशों के अनुसार 520x450 मिमी. के पटरी होल्डिंग का निर्माण करने की आवश्यकता है। 460x300 मिमी. के निर्मित पटरी होल्डिंग 520x320 मिमी. की कड़ी को संभालने में सक्षम नहीं थे।

हालांकि, दूसरे ठेकेदार को दिए गए कार्य में आरडीएसओं अनुमोदित ड्राइंग के अनुसार पटरी को संभालने वाले स्तंभ का विनिर्माण शामिल नहीं था। विनिर्माण विभाग को पटरियों को कसने के लिए मौजूदा धुलाई योग्य एप्रन/पेडिस्टल में 32 मिमी. व्यास के, 150 मिमी. गहराई के छेदों की ड्रिलिंग करने से संबंधित कार्य दिया गया था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि स्तंभों में ड्रिलिंग छेद स्तंभों के ऊपर निर्मित बीमों की मजबूती को प्रभावित करेगें, जो विनिर्देशों के अनुसार निर्मित नहीं थे।

उ.पू.रे. प्रशासन ने नवंबर 2013 से एक नई साप्ताहिक ट्रैन मऊ-आनंद विहार एक्प्रेस प्रारंभ की थी। इस ट्रेन का प्रारंभिक अनुरक्षण, 138 किमी. की दूरी पर गोरखपुर में किया जा रहा था, चूंकि मऊ में धुलाई पिट लाइन अभी तक पूर्ण नहीं हुई थी। उ.पू.रे. को जनवरी 2016 से जुलाई 2018 के दौरान मऊ और गोरखपुर के बीच कोचों की ढुलाई की लागत के प्रति ₹ 3.80 करोड़ का अतिरिक्त व्यय वहन करना पड़ा।

निर्माण विभाग ने अपने उत्तर में (जून 2018) ड्राइंग के अनुमोदन में विलंब तथा ठेका करार की तुलना में अत्यधिक विविधताओं को स्वीकार किया। उन्होंने बताया कि संबंधित रेलवे अधिकारियों और एजेंसी के द्वारा घोर तकनीकी त्रुटियों के कारण, कार्य पूर्ण नहीं हो सका तथा ठेके को नवंबर 2017 में बंद करना पड़ा।

उनके द्वारा आगे बताया गया कि जिम्मेदार अधिकारियों के विरूद्ध अनुशासनात्मक कार्रवाई प्रारंभ कर दी गई थी।

लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि धुलाई पिट लाइन को 06 मार्च 2019 को प्रारंभ किया गया था। जब ट्रेन (सं० 15071) को इस पिट लाइन पर परीक्षण हेतु रखा गया था, तब 39 खंभों में बड़ी दरारें पड़ गई तथा धुलाई करने वाले पिट को बंद करना पड़ा। आरडीएसओ के द्वारा जांच (17/18 मार्च 2019) की गई थी; जिसकी रिपोर्ट प्रतीक्षित थी।



चित्र 3.9 – मऊ में धुलाई पिट में ट्रेन को लगाने के बाद दरारें/क्षति (18 मार्च 2019)

इस प्रकार, ठेकेदार को समय पर ड्राइंग उपलब्ध कराने में हुए विलंब तथा आरडीएसओ विनिर्देशों के अननुपालन के कारण कार्य अवमान्य गुणवत्ता का हुआ। इसके परिणामस्वरूप ₹ 13.32 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ, जो प्रथम ठेकेदार को भुगतान किया गया था। इसके अतिरिक्त, उ.पू.रे. ने प्रारंभिक अनुरक्षण हेतु मऊ और गोरखपुर के बीच कोचों की ढुलाई पर ₹ 3.80 करोड़ का परिहार्य व्यय (जुलाई 2018 तक) वहन किया था।

मामले के विषय में रेलवे बोर्ड को 15 नवंबर 2018 को अवगत कराया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (30 सितम्बर 2019)।

3.5 उत्तर पूर्वी रेलवे (उ.पू.रे.): वाराणसी डिवीजन में ट्रैक नवीकरण कार्य के निर्माण कार्य रजिस्टरों के अनुरक्षण में विसंगतियां

लेखापरीक्षा द्वारा उ.पू.रे. के डिविजनों के निर्माण कार्य रजिस्टर तथा निर्माण कार्यालयों की समीक्षा की गई। आंतरिक नियंत्रणों में कमी थी और रजिस्टर उचित ढंग से अनुरक्षित नहीं किए गए थे। निर्माण कार्य रजिस्टरों को अनुरक्षित करने में यथोचित प्रयास नहीं किया गया था। वाउचरों की आंशिक प्रविष्टियों के मामले तथा निर्माण कार्य रजिस्टरों में गलत प्रविष्टियां देखी गई थी। लेखापरीक्षा समीक्षा में देखा गया कि अन्य कार्यों से संबंधित वाउचर पूरे ट्रैक नवीकरण कार्यों के निर्माण कार्य रजिस्टरों में अभिलेखित थे। समीक्षा किए गए कार्यों के डब्ल्यूआर में दर्ज राशि में विसंगतियां भी देखी गई थी। निर्माण कार्य व्यय की अनुपयुक्त समीक्षा/जांच कार्यकारी तथा लेखा अधिकारियों द्वारा निर्धारित कोडल प्रावधानों की पूर्ण अवहेलना का संकेत देती है। इस परिस्थिति में, आपूर्तिकर्ताओं को अनुचित भुगतान किए जाने की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता।

नियमावली[171] निर्माण कार्य के रजिस्टर के अनुरक्षण को निर्धारित करती है, जो व्यय का एक सामूहिक अभिलेख है जिसके लिए वह परिकल्पित किए गए:

क) प्रत्येक कार्य पर वहन किए गए व्यय और कार्य हेतु अनुमान के लिए किए गए विस्तृत प्रावधानों के बीच तुलना की सुविधा द्वारा, आकलनों के संदर्भ में निर्माण कार्य पर व्यय का नियंत्रण बनाना,

ख) कार्य हेतु बजट के आवंटन और वास्तविक व्यय के बीच तुलना की सुविधा द्वारा बजट नियंत्रण प्रभावी बनाना,

ग) चिहिन्त की जा रही किसी भी अशोधन सामग्री को सक्षम बनाना[172]

निर्माण कार्य के रजिस्टर में अन्य बातों के साथ-साथ संस्वीकृत राशि, बजट आवंटन तथा निधि आंवटन शामिल है। रजिस्टर में राशि के साथ रसीद संख्या, विस्तृत आकलन, पूर्णता तिथि और निष्पादित किए जाने वाले निर्माण कार्य के ब्यौरे भी शामिल होने चाहिए। इन रजिस्टरों को चालू लाइन तथा विनिर्माण विभाग दोनों के लिए लेखा कार्यालय में अनुरक्षित किया जाना अपेक्षित है।

[171] इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल कोड का पैरा 1472
[172] इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल कोड का पैरा 1109

लेखापरीक्षा में उ.पू.रे द्वारा 2001-02 से 2017-18 के दौरान अनुरक्षित किए गए कार्य रजिस्टरों (डब्ल्यूआर) की समीक्षा की गई। लेखापरीक्षा में पाया गया कि ऐसे रजिस्टर उचित ढ़ंग से अनुरक्षित नहीं किए गए थे। लेखापरीक्षा ने तीन डिवीजनों (वाराणसी, लखनऊ तथा इज्जतनगर) तथा उ.पू.रे निर्माण विभाग द्वारा निष्पादित 523 निर्माण कार्य सहित 21 निर्माण कार्य रजिस्टरों की जांच की गई। लेखापरीक्षा में पाया गया कि

- केवल 136 निर्माण कार्य के मामले में, डब्ल्यूआर पूर्ण पाए गए थे,
- 315 निर्माण कार्य के मामले में, डब्ल्यूआर आंशिक रूप से पूर्ण थे और उनमे सभी अपेक्षित ब्यौरे शामिल नहीं थे, और
- 72 निर्माण कार्य में, डब्ल्यूआर अनुरक्षित ही नहीं किए गए थे।

विस्तृत जांच के दौरान, वाराणसी डिवीजन द्वारा निष्पादित 301 निर्माण कार्य को शामिल करते हुए आठ डब्ल्यूआर की समीक्षा की गई। लेखापरीक्षा में पाया गया कि

- 33 निर्माण कार्य के मामले में, 2017-18 के रजिस्टर में ₹ 11.37 करोड़ का व्यय दर्शाया गया था। हालांकि, 2017-18 हेतु विनियोजन लेखा में, ₹ 20.12 करोड़ के अंतर को दर्शाते हुए, ₹ 31.49 करोड़ के व्यय के विषय में बताया गया था।
- 222 निर्माण कार्य के मामले में, वाउचरों के ब्यौरे उपलब्ध नहीं थे, और
- 109 निर्माण कार्य के मामले में, विस्तृत आकलनों के ब्यौरे उपलब्ध नहीं थे।

नियमावली[173] में यह भी प्रावधान है कि कार्यकारी अधिकारी को मासिक आधार अथवा इससे अधिक अंतराल पर निर्माण कार्य रजिस्टर की जांच करनी चाहिए और प्रत्येक कार्य के व्यय की प्रगति की निगरानी रखनी चाहिए। लेखा अधिकारी को व्यय की प्रगति को भी देखना चाहिए और जब भी ऐसी आवश्यकता हो कार्यकारी अधिकारी को पुन: विनियोजन की आवश्यकता के अनुसार सुझाव देना चाहिए। हालांकि, लेखापरीक्षा, में देखा गया कि पूर्वोक्त 532 निर्माण कार्यो में से, 448 निर्माण कार्य (86 प्रतिशत) की कार्यकारी अधिकारियों (संबंधित डिवीजन के वरिष्ठ डिवीजनल इंजीनियर) द्वारा जांच नहीं की गई। इसके अतिरिक्त, संबंधित डिवीजन के लेखा अधिकारियों के द्वारा 460 निर्माण कार्यो की समीक्षा नहीं की गई थी।

[173] भारतीय रेल वित्त कोड़ (भाग-I) का पैरा 521-30

डब्ल्यूआर के गैर-अनुरक्षण/अपूर्ण अनुरक्षण के साथ ही बड़ी संख्या में कार्य की समीक्षा नहीं करना आंतरिक नियंत्रणों में कमियों का संकेत था।

लेखापरीक्षा में वाराणसी डिवीजन द्वारा निष्पादित दो ट्रैक नवीकरण के निर्माण कार्य के कार्य-रजिस्टरों और भुगतान वाउचरों/समायोजन ज्ञापनों की भी विस्तृत जांच (नवंबर 2017 तथा जुलाई 2018) की गई। लेखापरीक्षा में विनियोजन लेखे के तहत दर्ज किए गए व्यय के बीच महत्वपूर्ण अंतरों को देखा गया और जिनको निर्माण कार्य रजिस्टरों में दर्शाया गया था। लेखापरीक्षा को ₹ 31.40 करोड़ मूल्य के वाउचरों/समायोजन ज्ञापन नहीं मिले थे। इन दो ट्रैक नवीकरण के निर्माण कार्य[174] की समीक्षा के दौरान कमियां देखी गई जो निम्न प्रकार थी:

- ₹ 49.66 करोड़ की राशि के वाउचरों में से, ₹ 22.06 करोड़ मूल्य के 116 वाउचर समीक्षा हेतु लेखापरीक्षा के लिए उपलब्ध नहीं थे।
- लेखापरीक्षा के लिए प्रस्तुत किए गए (नवंबर 2017) उपरोक्त दो निर्माण कार्य के कार्य रजिस्टर जिसमें 2011-12 से 2016-17 की अवधि हेतु ₹ 17.11 करोड़ के केवल 78 वाउचर शामिल थे। लेखापरीक्षा में (जुलाई 2018) मुद्दे को उजागर करने के बाद, लेखा अधिकारी के द्वारा कार्य रजिस्टरों में ₹ 32.55 करोड़ की 118 अतिरिक्त वाउचरों की प्रविष्टि की गई।
- दो निर्माण कार्य के ₹ 27.59 करोड़ के 80 वाउचर लेखापरीक्षा में जांच हेतु उपलब्ध कराये गए। लेखापरीक्षा में पाया गया कि उपरोक्त निर्माण कार्य से संबंधित ₹ 2.55 करोड़ के केवल 13 वाउचर थे। ₹ 25.05 करोड़ के 67 अन्य वाउचर ट्रैक नवीकरण के निर्माण कार्य, विभिन्न अन्य सेक्शनों हेतु स्थाई पथ सामग्री की अधिप्राप्ति और विभिन्न अनुरक्षण निर्माण कार्य पर राजस्व व्यय से संबंधित थे।
- गोरखपुर कैंट-भटनी सेक्शन के ट्रैक नवीकरण का कार्य जून 2013 में पूर्ण किया गया था। तथापि, ₹ 4.57 करोड़ की राशि को कार्य के पूर्ण होने के बाद जारी किए गए 18 खरीद आदेशों के माध्यम से स्थाई पथ सामग्री की अधिप्रापित हेतु डेबिट किया गया था। इससे स्पष्ट होता है कि ₹ 4.57 करोड़ का व्यय इस कार्य से संबंधित नहीं था।

[174] गौरखपुर छावनी-भटनी स्टेशन के रेल नवीकरण (प्राथमिक) कार्य के माध्यम से और गोरखपुर छावनी-पनिहावा सेक्शन के गिट्टी नवीनीकरण कार्य के माध्यम से

- लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि गोरखपुर कैंट-भटनी सेक्शन के ट्रैक नवीकरण कार्य के निर्माण कार्य रजिस्टर में दर्ज राशि में काफी कमियां थी।
    - 19.309 मीट्रिक टन नई पटरियों की लागत से संबंधित[175] ₹ 11,85,073 के वाउचरों के संबंध में निर्माण कार्य रजिस्टर में ₹ 1,11,85,073 की प्रविष्टि की गई थी
    - इसी प्रकार, ₹ 39,50,182 के वाउचरों[176] के संबंध में, कार्य रजिस्टर में ₹ 1,39,50,182 की प्रविष्टि की गई थी।
    - दो समायोजन ज्ञापनों[177] से संबंधित ₹ 15 लाख और ₹ 4 लाख की राशि की दो वाउचरों की प्रविष्टियां दो बार की गई थी।

इस प्रकार, इन दो ट्रैक नवीकरण के कार्यो के संबंध में, विनियोजन लेखों में दर्ज व्यय तथा कार्य रजिस्टर में दर्शाये गए व्यय के बीच ₹ 5.49 करोड़ का अंतर परिलक्षित हुआ था। हालांकि, उ.पू.रे. द्वारा इन अंतरों का समाधान करने के लिए कोई प्रयास नहीं किए गए थे। इसके अतिरिक्त, इंजीनियरिंग तथा लेखा विभागों द्वारा इन निर्माण कार्यो के व्यय की आवधिक समीक्षा नहीं की गई थी।

इस प्रकार, उ.पू.रे. में कार्य रजिस्टर अनुरक्षित करने में यथोचित प्रयास नहीं किया गया था। डब्ल्यूआर में रसीदों की आंशिक प्रविष्टियों तथा गलत प्रविष्टियों के मामले देखे गए थे। समीक्षा किए गए अन्य निर्माण कार्य से संबंधित वाउचर ट्रैक नवीकरण निर्माण कार्य के डब्ल्यूआर में अभिलेखित थे। लेखापरीक्षा में समीक्षित कार्य के डब्ल्यूआर में दर्ज राशि में विसंगतियां भी देखी गई। कार्यकारी तथा लेखा अधिकारियों के द्वारा निर्माण कार्य व्यय की अनुपयुक्त समीक्षा/जांच को निर्धारित कोडल प्रावधानों की पूर्ण उपेक्षा का संकेत देती है। इस स्थिति में, आपूर्तिकर्ताओं को फर्जी भुगतान की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता है।

निर्माण कार्य रजिस्टर के रखरखाव में उत्तरदायी लापरवाही और निर्माण कार्य रजिस्टर में गलत प्रविष्टियां करने पर, अधिकारियों पर जिम्मेदारी निर्धारित करने की आवश्यकता है।

---

[175] क्रमांक सं. डब्ल्यू/78/2166/4बी दिनांक 23/06/2016

[176] सं.– पूंजी संयुक्त उद्यम सं. 5Xपी राजस्व. रसीद. सं. 24Xपी, सितंबर'12, समायोजन ज्ञापन सं. डब्ल्यू /39-1/पीटी-IX/ट्रैक/डब्ल्यू-3 दिनांक 12/10/2012

[177] डब्ल्यू/एफबीडब्ल्यूपी/5-3/2821 दिनांक 21/12/2015 और एफसीसी-VI/03/एसवी दिनांक 08/4/2016, डीआरएम/डब्ल्यू/55 दिनांक 02/06/2011

मामले के विषय में 13 फरवरी 2019 को रेलवे बोर्ड को अवगत कराया गया था; उनके उत्तर प्राप्त नहीं हुए है। (30 सितम्बर 2019)

3.6 मैट्रो रेल, कोलकाता (एमआर): इस्पात की अधिप्राप्ति तथा कार्य निष्पादन हेतु दो अनुसूचियों में मजदूरी और मशीन प्रभारों को शामिल करने के कारण ठेकेदारों को दोहरा भुगतान

मैट्रो रेल द्वारा दिए गए दस ठेकों में, इस्पात की अधिप्राप्ति तथा कार्य निष्पादन हेतु दो अनुसूचियों में कटिंग तथा बेन्डिंग प्रभारों को दो बार शामिल किया गया था। इसके परिणामस्वरूप इस संबंध में ठेकेदारों को ₹ 18.42 करोड़ का दोहरा भुगतान हुआ।

मदों की स्वीकार्य अनुसूची, मात्रा, दरें और राशि सहित कार्य की गुंजाइश रेलवे तथा ठेकेदार[178] के बीच एक ठेके का अभिन्न हिस्सा है। मैट्रों रेल, कोलकाता द्वारा जारी कार्य अनुबंधों में सामान्यत: पांच या छ: अनुसूचियां शामिल है। इनमे भूमि की खुदाई का कार्य, नींव और उप-संरचना कार्य, अधिरचना कार्य, सीमेंट की आपूर्ति, प्रबलित इस्पात की आपूर्ति और विविध कार्य आदि पर अनुसूची शामिल हैं। अंतिमरूप देने से पहले वित्त विंग द्वारा भी निर्माण कार्य ठेकों का पुनरीक्षण किया जाता है।

