

अध्याय 3 - इंजीनियरी - ओपन लाइन और निर्माण

भारतीय रेल का इंजीनियरी विभाग नई परिस्मपत्तियों के निर्माण जैसे नई लाइनों, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण और अन्य विस्तारण और विकास कार्यों की तुलना में भारतीय रेल जैसे रेलपथ, पुलों, भवनों, सड़कों, जल आपूर्ति इत्यादि के रखरखाव के लिए जिम्मेदार है। इंजीनियरिंग विभाग के मुख्य नीतिगत निर्णय रेलवे बोर्ड द्वारा सदस्य इंजीनियरिंग जिसकी सहायता अतिरिक्त सदस्य (सिविल इंजीनियरिंग) और अतिरिक्त सदस्य (निर्माण कार्य) और सलाहकार (भूमि एवं सुविधाएं) द्वारा की जाती है, के पर्यवेक्षण के अन्तर्गत लिए जाते हैं।

क्षेत्रीय स्तर पर, इंजीनियरिंग विभाग की अध्यक्षता संबंधित जोनल रेलवे के महाप्रबंधक के अन्तर्गत प्रधान मुख्य अभियंता (पीसीई) द्वारा की जाती है। पीसीई की सहायता रेलपथ, पुल, योजना, ट्रैक मशीन, सामान्य मामले आदि के लिए विभिन्न मुख्य अभियंताओं द्वारा की जाती है। इसके अतिरिक्त, प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे में एक निर्माण संगठन है जिसकी अध्यक्षता मुख्य प्रशासनिक अधिकारी निर्माण द्वारा की जाती है जो प्रमुख निर्माण कार्यों के लिए जिम्मेदार है जिसमें संबंधित के अन्दर जोन के सर्वेक्षण कार्य शामिल है जिसकी सहायता विभिन्न मुख्य अभियंताओं (निर्माण) द्वारा की जाती है।

वर्ष 2012-13 के दौरान सिविल इंजीनियरी विभाग का कुल व्यय ₹ 48,640.82 करोड़ था। वर्ष के दौरान वाउचरों और निविदाओं आदि की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा रेलवे के निर्माण संगठन सहित इंजीनियरिंग विभाग के 1438 कार्यालयों का लेखापरीक्षा द्वारा निरीक्षण किया गया।

इस अध्याय में पूरे 12 क्षेत्रीय रेलवे में आयोजित “सामग्री आशोधन के अन्तर्गत कार्यान्वित कार्य” पर विषयक लेखापरीक्षा शामिल है। लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि रेल मंत्रालय ने बहुत से मामलों में परियोजनाओं के निरूपण और अनुमोदन दोनों के लिए विहित क्रिया विधि की अवज्ञा की। प्रारम्भिक क्रियाविधियों का भी तकनीकी आर्थिक सर्वेक्षण आयोजित करने में अनुसरण नहीं किया गया था। वास्तव में वार्षिक निर्माण कार्य कार्यक्रम में कार्य के शामिल करने से पहले योजना आयोग का अनुमोदन लेने की मानक क्रियाविधि का भी अनुसरण नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा से यह भी पता चला कि सामग्री आशोधन निर्माण की लागत मूल संसूचित परियोजनाओं की लागत से भी अधिक हो गई थी।

इसके अतिरिक्त, इस अध्याय में आठ पैराग्राफ शामिल हैं जिनमें अलग-अलग अनियमितताओं/निर्माण कार्य से संबंधित कमियों, प्राप्यों की गैर वसूली, कीमत वृद्धि और गिड्डी की खरीद आदि के संबंध में अधिक भुगतान के मामले उजागर किए गए हैं।

3.1 भारतीय रेल¹⁷² में सामग्री आशोधन के अन्तर्गत कार्यान्वित निर्माण कार्य

कार्यकारी सार

परियोजनाओं के अनुमोदन के लिए भारतीय रेल द्वारा निर्धारित क्रियाविधि केवल वित्तीय रूप से लाभदायक परियोजनाओं को प्रारम्भ करने की आवश्यकता पर बल देती है। कई संसदीय समितियों ने भी विगत में केवल उन नई परियोजनाओं के प्रारम्भ करने की आवश्यकता को दोहराया है जो वित्तीय रूप से व्यवहार्य हैं और रेलवे के दुर्लभ संसाधनों को अनेक परियोजनाओं में फैलाने का कारण न बनें। वर्ष 2013-14 के अनुदानों के लिए मांग पर रेलवे पर स्थाई समिति की बीसवी रिपोर्ट में भी यह इंगित किया गया कि कुछ परियोजनाएँ 10 वर्षों से अधिक पहले संस्वीकृत की गई थी और यहां तक कि कुछ 20 वर्षों पहले संस्वीकृत की गई थी और अभी भी कूड़ेखाने में हैं और अपूर्ण पड़ी हैं।

सामग्री आशोधन संस्वीकृत कार्य अथवा योजना के परिक्षेत्र में पर्याप्त परिवर्तन का उल्लेख करता है जो प्रारम्भिक स्तर पर नहीं सोचा गया था परन्तु जिसे बाद में आवश्यक माना गया। स्वतंत्र कार्य/योजनाएँ/परियोजनाएं सामग्री आशोधन की श्रेणी में नहीं आती हैं क्योंकि इन्हें सक्षम प्राधिकारी की अलग से संस्वीकृति अपेक्षित है। यह लेखापरीक्षा उस सीमा तक प्रकाश डालता है जहाँ तक रेलवे बोर्ड पहले से संस्वीकृत परियोजनाओं के लिए सामग्री आशोधन स्वीकृत करते समय कोडल प्रावधानों और दिशानिर्देशों का पालन करता है।

