

विहंगावलोकन

इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में रेल मंत्रालय और इसकी विभिन्न क्षेत्रीय इकाईयों के संबंध में अनुपालन मुद्दों से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष दिए गए हैं। लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में तीन विषयक लेखापरीक्षा और 23 अलग-अलग पैराग्राफ शामिल हैं। महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा परिणामों और निष्कर्षों का संक्षिप्त विहंगावलोकन नीचे दिया गया है:

पैरा 2.1 भारतीय रेल में हाथियों के आवागमन मार्गों का प्रावधान

जंगली हाथियों के साथ ट्रेनों की टक्कर को रोकने के लिए रेल मंत्रालय तथा पर्यावरण एवं वन मंत्रालय (एमओईएफ) ने संयुक्त रूप से सामान्य परामर्शीय निदेश जारी किए थे (मार्च 2010)। रेलवे पर संसदीय स्थायी समिति ने ट्रेन की टक्करों के कारण हुई हाथियों की मृत्यु के मामलों को कम करने हेतु कार्य योजना विकसित करने के लिए रेल मंत्रालय और एमओईएफ (भारत सरकार, पश्चिम बंगाल सरकार और ओडिशा सरकार) के वरिष्ठ अधिकारियों की समिति का गठन किया (जनवरी 2013)। समिति ने अपनी रिपोर्ट में ट्रेन - हाथियों की टक्करों को रोकने के लिए अल्पकालिक और दीर्घकालिक उपायों की सिफारिश की थी। रेल मंत्रालय ने छः जोनल रेलवे (पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण, दक्षिण पूर्व, पूर्व तटीय, उत्तर और पूर्व मध्य रेलवे) को रेलवे ट्रैक पर हाथियों की मृत्यु को रोकने के लिए विश्व वन्य प्राणी निधि-भारत (डब्ल्यूडब्ल्यूएफ) की सिफारिशों को भी परिपत्रित किया था (जून 2015)। डब्ल्यूडब्ल्यूएफ ने हाथियों के आवागमन मार्ग के खंडों में गति सीमा लगाने, खंडों की बाड़बंदी, नियमित समन्वय बैठकों और संयुक्त पेट्रोलिंग आदि की सिफारिश की थी। आठ जोनल रेलवे में हाथियों के 194 अधिसूचित आवागमन मार्गों में से हाथियों के 77 आवागमन मार्गों को संयुक्त निरीक्षण हेतु चयनित किया गया था।

हालांकि, दोनों रेलवे तथा वन विभाग द्वारा उपाय किए गए थे, फिर भी ट्रैक पर हाथियों की मृत्यु जारी रही। लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

- क) लेखापरीक्षा में शामिल किए गए आठ जोनल रेलवे में, ट्रेनों के साथ टक्कर के कारण हाथियों की मृत्यु की कुल संख्या वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के दौरान क्रमशः 23, 20 और 18 थी।
- ख) उन स्थानों पर हाथियों की मृत्यु की सूचना अधिक प्राप्त हुई जिन्हें हाथियों के आवागमन मार्ग के रूप में निर्धारित किया गया था।
- ग) केवल दो जोनल रेलवे (पूर्व मध्य और पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे) के संबंध में ही हाथियों के सुरक्षित आवागमन हेतु उपमार्गों/ऊपरी पारमार्गों का निर्माण किया गया था। उन उपमार्गों/ऊपरी पारमार्गों के पूरा होने के बाद किसी हाथी की मृत्यु की सूचना प्राप्त नहीं हुई।
- घ) हाथियों के निर्धारित आवागमन मार्गों में 50 कि.मी. प्र.घं. की गति सीमा लागू करने हेतु रेल मंत्रालय के परामर्शी निर्देशों का जोनल रेलवे द्वारा निष्ठापूर्वक पालन नहीं किया जा रहा था। गति सीमाओं के आंशिक कार्यान्वयन के कारण हाथियों की मृत्यु हो रही थी।
- ङ) रेलवे और वन कर्मचारियों द्वारा संयुक्त रूप से वनस्पति की सफाई की आवधिक समीक्षा नहीं की जा रही थी।
- च) रेलवे द्वारा हाथियों के संदर्भ में चेतावनी संकेतक बोर्ड को मानकीकृत न करने के कारण हाथियों के आवागमन मार्ग के संयुक्त निरीक्षण के दौरान विभिन्न विषयवस्तु के विभिन्न परिमाण और रंगों के चेतावनी संकेतक बोर्ड देखे गए जिससे ट्रेन चालक दल के मध्य भ्रम की स्थिति पैदा हो सकती है।
- छ) कई जोनल रेलवे में लगातार प्रशिक्षण और जागरूकता अभियान नहीं चलाए जा रहे थे जहां हाथियों के आवागमन मार्ग के असुरक्षित खंड थे।
- ज) हाथियों के आवागमन मार्ग में वन विभागों द्वारा हाथी ट्रैकर के परिनियोजन और रेलवे प्राधिकारियों के साथ उनके सप्रेषण प्रभावपूर्ण नहीं पाए गए। ट्रेनों की टक्कर से जंगली हाथियों की सुरक्षा हेतु रेलवे ट्रेकों के साथ-साथ बेरिकेडिंग/बाड़बंदी के कार्यों को जोनल रेलवे में पर्याप्त रूप से कार्यान्वित नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा सिफारिशें