दस[179] निर्माण कार्य ठेकों में, मजदूरी और मशीन प्रभार यथा कटिंग, बेन्डिंग और स्ट्रेटनिंग दो स्थानों पर शामिल किए गए थे। श्रम और मशीन प्रभार प्रबलित इस्पात बनाने के लिए इस्पात को संसाधित करने के लिए उपयोग किए जाते हैं। ये प्रभार आपूर्ति अनुसूची (प्रबलित इस्पात की आपूर्ति) के अतिरिक्त कार्य के निष्पादन की अनुसूची में (उप-संरचना और अधिरचना) शामिल किये गए थे। दो भिन्न अनुसूचियों में समान कार्य हेतु श्रम और मशीन प्रभारों को दो बार शामिल करने के कारण ऐसे प्रभारों के भुगतान में जाली भुगतान हुआ।

लेखापरीक्षा द्वारा उपरोक्त दस ठेकों में जाली भुगतान गणना की गई थी। लेखापरीक्षा ने ऐसे दस ठेकों के चालू बिलों की समीक्षा के आधार पर ₹ 18.42

---

[178] इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल कोड का पैरा 1281

[179] निविदा संख्या 1844/2011, 1882/2010, 1885/2010, 1936/2011, 1964/2011, 2071/2013, 2155/2015, 2169/2016, 2199/2016/। ये निविदाएं अधिरचना, उपसंरचना, भवनों के निर्माण, पंप हाऊस, भूमिगत जल भंडारण, आरओबी के निर्माण कार्य, मानव सहित लेवल क्रासिंग का प्रतिस्थापन से संबंधित कार्यो से संबंद्ध थे।

करोड़ के जाली भुगतान का निर्धारण किया था। ये सभी दस ठेका में चालू रहे और चालू खाता बिलों के माध्यम से जाली भुगतान करने जारी रहे थे।

उत्तर में, रेलवे बोर्ड ने बताया (15 मई 2019) कि केवल तीन ठेकों में[180] श्रम और मशीन प्रभारों की द्विरावृत्ति हुई थी। उन्होंने बताया कि अन्य ठेकों में उसका जाली भुगतान नहीं हुआ था। अन्य सात ठेकों के मामलों से संबंधित रेलवे बोर्ड की प्रतिक्रिया और लेखापरीक्षा के तर्क नीचे दिए गए हैं:

तालिका 3.1 रेलवे बोर्ड की टिप्पणियां एवम् लेखापरीक्षा तर्क

निविदा सं. 1882/2010, 1885/2010, 1905/2010, 2071/2013, 2155/2015, 2199/2016	ऐसे ठेके के मामलों में, आपूर्ति इस्पात की मद में कटिंग, बेन्डिंग बाईडिंग, स्ट्रेटनिंग आदि मद शामिल नहीं थी।	दो निविदा मामलों[181] में, इस्पात की आपूर्ति हेतु कटिंग, बेन्डिंग, बाइडिंग आदि के घटको को शामिल करने के बाद मूल दर की गणना की गई थी। ऐसे प्रभार निर्माण कार्य[182] के निष्पादन में भी शामिल किए गए थे। चार मामलों[183] में, दो पूर्व ठेकों[184] की दरों के आधार पर मूल दर की गणना की गई थी। इन ठेकों में श्रम और मशीन प्रभारों का दोहरा समावेश भी शामिल था।
निविदा सं.2169/2016	इस मामले में कटिंग, बेन्डिंग बाईडिंग, स्ट्रेटनिंग प्रभारों को कार्यो के निष्पादन से संबंधित मदों में शामिल नहीं किया गया	इस मामले में निर्माण कार्य के निष्पादन में प्रबलित छडों का निर्माण शामिल था। निर्माण प्रक्रियाओं में प्रबलित इस्पात की कटिंग और बेडिंग शामिल है। अत:

[180] निविदा सं.1844/2011, 1964/2011 और 1936/2011

[181] निविदा सं. 1882/2010, 1885/2010

[182] अनुसूची-ई3 - स्टेशन के निर्माण कार्य का पूरा होना

[183] निविदा सं.1905/2010, 2071/2013, 2155/2015, 2199/2016

[184] निविदा संख्या 1882/2010 और 1936/2011 - इन निविदा मामलों में एमआर प्रशासन ने लेखा परीक्षा द्वारा बताए गए कटिंग बेंडिंग और बाईडिंग प्रभारों को दो बार शामिल करना स्वीकार किया।

तालिका 3.1 रेलवे बोर्ड की टिप्पणियां एवम् लेखापरीक्षा तर्क		
	था।	इन प्रभारों को पहले ही कार्य निष्पादन में शामिल किया गया था। ऐसे प्रभार जैसाकि मेट्रो रेल द्वारा बताया गया प्रबलित इस्पात की आपूर्ति की मद में भी प्रस्तुत किए गए थे।

इस प्रकार, मेट्रो रेल द्वारा दस निर्माण कार्य ठेकों की दो अनुसूचियों में श्रम एवं मशीन से संबंधित जाली प्रभारों के दोहराव के कारण ठेकेदारों को ₹ 18.42 करोड़ का अतिरिक्त भुगतान किया गया। निविदा दस्तावेजों को तैयार करने और निर्माण कार्य ठेकों का पुनरीक्षण करने वाले अधिकारियों की जवाबदेही नियत करना आवश्यक है जिसके परिणामस्वरूप जाली भुगतान हुआ था।

3.7 दक्षिण पूर्व रेलवे (द.पू.रे.) और दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (द.पू.म.रे.): यार्ड निर्माण कार्य के पूरा में विलंब और प्रत्याशित लाभ की प्राप्त न होना

द.पू.रे. ने टाटानगर और आदित्यपुर यार्ड में बढ़ते हुए यातायात से निपटने के लिए तथा अवरोधन को कम करने के लिए यार्ड को पुन: तैयार करने का कार्य निष्पादित किया। आदित्यपुर यार्ड में अवरोधन में सुधार हुआ। हालांकि, टाटानगर यार्ड में, ₹ 21.66 करोड़ खर्च करने के बावजूद परिस्थितियां और खराब हो गई थी क्योंकि स्थान तथा अन्य बाधाओं का पता नहीं लगाया गया था। इसी प्रकार, द.पू.म.रे. में भिलाई एक्सचेंज यार्ड को पुन: तैयार करने का कार्य चालू किया गया था और मरोड़ा में नए एक्सचेंज यार्ड का निर्माण किया जाना निष्फल रहा था। कार्य-स्थल पर अतिक्रमण तथा खराब योजना बनाने के कारण कार्य को पूर्ण नहीं किया जा सका था। इसके परिणामस्वरूप ₹ 31.15 करोड़ की पूंजी का अवरोधन हुआ।

क. दक्षिण पूर्व रेलवे

मेसर्स टाटा आयरन एण्ड स्टील कंपनी (टीआईएससीओ) के आवक और जावक यातायात के प्रबंधन दक्षिण पूर्व रेलवे (द.पू.रे.) के टाटानगर यार्ड और आदित्यपुर यार्ड में किये जाते हैं।

टीआईएससीओ ने 2005 में 4 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) से 2010 में 10 एमटीपीए तक अपने उत्पादन में वृद्धि करने की योजना बनाई थी। इस

तथ्य को देखते हुए, भारतीय रेल को 2010-11 तक 14 मिट्रिक टन से 35 मिट्रिक टन तक यातायात में अनुमानित वृद्धि प्रत्याशित थी। तदनुसार संवर्द्धित यातायात के लिए द.पु.रे. ने टाटानगर और आदित्यपुर यार्ड[185] दोनों के यार्ड को पुन: तैयार करने के लिए प्रस्ताव (अक्टूबर 2005) दिया था। सेक्शन को पूर्ण रूप से समाप्त करने के लिए और रेकों के अवरोधन को कम करने के लिए कार्य को उचित माना गया। द.पू.रे. ने यातायात के उचित प्रबंधन करने के लिए केवल आंतरिक आशोधन का प्रस्ताव दिया था, चूंकि टाटानगर यार्ड के विस्तार के लिए कोई गुंजाइश नहीं थी। आदित्यपुर यार्ड में, विस्तार के साथ-साथ अशोधन का कार्य प्रस्तावित था। दो चरणों में अपेक्षित सुविधाओं को विकसित करने का निर्णय लिया गया था। इनको टीआईएससीओ के विस्तार कार्यक्रम तथा यातायात संवृद्धि के साथ पूरा करने के लिए लक्षित किया गया था। विनिर्माण संगठन/द.पू.रे. ने ₹ 39.82 करोड़[186] की अनुमानित लागत पर 2006-07 में कार्य को निष्पादन हेतु शुरू किया गया था। दिसंबर 2009 के लक्ष्य के विपरीत कार्य अक्टूबर 2014[187] में पूर्ण किया गया था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि आदित्यपुर यार्ड[188] में स्थिति में सुधार हुआ, रीमाडलिंग कार्य के पूर्ण होने के बाद भी टाटानगर यार्ड में अवरोधन में कोई सुधार नहीं हुआ था। यार्ड में तीन हिस्से शामिल होते है, वर्गीकरण यार्ड, मुख्य यार्ड और माल निकासी यार्ड। टाटानगर यार्ड में 2012-13 से 2014-15[189] के दौरान रैक का औसत अवरोधन प्रति रैक 17 घंटे 56 मिनट था1 2015-16 से 2017-18 के दौरान (रीमाडलिंग कार्य के बाद), प्रति रैक औसत अवरोधन 19 घंटे 18 मिनट तक बढ़ गया था।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि स्थान की बाधाओं के कारण यार्ड में विस्तार की कोई गुजांइश नहीं थी। इसलिए, द.पू.रे. के डिवीजनल इंजीनियरिंग विभाग ने ₹ 18.45 करोड़ के व्यय को वहन करते हुए यार्ड का रीमाडलिंग कार्य किया था।

---

[185] 2005-06 के लिए निर्माण कार्यक्रम में

[186]टाटानगर यार्ड के लिए ₹ 26.11 करोड़ हेतु अनुमान सं.1340डब्ल्यू/2006 और आदित्यपुर यार्ड रीमॉडलिंग के लिए ₹ 13.71 करोड़ रुपए के लिए अनुमान सं.1323 डब्ल्यू /2006

[187]जैसा कि भारतीय रेल परियोजनाओं की मंजूरी और प्रबंधन (आईआरपीएसएम) में दर्ज किया गया है

[188]प्री-रिमॉडलिंग अवधि अवरोधन बीओएक्सएन रेकों के लिए 27 घंटे 29 मिनिट और बीओबीएसएन रेकों के लिए 11 घंटे और 26 मिनिट और काम पूरा होने के बाद आदित्यपुर यार्ड में अवरोधन क्रमश: 10.06 घंटे और 2.58 घंटे तक कम हुआ।

[189] निर्माण कार्य पूर्ण होने से पहले

इसका कोई उपयोगी परिणाम नहीं हुआ था। निर्मित चार नई लाइनों में से तीन को वर्गीकरण यार्ड में पूर्ण लंबाई तक बढ़ाया गया था। तथापि, इससे कोई सहायता नहीं मिली चूंकि मुख्य यार्ड में लाइनों को पूर्ण रेक लंबाई को संभालने के लिए बढ़ाया नहीं जा सकता था। मुख्य यार्ड और साइडिंग के बीच जोड़ने वाली लाइनों का विद्युतीकरण भी नहीं किया गया था। रेकों के स्थानन/आहरण हेतु एक एकल रेल के डीजल इंजन का उपयोग किया जा रहा था। माल उतारने वाले कर्मचारी की अनउपलब्धता एक अन्य कारण था जिसके कारण रेकों का अवरोधन हुआ था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि टाटानगर गोदाम शेड में ये मुख्य बाधाएं थी जिसके कारण पहले स्थान पर एक नया गोदाम शेड विकिसत करने की आवश्यकता थी।

लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि रेलवे स्थल की बाधाओं से अवगत था और तथ्य यह था कि शेड बनाने की कोई गुजाइंश नहीं थी। तथापि, उनके द्वारा टाटानगर में माल ढुलाई टर्मिनल बनाने का निर्णय लिया गया। ₹ 10.19 करोड़ का विस्तृत आकलन दिसंबर 2009 में संस्वीकृत किया गया था। कार्य को दिसंबर 2012[190] में पूर्ण किया जाना लक्षित था। इसलिए, ₹ 3.21 करोड़ के व्यय को वहन करते हुए कार्य को बीच में ही (नवंबर 2012) बंद कर दिया गया। महाप्रबंधन ने अधिक भीड़ के आधार पर शेड को अन्य स्थान (हलुदपुकुर[191]) में हस्तांतरित करने का निर्णय लिया था, जिसको कार्यान्वित नहीं किया गया।

इस प्रकार, द.पू.रे. टाटानगर यार्ड में रेकों के अवरोधन को कम करने के मुख्य उद्देश्य को प्राप्त करने में विफल रहा चूंकि वहां योजनागत कमियां/जगह की बाधाएं थी। उसी रूप में, ₹ 21.66 करोड़[192] का निवेश निष्फल रहा। यार्डों की योजना बनाने और बड़े निष्फल व्यय को शामिल करते हुए अधिकारियों पर जवाबदेही नियत करना आवश्यक है।

ख. दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

परिचालन विभाग/द.पू.म.रे. ने दो यातायात सुविधा कार्य अर्थात् भिलाई एक्सचेंज यार्ड (2009-10) को पुन: तैयार करना और मरोड़ा में एक नए एक्सचेंज यार्ड के विनिर्माण का प्रस्ताव दिया था (2010-11)। 4 से 7 एमटीपीए से भिलाई इस्पात

---

[190]भारतीय रेल परियोजना मंजूरी तथा प्रबंधन (आईआरपीएसएम) में अभिलिखित अनुसार

[191] टाटानगर से 20 किमी. दूर

[192] टाटानगर में रिमॉडलिंग पर ₹ 18.45 करोड़ और माल ढुलाई टर्मिनल को विकसित करने पर ₹ 3.21 करोड़

संयंत्र के विस्तार को ध्यान में रखते हुए और वैंगनों तथा ईंजनों के अवरोधन को कम करने के लिए कार्य प्रस्तावित किए थे। मरोडा में नए एक्सचेंज का उद्देश्य यातायात में होने वाली वृद्धि से निपटना था जिसके परिणामस्वरूप भिलाई इस्पात संयंत्र में विस्तार किया गया। किए गए कार्यो के ब्यौरे नीचे दिए गए हैं:

तालिका 3.2 – यातायात सुविधा कार्यों हेतु ब्यौरे

क्र.सं.	कार्य का नाम	मंजूरी का वर्ष	लागत (₹ करोड़ में)	पूरा होने की लक्षित तिथि
1	भिलाई एक्सचेंज यार्ड को पुन: तैयार करना	2009-10	5.95	31 दिसंबर 2014
2	मरोड़ा मे नए एक्सचेंज यार्ड का निर्माण	2010-11	12.32	31 दिसंबर 2013

मार्च 2009 में, इंजीनियरिंग विभाग/द.पू.म.रे. ने स्पष्ट किया कि भिलाई एक्सचेंज यार्ड का कार्य निष्पादित नहीं किया जा सका। इस कार्य के लिए दो केबिनों[193] से संबंधित संकेतन और दूर संचार कार्यों का निष्पादन अपेक्षित था। तदुनसार, उनके द्वारा ₹ 14.98 करोड़ की लागत पर केबिन के आरएम में सिग्नल गियर के हस्तांतरण हेतु 2010-11 में एक नया कार्य[194] शुरू किया गया। पूर्णता का लक्ष्य जून 2012 था। मई 2018 तक इस कार्य पर ₹ 16.35 करोड़ की राशि वहन की जा चुकी थी। वास्तविक प्रगति केवल 60 प्रतिशत हुई थी। वर्तमान में ₹ 19.12 करोड़ की अनुमानित लागत पर मार्च 2020. तक कार्य पूर्ण होने की संभावना है। जब तक यह कार्य पूर्ण नहीं होगा, भिलाई एक्सचेंज यार्ड को पुन: तैयार करने का कार्य निष्पादित नही किया जा सकता।

मरोड़ा में नए एक्सचेंज यार्ड के निर्माण का कार्य को पूर्ण करने का लक्ष्य दिसंबर 2013 था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि चूंकि कार्य स्थल अतिक्रमण के अधीन था, इसलिए कार्य में प्रगति संतोषपूर्ण नहीं थी। सात विस्तार देने के बाद, सिविल इंजीनियरिंग ठेके को अंत में मार्च 2017 में समय से पहले बंद कर दिया गया था। इसका अनुपालन करते हुए, विद्युत तथा सिग्नल और दूर संचार कार्य ठेके दोनों को समय से पहले बंद करना पड़ा। ₹ 8.62 करोड़ का व्यय वहन किया गया और जून 2018 तक, वास्तविक प्रगति केवल 50 प्रतिशत हुई थी। यातायात सुविधा कार्य में पहले ही साढ़े चार सालों का विलंब हो चुका है।

[193] केबिन के और एम

[194] रायपुर डिवीजन के ई मार्ग पर 02 स्टेशनों पर (के और एम केबिन) संकेतों और सिग्नलों के विद्युतीय परिचालन द्वारा सिग्नल गियर का प्रतिस्थापन

उत्तर में, उप मुख्य इंजीनियर, निर्माण (रायपुर)/द.पू.म.रे. ने बताया (फरवरी/मार्च 2018) भिलाई एक्सचेंज यार्ड में यातायात सुविधा कार्य पूर्ण नहीं किया जा सका। यह केवल नए मार्ग रिले इंटरलॉकिंग (आरआरआई) के प्रतिस्थापन/ चालू होने के बाद ही पूरा किया जा सकता है। मरोडा में यातायात सुविधा कार्य में विलंब के संबंध में, द.पू.म.रे. ने बताया कि यह राज्य सरकार द्वारा अतिक्रमण हटाने में विलंब के कारण हुआ था।