लेखापरीक्षा संवीक्षा में पता चला कि 38 मूल परियोजनाओं के प्रति 91 एमएम स्वीकृत किए गए थे। इनमें से किसी को भी एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता क्योंकि ये परियोजनाएं संलग्न/पृथक संरेखण पर थे। वस्तुतः कुछ मामलों में, ये एमएम मूल संरेखण पर स्टेशन को छूते भी नहीं थे। 31 एमएम का (34 प्रतिशत) मूल परियोजनाओं के पूरे होने के बाद अनुमोदन किया गया था। वास्तव में कुछ एमएम का संस्वीकरण मूल परियोजना के पूरा होने के आठ वर्ष विलम्ब (पूर्वोत्तर सीमान्तर रेलवे) से किया गया था। यह देखा गया था कि 44 एमएम परियोजनाओं (48 प्रतिशत) का संस्वीकरण गेज परिवर्तन रेल पथ दोहरीकरण परियोजना के प्रति नई लाइन के रूप में किया गया था जो पूर्णतः अनियमित है क्योंकि वे अलग योजना शीर्ष के अन्तर्गत हैं और निवेश निर्णय के

¹⁷² वर्ष 12 जोनल रेलवे यथा उ.रे., उ.प.रे., पू.सी.रे., पू.म.रे., उ.म.रे., पू.त.रे., द.रे., द.म.रे., प.रे. शामिल है।

लिए निर्धारित कार्यविधि के अनुसार पृथक संस्वीकृति अपेक्षित है। जोनल रेलवे सामान्यतः परियोजनाओं के अनुमोदन के लिए अपनी निजी नियमों और संहिताओं का अनुपालन करने में विफल रहा। 37 एमएम (41 प्रतिशत) मामलों में एमएम के रेट ऑफ रिटर्न (आरओआर) या तो निर्धारित नहीं किए गए थे अथवा वे नकारात्मक थे। इसके अतिरिक्त, वे एमएम को शामिल करने के बाद सम्पूर्ण परियोजना के लिए आरओआर का पुनर्निर्धारण करने में विफल रहे। यह देखा गया था कि 15 प्रतिशत एमएम में विस्तृत अनुमान/तैयार नहीं किए गए थे। अंतिम अवस्थिति सर्वेक्षण भी नहीं किए गए थे। लेखापरीक्षा ने पुनः देखा कि 26 एमएम परियोजनाएं (ईआर-24 और एसईआर-7) वर्ष 2010-11 के दौरान विशेष रेलवे परियोजना के रूप में घोषित की गई थी परन्तु किसी की भी परियोजना भूमि का अधिग्रहण नहीं किया गया था।

उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि रेल मंत्रालय ने परियोजनाओं के प्रतिपादन और अनुमोदन दोनों के लिए निर्धारित कार्यविधि की बड़े पैमाने पर अवज्ञा किया था। प्रारम्भिक कार्यविधियां जैसे तकनीकी आर्थिक सर्वेक्षण का आयोजन का भी अनुपालन नहीं किया गया है। वस्तुतः, वार्षिक निर्माण कार्यक्रम में कार्य के शामिल करने के पहले योजना आयोग का अनुमोदन लेने की मानक क्रियाविधि जो मुख्य थी, उसका भी अनुपालन नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, एमओआर परियोजनाओं को प्राथमिकता देने में विफल रहा और नई परियोजनाओं को एमएम के रूप में लिया जा रहा है। कार्यों की धीमी प्रगति बजटीय समस्याओं को दर्शाता है जिसका सामना एमओआर द्वारा किया जा रहा है और संस्वीकृत कार्य राष्ट्रीय योजना प्राथमिकताओं से मेल नहीं खाते।

3.1.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल (आईआर) पंचवर्षीय योजनाओं के ढांचे के अन्दर अपनी विकास योजनाएं तैयार करता है। नई लाइनों का निर्माण, गेज परिवर्तन, रेलपथ दोहरीकरण और रेल पथ विद्युतीकरण उनके योजना परिव्यय का प्रमुख भाग बनाते हैं। बारहवीं योजना के योजना आयोग के अभिगम दस्तावेज के अवलोकन से विगत में देखे गए की अपेक्षा परिवहन आधारभूत संरचना में अधिक तेज विस्तार पर जोर देने का पता चला। यह रेलवे से अपने रेल नेटवर्क का तेजी से विस्तार करने की अपेक्षा करता है।

परियोजनाओं के अनुमोदन हेतु आईआर द्वारा निर्धारित प्रक्रिया केवल वित्तीय रूप से लाभकारी परियोजनाओं को आरम्भ करने की आवश्यकता पर जोर देती है।