- वन विभाग के परामर्श से हाथियों के आवागमन मार्गों की पहचान और अधिसूचना की समीक्षा आवाधिक रूप से की जानी चाहिए। इससे माइग्रेशन पैटर्न में परिवर्तनों का पता लगाने में सहायता मिलेगी।
- स्टेशन मास्टर्स/ट्रेन ड्राइवरों/गाडों को हाथियों के संरक्षण के बारे में जागरूक करने के लिए जागरूकता कार्यक्रम/जागरूकता कार्यशाला आयोजित किए जाने चाहिए।
- ड्राइवरों को आगाह करने के लिए संकेतक बोर्डों को रंग, आकार, ऊँचाई, स्थान, स्थिति आदि के संदर्भ में मानकीकृत किया जाना चाहिए।
- आधुनिक उपकरणों जैसे रेडियो-फ्रीक्वेंसी आइडेंटिफिकेशन (आरएफआईडी) टैग, एनीमल डिटेक्शन सिस्टम (ट्रांसमिटर कालर्स) आदि, जो कि एक सुरक्षित दूरी से हाथी की उपस्थिति का संकेत देते हैं, का उपयोग किया जा सकता था, क्योंकि कोहरे/वर्षा के मौसम/रात्रि के समय में संकेतक बोर्ड दिखाई नहीं देते।
- रेल मंत्रालय द्वारा सुझाये गये हाथियों के सभी चिन्हित आवागमन मार्गों के निकट मधुमक्खी की आवाज वाले उपकरण उपलब्ध कराए जाने चाहिए।

पैरा 2.2 “एकीकृत सुरक्षा प्रणाली” के संस्थापन में अत्याधिक देरी के कारण सुरक्षा जोखिम

यात्रियों की बेहतर सुरक्षा के लिए और रेलवे की संस्थापनाओं की सुरक्षा हेतु रेल मंत्रालय ने सभी जोनल रेलवे को एकीकृत सुरक्षा प्रणाली (आईएसएस) को क्रियान्वित करने हेतु निर्देश जारी किए थे। पूर्व तटीय रेलवे में सभी आईएसएस उपकरण तुरंत संस्थापित नहीं किए गए थे और संविदा में परिकल्पनानुसार नियंत्रण कक्ष के साथ प्रणाली एकीकरण प्राप्त नहीं हुआ था। रेल प्रशासन ने न तो चूककर्ता फर्म के विरुद्ध कोई कार्रवाई की और न ही रेल मंत्रालय को आईएसएस उपकरण के संस्थापन में प्रगति/कमियों की सूचना दी। इसके परिणामस्वरूप पूर्व तटीय रेलवे में सुरक्षा जोखिम हुए।