तथापि, तथ्य यह है कि यातायात सुविधा कार्यों के क्रियान्वयन में विलंब के परिणास्वरूप ₹ 31.15 करोड़[195] की पूंजी का अवरोधन हुआ। इसके परिणामस्वरूप अपेक्षित बचतों की प्राप्ति नहीं हुई जैसाकि वैगन तथा लोको के अवरोधन में कमी के आधार पर दपूमरे[196] द्वारा पूर्वानुमानित था। उन यार्डों की योजना में शामिल अधिकारियों की जवाबदेही सुनिश्चित करने की आवश्यकता है जिनके कारण पूंजी का अवरोधन हुआ।

इस मामले को 13 फरवरी 2019 को रेलवे बोर्ड के पास भेजा गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (30 सितम्बर 2019)।

3.8 पूर्व तट रेलवे (पूतरे): रेलवे सुरक्षा कमिश्नर की पूर्व अनुमति के बिना कार्य के निष्पादन के कारण अनुत्पादक व्यय

पूर्व तट रेल प्रशासन ने 2004 के भारतीय रेल की परिमाप अनुसूची में निर्धारित की अपेक्षा स्टीपर ढलान के साथ लूप लाइन के विस्तारण का कार्य किया। हालांकि, रेलवे सुरक्षा कमिश्नर का पूर्व अनुमोदन नहीं लिया गया था। रेलवे सुरक्षा कमिश्नर ने स्टीपर ढलान के उल्लंघन पर ध्यान नहीं दिया। इसके कारण ₹ 6.56 करोड़ का अनुत्पादक व्यय हुआ। रेलवे सुरक्षा कमिश्नर की स्वीकृति के अभाव में कार्य को पूरा करने और लूप लाइन को उपयोग करने की संभावना कम थी।

[195] भिलाई एक्सचेंज यार्ड की रिमॉडलिंग पर ₹ 6.18 करोड़ का व्यय, दो स्टेशनों (केएण्डएम) पर सिंगल गीयर के प्रतिस्थापन पर ₹ 16.35 करोड़ का व्यय और मरोदा में नए एक्सचेंज यार्ड के निर्माण पर ₹ 8.62 करोड़ का व्यय

[196] निर्माण कार्यों का प्रस्ताव रखते समय दपूमरे को वैगनो/लोकोमोटिव के परिहार्य अवरोधनों से भिलाई एक्सचेंज यार्ड से ₹ 1.84 करोड़ प्रतिवर्ष तथा मरोदा न्यू एक्सचेंज यार्ड से ₹ 3.98 करोड़ प्रति वर्ष की उम्मीद थी।

2004 की भारतीय रेल परिमाप अनुसूची में मौजूदा कार्यों[197] के लिए स्टेशन यार्डों में 400[198] में 1 की अधिकतम ढलान निर्धारित की गई है। (एसओडी-2004) एसओडी 2004 में किए गए संशोधनों (मई 2013) में अन्य बातों के साथ-साथ उल्लेख किया गया था कि 260 में से 1 की अपेक्षा ग्रेड स्टीपर पर न तो किसी स्टेशन यार्ड का निर्माण किया जाना चाहिए और न ही किसी साइडिंग को यात्री लाइन से जोड़ा जाना चाहिए। जहां यह अपरिहार्य हो वहां रेलवे सुरक्षा कमिश्नर (सीआरएस) के माध्यम से रेलवे बोर्ड की पूर्व संस्वीकृति प्राप्त की जानी चाहिए।

पूतरे के विजयनगरम-पालसा सेक्शन मे, जो संतृप्त बिंदु से आगे पहूँच गया था, पूर्व तट बेल्ट में यातायात में वृद्धि की आवश्यकताओं का ध्यान रखने के लिए क्षमता निर्मित करने की आवश्यकता महसूस की गई थी। इस सेक्शन में सेक्शन क्षमता अवरोध को कम करने के लिए वाल्टेयर डिवीजन ने परीक्षण आधार पर लंबी ढुलाई ट्रेनें चलानी शुरू की थी। इसमें दो पूर्ण लंबाई के रेक, सामान्यत: पायथन रेक के रूप में जाना जाता है, मिले हुए थे। हालांकि इन ट्रेनों को चलाने में सामने आई बाधा अन्य ट्रेनों के साथ क्रोसिंग या अग्रगमन था। पारंपरिक यार्ड अभिन्यास में पायथन रेकों को नहीं रखा जा सकता और अन्य ट्रेनों के (यात्री और माल दोनों) को अग्रगमन देने के लिए बीच में नहीं रूक सकती थी। अत: यह ट्रेनें गन्तव्य स्थल तक सीधे चलती थी। इनसे अन्य यातायात को काफी समय हानि होती थी। इस मुश्किल पर काबू पाने के लिए पूतरे ने कुछ स्टेशन यार्डों को रूपांतरित करने का प्रस्ताव रखा ताकि इन पायथन रेकों को समायोजित किया जा सके।

डिवीजनल इंजीनियर/वाल्टेयर ने जनवरी 2014 में चिपुरूपल्ली यार्ड[199] में मौजूदा आर/4 लाइन के रूपांतरण और विस्तारण के लिए कार्य का प्रस्ताव रखा। पायथन रेकों के समायोजन हेतु सामान्य लूप स्थिति को बाधित किए बिना लूप लाइन को लंबी लूप लाइन में विस्तारित करने का प्रस्ताव रखा गया था। रेलवे बोर्ड ने ₹ 8.13 करोड़ की लागत पर अप्रैल 2014 में इस यातायात सुविधा कार्य को अनुमोदित किया। यह कार्य मार्च 2016 तक पूर्णता हेतु लक्षित था। चिपुरूपल्ली

---

[197] मौजूदा निर्माण कार्यों का तात्पर्य उन कार्यों से है जो संशोधित परिमाप अनुसूची (2004) के जारी होने से पूर्व मौजूद थे और यह किसी स्थान पर पालन किए गए पूर्व परिमापों के बारे में सूचना प्रदान करने हेतु क्षेत्रीय इंजीनियरों की सहायता करेंगे।

[198] प्रत्येक 400 मीटर की लंबाई में 1 मीटर का आरोह/अवरोह

[199] जो एक सामान्य लूप था।

स्टेशन पर प्रस्तावित लंबी लूप लाइन में 400 में 1 की निर्धारित सुरक्षा सीमा से अधिक स्टीपर ढलान (291 में 1) शामिल थे।

कार्यों के निष्पादन हेतु मार्च 2015 से जून 2015 के दौरान ₹ 5.31 करोड़ के चार ठेके[200] दिए गए। तथापि, इसके लिए आहरणों को उस समय अनुमोदित नहीं किया गया था। यह ठेके अनुमोदित आहरणों के बिना दिए गए थे। कार्य को शुरू करने से पहले रेलवे बोर्ड और सीआरएस की पूर्व स्वीकृति आवश्यक थी क्योंकि ढलान निर्धारित की अपेक्षा स्टीपर था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि वरिष्ठ डिवीजनल इंजीनियर/वाल्टेयर ने ढलान के उल्लंघन हेतु दोषमार्जन के लिए सीआरएस[201] को कहा था (दिसम्बर 2015)। दोषमार्जन इस स्पष्टीकरण के साथ मांगा गया था कि 400 में 1 के सिफारिश किए गए ग्रेड में काफी रूपांतरण शामिल होंगे। इसमें ₹ 6.07 करोड़ की लागत पर भूमिकार्य, विस्तारण तथ पुलों का दोबारा निर्माण ओवर हैड उपस्कर (ओएचई) तथा सिग्नलिंग प्रतिष्ठानों में मुख्य बदलाव शामिल होंगे। इसके अलावा, व्यस्त मार्गों पर यातायात अवरूद्ध होगा। सीआरएस ने बिना स्वीकृति के 31 दिसम्बर 2015 को प्रस्ताव वापस कर दिया था। सीआरएस ने बताया कि लूप के विस्तारण की योजना उस स्टेशन यार्ड पर बनाई जानी चाहिए जहां इससे परिमाप अनुसूची का उल्लंघन न हो। मुख्य पुल इंजीनियर/पूतरे ने यह कहते हुए क्षमता हेतु उनके प्रस्ताव को दोहराया[202] कि 400 में 1 की ढलान प्रदान करना व्यवहार्य नहीं था। हालांकि सीआरएस ने क्षमा प्रस्ताव को स्वीकार नहीं किया और बताया (मार्च 2018) कि 1:291 डाऊन से 1:200 अप तक ग्रेड के तीव्र बदलाव की अनुमति नहीं दी गई थी।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि पूतरे ने न केवल सीआरएस संस्वीकृति के बिना कार्य शुरू किया अपितु इस अवधि के दौरान कार्य को जारी भी रखा था। सितम्बर 2018 तक कार्य की प्रत्यक्ष प्रगति 75 प्रतिशत थी और ₹ 6.56 करोड का व्यय हुआ था। तथापि, अवसंरचना की पूर्णता तथा उपयोग सीआरएस संस्वीकृति के लंबन के कारण अनिश्चित था।

रेलवे बोर्ड ने जवाब में कहा कि (फरवरी 2019) कि 400 में 1 की मौजूदा ढलान के लिए, कई यातायात अवरोधनों सहित काफी व्यय की आवश्यकता होगी। अत:

---

[200] वाल्टेयर डिवीजन के सिविल इंजीनियरिंग, इलेक्ट्रिकल, और सिग्नल तथा दूरसंचार विभाग

[201] दक्षिण पूर्वी सर्कल/कोलकाता

[202] 27 जून 2016, 20 सितंबर 2017 और 3 नवंबर 2017

400 में 1 की बजाय 291 में 1 की ढलान प्रदान करने का प्रस्ताव रखा गया था। जिसके लिए क्षमा मांगी गई थी। सीआरएस की संस्वीकृति की प्राप्ति पर कार्य को पुन: आरंभ किया गया था और लंबे लूप की अभीष्ट सुविधा को उपयोग में लाया जाएगा। यहां कोई अनुत्पादक व्यय नहीं होगा।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि कोडल प्रावधान[203] में स्पष्ट रूप से अनुबंधित है कि विनिदेश तथा आरेखण निविदा दस्तावेज का भाग होते है और इसे ठेका में शामिल किया जाना चाहिए। तथापि, वर्तमान मामले में अनुमोदित आरेखण के बिना ठेके दिए गए थे। क्षमा हेतु सीआरएस की मंजूरी अभी प्राप्त की जानी थी (दिसम्बर 2018)। कार्य को 75 प्रतिशत प्रत्यक्ष प्रगति के बाद रोक दिया गया था। इसके कारण ₹ 6.56 करोड़ का अनुत्पादक व्यय हुआ था। रेलवे सुरक्षा कमिश्नर की संस्वीकृति के अभाव में कार्य को पूरा करने और लूप लाइन को उपयोग करने की संभावना कम है। इसी बीच पायथन रेकों के चालन को रोक दिया गया था।

सीआरएस की संस्वीकृति प्राप्त किए बिना कार्य को शुरू करने और व्यय करने, जिसका कोई परिणाम नहीं हुआ, के लिए उत्तरदायी अधिकारियों की जवाबदेही निर्धारित करने की आवश्यकता है।

3.9 पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे (उपूसीरे): कार्यों को शुरू करने से पूर्व खाली साइट की पूर्ण उपलब्धता सुनिश्चित करने में विफलता के कारण निष्फल व्यय

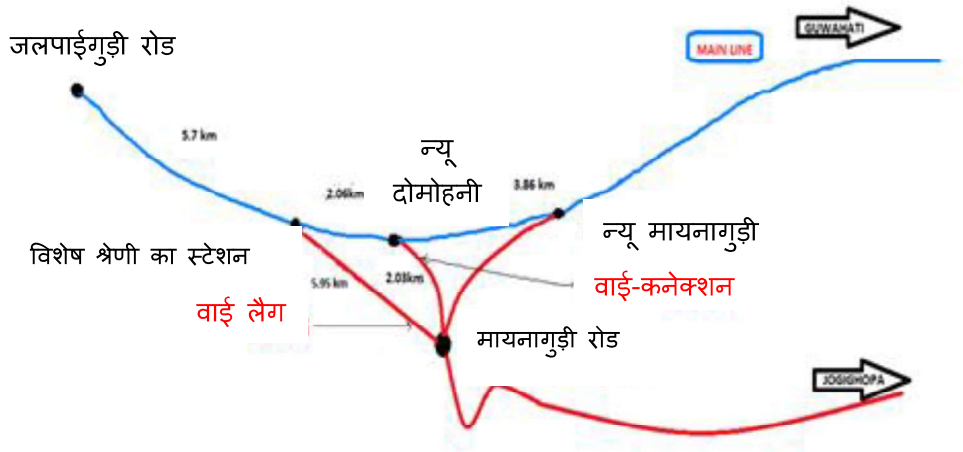
उपूसीरे द्वारा जोगीघोपा के रास्ते नई मायनागुड़ी को गुवाहाटी से जोडने के लिए नई मायनागुडी से जोगीघोपा तक नई लाइन परियोजना शुरू की जा रही थी। हालांकि, रेलवे ने समस्त भूमि अधिग्रहण को पूरा करने से पहले कार्य का निर्माण शुरू कर दिया था। तत्पश्चात भूमि अधिग्रहण फलित नहीं हुआ। उपूसीरे ने जलपाइगुडी-गुवाहाटी मेन लाइन पर मायनागुडी रोड से विशेष श्रेणी के स्टेशन से जोड़ने के लिए उनकी स्वयं की मौजूदा भूमि पर वैकल्पिक व्यवस्था की थी। उपूसीरे ने अब भूमि अधिग्रहण प्रस्ताव को छोड़ दिया था। आरंभ में निर्धारित मार्ग पर बडे/छोटे पुलों, पुलिया, जलमार्गों के निर्माण, भूमि कार्य आदि पर किया गया ₹ 25.13 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

लेखापरीक्षा में समय-समय पर विभिन्न कार्यों के लिए ठेके देने से पूर्व रेलवे द्वारा किए गए प्रारंभिक कार्यों को पूरा न करने का मामला दर्शाया गया था। रेलवे बोर्ड ने अक्टूबर 2006 में दोहराया कि साइट की मंजूरी और योजनाएं तथा

[203] इंजीनियरिंग विभाग हेतु भारतीय रेलवे संहिता का पैरा 1219

आरेखण की तैयारी जैसे पूर्व अपेक्षित कार्यों को समय पर पूरा किया जाए तथा ठेकेदार को सौंपा जाए ताकि कार्य की प्रगति प्रभावित न हो। रेलवे बोर्ड ने यह भी निर्देश दिया कि ऐसा करने में विफलता को गंभीरता से देखा जाए तथा किए गए अधिक व्यय के लिए जिम्मेदारी निर्धारित की जाए। इसके अलावा, परियोजनाओं, जहां भूमि अधिग्रहण आवश्यक घटक है, के लिए निविदाएं भूमि अधिग्रहण के बाद या इसके संपूर्ण टाईड-अप[204] के बाद ही जारी की जानी चाहिए।

पश्चिम बंगाल और असम राज्यों के अन्तर्गत आने वाली नई लाइन परियोजना न्यू मायनागुडी –जोगीघोपा को रेलवे बोर्ड द्वारा ₹ 733.09 करोड़ की लागत पर 2000-01 में संस्वीकृत किया गया था। यह लाइन जोगीघोपा स्टेशन से गुजरते हुए न्यू मायनागुडी से गुवाहाटी को जोड़ने के लिए थी। यह नई लाइन बांगलादेश की सीमा सहित पश्चिम बंगाल तथा असम के दूरवर्ती स्थानों में काफी बडी जनसंख्या की सेवा हेतु अभिप्रेत थी।



चित्र 3.10 परियोजना का रूट मानचित्र (स्केल पर नहीं)

जून 2004 में महत्वपूर्ण आशोधन के रूप में 2.03 कि.मी. लंबाई की दूसरी लाइन प्रस्तावित थी। इस लाइन से न्यू मायनागुडी-जोगीघोपा लाइन पर मायनागुड़ी रोड स्टेशन के साथ न्यू जलपाईगुड़ी –न्यू बोंगाईगांव पर न्यू दोमोहनी स्टेशन को जोड़ने के लिए थी रेलवे बोर्ड द्वारा ₹ 2.39 करोड़ की लागत पर इस परियोजना को संस्वीकृति दी गई थी (सितम्बर 2004)। इस लाइन को 'वाई-संपर्क' नाम दिया गया था क्योंकि यह नई लाइन परियोजना के न्यू मायनागुड़ी-

[204] रेलवे बोर्ड का पत्र अक्टूबर 2017

मायनागुड़ी रोड स्टेशन के क्षेत्र पर 'वाई' की आकृति बनाती थी। इस नई लाइन के निर्माण को जोगीघोपा से गुजरते हुए न्यू दोमोहनी से गुवाहाटी तक वैकल्पिक मार्ग के रूप में उचित सिद्ध किया गया था।

'वाई-संपर्क' हिस्से में बडे/छोटे पूलों, पुलिया, जलमार्गो, भूमिकार्य, ट्रैक लिंकिंग आदि के निर्माण हेतु ₹ 25.13 करोड़ का व्यय किया गया था (जनवरी 2010)। हालांकि, 'वाई-संपर्क' से संबंधित 62.43 एकड़ भूमि का अधिग्रहण शेष था। भूमि के मालिक राज्य सरकार द्वारा निर्धारित मुआवजे की अपेक्षा अधिक की मांग कर रहे थे। चूंकि, 'वाई-संपर्क' का समस्त कार्य अब तक पूरा नहीं हुआ था। यथा स्थिति जारी रहीं तथा जून 2015 में महाप्रबंधक/उपूसीरे ने वैकल्पिक मार्ग पर निर्माण प्रस्ताव का अनुमोदन किया था। रेलवे सुरक्षा कमिश्नर (सीआरएस) द्वारा जोगीघोपा की ओर जाने वाले मायनागुड़ी रोड से ट्रैक के पहले से प्रमाणित हिस्से का उपयोग करने के लिए वैकल्पिक मार्ग 'वाई-लेग' का अनुमोदन किया गया था। यह जलपाईगुड़ी रोड और न्यू दोमोहनी के बीच एक स्थान पर मुख्य लाइन को जोड़ने के लिए किया गया था जो न्यू दोमोहनी स्टेशन से 2.06 कि.मी. पश्चिम में था। 'वाई-लेग' के अधिकतम उपयोग के लिए निर्दिष्ट स्थान पर नए विशेष श्रेणी के स्टेशन का निर्माण किया गया था। 5.950 कि.मी. लंबे 'वाई-लेग' को पूर्ण रूप से उपूसीरे के पास लंबे समय तक अधिकृत भूमि पर बिछाया गया। लेखापरीक्षा ने नोट किया कि न्यू मायनागुडी-जोगीघोपा मार्ग को मुख्य लाईन से जोड़ने के मुद्दे को हल कर लिया गया था। हालांकि, मूल परियोजना इसमें महत्वपूर्ण आशोधन हिस्से सहित अपूर्ण रह गई।