अनेक संसदीय समितियों¹²⁵ ने भी विगत में केवल उन्हीं नई परियोजनाओं को आरम्भ करने की आवश्यकता को दोहराया है जो वित्तीय रूप से व्यवहार्य हैं और अधिसंख्य परियोजनाओं के सम्पर्क में रेलवे के अपर्याप्त संसाधनों को थोड़ा फैलाने का कारण नहीं बनें। वर्ष 2013-14 के लिए अनुदानों की मांगो पर रेलवे की स्थाई-समिति की बीसवीं रिपोर्ट में उल्लेख किया गया कि उपलब्ध संसाधनों के काफी अधिक मंत्रालय द्वारा वार्षिक नई परियोजनाओं की संस्वीकृति के परिणामस्वरूप रेलवे आधारभूत संरचना परियोजनाओं को थ्रो फारवर्ड¹²⁶ में वृद्धि हुई है। उन्होने यह भी देखा कि कुछ परियोजनाएं 10 वर्ष से पहले संस्वीकृत की गई थीं और उनमें से कुछ 20 वर्ष से पहले भी संस्वीकृत की गई थी और अभी भी कूड़ाखाने में हैं तथा अपूर्ण पड़ी थी। इसके बावजूद यह देखा गया था कि नई लाइनों, गेज परिवर्तन, रेलपथ दोहरीकरण तथा रेलपथ विद्युतीकरण से सम्बन्धित चालू परियोजनाओं के लिए थ्रो फारवर्ड अप्रैल 2011 को ` 124250 करोड़ के रूप में अनुमानित किया गया था।

इंजीनियरी विभाग की भारतीय रेल संहिता के पैरा 1110 के अनुसार भौतिक परिवर्तन (एमएम) संस्वीकृत कार्य अथवा योजना क्षेत्र में पर्याप्त परिवर्तन से सम्बन्ध रखता है जो आरम्भिक चरण पर सोचा नहीं गया था परन्तु जो बाद में आवश्यक माना गया है। वांछित परिवर्तन/संशोधन असल में संस्वीकृत कार्य अथवा योजना से सम्बन्धित होना चाहिए और न कि अन्य निकटस्थ सुयोजनाओं/खण्डों से क्योंकि ये अलग से नए कार्य के रूप में संस्वीकृत किए जाने चाहिए। स्वतंत्र कार्य/योजनाएं/परियोजनाएं भौतिक परिवर्तन की श्रेणी में नहीं आते हैं क्योंकि इनको सक्षम अधिकारी की अलग संस्वीकृति की अपेक्षा होगी।

3.1.2 पूर्व लेखापरीक्षा रिपोर्ट

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के 2004 के प्रतिवेदन सं. 9 में प्रकाशित चालू परियोजनाओं की योजना, अनुमोदन तथा भौतिक पर लेखापरीक्षा पैराग्राफ में उल्लेख किया गया कि नई परियोजनाएं मूल कार्यों के प्रति सामग्री संशोधनों के रूप संस्वीकृत की गई थी। ये परियोजनाओं आरम्भिक सर्वेक्षण/अन्वेषणों के बिना आरम्भ की गई थीं। रेल मंत्रालय (एमओआर) ने चालू परियोजनाओं के भौतिक परिवर्तनों के रूप में स्वतंत्र परियोजनाओं की अनियमित संस्वीकृति/शामिल करने

¹²⁵ वर्ष 2001-02 के लिए अनुदानों की मांगो पर रेलवे की स्थाई समिति की नौवीं रिपोर्ट, वर्ष 2013-14 के अनुदानों की मांगो पर रेलवे की स्थाई समिति की बीसवीं रिपोर्ट

¹²⁶ रेलवे के आधारभूत परियोजनाओं का थ्रो फारवर्ड

के द्वारा योजना आयोग/विस्तारित बोर्ड¹²⁷/आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति(सीसीईए)¹²⁸ के अनुमोदन की अनदेखी की।

अगस्त 2013 में लेखापरीक्षा द्वारा अपने अवलोकनों को जोड़ते हुए पुनरीक्षित, की गई कार्रवाई टिप्पणी में लेखापरीक्षा ने देखा कि रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने स्वयं यह निर्णय लिया था (फरवरी 2001) कि ऐसे मामलों में योजना आयोग, सक्षम बोर्ड और आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति (सीसीईए) की मंजूरी ली जाए जिसमें (i) एमएम कास्ट की शुरुआत ` 50 करोड़ अथवा मूलरूप से मंजूर परियोजना की लागत का 10 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, (ii) जहाँ मूल्य रूप से संस्वीकृत कार्य की लागत ` 50 करोड़ से कम थी लेकिन एमएम के परिणामस्वरूप परियोजना की मूल लागत ` 50 करोड़ या मूल रूप से संस्वीकृत परियोजना के 20 प्रतिशत से अधिक हो, जो भी अधिक हो और (iii) यदि कई एमएम एक परियोजना में लाए जाएं और उनका संयुक्त मूल्य ` 50 करोड़ से अथवा मूल रूप से संस्वीकृत परियोजना की लागत से 10 प्रतिशत बढ़ जाए, जो भी अधिक हो।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने भी अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में अपनी टिप्पणी दी थी जो इस प्रकार थी:-