पैरा 2.3 अलाभकारी/प्रयोगात्मक ठहराव के प्रत्याहार न करने के कारण परिहार्य व्यय

रेल मंत्रालय ने समय-समय पर प्रयोगात्मक आधार पर मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के ठहराव के प्रावधान और प्रत्याहार के लिए दिशानिर्देश जारी किए। पूर्वोत्तर रेलवे में 31 मार्च 2019 को 171 प्रयोगात्मक ठहराव थे। लेखापरीक्षा में सभी 171 प्रयोगात्मक ठहरावों के संबंध में ट्रेनों के व्यौरों, प्रयोगात्मक ठहरावों, यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या, आय और अन्य प्रासंगिक सूचना से संबंधित डेटा का विश्लेषण किया गया था। यह पाया गया कि 141 मामलों में ठहरावों की लागत की अपेक्षा आय काफी कम थी। इसके परिणामस्वरूप पूर्वोत्तर रेलवे की सिफारिशों/अनुरोधों के बावजूद अलाभकारी/प्रयोगात्मक ठहरावों के प्रत्याहार की समीक्षा हेतु रेल मंत्रालय द्वारा कार्रवाई शुरू न करने के कारण ₹ 201.40 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

पैरा 2.7 पिछली स्वीकृत दर के अनुसार आरक्षित मूल्य निर्धारित करने में विफलता के कारण राजस्व की हानि

रेल मंत्रालय ने इस विषय पर जारी किए गए सभी पिछले अनुदेशों को निरस्त करते हुए सहायक गार्ड के केबिन (एजीसी) ब्रेक वैन (एसएलआर) और पार्सल वैन (वीपीएच/वीपी/वीपीयू) के पार्सल स्थान को पट्टे पर देने के लिए “व्यापक पार्सल पट्टा नीति” पर आशोधित नीति दिशानिर्देश जारी किए थे (अप्रैल 2014)। उपलब्ध प्रवृत्ति के अनुसार आरक्षित मूल्य निर्धारित करने में पूर्व रेलवे प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप संविदा प्रदान करने में विलम्ब हुआ और अपेक्षित राजस्व अर्जित करने के अवसर की हानि हुई। इसके परिणामस्वरूप अगस्त 2018 से जून 2019 की अवधि के दौरान ₹ 8.84 करोड़ तक राजस्व अर्जन के अवसर की हानि हुई। यदि रेल प्रशासन ने उसी ट्रेन के लिए मार्च 2018 में उत्तर पश्चिम रेलवे में प्रदत्त मौजूदा संविदा के आधार पर आरक्षित मूल्य निर्धारित की होती तो ₹ 9.80 करोड़ की हानि हुई होती।

पैरा 2.9 विक्रेता संविदाकारों से खाली स्थानों के किराए पर सेवा कर का अनुद्ग्रहण

रेल प्रशासन रेलवे स्टेशनों पर विक्रेता स्टाल संस्थापित करने हेतु लाइसेंस धारकों से सेवा कर एकत्र करने और इसे सरकार के राजकोष में प्रेषित करने के लिए उत्तरदायी था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि चार जोनल रेलवे (उत्तर, दक्षिण पूर्व, पूर्वोत्तर और पूर्व मध्य) में रेलवे प्रशासन सेवा कर पर रेल मंत्रालय के अनुदेशों के साथ-साथ वित्त अधिनियम के प्रावधानों का अनुपालन करने में विफल रहा। इसके परिणामस्वरूप विक्रेताओं से सेवा कर के अनुद्ग्रहण और वसूली न होने के कारण सरकारी राजकोष को ₹ 7.88 करोड़ की हानि हुई।

पैरा 3.1 भारतीय रेल में निर्माण कार्य संविदाओं में मूल्य भिन्नता

श्रमबल, सामग्री, ईंधन और अन्य घटकों की कीमतों में परिवर्तन के प्रति सुरक्षा हेतु संविदा की सामान्य शर्तों (जीसीसी) में मूल्य भिन्नता खंड (पीवीसी) को शामिल किया गया था। रेल मंत्रालय ने इस संदर्भ में समय-समय पर विभिन्न अनुदेश जारी किए थे। मूल्य भिन्नता पर रेल मंत्रालय के आवधिक अनुदेशों के उल्लंघन में जोनल रेलवे में आधार माह और तिमाही का गलत स्वीकरण, मूल्य भिन्नता फार्मुला में घटकों की प्रतिशता के गलत प्रयोग आदि जैसी अनियमितताएं पाई गई थी। रेलवे की तरफ से विस्तारण नियमित रूप से दिए गए थे। खाली स्थान की उपलब्धता, अनुमोदित आरेखण और अभिकल्प आदि जैसी पूर्वापेक्षाओं को पूरा न करने के कारण रेलवे ने संविदा की विस्तारित अवधि के दौरान मूल्य भिन्नता के प्रति महत्वपूर्ण राशि का भुगतान किया।