इस प्रकार अनुपयुक्त योजना और रेलवे बोर्ड के अनुदेशो के अननुपालन के कारण ₹25.13 करोड़ का व्यय अवरोधन हुआ। यह व्यय मायनागुड़ीरोड़ -नयू दोमोहनी और मायनागुड़ी रोड-न्यू मायनागुड़ी हिस्से (वाई-कनेक्शन) पर बडे/छोटे पुलों, पुलिया, जल मार्गो आदि के निर्माण पर किया गया था।

जवाब में, रेलवे बोर्ड ने लेखापरीक्षा टिप्पणी को स्वीकार (जनवरी 2019) किया और कहा कि ''वाई-कनेक्शन'' जो पहले योजनाबद्ध था और ₹26.42 करोड़ की लागत से कुछ हिस्सों को क्रियान्वित किया गया था, अब आवश्यकता नहीं है क्योंकि एक वैकल्पिक मार्ग ''वाई-लेग'' का निर्माण किया और चालू किया है। हालांकि, भूमि अधिग्रहण की समस्या ने रेलवे को जलपाईगुड़ी रोड़ और न्यू डोमोहिनी के बीच वाई-लेन के रूप में एक अतिरिक्त 'एसपीएल' श्रेणी स्टेशन शुरू करने के लिए बाध्य किया था ताकि न्यू मयनागुडी में जोगीघोपा परियोजना पर बड़े निवेश का लाभ प्राप्त किया जा सके। उन्होनें कहा कि भूमि अधिग्रहण का

अभी भी मुख्य सचिव स्तर तक अनुसंरण किया जा रहा था। इसके बाद, महाप्रबंधक की अनुमति से इस नये संरेखण को खंड के संपूर्ण फैलाव को जोड़ने के लिए चुना गया था। वे इस बात पर सहमत है कि वर्तमान में निर्मित परिसंपत्तियों पर होने वाला व्यय निष्फल हो गया है।

निष्फल व्यय करने में भूमि अधिग्रहण सुनिश्चित किए बिना कार्य शुरू करने हेतु उत्तरदायी अधिकारियों की जवाबदेही सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

3.10 दक्षिण पूर्वी रेलवे (दपूरे) : संत्रागाची में इलेक्ट्रिक लोको शेड के क्षमता संवर्धन करने में विफलता के कारण लोको का अवरोधन

दक्षिण पूर्वी रेलवे ने लोको की बढी हुई संपत्ति को समायोजित करने के लिए इलेक्ट्रिक लोको शेड (ईएलएस), संत्रागाची का विस्तारण कार्य करने का प्रस्ताव रखा। उन्होंने शेड में पहिया बदलने के लिए पिटव्हील लैथ शुरू करने की भी योजना बनाई थी। क्षमता संवर्धन का कार्य शुरू नहीं किया जा सका क्योंकि विभिन्न विभाग करार नहीं कर सके। पिट व्हील लैथ मशीन को भी संत्रागाची लोको शेड पर अपर्याप्त स्थान के कारण अन्य स्थान पर प्रतिष्ठापित किया गया था। तथापि, भारी कार्यभार के कारण लोको को लंबे घंटो तक रोका गया था जिसके परिणामस्वरूप ₹ 8.33 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

दक्षिण पूर्वी रेलवे (दपूरे) का इलेक्ट्रिक लोको शेड संत्रागाची, मुम्बई तथा भुवनेश्वर की ओर जाने वाली मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की विद्युत आवश्यकता के निमित्त सेवारत था। उपलब्ध स्थान और अवसंरचना के साथ पहले शेड की योजना बनाई गई और 35 लोको के रख-रखाव हेतु सज्जित किया गया था। संवर्धित संपत्ति की आवश्यकताओं का ध्यान रखने के लिए इसे बाद में बढ़ाकर 50 लोको कर दिया गया था। तत्पश्चात, नई ट्रेनें[205] शुरू की गई थी और अतिरिक्त लोकोमोटिव को शेड को आबंटित कर दिया गया था। इसके परिणामस्वरूप, ईएलएस, संत्रागाची अतिरिक्त लोकोमोटिव की रख-रखाव आवश्यकता को पूरा करने में असमर्थ था।

दपूरे ने दिसम्बर 2009 में दैनिक परिचालनों के सुगम चालन हेतु ईएलएस, संत्रागाची के विस्तारण का प्रस्ताव रखा था। उक्त हेतु साइट योजना अधिकारियों की समिति[206] द्वारा तीन विभागों से तैयार की गई थी और डिवीजनल रेलवे

[205] जैसे हावड़ा से दुरंतो

[206] क्षेत्र प्रबंधक (एआरएम), संत्रागाची, वरिष्ठ सीनियर डिवीजनल इलेक्ट्रिकल इंजीनियर (वरिष्ठ डीईई) / टीआरएस, संत्रागाची और वरिष्ठ डिवीजनल इंजीनियर (वरिष्ठ डीईएन), खड़गपुर

प्रबंधक, खड़गपुर द्वारा अनुमोदित की गई थी। समिति ने संत्रागाची में डीजल लोको में इंधन भरने के लिए बनाए गए इंडियन ऑयल कार्पोरेशन लि. के रेलवे उपभोक्ता डिपो (आरसीडी) के टैंको के स्थानांतरण का सुझाव दिया था। परिचालन विभाग ने भी इस प्रस्ताव पर सहमति दी थी। तथापि, इंडियन ऑयल द्वारा उठाई गई आपत्ति[207] के मद्देनजर मैकेनिकल विभाग ने इस प्रस्ताव पर सहमति नहीं दी थी।

इस मुद्दे को इलेक्ट्रिकल, मैकेनिकल, तथा इंजीनियरिंग विभाग के प्रतिनिधियों की समिति द्वारा संयुक्त सर्वेक्षण के माध्यम से दोबारा विचार किया गया था (अप्रैल 2011)। तथापि, इसे मैकेनिकल विभाग की आपत्तियों के कारण निपटाया नहीं जा सका था। इसके पश्चात इलेक्ट्रिकल विभाग ने धारण क्षमता पहले चरण में 75 लोकों और दूसरे चरण में 100 लोको तक बढाने का प्रस्ताव रखा (अगस्त 2011)।

रेलवे बोर्ड ने अप्रैल 2012 में निर्णय लिया[208] कि शेड के विस्तारण की योजना पहले बनाई जानी चाहिए थी और सभी सुविधाओं को अद्धतित करने की आवश्यकता थी। डीजल लोको के रख-रखाव को खड़गपुर में हस्तांतरित करने की भी सलाह दी गई (जून 2012) क्योंकि डीजल लोको की संख्या में कमी आई थी। रेलवे बोर्ड ने कुछ डीजल लोको के संत्रागाची में रख-रखाव करने का भी परामर्श दिया था। इस मामले पर निर्णय महाप्रबंधक, दपूरे द्वारा लिया जाना था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि दपूरे प्रशासन ने अब तक इस विकल्प का उपयोग नहीं किया है।

जोनल स्तर पर संबंधित रेलवे विभागों ने बिना किसी परिणाम के मामले पर चर्चा जारी रखी (दिसम्बर 2015)। अंत: लोको शेड के क्षमता संवर्धन का मुद्दा अनिर्णीत रह गया।

लेखापरीक्षा में आगे देखा गया कि पहिये बदलने[209] के लिए जुलाई 2012 में संत्रागाची में शेड हेतु पिट व्हील लैद मशीन संस्वीकृत की गई थी। तथापि, इसे

---

[207] आईओसीएल ने क्षेत्र का सर्वेक्षण किया और स्थानों का प्रस्ताव रखा और देखा कि प्रस्तावित स्थान अनधिकृत आवास गृह से घिरे हुए थे, हाई टेंशन लाइन उस स्थान से गुजर रही थीं जिससे सुरक्षा और संरक्षा का खतरा था। इसलिए, उन्होंने रेलवे से उसी स्थान पर आरसीडी स्थापना को बनाए रखने का अनुरोध किया और विघटन बिंदु में केवल संशोधन पर विचार किया।

[208] रेलवे बोर्ड में मुख्य इलेक्ट्रिकल इंजीनियरों के सम्मेलन में चर्चा के दौरान

[209] टर्निंग मशीनिंग का एक रूप है, एक सामग्री हटाने की प्रक्रिया, जिसका उपयोग अवांछित सामग्री को काटकर घूर्णी भागों को बनाने के लिए किया जाता है। टर्निंग प्रोसेस के लिए टर्निंग मशीन या खराद और कटिंग टूल की आवश्यकता होती है।

स्थान की सीमाओं के कारण शुरू भी नहीं किया जा सका था। तत्पश्चात, इस मशीन को जनवरी 2017 में इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट (ईएमयू) कार शेड में शुरू किया गया था जो 5 कि.मी. दूर है। वर्तमान में, इलेक्ट्रिक लोको तथा ईएमयू रेको के पहिये बदलने का काम अधिकतर ईएमयू कार शेड, टिकियापाड़ा[210] और अन्य शेडों पर किया जाता है। लोको के पहिये बदलने हेतु 16 घंटे के निर्धारित समय के प्रति ईएमयू कार शेड, टिकियापाड़ा[211] तथा अन्य शेडों पर पहिये बदलने में लिया गया औसत समय 51 घंटे[212] था। यह इन शेडों पर भारी कार्य बोझ के कारण था। संत्रागाची में पिट व्हील लैद मशीन के प्रतिष्ठापन की संभावना का अभी पता लगाया जा रहा था। अधीनस्थ अधिकारियों[213] की समिति ने पाया कि कुछ आशोधनों के साथ ईएलएस/एसआरसी में मशीन के प्रतिष्ठापन हेतु उपयुक्त स्थान उपलब्ध कराया गया था (सितम्बर 2018)।

इस मामले को जुलाई 2018 में प्रमुख मुख्य इलेक्ट्रिक इंजीनियर/दपूरे के समक्ष उठाया गया था। प्रतिउत्तर में उन्होंने बताया (जुलाई 2018) कि शेड के विस्तारण की और अधिक गुज़ाइश नहीं थी। उन्होंने बताया कि कोचिंग लोकोमोटिव की यातायात आवश्यकता दिन प्रति दिन बढ़ रहीं थी।

अत: दपूरे में विभिन्न रेलवे विभागों के बीच समन्वय के अभाव में लोको शेड में क्षमता संवर्धन कार्य नहीं किया जा सका था। टिकियापाड़ा ईएमयू कार शेड पर लोको के भारी अवरोधन के कारण रेलवे को ₹ 8.33 करोड़ की परिहार्य हानि उठानी पड़ी।

यह मामला फरवरी 2019 में रेलवे बोर्ड के संज्ञान में लाया गया था। उनके जवाब में (सितम्बर 2019), यह कहा गया है कि जगह की कमी के बावजूद, ईएलएस/एसआरसी को दपूक्षे में कोचिंग ट्रेनों के प्रबंधन के लिए कोलकाता क्षेत्र में रणनीतिक रूप से स्थित है। रेलवे बोर्ड ने आगे कहा कि कार्शेड/ टिकियापारा में पिट व्हील लैथे का प्रावधान में विद्यमान जगह के दबाव में एक बुद्धिमान निर्णय था। वर्तमान में, इस पिट व्हील लैथे में इलेक्ट्रिक लोको और ईएमयू रेक

---

[210] जनवरी 2017 में स्थापित नई मशीन के अलावा, ईएमयू कार शेड, टिकियापाड़ा में पूराने पिट व्हील लैद के प्रतिस्थापन के विरूद्ध रेलवे बोर्ड (2018-19) द्वारा हाल ही में एक पिट व्हील लैद को मंजूरी दी गई है।

[211] लगभग 83 प्रतिशत पहियों को व्हील टर्निंग के लिए टिकियापाड़ा भेजा जाता है, बाकी टाटानगर (244 किलोमीटर), खड़गपुर (109 किलोमीटर), बोकारो (307 किलोमीटर) और रामनगर (109 किलोमीटर) पर अन्य शेडों को भेजा जाता है।

[212] 2 घंटे 30 मिनट और 220 घंटे के बीच

[213] इंजीनियरिंग, इलेक्ट्रिकल, मैकेनिकल विभागों से

के व्हील को बदला जा रहा है। 2018-19 में, कार्शेड/टिकियापारा के लिए एक पिट व्हील लैथे को स्वीकृति दी गई थी, जिसे अब कवर शेड, संशोधित आरसीडी परिसर आदि के डिजाइन को इष्टतम बना कर ईएलएस/ एसआरसी में चालू किया जा रहा है।

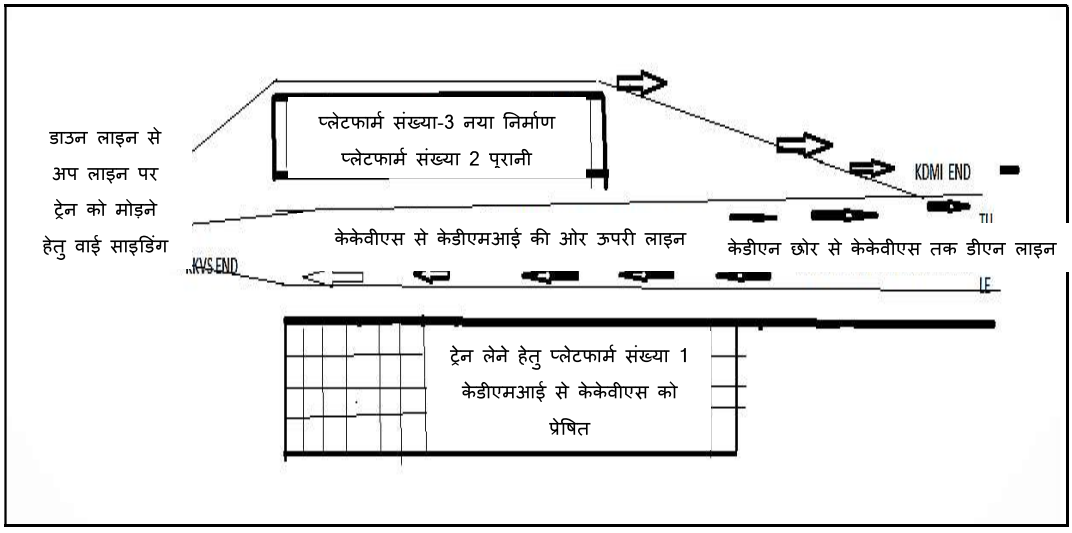
रेलवे बोर्ड का उपर्युक्त जवाब स्पष्ट रूप से इस तथ्य को स्थापित करता है कि पिट व्हील लैथे, जो ईएलएस/ एसआरसी के लिए जुलाई 2012 में स्वीकृत किया गया था, को आवश्यक आंतरिक संशोधन के साथ वहां ही चालू किया जा सकता था क्योंकि ईएलएम/ एसआरसी के कार्शेड/ टिकियापारा के लिए स्वीकृत किए गए पिट व्हील लैथे को बाद में संस्थापित किया गया था। ईएलएस/ एसआरसी में पिट व्हील लैथ को संस्थापना के पहले घटना में अन्य शेड में उनकी अनावश्यक देरी के साथ-साथ लोको की ढुलाई से बचा जा सकता था।

3.11 मेट्रो रेलवे (एमआर): मेट्रो रेलवे, कोलकाता के महानायक उत्तम कुमार स्टेशन पर तीसरे प्लेटफार्म/लाइन के निर्माण में लिया गया अविवेकपूर्ण निर्णय

मेट्रो रेलवे/कोलकाता के इंजीनियरिंग विभाग ने महानायक उत्तम कुमार स्टेशन पर तीसरे प्लेटफार्म/लाइन के निर्माण का प्रस्ताव रखा था। इसका उद्देश्य इस स्टेशन से/तक ट्रेन सेवाओं को शुरू/समाप्त करना था। जांच करने पर परिचालन विभाग ने बताया कि प्रस्तावित तीसरे प्लेटफार्म का सीमित उपयोग था और इससे केएमयूके से /तक संक्षिप्त ट्रेन सेवाओं को मदद नहीं मिलेगी। तथापि, परिचालन विभाग द्वारा बताई गई कमियों को दूर किए बिना तीसरे प्लेटफार्म/लाइन का निर्माण किया गया था। जैसे कि तीसरे प्लेटफार्म तथा लाइन का योजनानुसार ट्रेनों को शुरू/समाप्त करने हेतु उपयोग नहीं किया जा सकता था तथा ₹ 11.27 करोड़ का व्यय निष्फल हो गया।

मेट्रो रेलवे, कोलकाता के इंजीनियरिंग विभाग ने महानायक उत्तम कुमार स्टेशन (केएमयूके) पर तीसरे प्लेटफार्म/लाइन के निर्माण का प्रस्ताव रखा (सितम्बर 2011)। मौजूदा दो[214] प्लेटफार्मों का कबि सुभाष और दमदम स्टेशनों के बीच सेवाओं के माध्यम से उपयोग किया जाता है। तीसरी लाइन का प्रस्ताव केएमयूके से/तक शुरू होने वाली/समाप्त होने वाली ट्रेन सेवाओं के उद्देश्य के साथ किया गया था। केएमयूके कबि सुभाष तथा दमदम स्टेशनों के बीच मध्यवर्ती स्टेशन है जो कोलकाता के मेट्रो रूट के दो अंतिम छोर है।

[214] डाउन - कबि सुभाष (केकेवीएस) छोर और यूपी - दमदम (केडीएमआई) छोर



चित्र 3.11: महानायक उत्तम कुमार स्टेशन का नक्शा

मेट्रो रेलवे के परिचालन विभाग ने अक्टूबर 2011 में प्रस्ताव की जांच की तथा निम्नलिखित बताया:

- इस कार्य का कार्यक्षेत्र केवल तीसरे प्लेटफार्म से दमदम की ओर ट्रेनों को भेजने की अनुमति देता है जो केएमयूके कार शेड (वाई साइडिंग) से आ रही है।
- उस मामले में जहां दमदम से आने वाली ट्रेन केएमयूके स्टेशन पर समाप्त होती है तो दमदम छोर से तीसरे प्लेटफार्म पर ट्रेन को सीधे लेने और तीसरे लाइन से ही भेजने के लिए कोई प्रावधान नहीं है।
- कबि स्टेशन छोर से तीसरे प्लेटफार्म पर ट्रेन को सीधे लेने और दमदम की ओर भेजने के लिए भी कोई प्रावधान नहीं है। यह केवल केएमयूके कार शेड से ही तीसरे प्लेटफार्म पर जा सकती थी।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि कार्य का उपरोक्त कार्यक्षेत्र केयूएमके की प्लेटफार्म सं.3 से सेवाओं को शुरू करने और समाप्त करने की अनुमति नहीं देता जैसा परिकल्पित था। परिचालन विभाग ने यह भी बताया कि मौजूदा कार्यक्षेत्र में प्रस्तावित तीसरे प्लेटफार्म का सीमित उपयोग था और इससे केएमयूके से/तक संक्षिप्त ट्रेन सेवाओं को मदद नहीं मिलेगी। उन्होंने प्रस्ताव को छोडने का सुझाव दिया क्योंकि मौजूदा कार्यक्षेत्र में यह परिचालनात्मक बाधाओं को दूर नहीं करता।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि परिचालन विभाग के उपरोक्त सुझाव /मत के बावजूद इंजीनियरिंग विभाग ने यह कार्य किया। तीसरे प्लेटफार्म/लाइन का निर्माण ₹ 11.27 करोड़ की कुल लागत पर किया गया था और इसे 3 जुलाई

2016 को यातायात हेतु खोला गया था। 9 सितम्बर 2016 से दमदम और कबि सुभाष के बीच सेवाएं बदलते हुए ग्यारह जोडी नई ट्रेन केएमयूके से/तक शुरू /समाप्त हो रही थी। हालांकि, सेवाओं को 3 अक्टूबर 2016 से वापस ले लिया गया था। संक्षिप्त सेवाओं को वापस लेने के कोई कारण अभिलिखित नहीं पाए गए थे। जैसे कि केएमयूके पर तीसरे प्लेटफार्म /लाइन को केएमयूके पर ट्रेनों को शुरू करने/समाप्त करने हेतु उपयोग नहीं किया गया था जैसी मूल योजना बनाई गई थी। लेखापरीक्षा में देखा गया कि प्लेटफार्म सं.1 पर पहुंचने वाली दमदम से आने वाली ट्रेनों की ओर यात्रा शुरू करने के लिए प्लेटफार्म सं.3 पर परिनियोजन से पूर्व यार्ड में जाना पड़ता था। इससे कबि सुभाष से आने वाली और दमदम की ओर जाने वाली ट्रेनों का आगमन प्रभावित हुआ जिन्हें केएमयूके की प्लेटफार्म सं. 2 पर खड़ा किया गया था।

इस प्रकार, परिचालन विभाग द्वारा बताई गई बाधाओं का समाधान नहीं किया गया था। इंजीनियरिंग विभाग ने तीसरी लाइन के माध्यम से ट्रेनों को सीधी लेने/भेजने के प्रावधान को सुनिश्चित किए बिना तीसरी लाइन का निर्माण किया था। तीसरी लाइन और प्लेटफार्म के निर्माण पर किए गए ₹ 11.27 करोड़ का व्यय अक्तूबर 2016 से निष्फल हो गया।

जवाब में, रेलवे बोर्ड ने कहा (मई 2019) कि तीसरी लाइन के प्रस्ताव और मंजूरी के समय पर केएमयूके कार्शेड का पूरी तरह से संचालन किया था। लेकिन समय के साथ, केएमयूके कार्शेड का कार्य भार को नौपारा और कवि सुभाष कार्शेडों में स्थानांतरित कर दिया गया था। इस प्रकार, अतिरिक्त रेक की अनुपलब्धता के साथ-साथ केएमयूके शेड के कार्य न करने से केएमयूके से रैंक के इंजेक्शन को रोका गया, जिससे तीसरे प्लेटफॉर्म का उपयोग प्रतिबंधित हो गया। उन्होनें आगे कहा कि केएमयूके कार्शेड के पुनरूद्धार को आगामी परियोजनाओं के हिस्से के रूप में रखा जा रहा है। एक बार शेड को पुनर्जीवित करने के बाद तीसरे प्लेटफॉर्म का उपयोग सेवाओं की उत्पत्ति के लिए किया जाएगा।

उपयुक्त जवाब में डाऊन लाइन से सीधे ट्रेन प्राप्त करने के लिए प्रावधान की गैर-उपलब्धता के दवाब को संकेत नहीं है, अर्थात दमदम अंत में तीसरे प्लेटफॉर्म तक और इसे अपलाइन को प्रेषण किया है। इसके अलावा, रेल प्रशासन की खराब नियोजन और इसके कुशल उपयोग का निर्धारण किए तीसरी लाइन के निर्माण के कारण किया गया व्यय निष्फल रहा है।

3.12 मध्य रेलवे (मरे): कॉर्ड लाइनों का निर्माण न होने के कारण लंबें मार्ग से मालगाड़ियों की ढुलाई और रेलवे को राजस्व की आवर्ती हानि

मध्य रेलवे ने उरान तथा रोहा लाइनों से आने वाली तथा पनवेल-कारजत लाइन को पार करने वाली ट्रेनों के लिए पनवेल स्टेशन से बाहर-बाहर निकलने के लिए कॉर्ड लाइनों का निर्माण नहीं किया गया था, यद्यपि मूल विस्तृत अनुमान में इसका प्रावधान किया गया था। कॉर्ड लाइन के अभाव में, उरान तथा रोहा लाइनों से उदभूत अधिकतर मालभाड़ा यातयात को 55 किमी. लंबे मार्ग से गुजारा जा रहा था। स्थिति और भी खराब हो गई, जब इन मालगाड़ियों को कल्याण माल शेड पर रोककर रखा गया। इसके परिणामस्वरूप अप्रैल 2015 से मार्च 2018 में दौरान ₹ 68.57 करोड़ की हानि हुई।

पनवेल-कारजात नई लाइन को वर्ष 1997 में संस्वीकृत तथा मार्च 2005 में पूरा[215] किया गया था। इसका उद्देश्य इस लाइन पर माल, यात्री और उपनगरीय यातायात को गुजारना, कुरला-कल्याण तथा कल्याण-कारजत लाइनों के व्यस्त सेक्शन को विसंकुलित करना और तीव्र यातयात उपलब्ध कराना और परिसंपत्तियों का इष्टतम उपयोग करना था। दो कॉर्ड लाइनें[216] अर्थात उरान से आप्टा और आप्टा से कारजत (कुल दो कि.मी.) भी परियोजना के विस्तृत अनुमान[217] में उपलब्ध कराई गई थी। कॉर्ड लाइनों का निर्माण जंक्शन पर किया गया था, जहां रेलगाडियों को जंक्शन से दिशा बदलनी होती है। यदि यहां कोई कॉर्ड लाइन नहीं होती तो दिशा बदलने के लिए इंजन को रेलगाड़ी के दूसरे हिस्से पर जोड़ने के लिए पीछे की ओर घूमाना पड़ता। इसे इंजन व्युत्क्रमण कहा जाता है। कॉर्ड इंजन के व्युत्क्रमण के बिना रेलपथ बदलने की सुविधा देता है। तथापि, नई लाइन पनवेल-कारजत को कॉर्ड लाइन के निर्माण, जैसा विस्तृत अनुमान में अनुबंधित था, के बिना 2007 में यातायात हेतु खोल दिया गया था। कॉर्ड लाइनों का निर्माण न करने के कारण अभिलिखित नहीं थे। इस संबंध में लेखापरीक्षा में निम्नलिखित पाया गया।

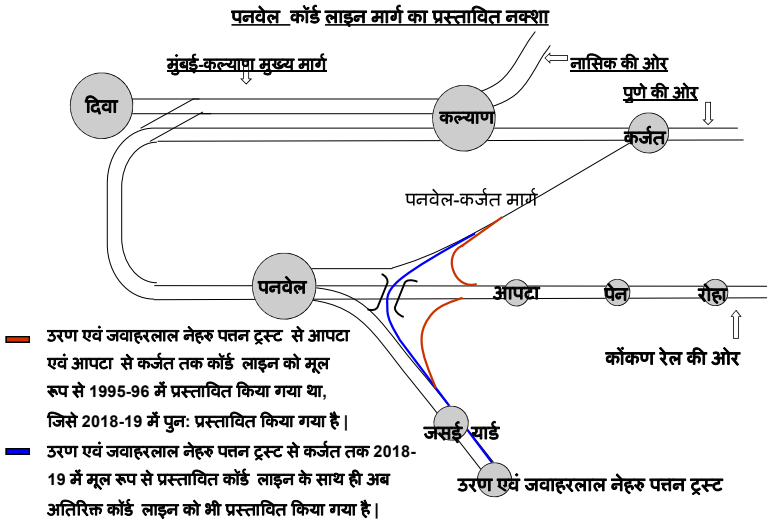
---

[215] संस्वीकृत लागत ₹106.90 करोड़, संशोधित अनुमानित लागत ₹137.44 करोड़

[216] कॉर्ड लाइन एक लाइन सिगमेंट है जो एक वक्र पर दो बिंदुओं को जोड़ती है। कॉर्ड लाइन बिना इंजन के व्युत्क्रमण के पटरियों को बदलने की सुविधा देती है।

[217] एक संक्षिप्त अनुमान में शामिल कोई भी कार्य तब तक शुरू नहीं किया जाना चाहिए जब तक कि इसके लिए एक विस्तृत अनुमान तैयार नहीं किया जाता है और स्वीकृत और पर्याप्त धन सक्षम प्राधिकारी द्वारा आवंटित नहीं किया जाता है। विस्तृत अनुमान में कार्य की अनुमानित लागत, वित्तीय औचित्य और निधि आवंटन का विवरण शामिल होगा।

1. पनवेल- कारजत लाइन के निर्माण के साथ उरान/जेएनपीटी[218] क्षेत्र और कोंकण रेलवे से पुणे और उससे आगे के माल यातायात को इस छोटे रूट सें बुक किया गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि विभिन्न स्थानों[219] को जाने वाले मालभाड़ा यातायात[220] को छोटे रूट (पनवेल-कारजत) के माध्यम से बुक किया गया था। तथापि, अधिकतर यातायात लंबे रूट से (पनवेल-दिवा -कल्याण-कारजत) और कुछ यातायात छोटे रूट से किया गया था। लंबे रूटों से यातायात का संचालन कॉर्ड लाइनों का निर्माण न करने के कारण पनवेल में इंजन के व्युत्क्रमण से बचने के लिए किया जा रहा था।



चित्र 3.12 पनवेल स्टेशन से बाहर-बाहर गुजरने के लिए कॉर्ड लाइन सहित पनवेल-कारजत लाइन दर्शाता रूट मानचित्र

लेखापरीक्षा में मार्च 2018 के लिए नमूना जांच के दौरान पाया गया कि 254 रेकों (ट्रेनों) जो पनवेल से कारजत से आगे जाने हेतु नियत थे, में से 148 रेकों[221] में पनवेल पर इंजन का व्युत्क्रमण आवश्यक था। पनवेल पर इंजन के व्युत्क्रमण में 2.42 घंटे लगते है। इन 148 रेकों में से अठासी (59 प्रतिशत) को लंबे रूट से (पनवेल-दिवा-कल्याण-कारजत) चलाया गया था और शेष 60 रेको (41 प्रतिशत) को छोटे रूट (पनवेल-कारजत) से चलाया गया था। लंबे रूट

[218]जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट

[219] राष्ट्रीय रसायन और उर्वरक, थाल (पेन), पीपीडीपी-धर्मात्र से लोहा और इस्पात और पीपीडीपी-धर्मात्र से आयातित कोयला

[220] पश्चिमी महाराष्ट्र में अर्थात् पुणे, सतारा, सांगली, कोल्हापुर, सोलापुर और मराठवाड़ा अर्थात औरंगाबाद, जालना, हिंगोली, बीड, परबानी, नांदेड़, उस्मानाबाद और लातूर।

[221]वसई रोड के माध्यम से पश्चिमी रेलवे से प्राप्त 106 रेक में, इंजन के व्युत्क्रमण की आवश्यकता नहीं थी।

(पनवेल-दिवा-कल्याण-कारजत) से यातायात के परिचालन ने 55 कि.मी. के लिए ट्रेनों के अतिरिक्त मालढुलाई खर्चे को अपरिहार्य बना दिया था। इसके परिणामस्वरूप अप्रैल 2015 से मार्च 2018 की अवधि के दौरान ही ₹ 39.15 करोड[222] का परिहार्य व्यय हुआ।

2. कल्याण स्टेशन पर अन्य बाधा देखी गई। कल्याण बहुत व्यस्त स्टेशन है जहां से 780[223] यात्री और उपनगरीय ट्रेनें प्रतिदिन गुजरती है। कल्याण स्टेशन से मालगाड़ियॉ नहीं गुजर सकती। यात्री यार्ड से गुजरने वाली मालगाडियों के लिए कोई प्लेटफॉर्म उपलब्ध नहीं है और यदि इन्हें विपथित किया जाता है तो इससे यात्री और उपनगरीय ट्रेनों की समयनिष्ठा प्रभावित होगी। कल्याण से लंबे रूट (अर्थात पनवेल-दिवा-कल्याण-कारजत) से भेजी जा रही मालगाडियों को निरपवाद रूप से कल्याण माल यार्ड पर रोककर रखा जाता है। कल्याण माल यार्ड पर मालगाडियों के अवरोधन से कल्याण से होकर गुजरने वाले लंबे रूट से चलाए जा रहे रेकों का और अधिक अवरोधन हुआ। अप्रैल 2015 से मार्च 2018 की अवधि के दौरान ही कल्याण माल यार्ड पर 33,451 वैगन दिनों के अवरोधन के परिणामस्वरूप रेलवे को ₹ 29.42 करोड़ की अर्जन हानि हुई।

3. पनवेल कॉर्ड लाईन[224] के लिए प्रारंभिक इंजीनियरिंग –सह-यातायात सर्वेक्षण करने के कार्य को हाल ही में रेलवे हेतु विस्तृत अनुदान मांग (2018-19)[225] में शामिल किया गया है। चूंकि यह कार्य शुरूआती स्तर पर है, अत: यातायात का लंबे रूट से गुजरना जारी रहेगा जब तक कि कॉर्ड लाइन का निर्माण कार्य पूरा नहीं हो जाता।

अत: मध्य रेलवे ने उरान तथा रोहा लाइनों से आने वाली तथा पनवेल-कारजत लाइन को पार करने वाली ट्रेनों के लिए पनवेल स्टेशन से बाहर-बाहर निकलने के लिए कॉर्ड लाइनों का निर्माण नहीं किया गया था, यद्यपि मूल विस्तृत अनुमान में इसका प्रावधान किया गया था। कॉर्ड लाइन के अभाव में, उरान तथा रोहा लाइनों से उदभूत अधिकतर मालभाड़ा यातयात को 55 किमी. लंबे मार्ग से गुजारा जा रहा था। स्थिति और भी खराब हो गई, जब इन मालगाड़ियों को

---

[222] कंटेनर ट्रेनें (₹24.83 करोड़) और मालगाड़ियॉ (₹ 14.32 करोड़)

[223] कल्याण स्टेशन पर प्रतिदिन आने / जाने वाली यात्री ट्रेनों की संख्या

[224]पनवेल कॉर्ड लाइन सर्वेक्षण में निम्नलिखित को जोड़ने वाली कॉर्ड लाइने शामिल है। (i) पनवेल स्टेशन से गुजरते हुए जसई- पनवेल लाइन से पनवेल-रोहा लाइन (।।) पनवेल स्टेशन से गुजरते हुए जसई-पनवेल लाइन से पनवेल-करजत (।।।) पनवेल स्टेशन से गुजरते हुए रोहा-पनवेल लाइन से पनवेल-करजत लाइन

[225] पिंक बुक मद संख्या 40

कल्याण माल शेड पर रोककर रखा गया। इसके परिणामस्वरूप अप्रैल 2015 से मार्च 2018 के दौरान ₹ 68.57 करोड़ की हानि हुई।.