1. रेलवे बोर्ड का फरवरी 2001 का निर्णय लागू नहीं होता क्योंकि योजना आयोग, सक्षम बोर्ड और आर्थिक मामलों की समिति की मंजूरी लेने वाली परियोजनाओं की शुरुआती लागत बढ़ाकर ` 150 करोड़ तथा बाद में ` 300 करोड़ कर दिया गया था।
2. एमएम की मंजूरी तब दी गयी थी जब परियोजना के निष्पादन के दौरान यह महसूस किया गया था कि परियोजनाओं के संपूर्ण हित के लिए उसमें विस्तार या कवरेज को देखते हुए कुछ जोड़ने और कुछ बदलाव की आवश्यकता हो सकती थी। व्यवहार के अनुसार, इन एमएम को सक्षम प्राधिकरण अर्थात् रेल मंत्रालय द्वारा मंजूरी दी गई थी।
3. वित्त मंत्रालय के का.जा. दिनांक 1 अप्रैल 2010 के बाद भौतिक परिवर्तन की मंजूरी से संबंधित कोई भी निर्देश रेल मंत्रालय द्वारा नहीं जारी किया गया है।

¹²⁷ रेलवे का विस्तारित बोर्ड अध्यक्ष रेलवे बोर्ड, वित्त आयुक्त (रेलवे), रेलवे बोर्ड के सभी सदस्यों, सचिव (व्यय), वित्त मंत्रालय, सचिव (कार्यक्रम कार्यान्वयन), सांख्यिकीय तथा कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय और सचिव, योजना आयोग से बना है।

¹²⁸ सीसीईए भारत सरकार द्वारा गठित कैबिनेट की एक स्थायी समिति है।

उपरोक्त से यह स्पष्ट है कि सक्षम बोर्ड और सीसीईए द्वारा ` 50 करोड़ और ` 100 करोड़ की मौद्रिक सीमा और उससे ऊपर के एमएम की मंजूरी रेल मंत्रालय के फरवरी 2001 और जनवरी 2004 का का.जा. अभी भी मौजूद है।

3.1.3 लेखापरीक्षा क्षेत्र

इस लेखापरीक्षा में 2008-09 से 2012-13 तक की अवधि में लेखापरीक्षा उस मात्रा तक केन्द्रित है जहाँ तक रेलवे बोर्ड ने परियोजनाओं की संस्वीकृति तथा कार्यान्वयन के समय कोडल प्रावधानों तथा मार्गनिर्देशों का अनुपालन किया।

3.1.4 लेखापरीक्षा उद्देश्य

उपर्युक्त परिदृश्य के पृष्ठ में लेखापरीक्षा में जांच की गई कि क्या किसी परियोजनाओं में शामिल सामान संशोधन वास्तव में एमएम है। वर्तमान लेखापरीक्षा निम्नलिखित उद्देश्यों के साथ आरम्भ की गई थी -

- (i) क्या सामग्री परिवर्तन के रूप में संस्वीकृत कार्य भारतीय रेल के कोडल प्रावधानों के अन्तर्गत उस रूप में परिभाषित किया जा सकता था;
- (ii) क्या उपर्युक्त कार्य सक्षम अधिकारी द्वारा संस्वीकृत थे।

3.1.5 लेखापरीक्षा मानदण्ड

लेखापरीक्षा में निम्नलिखित मानदण्ड अपनाए गए:-

इंजीनियरी विभाग की भारतीय रेल संहिता के पैरा 1109, 1110 और 1113 के अनुसार यथा: संस्वीकृत कार्य अथवा योजना में कोई सामग्री परिवर्तन अधिकारी, जिसने अनुमान संस्वीकृत किया, के पूर्व अनुमोदन बिना अनुमत अथवा आरम्भ नहीं किया जाना चाहिए। रेलवे बोर्ड अथवा उच्च प्राधिकरण द्वारा संस्वीकृत अनुमानों के मामले में संस्वीकृत परियोजना अथवा कार्य का भौतिक परिवर्तन होना क्या माना जाएगा, इसके उदाहरण नीचे दिए गए हैं।

- (क) सुयोजन में कोई परिवर्तन जिसकी प्रस्तावित सुविधाओं को प्रभावित करने की सम्भावना है अथवा एक किलोमीटर से अधिक तक लाइन की लम्बाई में परिवर्तन।
- (ख) कोई नया स्टेशन बनाना या हटाना।
- (ग) रोलिंग स्टॉक के लिए प्रदत्त वाहनों या इंजनों की संख्या या प्रकार में कोई बदलाव।

- (घ) कार्यचालन की सामान्य विधि को प्रभावित करने वाले यार्ड के विन्यास में परिवर्तन अथवा गाड़ियों की संख्या में वृद्धि अथवा कमी जिसकी व्यवस्था की जा सकती है।
- (ङ) निर्माण के मानकों जैसा कि अध्याय II में निर्धारित है अथवा संक्षिप्त प्राकलन में रेलवे बोर्ड द्वारा जैसा स्वीकार किया गया या किसी सेकेण्ड हैंड सामान के प्रयोग में कोई भी विचलन यदि किसी ट्रेन या कई ट्रेनों की गति का प्रभावित करता है तो मूल रूप से इस पर किया जाए।
- (च) ` 5 लाख या उससे अधिक की राशि की सुविधा वाले अथवा किसी कार्य को शुरू करना या हटाना।
- (छ) ` 5 लाख से अधिक के उप कार्य पर अतिरिक्त आउट ले वाले एक संस्वीकृत कार्य के प्राकलन में दिए गए किसी उप कार्य में कोई परिवर्तन।
- (ज) ` 5 लाख से अधिक के आउट ले वाले संस्वीकृत कार्य के प्राकलन में नहीं दिए गए नए उप-कार्य को शुरू करना।