रेल मंत्रालय द्वारा मूल्य भिन्नता खंड (पीवीसी) के लागू करने पर सामान्य वित्तीय नियम (जीएफआर) के कुछ प्रावधानों को संविदा की सामान्य शर्तों (जीसीसी) में स्वीकार/शामिल नहीं किया गया था। पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे में संविदाकारों को मूल्य भिन्नता के कपटपूर्ण भुगतान के मामले देखे गए थे। कार्यकारी और लेखा विभाग द्वारा मूल्य भिन्नता बिलों की जांच के लिए निगरानी तंत्र कमजोर था। इसके परिणामस्वरूप लेखापरीक्षा में नमूना जांच किए गए

निर्माण कार्य संविदाओं में संविदाकारों को मूल्य भिन्नता के प्रति ₹ 1172.04 करोड़ का परिहार्य/अधिक भुगतान और ₹ 8.76 करोड़ का कम भुगतान हुआ।

लेखापरीक्षा सिफारिशें

- रेल मंत्रालय को निर्माण कार्य संविदाओं के संबंध में जीसीसी पर पुनः ध्यान देने और दीर्घावधि संविदाओं (18 माह से अधिक) में पीवीसी की प्रयोज्यता और संविदाकारों को देय पीवीसी राशि की अधिकतम सीमा के संबंध में जीएफआर के प्रावधानों को शामिल करने की आवश्यकता है।
- रेल मंत्रालय को संविदा मामलों जैसे बातचीत के माह में और 'निविदाकरण की दो पैकेट प्रणाली' में आधार माह को अपनाना, मशीन क्रस्ड बैलस्ट के लिए गणना की जाने वाली श्रमबल का प्रतिशतता आदि के संबंध में स्पष्ट अनुदेश जारी करने चाहिए।
- रेल मंत्रालय द्वारा अनुबंधित संविदा करार मूल्य से कम की संविदाओं में पीवीसी के गलत रूप से समावेशन से बचने के लिए सभी निर्माण कार्य संविदाओं (पीवीसी के साथ और पीवीसी के बिना) के कम्प्यूटरीकृत डेटाबेस के रख-रखाव हेतु जोनल रेलवे को निर्देश दिए जाएँ।

पैरा 3.2 सीमित ऊंचाई वाले उपमार्गों के निर्माण पर अनुत्पादक व्यय

लेवल क्रॉसिंग (एलसी) विनियमित तरीके से यातायात के सुगम परिचालन को सुविधा प्रदान करते हैं। उत्तर रेलवे के दिल्ली डिविजन के रोहतक-पानीपत खंड पर मानवरहित लेवल क्रॉसिंग (यूएमएलसी) के बदले निर्मित किया गया। सीमित ऊंचाई वाला उपमार्ग (एलएचएस) पानी में डूब गए थे और अनुपयोगी पड़े रहे जिससे ₹ 16.19 करोड़ का पूर्ण व्यय निष्फल हो गया। लेवल क्रॉसिंग को समाप्त करने का मुख्य उद्देश्य, अर्थात् बेहतर यातायात आवागमन के अतिरिक्त जनजीवन की हानि और सड़क दुर्घटनाओं को रोकना, अनुपयोगी रहे एलएचएस के कारण प्राप्त नहीं किया जा सका।