मामले को 13 फरवरी 2019 को रेलवे बोर्ड को भेजा गया था; उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (30 सितम्बर 2019)।

3.13 उत्तर रेलवे (उरे): नगरपालिका निकायों को जल प्रभार का अनियमित भुगतान

उरे ने नई दिल्ली में उनकी कालोनियों में जलापूर्ति प्राप्त किए बिना नगरपालिका निकायों को ₹ 10.43 करोड़ का अनियमित भुगतान किया था। उन्होंने छः कनेक्शनों से संबधित भुगतान रोक दिया था जो मौजूद नहीं थे। तथापि, उन्होंने अन्य छः जल कनेक्शनों के लिए भुगतान जारी रखा, जहां कम जलापूर्ति की जा रही थी या जलापूर्ति नहीं की जा रही थी। 20 कनेक्शनों से संबंधित जल के मीटरों में खराबी को अभी ठीक किया जाना था। उरे ने नगरपालिका प्राधिकरणों द्वारा औसत आधार पर भेजे गए बिलों का भुगतान जारी रखा।

उरे ने नई दिल्ली में स्थित रेलवे कालोनियों[226] में जलापूर्ति हेतु नई दिल्ली नगरपालिका निगम (एनडीएमसी) तथा दिल्ली जल बोर्ड (डीजेबी) से जल के कनेक्शन लिए थे। उनके पास बोरवेल से स्वयं की जलापूर्ति की भी व्यवस्था थी। एनडीएमसी और डीजेबी ने रेल प्रशासन के प्रति प्रत्येक जल कनेक्शन के लिए जल के बिल भेजे थे। जल के बिलों का भुगतान रेल प्रशासन द्वारा बिलों की यथावत जांच के बाद किया जाना था। वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (निर्माण कार्य)/ हजरत निजामुद्दीन को रेलवे कालोनियों में जल के कनेक्शनों को संबंधित जल के बिलों की जांच के लिए नामित किया गया है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि डिवीजनल इंजीनियर, दिल्ली 21 जल कनेक्शनों[227] से संबंधित जल प्रभारों का भुगतान कर रहा था। वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (निर्माण कार्य)/ हजरत निजामुद्दीन द्वारा अप्रैल 2016 में किए गए एक सर्वेक्षण में केवल 15 जल कनेक्शन मौजूद पाए गए थे। छः[228] जल कनेक्शन

[226]सरोजिनी नगर, हज़रत निज़ामुद्दीन, सेवा नगर, लाजपत नगर, गुलाबी बाग, लोधी रोड, दिल्ली सफदरजंग स्टेशन पर

[227]एनडीएमसी से लिए गए सात पानी के कनेक्शन और डीजेबी से लिए गए 14 पानी के कनेक्शन

[228]एनडीएमसी का पानी कनेक्शन संख्या 36174, 34124, 34039 (सरोजनी नगर कॉलोनी), डीजेबी का पानी कनेक्शन संख्या 13579-क (हजरत निजामुद्दीन कॉलोनी), 18977, 18978 (सेवा नगर कॉलोनी)

मौजूद नहीं थे। इसके अलावा छ:[229] जल कनेक्शनों में पाइपलाइनों में या तो जल नहीं था या बहुत कम जल था। इन 12 कनेक्शनों के ब्यौरे[230] रेलवे के अभिलेखों में नहीं पाए गए थे।

डिवीजनल इंजीनियर, दिल्ली/उरे ने डीजेबी और एनडीएमसी प्राधिकारियों को सूचना दी[231] कि इन जल कनेक्शनों में बहुत ही कम जल था और यह लगभग रूके हुए थे। डीजेबी तथा एनडीएमसी द्वारा जल प्रभारों के लिए बिल 20 जल कनेक्शनों में औसत आधार पर सृजित किए जा रहे थे क्योंकि यहां कोई जल के मीटर नहीं थे या मीटर काम नहीं कर रहे थे। केवल एक कनेक्शन के संदर्भ में वास्तविक मीटर रीडिंग के आधार पर बिल तैयार किया गया था। डिवीजनल इंजीनियर, दिल्ली/उरे को जानकारी थी कि छ: कनेक्शनों पर जल के कनेक्शन मौजूद नहीं थे और अन्य छ: कनेक्शनों में जल की कोई आपूर्ति नहीं थी या कम आपूर्ति की गई थी। तथापि, उसने सभी 21 कनेक्शनों के संबंध में जल प्रभारों का भुगतान जारी रखा। छ: कनेक्शनों के संबंध में ₹ 3.87 करोड़[232] का अनियमित भुगतान किया गया था जो अप्रैल 2008 से दिसम्बर 2016 के दौरान मौजूद नहीं थे। इसके पश्चात भुगतान रोक दिया गया था। रेलवे अब भी डीजेबी को बिना जलापूर्ति वाले अन्य छ: कनेक्शनों के लिए भुगतान कर रहा है। इस आधार पर दिसम्बर 2017 तक ₹ 6.56 करोड़ का भुगतान किया गया है।

उरे के इंजीनियरिंग विभाग ने अपने उत्तर में बताया (जुलाई 2017) कि

- बुनियादी स्तर पर यह अभी स्पष्ट नहीं था कि कनेक्शन उपलब्ध है या नहीं, क्योंकि एनडीएमसी/डीजेबी के अधिकारियों ने नियमित अनुसरण के पश्चात रेलवे के प्रतिनिधियों के साथ संयुक्त निरीक्षण आंशिक रूप से किया था।
- अंतरिम उपाय के रूप में संदेहास्पद कनेक्शनों के लिए जल के बिलों को अब रोक दिया गया था।
- खराब जल मीटरों वाले जल कनेक्शनों में एनडीएमसी/डीजेबी द्वारा औसत आधार पर बिल सृजित किए जा रहे थे और खराब जल मीटरों को ठीक करने के लिए उनसे अनुरोध किया गया है।

---

[229]डीजेबी के पानी कनेक्शन संख्या 1910731000, 5910731000 (सेवा नगर कॉलोनी), 6300731000, 5300731000, 4300731000, 7300731000 (हज़रत निज़ामुद्दीन कॉलोनी)

[230] अवधि जिसके लिए कनेक्शन मौजूद नहीं था और पानी उपलब्ध नहीं था

[231] जून 2006, जून 2010 और अगस्त 2011 में

[232]एक कनेक्शन संख्या 36174 (अप्रैल 2016 तक), चार कनेक्शन संख्या 34124, 34039, 18977, 18978 (जून 2016 तक) और एक कनेक्शन नंबर 13579-ए (दिसंबर 2016 तक) के लिए भुगतान किया गया था।

रेलवे प्रशासन ने जलापूर्ति फिर से शुरू करने या जल के मीटरों को ठीक करने के लिए कोई सुधारात्मक उपाय किए बिना नगरपालिका निकायों को जल प्रभारों का भुगतान जारी रखा। उरे प्रशासन जल के कनेक्शनों/पाइपलाइनों में बाधाओं की जांच एवं इन्हें दूर करने हेतु संयुक्त निरीक्षण करने के लिए एनडीएमसी तथा डीजेबी के साथ मामले का सक्रियता से अनुसरण करने में विफल रहा।

अत: उरे ने 12 जल के कनेक्शनों[233] के संबंध में अप्रैल 2008 से दिसम्बर 2017 के दौरान जलापूर्ति प्राप्त किए बिना नगरपालिका निकायों को ₹ 10.43 करोड़ का अनियमित भुगतान किया था।

जवाब में, रेल मंत्रालय ने कहा (अप्रैल 2019) के जिस आधार पर लेखापरीक्षा ने छह पानी के कनेक्शनों का अस्तित्व न होने का मुद्दा एसएसई निर्माण/ एचएनजेडएम की रिपोर्ट में उठाया था, जिसे उन्होनें स्वयं आयोजित किया था। यह डीजेबी/एनडीएमसी और रेलवे के साथ संयुक्त निरीक्षण नहीं किया था। विभिन्न अवसंरचना विकास/मरम्मत कार्यों के लिए विभिन्न एजेंसियों द्वारा किए गए उत्खनन के दौरान क्षति हुई और इसको खोजा नहीं जा सका। छह अन्य पानी के कनेक्शनों में, पानी आपूर्ति केवल कुछ अवधि के लिए अनियमित पाई गई और बाद में लगातार प्रयासों से पानी की आपूर्ति में सुधार हुआ था पानी के 21 कनेक्शनों में से, पानी के 10 कनेक्शनों में पानी के मीटर उलपब्ध है। मीटर देने/खराब मीटरों को बदलने के लिए उचित स्तर पर पत्राचार किया जा रहा था।

मंत्रालय ने अपने जवाब में, अपने ही अधिकारी की सर्वेक्षण रिपोर्ट को संज्ञान में नहीं लिया, जो पानी के बिलों के सत्यापन हेतु नामित इंजीनियर है। डीजेबी/ एनडीएमसी के साथ संयुक्त निरीक्षण करने के उनके सुझाव पर कोई कार्रवाई नहीं की गई। जून 2006, जून 2011 और अगस्त 2011 के दौरान डीजेबी/ एनडीएमसी अधिकारियों को बिना किसी परिणाम के कोई पानी या कम पानी और अवरूद्ध पानी के कनेक्शन की भी सूचना नही दी गई। लेखापरीक्षा में मामला उठाने के बाद (जून 2016) रेल प्रशासन ने पानी के छह कनेक्शनों के संबंध में पानी के बिलों का भुगतान रोक दिया जो मौजूद नहीं थे।

[233] नई दिल्ली में सरोजिनी नगर, हज़रत निज़ामुद्दीन, सेवा नगर और लाजपत नगर में रेलवे कॉलोनियाँ

3.14 पूर्वोत्तर रेलवे (उपूरे) ठेकेदार द्वारा घटिया पुल निर्माण कार्य का क्रियान्वयन

उपूरे में वाराणसी मंडल के छपरा-उनरिहार खंड पर घाघरा नदी के आर-पार पुल के पुननिर्माण के लिए कार्य को सितम्बर 2011 में अनुमोदित किया गया था। उपसंरचना कार्य के क्रियान्वयन के दौरान दो कुंओं को अनुमेय सीमा से अधिक सुझाव विकसित किए गए। हालांकि, कार्य को न तो घटिया घोषित किया न ही ठेकेदार द्वारा कमियों को सुधार गया। सुपर-स्ट्रक्चर के लिए बनाए गए ओपन वेब ब्रिज गिर्डेर्स भी अप्रयुक्त रहें, क्योंकि उप-संरचना का कार्य अभी भी पूरा नहीं हुआ था। इसके चलते ₹67.54 करोड़ की पूंजी अवरूद्ध हो गई।

रेलवे बोर्ड ने ₹ 204.68 करोड़ की लागत से वाराणसी मंडल उपूरे में छपरा-उनरिहार खंड में घाघरा नदी पर आर-पार पुल[234] के पुनर्निर्माण के कार्य को मंजूरी (सितम्बर 2011) दी। पुल के पुनर्निर्माण कार्य में शामिल

- उप-संरचना (नींव, फर्श बेड ब्लॉक्स आदि शामिल है)
- अधि रचना (गिर्डेर्स, आर्च, पाइप, स्लैब आदि शामिल)
- इसके ऊपर ट्रैक संरचना

उप-संरचना का कार्य मैसर्स एकेएस-एचसीआईएल (जेवी), लखनऊ को दिया (मार्च 2012) गया था और नवम्बर 2013 तक पूरा करने का लक्ष्य दिया गया था। उपसंरचना के पूरा होने के बाद, अधिरचना का कार्य शुरू किया जाना था। अधिरचना के लिए कुल अनुमानित लागत ₹ 62.07 करोड़ सहित 4,107 एमटी मात्रा के 18 ओपन वेबब्रिज गिर्डेर्स (ओडब्ल्यूबीजीएम)[235] की आवश्यकता थी। इन ओडब्ल्यूबीजी के लिए आदेश पुल कार्यशाला और एक निजी फर्म को दिए गए थे। पुल के नींव का कार्य नवंबर 2013 तक पूरा किया जाना था, ताकि इन गिर्डेर्स का उपयोग किया जा सके।

---

[234] पुल संख्या 16 (18*61 मी), सिंगल लाइन बीजी सेक्शन

[235] बड़ी नदियों और घटियों पर ट्रैक पुलों के लिए ओपन वेब गिर्डेर्स का उपयोग किया जाता है; गिर्डेर्स के निर्माण और आपूर्ति के लिए आदेश उप मुख्य अभियंता (निर्माण/ पुल) मई 2011 द्वारा पुल कार्यशाला, गोरखपुर (वास्तविक लागत आधार पर आठ ओडब्ल्यूबीजी के लिए) पर दिया गया था। शेष दस ओडब्ल्यूबीजी के लिए आदेश कए निजी फर्म (दिसम्बर 2014) को ₹ 21.62 करोड़ की कुल कीमत पर दिया गया था और दिसम्बर 2018 तक इनकी आपूर्ति की जानी थी। पुल कार्यशाला गोरखपुर ने ₹ 50.25 करोड़ की लागत से मार्च 2016 तक आठ ओडब्ल्यूबीजी का निर्माण पूरा किया।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि नवम्बर 2013 से मई 2018 के बीच ठेकेदार को पांच विस्तार देने के बावजूद उप संरचना का निर्माण अभी भी अधूरा है। प्रशासनिक आधार[236] पर ठेकेदार को चार विस्तार दिए गए थे। ठेकेदार के खाते पर ₹ 1 लाख की टोकन शास्ति के साथ एक विस्तार दिया गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि कार्य के क्रियान्वयन के दौरान दो कुंए पी-3 (वाराणसी की ओर) और पी-4 (छपरा की ओर) अनुमेय सीमा से अधिक झुकाव विकसित किया गया। इनमें ठेकेदार द्वारा सुधार की आवश्यकता है। निरीक्षण के दौरान, मुख्य अभियंता (निर्माण) गोरखपुर ने ठेकेदार को झुकाव को ठीक करने के निर्देश दिए थे, लेकिन ऐसा नहीं किया गया। ठेका करार के अनुसार, यदि झुकाव उनुमेय सीमा से अधिक हो गया तो कार्य को घटिया के रूप में वर्गीकृत किया जाना और नामंजूरी को उत्तरदायी है। हालांकि, उपूरे ने प्रावधानों के तहत ठेकेदार के खिलाफ कार्रवाई करने के बजाय ठेकेदार को विस्तार प्रदान किया।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि पुल की उपसंरचना (नींव का कार्य) और ओडब्ल्यूबीजी की बनावट के बीच तुल्यकालन की कमी थी। पुल की नींव का कार्य पूर्ण होने की निर्धारित तारीख (नवम्बर 2013) से चार वर्षों के बाद भी अधूरा है। परिणामत: मार्च 2016 से मार्च 2018 के बीच आपूर्ति किए गए ओडब्ल्यूबीजी का उपयोग नहीं किया जा सका। आपूर्ति किए गए 16 ओडब्ल्यूबीजी में से, केवल चार ओडब्ल्यूबीजी के संयोजन और प्रमोचन को 31 मई 2018 तक पूरा किया जा सका। शेष ओडब्ल्यूबीजी बिना किसी उपयोग के पुल के कार्य स्थल पर पड़े थे।



चित्र 3.13 एनईआर की वर्कशॉप में पडे ओपन वेब ब्रिज गिर्डर्स

जवाब में, रेलवे बोर्ड ने कहा (नवम्बर 2018) कि उप संरचना के निर्माण के दौरान सामने आयी अप्रत्याशित परिस्थितियों के कारण सभी निर्मित गिर्डर्स को

[236] ड्राईगि और डिजाइन प्रदान करने में देरी, निधि कमी, जल स्तर में वृद्धि, चिकनी भूमि-स्तर के कारण कुएं की खुदाई, भारी बाढ़ और नदी में दल दल के कारण पथ में रूकावट आदि।

शुरू नहीं किया जा सका । उन्होनें यह भी कहा कि पी-3 और पी-4 कुंए खोदने की मध्यम चरण में थे। कुंए को संतुलित खोदने के दौरान झुकाव और बदलाव को स्वीकार्य सीमा के तहत लाया जाएगा और ठेकेदार को समस्या को सुधारने के लिए पहले ही निर्देशित कर दिया गया था। यह जोड़ा कि पुल के सुरक्षित निर्माण को सुनिश्चित करने के लिए सभी आवश्यक सुधारात्मक कदम उठाए जा रहे है।

हालांकि, ठेका करार के प्रावधानों के अनुसार उपूरे प्रशासन द्वारा कोई सुधारात्मक कार्यवाई नहीं की गई। इस कार्य को न तो घटिया किया गया और न ही ठेकेदार की कीमत की खामियों को सुधारा गया। इसके परिणामस्वरूप ₹ 67.54 करोड़ पूंजी अवरूद्ध हो गई, इसके अलावा, बताए गए उद्देश्यों की उपलब्धि न हो सकी।

घाटिया कार्य के क्रियान्वयन के लिए जिम्मेदार अधिकारियों पर जिम्मेदारी तय करने की आवश्यकता है। रेलवे को ठेकेदार की कीमत पर खामियों को दूर करने की जरूरत है।

3.15 मेट्रो रेलवे (एमआर): नौपाड़ा -बारासात मेट्रो विस्तारण परियोजना के लिए इलेक्ट्रिक केबल तथा उच्च वाहकता पटरियों की अग्रिम खरीद के कारण पूंजी अग्रिम का अवरोधन

मेट्रो रेलवे, कोलकाता ने नौपाड़ा-बारासात मेट्रो विस्तारण परियोजना के लिए ₹46.28 करोड़ मूल्य की इलेक्ट्रिक केबल तथा उच्च वाहकता पटरियों की अग्रिम खरीद की थी। इन मदों की आवश्यकता परियोजना के सिविल कार्यों के पूरा होने के बाद ही थी। तथापि, सिविल कार्यो को भूमि के अतिक्रमण के कारण खरीद के सात वर्ष के बाद भी पूरा नही किया जा सका था। खरीदी गई इलेक्ट्रिकल केबल तथा उच्च वाहकता पटरियॉ मार्च 2012 से बेकार पडी थी। इसके परिणामस्वरूप ₹ 28.90 करोड़ का पूंजी अवरोधन हुआ।

मेट्रो रेलवे (एमआर) ने ₹ 2582.55 करोड़ की अनुमानित लागत पर नौपाड़ा से बारासात (एयरपोर्ट से गुजरते हुए) तक मेट्रो रेलवे के विस्तारण की परियोजना शुरू की थी। इस परियोजना में ₹ 184.83 करोड़ की अनुमानित लागत पर दमदम-टोलीगंज मेट्रो परियोजना में महत्वपूर्ण आशोंधन (एमएम) भी शामिल थे। परियोजना के विस्तृत अनुमान और इसके एमएम को क्रमश: जून और नवम्बर 2010 में संस्वीकृत किया गया था।

एमआर के निर्माण विभाग ने परियोजना के विस्तारण हेतु अक्तूबर 2011 से मार्च 2012 के दौरान सिविल कार्यों हेतु चार ठेके दिए थे। सिविल कार्यों[237] को अक्तूबर 2013 से मार्च 2014 तक पूरा किया जाना था। तथापि, इन कार्यों को नौपाडा-बारासात सेक्शन में भूमि अतिक्रमण के कारण पूरा नहीं किया जा सका था। एमआर प्रशासन ने नवम्बर 2010 में विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति से पूर्व भूमि के अतिक्रमणों के बारे में जानकारी होने के बावजूद सिविल कार्य के लिए ठेके दिए।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि नौपाडा से बारासात मेट्रो परियोजना में 18.13 किमी. (नौपाड़ा-एयरपोर्ट- 6.4 किमी तथा एयरपोर्ट-बारासात-11.73 कि.मी.) की लंबाई को कवर किया गया है। इसमें से 10.85 कि मी. की परियोजना भूमि पर परियोजना की संस्वीकृति के समय अतिक्रमण था। जून 2018 तक भूमि अधिग्रहण प्रगति शून्य थी। परियोजना की प्रत्यक्ष और वित्तीय प्रगति मार्च 2018 तक केवल 15 प्रतिशत थी।