इंटरलाकिंग के मानकों में कोई बदलाव। यदि कार्य वास्तव में शुरू होने से पहले रेलवे बोर्ड द्वारा मंजूर एक परियोजना में कोई भौतिक परिवर्तन करना आवश्यक हो जाता है तो परियोजना हेतु एक संशोधित संक्षिप्त प्राककलन तैयार कर उसे अनुमोदन हेतु रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत करना चाहिए। जब कार्य निष्पादन के दौरान रेलवे बोर्ड अथवा उच्च प्राधिकारी द्वारा एक स्वीकृत परियोजना में भौतिक परिवर्तन करना आवश्यक हो जाता है, एक संशोधित संक्षिप्त प्राककलन रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत करना चाहिए, जबकि स्वीकृति, प्राककलन की राशि से अधिक न हो। परिवर्तन में कोई भी देयता नहीं होनी चाहिए, न ही ऐसा करने से कोई बचत की संभावना हो, तब तक प्रस्तावित परिवर्तन के लिए रेलवे बोर्ड से मंजूरी नहीं मिल जाती तब किसी और प्रयोजन के लिए बचत का उपयोग नहीं किया जाना चाहिए।

3.1.6 कार्यप्रणाली और नमूना चयन

लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली में संस्वीकृत कार्यों/परियोजनाओं से सम्बन्धित जोनल रेलवे तथा रेलवे बोर्ड द्वारा अनुरक्षित अभिलेखों की समीक्षा शामिल की गई। समीक्षित कार्यों की सूची अनुबंध I में दी गई है। 42 चालू कार्यों¹³⁰, जिनको एमएम

¹³⁰ चालू 42 कार्यों (लेखापरीक्षा प्रतिवेदन 2014 की सं. 9के 8 पुराने कार्यों सहित) में 38 कार्यों का चयन किया गया था (पूर्व, दक्षिण पूर्व तथा पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के चयनित कार्यों का 75 प्रतिशत और अन्य रेलवे के 100 प्रतिशत कार्यों का चयन किया गया था)

संस्वीकृत किए गए थे, में से 12 जोनल रेलवे¹³¹ के 38 चालू कार्यों जिनके लिए 108 एमएम¹²⁹ संस्वीकृत किए गए थे और 2008-09 से 2012-13 तक की अवधि के दौरान लेखापरीक्षा द्वारा भारतीय रेल के वार्षिक कार्यक्रमों में शामिल किए गए थे, की समीक्षा के लिए चयन किया गया था। लेखापरीक्षा प्रतिवेदन 2004 की संख्या 9 में शामिल आठ मूल कार्यों¹³² की स्थिति की भी जांच की गई थी।

3.1.7 परियोजना अनुमोदन की प्रक्रिया

सभी प्रमुख निवेश प्रस्ताव¹³³ जैसे नई लाइनें, गेज परिवर्तन, रेलवे विद्युतीकरण आदि को आईआर के वार्षिक कार्य कार्यक्रम में सूचीबद्ध किए जाने से पूर्व सक्षम अधिकारी के अनुमोदन की आवश्यकता होती है। इंजीनियरी विभाग की भारतीय रेल संहिता के प्रावधानों के अनुसार (पैराग्राफ 203 ई) जोनल रेलवे से खण्ड के तकनीकी आर्थिक सर्वेक्षण (टीईसी) करने और इसकी प्रतिफल दर (आरओआर) का अनुमान करने तथा अनुमोदन हेतु रेलवे बोर्ड को उसे भेजने की अपेक्षा की जाती है। यह एक पूर्व निवेश निर्णय के रूप में है और परियोजना की व्यवहार्यता की भी जांच करता है। परियोजना की व्यवहार्यता स्थापित करने के लिए निर्देश चिन्ह प्रतिफल की दर (आरओआर) 14 प्रतिशत¹³⁴ के रूप में निर्धारित की गई है।

रेल मंत्रालय के जनवरी 2004 के का.ज्ञा. के अनुसार ` 100 करोड़ अथवा कम लागत वाली परियोजनाओं को योजना आयोग की सहमति तथा रेल मंत्री (एमओआर) द्वारा संस्वीकृति की आवश्यकता होती है। ` 100 करोड़ अथवा अधिक की लागत वाली परियोजनाओं को योजना आयोग, रेलवे विस्तारित बोर्ड तथा सीसीईए की सहमति भी आवश्यकता होती है।

लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा से पता चला कि समीक्षा हेतु चयनित 91 एमएम में से ` 100 करोड़ और उससे अधिक वाले 59 एमएम (65 प्रतिशत) के लिए आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति (सीसीईए) से आवश्यक अनुमोदन नहीं लिया गया था।

¹³¹ शेष 4 जोनल रेलवे में कोई एमएम कार्य नहीं किए गए

¹²⁹ ईआर-13 एमएम, एसईआर-1 एमएम और एमएफआर-3 एमएम। 91 एमएम(+) 17 एमएम=108 एमएम (42 चालू कार्यों में से कुल एमएम)

¹³² बांकुरा-रायनगर का जीसी, कालीनायणपुर-कृष्णानगर का दोहरीकरण, देवगढ़-सुल्तानगंज का एमएल, दूरवातरवी-बलूरघाट का एनएल, राजकोट-वेरावल का जीसी, फतुहा-इस्लाम का पुनरुद्धर कानपुर-कासंगज-मथुरा एवं कासगंज-बरेली का जीसी और मानसी-सहस्सा का जीसी।