पैरा 3.3 भूमि अधिग्रहण के मामले में रेल प्रशासन के अनिर्णय के कारण हानि

रेल मंत्रालय ने ₹ 324.66 करोड़ के संक्षिप्त अनुमान के साथ 2003-04 में हाजीपुर-सजौली न्यू लाइन के कार्य को संस्वीकृति दी। अक्टूबर 2007 में रेल मंत्रालय ने ₹ 528.65 करोड़ के विस्तृत अनुमान को संस्वीकृति दी। विस्तृत अनुमान में 2,043.96 एकड़ भूमि के अधिग्रहण हेतु ₹ 115.16 करोड़ का प्रावधान शामिल था। इसी बीच, बिहार भूमि अधिग्रहण, स्थानपरिवर्तन और पुनर्वास अधिनियम, 2007 अधिनियमित किया गया था और तदुसार राज्य प्राधिकरण/चंपारण ने 49 गांवों के लिए भूमि की लागत को ₹ 98.72 करोड़ (962.59 एकड़) पर संशोधित कर दिया (मार्च 2007)। रेलवे प्रशासन ने 28 गांवों की भूमि के अधिग्रहण के लिए ₹ 17 करोड़ जमा किए थे (31 मार्च 2007)। जिला मजिस्ट्रेट/पूर्वी चंपारण ने 49 गांवों के लिए ₹ 350.84 करोड़ के संशोधित अनुमान पुनः प्रस्तुत किए थे (जनवरी 2012)। ₹ 333.84 करोड़ की मांग (₹ 350.84 करोड़ - ₹ 17 करोड़) की गई थी जिसमें 28 गांवों के लिए ₹ 3.20 करोड़ की शेष राशि शामिल थी। संशोधित अनुमान में, 28 गांवों की अनुमानित लागत अभी भी ₹ 20.20 करोड़ थी। इस भूमि का कब्जा पहले ही भूमि अधिग्रहण अधिनियम, 1894 की धारा 17 की उप-धारा 3(क) के अनुसार रेलवे को दिया जा चुका था। तथापि, रेल प्रशासन द्वारा पहले से अधिग्रहित 28 गांवों हेतु ₹ 3.20 करोड़ के लिए जिला मजिस्ट्रेट/पूर्वी चंपारण की मांग के बावजूद कोई भुगतान नहीं किया गया था।

जनवरी 2016 में जिला मजिस्ट्रेट/पूर्वी चंपारण ने 1 जनवरी 2014 से समस्त 49 गांवों की लागत को संशोधित कर दिया। इसके परिणामस्वरूप, सभी 49 गांवों की अनुमानित लागत ₹ 796.28 करोड़ तक बढ़ गई (28 गांवों के लिए ₹ 154.41 करोड़ जिसके लिए भूमि अधिग्रहण पहले ही किया जा चुका था और शेष 21 गांवों के लिए ₹ 641.87 करोड़)। रेलवे प्रशासन ने ₹ 796.28 करोड़ की समस्त राशि (28 गांवों की भूमि हेतु ₹ 134.21 करोड़ सहित) का भुगतान कर दिया था। अतः रेल प्रशासन को ₹ 134.21 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय करना पड़ा।

पैरा 3.5 तटबंध निर्माण कार्य में दोषपूर्ण योजना के कारण परिहार्य अतिरिक्त व्यय

दक्षिण पूर्व रेलवे ने उचित योजना के बिना अंदुल-बाल्टीकुरी खंड में दोहरीकरण के भाग के रूप में तटबंध का निर्माण कार्य किया तथा अनुसंधान, अभिकल्प और मानक संगठन (आरडीएसओ) के दिशानिर्देशों के साथ-साथ संहितीय प्रावधानों का पालन नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप, पुनर्वास कार्य पर ₹ 14.08 करोड़ के परिणामी अतिरिक्त व्यय के साथ विभिन्न स्थानों पर उभार/फिसलन के साथ-साथ तटबंध में खराबी आई।

पैरा 3.8 एक पुल के डिजाइन और स्थान में परिवर्तन के परिणामस्वरूप इसका परित्याग और परिणामी निष्फल व्यय

रेल मंत्रालय ने अनुदेश दिया कि सभी योजनाएं, आरेखण और अनुमान सक्षम प्राधिकारी द्वारा यथावत अनुमोदित/संस्वीकृत होने चाहिए। संविदा देने से पूर्व समस्त पूर्वापेक्षाएं समय पर पूरी करनी चाहिए।

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे में आईबी और ब्रजराज नगर स्टेशन के बीच पुल सं.182 के स्थान के साथ-साथ वैल नींव से पाइल नींव तक अभिकल्प में परिवर्तन के परिणामस्वरूप पहली संविदा के समापन के बाद ₹ 6.73 करोड़ तक निष्फल व्यय हुआ। इसके परिणामस्वरूप वैल नींव के साथ निर्मित अपूर्ण पुल सं. 182 का भी परित्याग करना पड़ा।

पैरा 3.9 रेल मंत्रालय के निर्देशों को लागू न करने के परिणामस्वरूप संविदाकारों से शास्ति का अनुदग्रहण