इसी बीच, एमआर आगे बढी और 2011 और 2012 में नौपाडा -बारासात विस्तारण परियोजना के लिए इलेक्ट्रिकल केबल (गैर-स्टॉक मदें) और उच्च वाहकता पटरियॉ (एचसीएल) खरीदी। यह केबल स्टेशन के विद्युतीकरण के अलावा रोलिंग स्टाक, सिग्नलिंग प्रणाली आदि के लिए सेक्शन में विद्युत तथा कनेक्टिविटी के लिए थी। हालांकि केबल की आवश्यकता सिविल कार्य के पूरा होने की बाद ही थी। इसी प्रकार, एचसीआर की आवश्यकता मेट्रो रेकों के परिचालन करने हेतु दो नियमित ट्रैक पटरियों के साथ ट्रैक लिंकिंग के लिए थी। इन्हें सिविल ठेकों के माध्यम से मार्ग सेतु के निर्माण के बाद ही बिछाया जाना था।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि एमआर ने ₹ 29.09 करोड़ मूल्य की इलेक्ट्रिकल केबल खरीदी थी (दिसम्बर 2011 से मार्च 2012)। परियोजना का सिविल कार्य पूरा नहीं हो सका था। अत: ₹ 15.81 करोड़ मूल्य की केबलों का उपयोग मार्च 2018 तक विभिन्न उदेश्य (आगामी परियोजना के अलावा) के लिए किया गया था। ₹ 13.28 करोड़ मूल्य की शेष केबल मार्च 2012 से अप्रयुक्त पड़ी रही।

लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि मार्च 2012 में ₹ 17.19 करोड़ मूल्य की खरीदे[238] गए कुल एचसीआर में से ₹ 15.62 करोड़ के एचसीआर[239] अप्रयुक्त पड़े

[237] नींव का कार्य उप संरचना और ऊपरी संरचना और ट्रैक बिछाना

[238] 2415.55 एमटी

रहे। एचसीआर की केवल 220.222 एमटी (9.11 प्रतिशत) की कम मात्रा का रख-रखाव कार्य हेतु उपयोग किया गया था। शेष मात्रा मार्च 2012 से खुले स्थान पर असुरक्षित पड़ी थीं। अत: इन एचसीआर का उचित उपयोग कम था।

रेलवे बोर्ड ने उत्तर में बताया (15 मई 2019) कि उच्च वाहकता की इस्पात पटरियों को और केबल को सामान्यत: स्टोर के माध्यम से अग्रिम में खरीदा जाता था। यह सुनिश्चित करना था कि जैसे ही साइट तैयार होगी, कार्य ठेका के माध्यम से कार्य शुरू करने हेतु सामग्री उपलब्ध होगी। उन्होंने आगे कहा कि केबल और पटरियों का कार्य[240] की प्रगति के अनुसार और आवश्यकतानुसार ओएण्डएम तथा यातयात सुविधा कार्यों के लिए भी उतरोत्तर प्रयोग किया जा रहा था। उन्होंने बताया कि पटरियों के बेहतर संरक्षण हेतु पटरियों की रंगाई के एक दौर की पहले ही व्यवस्था कर दी गई है।

कार्य की प्रगति के संदर्भ में, रेलवे बोर्ड ने कहा कि उच्च स्तर पर कई बैठकों के बावजूद अतिक्रमण हटाने का कार्य नहीं किया जा सका था। इसके परिणामस्वरूप एयरपोर्ट-बारासात सेक्शन के ठेकों को रोकना पडा। नौपाड़ा और एयरपोर्ट के बीच कार्य पूर्ण गति से चल रहा था।

हालांकि, पटरियॉ और केबल सात वर्ष पहले अग्रिम में खरीदी गई थी। एमआर खरीदी गई केवल 54 प्रतिशत केबलों का ही उपयोग कर सका था और वह भी दूसरे कार्य में। इसके अलावा, केवल नौ प्रतिशत एचसीआर का ही रख-रखाव कार्यों में उपयोग किया जा सका था।

अत: सिविल कार्य पूरा होने से पहले एमआर प्रशासन द्वारा इलेक्ट्रिक केबलों तथा एचसीआर की अग्रिम खरीद के कारण मार्च 2012 से ₹ 28.90 करोड़ की पूंजी अवरूद्ध रह गई। इसके अलावा, इन मदों के विशेष रूप से केबलों के ह्रास को खारिज नहीं किया जा सकता क्योंकि यह पिछले सात वर्षों से खुले में पडी थी। रेलवे द्वारा पटरियों की रंगाई द्वारा, यदि की गई, संरक्षण से अतिरिक्त लागत आएगी।

---

[239] 2195.328 एमटी

[240] नोपाड़ा से एयरपोर्ट तक मेट्रो के विस्तार के लिए

3.16 उत्तर रेलवे (उरे): लेवल क्रासिंग पर स्टाफ की तैनाती की लागत के प्रति राज्य सरकारों/रक्षा प्राधिकारियों से वसूली ना होना

उरे लेवल क्रासिंग (एलसी) की मैनिंग हेतु राज्य सरकारों/रक्षा प्राधिकारियों के साथ करार करने में विफल रहा। इसके परिणामस्वरूप इन एलसी की मैनिंग हेतु तैनात स्टाफ की लागत के प्रति ₹ 97.06 करोड़ की वसूली नहीं हुई।

जहां राज्य सरकार/स्थानीय निकायों के अनुरोध पर रेलवे द्वारा एलसी उपलब्ध कराई जाती है, वहां इसके लिए नियम[241] निर्धारित किए गए है। रेलवे को एक करार करना चाहिए जिसमें कार्य शुरू करने से पूर्व एलसी की मैनिंग तथा रख-रखाव के लिए निबंधन एवं शर्तें शामिल की गई हो। राज्य सरकारों/स्थानीय प्राधिकारियों से एलसी के रख-रखाव प्रभारों की वसूली न होने के मुद्दे को समय-समय पर लेखापरीक्षा द्वारा उठाया गया था। रेलवे बोर्ड ने जुलाई 1999 में उन सभी मामलों में नए करार करने के लिए महाप्रबंधक/उरे को निर्देश[242] दिया था जहां करार नहीं किए गए थे या जिनका पता नही लगाया जा सकता। उरे को बकाया देयताओं की वसूली करने का भी अनुदेश दिया गया था।

रेल मंत्रालय ने अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी[243] में बताया (जनवरी 2011) कि

(i) राज्य सरकारों से रख-रखाव प्रभारों और स्टाफ की लागत हेतु बकाया देयताओं की वसूली हेतु लगातार प्रयास किए जा रहे थे, और

(ii) करार की प्रतियों को संबंधित राज्य सरकारों को हस्ताक्षर हेतु भेजा गया था क्योंकि उनके साथ हुई बैठक के दौरान इस पर हस्ताक्षर नहीं किए जा सके थे।

लेखापरीक्षा में डिवीजनल प्राधिकारियों (अंबाला और फिरोजपुर) द्वारा राज्य सरकार/स्थानीय प्राधिकारियों के साथ नए करारों की क्रियान्वयन स्थिति की समीक्षा की गई थी। लेखापरीक्षा में एलसी में तैनात स्टाफ की लागत के प्रति वसूली देयताओं की स्थिति की भी जांच की गई थी। लेखापरीक्षा में देखा गया कि राज्य सरकारों (पंजाब और हरियाणा) के साथ नए करार अभी किए जाने थे और देयताओं की भी वसूली नहीं हुई थी। इसके अलावा, नए करार करने और

---

[241] इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे कोड का पैरा 1819 और 1851

[242] सदस्य इंजीनियरिंग/रेलवे बोर्ड के डी.ओ. पत्र क्रमांक 92-बीसी- लेखापरीक्षा/33 (पुनर्निर्माण) दिनांक 19 जुलाई 1999

[243] राज्य सरकार से रख-रखाव प्रभारों और स्टाफ की लागत के अनुदग्रहण पर 2008 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. सीए 6 (रेलवे) का लेखापरीक्षा पैरा सं. 5.16

एलसी पर बकाया देयाताओं के भुगतान के मुद्दे को बैठक[244] की कार्यसूची में शामिल नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि इंजीनियरिंग विभाग ने नए करार पर हस्ताक्षर करने और डेबिट को स्वीकारने के लिए राज्य सरकारों से संपर्क किया था। हालांकि वह किसी अभिलेख के अभाव के बारे में बताते हुए इस चरण पर नए करार पर हस्ताक्षर करने के लिए सहमत नहीं हुए कि राज्य सरकार के अनुरोध पर लेवल क्रॉसिंग को खोला गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि मार्च 2018 तक अंबाला डिवीजन में 51 एलसी[245] के लिए राज्य सरकारों से ₹ 52.84 करोड़ की वसूली लंबित थी। फिरोजपुर डिवीजन में 53 एलसी पर तैनात स्टाफ की लागत के प्रति राज्य सरकारों[246] से ₹ 39.27 करोड़ की वसूली अभी की जानी थी। इसके अलावा, छ: एलसी पर तैनात स्टाफ की लागत के प्रति रक्षा मंत्रालय[247] से ₹ 4.95 करोड़ की वसूली अभी की जानी थी। राज्य सरकारें/रक्षा प्राधिकारी इन एलसी पर करारों के निष्पादन के अभाव में रेलवे को देयताओं का भुगतान नहीं कर रहे थे।

वरिष्ठ डिवीजनल इंजीनियर, अंबाला ने अपने उत्तर में बताया (अगस्त 2017/मई 2018) कि उनके पास एलसी के निर्माण, अनुमान और योजना के लिए राज्य सरकार के अनुरोध से संबंधित कोई अभिलेख मौजूद नहीं थे। इसके अभाव में राज्य सरकार/प्राधिकारी नए करारों पर हस्ताक्षर नहीं करना चाहते थे।

अत: वरिष्ठ डिवीजनल इंजीनियर (निर्माण)/अंबाला नए करार करने और राज्य सरकारों से देयताओं की वसूली करने में विफल रहा। तथापि, ₹ 97.06 करोड़ की रेलवे देयताओं की वसूली की संभावना काफी कम है।

सरकारों/स्थानीय प्राधिकारियों द्वारा अपने देयों का भुगतान न करना जारी रहा। ज़ोनल रेलवे द्वारा उच्च स्तर पर मामले को उठाए जाने की आवश्यकता थी ताकि इस मुद्दे को सम्बोधित किया जा सके।

---

[244] 2015-16 और 2016-17 के दौरान महाप्रबंधक / उत्तर रेलवे और राज्य सरकारों (पंजाब, हरियाणा और हिमाचल प्रदेश) के मुख्य सचिव के बीच

[245] स्थायी मार्ग निरीक्षकों-आरपीएआर -23, एसआईआर -18, बीएनएन -01, पीटीए -02, बीटीआई -01, डीयूआई -03, आरपीजे -03 के अधिकार क्षेत्र में आने वाले एलसी की संख्या। 50 एलसी पंजाब राज्य सरकार के अधीन और एक एलसी हरियाणा राज्य सरकार के अधीन थे।

[246] जम्मू और कश्मीर (01 एलसी के लिए, `अप्रैल 1998 से मार्च 2018 की अवधि के लिए ₹ 0.74 करोड़), पंजाब (47 एलसी के लिए,` अप्रैल 1997 से मार्च 2018 की अवधि के लिए ₹ 30.63 करोड़), हिमाचल प्रदेश (11 एलसी के लिए, ₹7.90 करोड़ मार्च 2004 से मार्च 2018 की अवधि से संबंधित)

[247] सीडीए पश्चिमी कमांड, मेरठ 06 एलसी के लिए

मामला 21 अगस्त 2018 को रेलवे बोर्ड के साथ उठाया मामला था: उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है। (30 सितम्बर 2019)।

3.17 मध्य रेलवे (सीआर); निजी साइडिंग मालिकों को निर्माण करने के लिए लाइसेंस पर दी गयी रेलवे की भूमि के लिए लाइसेंस फीस की उगाही न होना

दिसम्बर 2010 में रेलवे ने सभी लम्बित लाइसेंस करारों पर हस्ताक्षर करने के लिए एक मुहिम चलाने के लिए महाप्रबन्धक/सीआर को अनुदेश दिया। तथापि सीआर ने 14 साइडिंगों के सम्बन्ध में भूमि लाइसेंस करार निष्पादित नहीं किए और कोई साइडिंग प्रभार उद्गृहीत तथा संगृहीत नहीं किए गए। नौ अन्य साइडिंग में जहां करार निष्पादित किए गए वहां सीआर द्वारा कोई बिल प्रस्तुत नहीं किए गए। लेखापरीक्षा द्वारा 31 मार्च 2018 तक इन 23 साइडिंगों से वसूली हेतु बकाया लाइसेंस फीस की ₹ 127.15 करोड़ की राशि का निर्धारण किया गया।

लोक लेखा समिति (7वीं लोकसभा) ने लाइसेंस आधार पर दी गयी भूमि के सभी मामलों से सम्बन्धित पार्टियों के साथ करार के निष्पादन की सिफारिश की। तदनुसार रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे को दिशानिर्देश जारी किए (नवम्बर 1982)। यह बताया गया कि किसी भी हालत में उचित करार निष्पादित किए बिना भूमि अनुज्ञप्त नहीं होनी चाहिए। उन्होंने आगे बताया कि बाह्य पार्टियों को पहले से अनुज्ञप्त भूमि के मामलों में, जहां किसी करार पर हस्ताक्षर नहीं किए गए थे, बिना और विलम्ब किए करार निष्पादित किए गए जाने चाहिए। फरवरी 2005 में रेलवे बोर्ड ने पुन: दोहराया कि अनुज्ञप्तिधारी को भूमि/ प्लाट का कब्जा देने से पहले रेलवे प्रशासन और अनुज्ञप्तिधारी के बीच उचित करार निष्पादित किया जाना चाहिए।

मौजूदा प्रावधानों[248] और फरवरी 2005 के रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के अनुसार प्राइवेट साइडिंग बिछाने के लिए रेलवे की भूमि अनुज्ञप्त की जा सकती है। भूमि की लाइसेंसिंग और प्राप्यों की उगाही के लिए लाइसेंस करारों के निष्पादन की स्थिति की रेलवे बोर्ड द्वारा समीक्षा की गयी। उन्होंने नोट किया कि करारों पर हस्ताक्षर करने की स्थिति में सुधार नहीं हुआ था। उगाही के लिए देय भूमि की लाइसेंस फीस की बड़ी राशि बकाया थी। दिसम्बर 2010 में अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड ने महाप्रबंधक/सीआर को अनुदेश दिया कि सभी लम्बित लाइसेंस करारों पर

[248] भारतीय रेलवे कार्य नियमावली, पैरा 1023, 1024 और इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे कोड के 1025 पैरा 821

हस्ताक्षर करने के लिए एक मुहिम चलाई जाए। उन्हें 31 मार्च 2011 तक सभी लम्बित करारों पर हस्ताक्षर होने को सुनिश्चित करने का भी निर्देश दिया गया।

सीआर के नागपुर मंडल में भूमि लाइसेंस करारों के अभिलेखों की लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा की गयी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि 14 साइडिंगों के सम्बन्ध में भूमि लाइसेंस करार अभी भी निष्पादन किए जाने थे। इसमें से वेस्टर्न कोलफील्डस लिमिटेड (डब्ल्यूसीएल)[249] 11 साइडिंगों का मालिक है और तीन साइडिंग रक्षा विभाग के स्वामित्व मे हैं। रक्षा साइडिंगों के लिए समझौता ज्ञापन पर सीआर प्रशासन और रक्षा विभाग के बीच हस्ताक्षर किए गए। भूमि लाइसेंसिंग करार निष्पादित नहीं किए गए थे और भूमि सौंपने से लेकर इन साइडिंगों से भूमि लाइसेंस फीस संगृहीत नहीं की गयी थी।

नौ अन्य साइडिंग के सम्बन्ध में भूमि लाइसेंस के करार किए गए। तथापि कोई बिल नहीं बनाए गए और रेलवे प्रशासन द्वारा पार्टियों से किसी लाइसेंस फीस की वसूली नहीं की गयी। इन 23 साइडिंगों[250] से वसूली के लिए बकाया लाइसेंस फीस का 31 मार्च 2018 तक ₹127.15 करोड़ का निर्धारण किया गया **(अनुबंध 3.1)।**

उत्तर में, सीनियर डिवीज़नल इंजीनियर/नागपुर ने बताया (दिसम्बर 2016) कि कुछ साइडिंगों के सम्बन्ध में साइडिंग करार में कोई भूमि अनुज्ञप्ति खंड शामिल नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट द्वारा भूमि अनुज्ञप्ति करार निष्पादित नहीं किया जा सका। मंडल प्राधिकारियों ने आगे बताया (सितम्बर 2017)। कि नागपुर मंडल में सभी प्राइवेट साइडिंग करार निष्पादित किए गए थे सिवाय डब्ल्यू सीएल के स्वामित्व वाली साइडिंग के लिए करार के। डब्ल्यूसीएल प्राधिकारी करारों पर हस्ताक्षर करने पर सहमत नहीं हुए और मामला रेलवे बोर्ड को संदर्भित किया गया। रेलवे प्रशासन ने नौ मामलों के सम्बन्ध में उत्तर नहीं प्रेषित किया, जहां भूमि अनुज्ञप्ति करार निष्पादित किए गए परन्तु लाइसेंस फीस के बिल प्रस्तुत नहीं किए गए।

इस प्रकार, साइडिंग मालिकों के साथ भूमि लाइसेंस करार करने में सीआर प्रशासन की विफलता और भूमि लाइसेंस फीस के लिए बिल प्रस्तुत प्रस्तुत न करने के परिणामस्वरूप ₹ 127.15 करोड़ की वसूली नहीं हुई।

---

[249] कोल इंडिया लिमिटेड की एक सहायक कंपनी

[250] वर्ष 1908 से 2007 के दौरान सौंपी गई रेलवे भूमि

प्राइवेट साईडिंग मालिका से रेलवे भूमि लाइसेंस शुल्क न वसूलने के लिए अधिकारियों का उत्तरदायित्व नियत करने की आवश्यकता है। रेलवे को भी बकायों की वसूली की प्रक्रिया में तेजी लाने की जरूरत है।