¹³³ आईआर राष्ट्रीय पंचवर्षीय योजनाओं के ढांचे के अन्तर्गत अपनी विकास योजनाएं तैयार करता है। नई लाइन रेलपथ दोहरीकरण, गेज परिवर्तन आदि भारतीय रेल विकास योजनाओं का का भाग बनते हैं। और उनके योजना परिव्यय का पर्याप्त भाग बनते हैं।

¹³⁴ भारतीय रेल वित्त संहिता खण्ड-1 के पैरा 204 के अनुसार

सक्षम अधिकारी द्वारा इन परियोजनाओं के अनुमोदन के बाद अन्तिम स्थान का सर्वेक्षण (एफएलएस) किया जाता है। इसके आधार पर विस्तृत अनुमान तैयार और संस्वीकृत किए जाते हैं। वास्तविक कार्य केवल रेलवे बोर्ड द्वारा विस्तृत अनुमानों के अनुमोदन के बाद आरम्भ किया जा सकता है।

सामान्य मुद्रास्फीति के कारण आरम्भ जैसे भौतिक परिवर्तन के लिए संस्वीकृत अनुमानों से किसी आधिक्य को अधिकारी, जिसने मूल अनुमान संस्वीकृत किया था, द्वारा संशोधित अनुमानों को संस्वीकृत किए जाने की अपेक्षा होगी।

3.1.8 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

3.1.8.1 भौतिक परिवर्तन के रूप में कार्यों की अनियमित संस्वीकृति

2008-09 से 2012-13 तक की अवधि के वार्षिक कार्य कार्यक्रमों की समीक्षा की गई थी। लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जांच में पता चला कि 38 वर्तमान कार्यों के प्रति 91 एमएम अलग से सूचीबद्ध किए गए थे। चूंकि एमएम, कार्य का एक भाग होता है इसलिए ये सामान्यतया अलग से सूचीबद्ध नहीं किए जाने हैं। परिणाम तालिका 3.1 में तालिकाबद्ध किए गए हैं:

तालिका 3.1

प्रत्येक मूल कार्य के प्रति प्रत्येक भौतिक परिवर्तन कार्य की संख्या/प्रकृति

रेलवे का नाम	मूल कार्य की सं./प्रकृति	एमएम कार्य की सं./प्रकृति
उत्तर	1-दोहरी	2-एनएल
उत्तर पश्चिम	2- जीसी	5 (4- जीसी, 1-एनएल)
उत्तर पूर्व	2 (1-जीसी, 1-एनएल)	2 (1- जीसी, 1-एलएल)
पूर्वोत्तर सीमा	4 (3- जीसी, 1-एनएल)	9 (5-एनएल, 3-जीसी, 1-अन्य)
पूर्व मध्य	2 (1-अन्य, 1-जीसी)	10 (4-एनएल, 3-जीसी, 3-अन्य)
पूर्व	16 (5-एनएल, 9-दोहरी, 1-जीसी, 1-अन्य)	32 (28-एनएल, 2-जीसी, 1-अन्य, 1-दोहरी)
दक्षिण पूर्व	4 (1- जीसी, 3-एनएल)	14-एलएल
दक्षिण पूर्व मध्य	1 – जीसी	1 – एनएल
पूर्व तट	1-दोहरी	2 (1-एनएल, 1-जीसी)
पश्चिम	2- जीसी	5 (3-जीसी, 2-एनएल)
दक्षिण मध्य	1-एनएल	1-एनएल
दक्षिण	2- जीसी	8 (6-एनएल, 2-अन्य)
जोड़	38 (11-एनएल, 14-जीसी, 11-दोहरी, 2-अन्य)	91 (65-एनएल, 17-जीसी, 1-दोहरी, 8-अन्य)

एनएल-नई लाइन, जीसी- गेज परिवर्तन, दोहरी- रेलपथ दोहरीकरण, अन्य में-नया बीजी रेल लिंग, एमजी कोचिंग डिपो का परिवर्तन, एमजी कोचिंग डिपो का परिवर्तन, विखण्डित लाइन का पुनःस्थापन, नए पुल का निर्माण, गाड़ बंध का निर्माण, निमित्त पथ का हटाना, ¾ लाइन का निर्माण, अतिरिक्त सुविधा कार्य आदि शामिल होते हैं।

उपर्युक्त तालिका की जांच से निम्नलिखित का पता चलता है:

- यद्यपि एमएम कार्य के अभिन्न अंग होते हैं और अलग से सूचीबद्ध किए जाने अपेक्षित है फिर भी 38 मूल कार्यों के प्रति अलग कार्यों के रूप में 91 भौतिक परिवर्तन (एमएम) सूचीबद्ध किए गए थे। इसके अलावा ये एमएम वार्षिक कार्य कार्यक्रम¹³⁵ में मूलरूप में सामने नहीं आए परन्तु बाद में जोड़े गए थे।
- अधिकतम ऐसे एमएम पूर्व रेलवे में और उसके बाद दक्षिण पूर्व रेलवे पूर्व मध्य, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे आदि में संस्वीकृत किए गए थे।
- यह देखने में आता है कि अधिकांश नई लाइन कार्य मूल गेज परिवर्तन कार्यों के प्रति एमएम के रूप में संस्वीकृत किए गए थे।