रेल मंत्रालय ने कार्यशील संकेतक और दूरसंचार केबलों के आस-पास कार्यों के निष्पादन हेतु दिसम्बर 2004 में संयुक्त प्रक्रिया आदेश (जेपीओ) जारी किया। संकेतक और दूरसंचार तथा विद्युतीय केबलों के समीप खुदाई कार्य करते समय केबल कटाव को न्यूनतम और नियंत्रित करने के लिए रेल मंत्रालय ने संशोधित जेपीओ जारी किए थे (जून 2013)। अप्रैल 2013 से 2019 की अवधि हेतु दक्षिण मध्य रेलवे और पूर्व तटीय रेलवे के एसएंडटी विभाग के अभिलेखों की समीक्षा से रेल मंत्रालय के निर्देशों को कार्यान्वित न करने का पता चला। इसके

परिणामस्वरूप दक्षिण मध्य और पूर्व तटीय रेलवे में विभिन्न विभागों/एजेंसियों से शास्तियों की वसूली नहीं हुई। 1,084 मामलों में ₹ 12.59 करोड़ की राशि अभी तक बकाया थी।

पैरा 4.1 भारतीय रेल में चयनित स्टेशनों की लेखापरीक्षा

सात चयनित जोनल रेलवे (उत्तर, उत्तर मध्य, पूर्वोत्तर, पूर्व मध्य, पूर्व, पश्चिम और मध्य रेलवे) में आठ चयनित स्टेशनों की लेखापरीक्षा में रेलवे स्टेशनों पर सफाई, स्वच्छता, पर्यावरण प्रबंधन, संरक्षा, सुरक्षा और अतिरिक्तमण के पहलुओं को शामिल किया गया था।

यह देखा गया कि आठ चयनित स्टेशनों में 77 प्लेटफार्म (पीएफ) उपलब्ध थे, परंतु 26 प्लेटफार्मों पर सीमेंट कंक्रीट (सीसी) धोनेयोग्य एप्रेन नहीं थे। संविदा में सभी चयनित स्टेशनों पर यंत्रिकृत सफाई की सुविधा होने के बावजूद सात स्टेशनों में इन 26 प्लेटफार्मों पर धोनेयोग्य एप्रेन की अनुपलब्धता के कारण इस सुविधा का कम उपयोग किया जा सका था। सीसी एप्रेन की अनुपलब्धता के परिणामस्वरूप ट्रेक पर बलास्ट के कारण नालियों में अवरोधन हुआ जिसके परिणामस्वरूप आस-पास अस्वच्छता फैल गई। भारतीय रेल जल नीति, 2017 यह निर्धारित करती है कि गैर-पीने योग्य प्रयोजनों के लिए पुनर्नवीनीकृत पानी का उपयोग किया जाना था। तथापि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि जोनल रेलवे प्रशासन को इन स्टेशनों में अभी भी पानी के पुनर्चक्रण संयंत्र को संस्थापित करना था और सभी प्रयोजनों के लिए भूजल का प्रयोग किया जा रहा है।

निर्धारित मानकों के अनुसार आठ स्टेशनों पर पानी के नल (1316) उपलब्ध कराए जाने थे, तथापि, पानी के नलों की उपलब्धता केवल 1022 थी। इसी प्रकार, निर्धारित प्रतिमान (न्यूनतम अनिवार्य सुविधाएं-एमईए) के अनुसार 154 वाटर कूलरों की आवश्यकता के प्रति केवल 63 वाटर कूलर उपलब्ध थे।

पांच स्टेशनों की सफाई संविदाओं में अपशिष्ट को जैव-उपघट्य और गैर-जैव-उपघट्य के रूप में अलग करने के लिए कोई खंड नहीं था। इसके परिणामस्वरूप मिश्रित अपशिष्ट को लैंडफिल में ले जाया और डंप किया जा रहा था। किसी भी चयनित स्टेशन पर ध्वनि प्रदूषण (विनियमन और नियंत्रण) नियमावली 2000