मामला अक्टूबर 2018 में रेलवे मंत्रालय के सामने लाया गया था। मंत्रालय ने अपने उत्तर में बताया (अगस्त 2019) कि,

- मंडल नागपुर में, 11 डब्ल्यूसीएल साइडिंग के संबंध में भूमि लाइसेंस करार जो अधिकतर ब्रिटिश काल के थे, मुख्य साइडिंग करार के अभाव में नहीं किए जा सके थे। रेलवे के साथ भूमि लाइसेंस करार के लिए और बकाया शुल्क का भुगतान करने हेतु अपनी सहायक कोयला कंपनियों को निर्देश देने के लिए इस मामले को पहले की कोल इंडिया लिमिटेड को भेजा जा चुका है। भूमि लाइसेंस करार को शुरू करने हेतु एक विशेष अभियान चलाया गया है।
- तीन रक्षा साइडिंग के संबंध में, रेलवे प्रशासन द्वारा लाइसेंस करार को निष्पादित करने की प्रक्रिया शुरू की गई है। भूमि लाइसेंस फी पर काम किया जा रहा है और पार्टियों के सामने बिल प्रस्तुत किए जाएंगे।
- नागपुर मंडल में नौ अन्य साइडिंग के संबंध में बिल प्रस्तुत किए जा चुके है और कुछ मामलों में भुगतान प्राप्त किए गए है।
- जोनल रेलवे मुख्यालय और रेलवे बोर्ड स्तर पर साइडिंग करार और बकाया लाइसेंस शुल्क के निष्पादन की निगरानी की जा रही है।

इस प्रकार, लंबित लाइसेंसिंग करारों पर हस्ताक्षर करने के लिए एक मुहिम शुरू करने के लिए रेलवे बोर्ड के निदेर्श (दिसम्बर 2010) के बावजूद, आठ साल बाद भी कई भूमि लाइसेंस करारों का निष्पादन किया जाना बाकी है। लाइसेंस करारों को निष्पादित/ क्रियान्वित करने में रेलवे प्रशासन की विफलता के कारण लाइसेंस शुल्क की ₹ 127.15 करोड़ रूपये की वसूली नहीं हुई।

3.18 दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (एसईसीआर): इलेक्ट्रिक लोको शैड (ईएलएस) के निर्माण में विलम्ब और परिणामी अधिक लागत का होना

ईएलएस के निर्माण की अवस्थितियों का सुझाव देने के लिए गठित समिति द्वारा चिन्हित बाधाओं को एसईसीआर ने संज्ञान नहीं दिया। उन्होनें बिलासपुर में ईएलएस का निर्माण किया, जहाँ समिति ने परिचालन बाधाओं को स्वीकार किया था। इन बाधाओं के कारण ₹ 27.95 करोड़ रूपये की अधिक लागत और पांच साल की देरी के बावजूद, एसईसीआर को अभी तक ईएलएस का संचालन करना था। दिसंबर 2018 तक, ईएलए अपने 100 लोको की धारण क्षमता का सिर्फ 10-15 प्रतिशत भाग उपयोग करने में सक्षम था।

अगस्त 2006 में एसईसीआर के इलेक्ट्रिकल डिपार्टमेंट ने इलेक्ट्रिक लोको शेड (ईएलएस) के निर्माण के लिए उपयुक्त अवस्थिति का पता लगाने के लिए इंजीनियरों की एक समिति गठित की। समिति की रिपोर्ट (अक्टूबर 2007) ने ईएलएस के निर्माण के लिए पाँच अवस्थितियों का पता लगाया, ये अवस्थितियाँ मिलाई मार्शलिंग यार्ड, बिलासपुर, अनुपपुर, रायगढ़ और कोरबा-शेवरा रोड थी। इनमें से मात्र दो अवस्थतियाँ यथा कोरबा और रायगढ़ को ईएलएस निर्माण के लिए उपयुक्त पाया गया। समिति ने रायगढ़ में ईएलएस का निर्माण करने की सिफारिश की। विस्तृत अनुमान की राशि ₹ 36.86 करोड अक्टूबर 2009 में महाप्रबंधक एसईसीआर द्वारा संस्वीकृत किया गया जो 31 मार्च 2013 को पूर्ण होने की लक्ष्यित तारीख के साथ था। तथापि भूमि का अधिग्रहण नहीं किया जा सका क्योंकि यह रायगढ़ के अधिसूचित आदिवासी क्षेत्र का भाग था और ग्रामीणों ने प्रस्तावित भूमि अधिग्रहण का विरोध किया था। जुलाई 2010 में एसईसीआर ने प्रचालनात्मक आवश्यकता के आधार पर ईएलएस की अवस्थति को बिलासपुर में स्थानांतरित करने का प्रस्ताव किया। बिलासपुर में भूमि उपलब्ध थी। प्रस्ताव पर अगस्त 2010 में रेलवे बोर्ड द्वारा सहमति प्रदान की गई।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि जबकि समिति ने बिलासपुर को एक संभावित अवस्थिति के रूप में माना था तथापि इसने कुछ प्रचालनात्मक बाधाओं के कारण इसकी सिफारिश नहीं की। समिति ने मत व्यक्त किया कि अवस्थिति उपयुक्त नहीं थी क्योंकि यह मुख्य लाईन और सेन्ट्रल इंडस्ट्रियल कोलफील्ड सेक्शन का जंक्शन था। लगभग 90 मालगाडियाँ गुजरती थी (प्रत्येक दिशा में 45), परंतु कुछ ही मालगाड़ियों बिलासपुर से प्रारंभ होती थी। जिससे लाकों की सहज वापसी और प्रारंभ संभव नहीं था। समिति ने यह भी बताया कि बिलासपुर

लोको शेड को यार्ड के साथ संयोजन की आवश्यकता होगी। इस आवश्यकता से बिलासपुर यार्ड से पहले से सामना की जा रही गंभीर रूकावटें और बदतर हो जाएगी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि समिति के मत को ध्यान में नहीं रखा गया और मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण) को बिलासपुर में ईएलएस का निर्माण का कार्य सौंपा गया। सिविल कार्यों के लिए निविदा 12 महीने की समापन अवधि के साथ ₹ 13.79 करोड़ के लिए जनवरी 2011 में एक ठेकेदार को दी गयी। तथापि ईएलएस/बिलासपुर के स्थल पर भूमि के हस्तक्षेप के कारण कार्य की प्रगति बहुत धीमी थी। ₹ 8.55 करोड़ का व्यय करने के बाद ठेका अगस्त 2015 में अंतिम रूप से समाप्त कर दिया गया। शेष कार्य ₹ 9.74 करोड़ पर जनवरी 2016 में अन्य ठेकेदार को दिया गया जो पूरा होना बाकी था । उसके बाद फरवरी 2018 में एसईसीआर इंजीनियरों ने मुख्य रेलवे ट्रैक के साथ ईएलएस के संयोजन के लिए स्थल (बिलासपुर यार्ड) का सर्वेक्षण किया। उन्होंने पाया कि बिलासपुर यार्ड के साथ लोको शैड के संयोजन के लिए मूल योजना विभिन्न मुद्दों के कारण संभव नहीं थी जैसा कि, समिति द्वारा भी परिकल्पना की गयी। उन्होंने दो चरणों में कार्य लेने का तब प्रस्ताव दिया और समापन की लक्ष्यित तारीख को बढ़ाकर 31 दिसम्बर 2018 कर दिया गया। लेखापरीक्षा में पाया गया कि समिति के विचारों का संज्ञान लिए बिना परियोजना को बिलासपुर में स्थानांतरित करना विवेकपूर्ण नहीं था। भूमि के अतिक्रमण के अलावा, परिचालन संबंधी बाधाएं कार्य की प्रगति को प्रभावित करती रहीं। इलेक्ट्रिक लोको शेड, बिलासपुर में 100 लोको की होल्डिंग क्षमता के प्रति अक्टूबर से दिसंबर 2018 के मध्य केवल 15 लोको का निरीक्षण किया जा सका। केवल चरण 1 का काम पूरा किया गया था और ईएलएस केवल माल लोको का निरीक्षण कर रहा था। जब तक रूट रिले के प्रतिस्थापन का काम पूरा नहीं हो जाता, तब तक ईएलएस यात्री लोको का सुधार नहीं सकता था। ईएलएस के निर्माण में पाँच वर्ष से अधिक का विलंब के साथ ₹ 27.95 करोड की अधिक लागत आई।

उत्तर में, रेलवे बोर्ड ने स्वीकार (अप्रैल 2019) किया कि इलेक्ट्रिक लोड शेड के हिस्से के लिए सिविल टेंडर को अतिक्रमण मुक्त भूमि की उपलब्धता के बाद ही अंतिम रूप दिया गया था। उन्होनें आगे बताया कि तकनीकी और वित्त विभाग के प्रमुखों (विभागाध्क्षयों) द्वारा रायगढ़ से बिलासपुर तक नए इलेक्ट्रिक लोको

शेड के स्थान परिवर्तन पर सहमति व्यक्त की गई थी। उन्होनें आगे कहा कि रूटरिले इंटरलाकिंग के प्रतिस्थापन कार्य में सिग्नलिंग संचालन की योजना बनाई गई है जिसके लिए निविदा पहले की आमंत्रित की जा चूकिं हैं।

हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि जेएजी अधिकारियों की समिति ने परिचालन बाधाओं के कारण बिलासपुर को ईएलएस के लिए उपयुक्त स्थल के रूप में अनुशंसित (अक्टूबर 2007) नहीं किया था। ये आशंका तब सच हुई जब एसईसीआर को मुख्य ट्रैक के साथ ईएलएस की कनेक्टिविटी में कठिनाईयों का सामना करना पड़ा। इस प्रकार, नए ईएलएस के निर्माण में भारी निवेश से अपेक्षित लाभ प्राप्त नहीं हुए।

3.19 पूर्व रेलवे (ईआर); आन्तरिक नियंत्रण तंत्र की विफलता के परिणामस्वरूप हिन्दुस्तान केबल्स लिमिटेड से लाइसेंस फीस की उगाही नहीं हुई

1987 में रेलवे ने एक प्राइवेट साइडिंग बिछाने के लिए रूपनारायनपुर में हिन्दुस्तान के बल्स लिमिटेड को 15.66 एकड़ भूमि मुहैया करायी। तब से लेकर न तो पूर्व रेलवे प्रशासन ने लाइसेंस फीस के लिए बिल प्रस्तुत किए और न ही हिन्दुस्तान केबल्स लिमिटेड ने इसे प्रदत्त किया। 2016 में आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति के अनुमोदन के फलस्वरूप हिन्दुस्तान केबल्स लिमिटेड को बंद कर दिया गया। तथापि रेलवे निर्धारित समय सीमा के अन्दर अपने देयों का दावा करने में विफल रहा। रू 39.47 करोड़ की लाइसेंस फीस की हिन्दुस्तान केबल्स लिमिटेड से वसूली नहीं की जा सकी।

पट्टे पर देने या अनुज्ञप्ति[251] के माध्यम से सर्वाधिक लाभ हेतु सारी रेलवे भूमि के इसके उपयोग द्वारा प्रबन्धन के लिए इंजीनियरिंग विभाग उत्तरदायी है। तदनुसार, वे पट्टा या लाइसेंस के तहत बाहर वालों या अन्य विभागों के उपलब्ध भूमि के सम्बन्ध में अधिकार और सुविधाएं प्रदान करते हैं। प्राइवेट पार्टी के साथ करार पर इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट द्वारा हस्ताक्षर किए जाते हैं।

रेलवे भूमि की लाइसेंसिग के सभी मामलों में, लाइसेंस करार में अधिभोग फीस[252] की वसूली का प्रावधान होना चाहिए। सही बिलिंग और सम्बन्धित पार्टियों का इसका शीघ्र जारी करना लेखा अधिकारी का कार्य होता है। बिलों को तैयार करने में कोई बिलम्ब नहीं होना चाहिए तथा देयों की समय पर उगाही सुनिश्चित की जानी चाहिए। रेलवे को देय राशियों की शीघ्रता से उगाही

[251] इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता के पैरा 1009, 1010 और 1013

[252] इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे कोड के पैरा 1025

सुनिश्चित करने में हर संभव सहायता प्रदान करने के लिए कार्यकारी अधिकारी उत्तरदायी होते हैं। लेखा अधिकारी को प्रतिमाह बकाया बिलों की स्थिति के बारे में कार्यालय के कार्यकारी अध्यक्ष को सलाह देनी चाहिए। उसे प्रत्येक तिमाही की स्थिति के बारे में वित्त सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी को भी सूचित करना चाहिए[253]।

1987 में इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट/ईआर ने एक प्राइवेट साइडिंग बिछाने के लिए रूपनारायणपुर, जिला बर्दवान, पश्चिम बंगाल में हिन्दुस्तान केबल्स लिमिटेड (एचसीएल) को 15.66 एकड भूमि पट्टे पर दी। एक प्राइवेट साइडिंग करार पर मई 1987 में एचसीएल के साथ हस्ताक्षर किए गए। आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति के सितम्बर 2016 में एचसीएल को बंद करने के निर्णय के फलस्वरूप एचसीएल प्राधिकारियों ने अपने सभी लेनदारों के साथ उनके देयों के समायोजन के लिए एक मीटिंग आयोजित की। ईआर के प्रतिनिधियों ने भी मीटिंग में भाग लिया जहां वसूली योग्य राशि का परिकलन करने और उसे एचसीएल को प्रस्तुत करने के लिए लिए उनको 15 दिन का समय अनुमत किया गया। ईआर ने साइडिंग पर भूमि और अन्य परिसम्पत्तियों को वापस लेने की प्रक्रिया प्रारम्भ की।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि आसनसोल मंडल के इंजिनियरिंग डिपार्टमेंट ने साइडिंग के प्रारम्भ होने से एचसीएल के प्रति कभी भी कोई बिल प्रस्तुत नहीं किया। सीनियर डिवीजनल इंजीनियर, आसनसोल ने बताया कि चूंकि एचसीएल से सम्बन्धित कोई भी दस्तावेज उनके पास उपलब्ध नहीं थे अत: एचसीएल प्राधिकारियों से किसी भी लाइसेंस फीस का दावा नहीं किया जा सकता था। उपरोक्त मिटिंग के बाद बकाया देयों के निर्धारण की प्रक्रिया शुरू हुई। सीनियर डिवीजनल इंजिनियर, आसनसोल ने एचसीएल के प्रति रू 39.47[254] करोड़ की बकाया राशि निर्धारित की। देयों के निर्धारण के विवरण बिल प्रस्तुत करने के लिए प्रदान किए गए 15 दिन के समय के बीतने के बाद ही ज़ोनल अकाउंटस डिपार्टमेंट को भेजे गए। उसके बाद ज़ोनल अकाउंटस डिपार्टमेंट ने सम्बन्धित बिल चीफ जनरल इंजीनियर को एचसीएल के सभी देयों की उगाही करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करने के अनुरोध के साथ भेजे। उन्होंने साइडिंग पर भूमि और

[253] लेखा विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता का पैरा 1141 (भाग 1)

[254] 1988 से 2016 तक 29 वर्षों के लिए 38.20 करोड़ रुपए का भूमि लाइसेंस शुल्क और एचसीएल की सहायता प्राप्त साइडिंग में ट्रैक (स्क्रैप) की लागत के रूप में 1.27 करोड़ रुपए।

अन्य परिसम्पत्तियों को वापस लेने का भी अनुरोध किया जोकि अभी भी एचसीएल के अधिकार में थीं।

नवम्बर 2017 में एचसीएल ने अपने लेनदारों को बुलाया और पूरे तथा अंतिम निपटान के लिए आवश्यक समर्थक दस्तावेजों के साथ दावे प्रस्तुत करने के लिए कहा। उन्होंने अपने सभी लेनेदेरों को 1 जनवरी 2018 का समय दिया और इस तारीख के बाद प्राप्त हुए दावे स्वीकार नहीं किए गए हैं। लेखापरीक्षा ने पाया कि ईआर प्रशासन अपने दावे प्रस्तुत करने में पुन: विफल रहा।

जवाब में, सीनियर डिविज़नल इंजीनियर/आसनसोल ने उत्तर दिया (मई 2018) कि उन्होंने 1988 से 2016 तक की अवधि के लिए एचसीएल से देयों का परिकलन किया था। उन्हें वसूली हेतु मंडल लेखा कार्यालय को भेज दिया गया था। वे लाइसेंस फीस का दावा नहीं कर सके चूंकि उनके पास कोई सुसंगत दस्तावेज उपलब्ध नहीं थे। दूसरी ओर लेखा विभाग ने सूचित किया कि प्रथानुसार कार्यकारी कार्यालय द्वारा लाइसेंस फीस के लिए बिल प्रस्तुत और दावा किए गए थे। लेखा विभाग केवल उगाही के अभिलेखों का रखरखाव करता है। इस प्रकार लेखा कार्यालय के पास एचसीएल से किसी देयों के सम्बन्ध में कोई सूचना नहीं थी चूंकि इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट द्वारा कोई बिल प्रस्तुत नहीं किया गया था।

इस प्रकार 1987 से एचसीएल को भूमि पट्टे पर देने के लिए लाइसेंस फीस के प्रति बिल प्रस्तुत करने में इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट विफल रहा। उनके पास अपेक्षित दस्तावेज भी उपलब्ध नहीं थे। इसके परिणामस्वरूप वे देयों के अंतिम लेनदारों को दिए गए अवसर का लाभ नहीं उठा सके। इस प्रकार रेलवे ने एचसीएल से रू 39.47 करोड़ की दावा न की गयी लाइसेंस फीस की वसूली करने का अवसर गंवा दिया।

इन अधिकारियों का उत्तरदायित्व नियत करने की आवश्यकता है जो लाइसेंस फीस के लिए बिल प्रस्तुत करने और देयों की वसूली के लिए दावे प्रस्तुत करने में विफल रहे।

मामला 8 नवम्बर 2018 को रेलवे बोर्ड के साथ उठाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (30 सितम्बर 2019)।