3.1.8.2 लेखापरीक्षा में 91 एमएम की विस्तार से जांच की गई। परिणामों पर निम्नलिखित पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

3.1.8.2.1 उत्तर रेलवे

तालिका 3.2 से यह देखने में आता है कि उत्तर रेलवे में एक रेलपथ दोहरीकरण योजना के प्रति एमएम के रूप में दो नई लाइन (एनएल) परियोजनाएं संस्वीकृत की गई थीं। ब्यौरे नीचे दिए गए हैं:

तालिका 3.2 उत्तरिया-सुल्तानपुर-जाफराबाद की रेलपथ दोहरीकरण योजना

मुख्य कार्य की वर्तमान स्थिति	प्रकृति एमएम कार्य का नाम	अन्तर्ग्रस्त लागत और एमएम की वर्तमान स्थिति
रेलपथ दोहरीकरण कार्य 2006-07 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान 2013-14 को समापन की निर्धारित तारीख के साथ ` 369.90 करोड़ की लागत पर जुलाई 2006 में संस्वीकृत किया गया था। जनवरी 2014 को भौतिक	1. अकबरगंज-रायबरेली नई लाइन (46.90 किमी.) 2. सुल्तानपुर-अमेठी	कार्य फरवरी 2011 में ` 295.67 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। रोह एवं इंजीनियरी सर्वेक्षण (आरईटी) फरवरी 2011 ¹³⁶ में पूर्ण किया गया था और आरओआर (-) 8.79 अनुमानित के कार्य अभी आरम्भ नहीं हुआ था (जनवरी 2014)। कार्य फरवरी 2011 में संस्वीकृत किया गया था ` 153.83 करोड़ की अनुमानित यातायात सर्वेक्षण (पीईटी) जुलाई 2010 ¹³⁷

¹³⁵ रेलवे वार्षिक कार्य कार्यक्रम के अनुसार-कार्य, मशीनरी तथा रेलवे के चल स्टॉक

¹³⁶ अकबरगंज-रायबरेली खण्ड प्रस्तावित फैजाबाद लालगंज एनएल परियोजना का भाग था जिसका फरवरी 2011 में सर्वेक्षण (आरईटी) किया गया था।

¹³⁷ सुल्तानपुर-अमेठी खण्ड जुलाई 2010 में सर्वेक्षित (पीईटी) शाहगंज-ऊंचाद्वार रेल लाइन परियोजना का भाग था

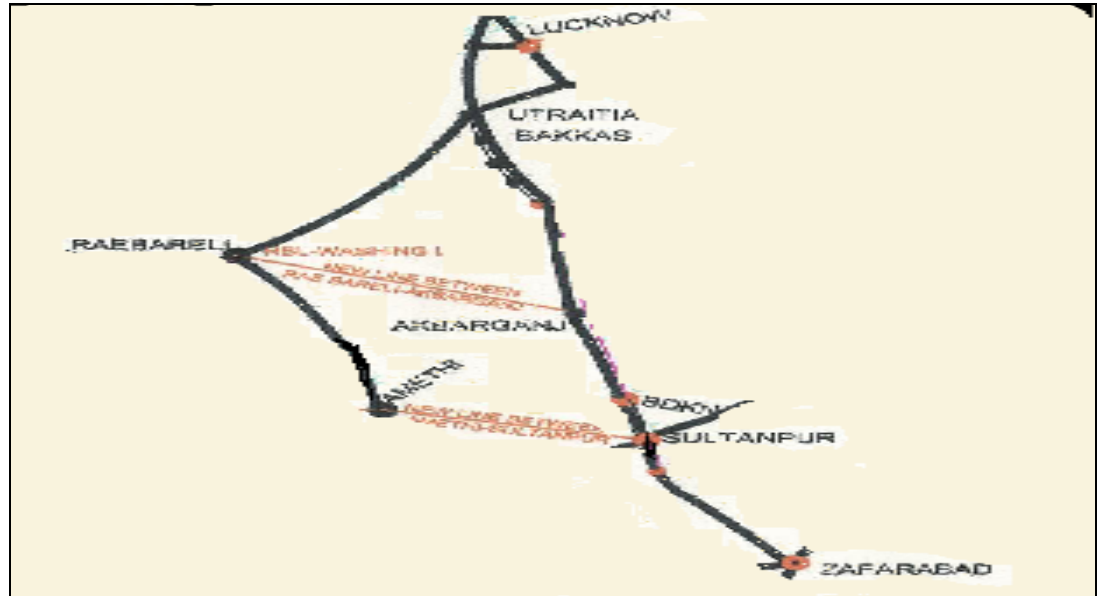
प्रगति 31 प्रतिशत थी।	नई लाइन (29.22 किमी)	में पूरा और आरओआर (-) 7.93 प्रतिशत अनुमानित किया गया था।
-----------------------	----------------------	--

स्रोत: रेल फा.सं. 2006/डब्ल्यू2/एनआर/डीएल/3, फा.सं. 2011/डब्ल्यू2/एनआर/डब्ल्यूपी/06 और उ.रे. की फा.सं.-101-डब्ल्यू/86/डब्ल्यू-एसपीएल-एसटिमेंट/भाग-I एवं फा.सं. 101-डब्ल्यू/86/डब्ल्यू.एसपीएल/भाग-II