के नियम 3(1) और 4(1) के अंतर्गत यथा अपेक्षित ध्वनि स्तर की निगरानी हेतु प्रणाली मौजूद नहीं थी। चयनित स्टेशनों में से किसी पर भी ट्रेनों के गुजरने/आवागमन के समय ध्वनि के माप करने की प्रणाली मौजूद नहीं थी। पांच स्टेशनों पर क्लोज्ड सर्किट टेलिविजन (सीसीटीवी) फुटेज को कमांड सेंटर में एकीकृत नहीं किया गया था और पांच स्टेशनों पर बम संसूचन और निपटान प्रणाली उपलब्ध नहीं थी। पांच स्टेशनों पर परिचालित क्षेत्र में चारदीवारी का प्रावधान नहीं किया गया था। स्टेशन परिसरों को अतिक्रमण मुक्त रखने के लिए सुरक्षा व्यवस्था भी अप्रभावी थी। छः स्टेशन परिसरों के आस-पास कुल 532 अतिक्रमण थे। लेखापरीक्षा में पाया गया कि फुट ओवर ब्रिज (एफओबी) में फुटफाल के लिए कोई मानक निर्धारित नहीं किए गए थे।

लेखापरीक्षा सिफारिशें

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

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

गोलाकार रोलर बीयरिंग एक महत्वपूर्ण घर्षण रोधी तत्व है जो उत्पादित ताप को कम करके चल स्टाक के सेवा काल को बेहतर बनाता है। आरडीएसओ विनिर्देशों के अनुसार संविदाकार सेवा शुरू होने की तिथि से 36 माह की अवधि या 4,00,000 कि.मी. में, जो भी बाद में हों, रोलर बीयरिंग की खराबी या इसके

असंतोषजनक साबित होने पर इसे बदलेगा। वारंटी की अवधि को उस अवधि तक बढ़ा दिया जाएगा जिस तक रोलर बीयरिंग इस खंड के अंतर्गत अक्रियशील रहे। आरडीएसओ द्वारा यथा निर्धारित बीयरिंग का संहितीय कार्यकाल 20 वर्ष है।

पूतरे के मंचेश्वर (सीआरडब्ल्यू/एमसीएस) में स्थित कैरिज मरम्मत कार्यशाला की व्हील शॉप ने कोचों की मरम्मत के दौरान खराब रोलर बीयरिंग बदले गए। लेखापरीक्षा में देखा गया कि एमसीएस में कोचों की मरम्मत के दौरान, 71 प्रतिशत (6,332 में से 4,481) बीयरिंग संहितीय कार्यकाल के आधे समय में ही स्क्रेप में डाल दिए गए थे। उन बीयरिंग के प्रति वारंटी दावा किया जाना था जो इनके सेवा में आने की तिथि से 36 माह के अंदर खराब हो गए थे। बीयरिंग की अधिप्राप्ति की तिथि और इनका उपयोग शुरू करने की तिथि पर अभिलेखों के रख-रखाव न करने के कारण रेलवे को उचित वारंटी दावे का अधिकार छोड़ना पड़ा। इस प्रकार, गोलाकार रोलर बीयरिंग के समयपूर्व निराकरण और प्रतिस्थापन और इस पर वारंटी खंड को लागू नहीं करने को कारण रेलवे को ₹ 5.30 करोड़ की हानि हुई।

पैरा 4.6 उच्चतर दरों पर कर्षण मोटर के पूर्ण रोटर और स्टेटर की खरीद के परिणामस्वरूप परिहार्य अतिरिक्त भुगतान

सीवीसी दिशानिर्देशों (2002) में अनुबद्ध है कि प्रचलित बाजार दरों, पिछली क्रय कीमतों, कच्ची सामग्री के लिए आर्थिक अक्षांकों आदि को ध्यान में रखने के बाद संविदा के लिए अनुमान तैयार किए जाने चाहिए।

चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू) ने 2018-19 के दौरान ट्रेड से कर्षण मोटर को जोड़ने के लिए 769 रोटर्स तथा 450 स्टेटरों की अधिप्राप्ति की थी।

मूल्यांकन के समय, निविदा समितियों (टीसी) ने पाया कि 2013-14 से 2016-17 तक रोटर्स और स्टेटरों की मूल मूल्य में गिरावट आ रही थी। तथापि, कीमतों में गिरावट की प्रवृत्ति के बावजूद टीसी ने उच्चतर दरों पर रोटर्स की अधिप्राप्ति को अंतिम रूप दिया।

सीवीसी दिशानिर्देशों के उल्लंघन में अधिप्राप्ति की गयी जिसके परिणामस्वरूप ₹ 15.88 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त भुगतान किया गया।