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की सवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- उपर्युक्त दोनों एमएम इस आधार कि सुयोजन में परिवर्तनों से सुविधाओं¹³⁸ के प्रभावित होने और लाइन की लम्बाई में परिवर्तन होने की सम्भावना थी, पर जोनल रेलवे/रेलवे बोर्ड द्वारा उचित ठहराए गए थे। नीचे के आरेखीय डायग्राम से यह स्पष्ट रूप से देखा जा सकता है कि अकबरगंज-रायबरेली तथा सुल्तानपुर-अमेठी परियोजनाएं उत्तरतिया-सुल्तान-जाफराबाद मूल रेलपथ दोहरीकरण परियोजना से बिल्कुल अलग थी।

3.1 (क) उत्तरतिया-सुल्तानपुर-जाफराबाद की रेलपथ दोहरीकरण परियोजना



(स्रोत: उत्तर रेलवे का सिस्टम मैप)

- संस्वीकृत दोनों एमएम एनएल परियोजनाएं हैं और रेलपथ दोहरीकरण परियोजना को एमएम के रूप में संस्वीकृत की गई थी। यह पूर्णतया

¹³⁸ क्षेत्र में मात्र निम्नतम रेल सम्बद्धता प्रदान करने के लिए लगातार जनता अभ्यावेदनों को ध्यान में रखकर एनआर ने बताया है कि तत्काल परिचालन आवश्यकता और यात्री आशयकता अकबरगंज-रायबरेली और सुल्तानपुर-अमेठी के बीच सम्बद्धता करने के द्वारा सम्भवतः की जा सकती है।

अनियमित था क्योंकि वे भिन्न योजना शीर्ष¹³⁹ के अन्तर्गत आते हैं। इसके अलावा रेलपथ दोहरीकरण कार्य¹⁴⁰ को किसी नई लाइन परियोजना के समावेशन को एमएम के रूप में नहीं माना जा सकता है।

- यह देखा गया था कि दोनों एमएम का प्राथमिक इंजीनियरी एवं यतायात सर्वेक्षण (पीईटी) दो भिन्न नई लाइन परियोजना के भाग के रूप में किए गए थे। दोनों एमएम के अनुमानित आरओआर(-) 8.79 प्रतिशत तथा (-) 7.93 प्रतिशत थे और अव्यवहार्य थे।
- इसके अलावा मूल परियोजनाओं का पुन मूल्यांकन एमएम की लागत को विधिवत हिसाब में लेकर दोबारा नहीं किया गया था।
- इन एमएम की संस्वीकृति के कारण ` 449.50 करोड़(अकबरगंज-रायबरेली के लिए ` 295.67 करोड़ और सुल्तानपुर अमेठी के लिए ` 153.03 करोड़) की अतिरिक्त वचनबद्धता हुई। इन दो नई लाइनों के अनुमोदन से चालू रेलपथ दोहरीकरण परियोजना की लागत ` 369.90 करोड़ से बढ़कर ` 819.40 करोड़ (` 369.90 करोड़ + ` 295.67 करोड़ + ` 153.83 करोड़) हो गई अर्थात् 122 प्रतिशत वृद्धि हुई।
- जोनल मुख्यालयों तथा रेलवे बोर्ड में लेखापरीक्षा द्वारा फाइलों की समीक्षा से पता चला कि अकबरगंज-रायबरेली तथा सुल्तानपुर-अमेठी एनएल परियोजनाएं महाप्रबन्धक, उत्तर रेलवे द्वारा उत्तरतिया-सुल्तान-जाफराबाद के एमएम के रूप में अनुमोदन हेतु प्रस्ताव की गई थीं और पांच दिनों में ही नीचे दर्शाए अनुसार रेल मंत्री द्वारा अपने नियमों और संहिताओं तथा वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रावधानों अर्थात् योजना आयोग, रेलवे के पूर्णतर बोर्ड और सीसीईए द्वारा प्रावधानों को नजरअंदाज करते हुए अनुमोदित की गई थी।

3.1.8.2.2 उत्तर पश्चिम रेलवे

तालिका 3.3 से यह देखने में आता है कि उत्तर पश्चिम रेलवे में दो जीसी कार्यों के प्रति पांच एमएम संस्वीकृत किए गए थे। ब्यौरे नीचे दिए गए हैं:

¹³⁹ नई लाइन योजना शीर्ष-11, गेज परिवर्तन-योजना शीर्ष-14

¹⁴⁰ भारतीय रेल वित्त संहिता खण्ड II के अनुसार केन्द्र सरकार के लेखे के साथ संबंध के प्रयोजन हेतु योजना शीर्ष मुख्य शीर्ष के अधीन रेलवे पूंजी के लघु शीर्ष बनेगे।

तालिका 3.3 - उदयपुर-चित्तौगढ़-अजमेर जीसी कार्य

मुख्य कार्य की वर्तमान स्थिति	एमएम कार्य का स्वरूप/नाम	अन्तर्गस्त लागत तथा एमएम की वर्तमान स्थिति
<p>(क) उदयपुर-चित्तौगढ़-अजमेर जीसी कार्य</p> <p>कार्य ` 433.39 करोड़ की लागत पर 1996-97 में संस्वीकृत किया गया था। कार्य दो करणों में किया गया था। चित्रोडगढ़ उदयपुर सिटी खण्ड पूर्ण था और अगस्त 2005 में खोला गया था और अजमेर चित्तौगढ़ जुलाई 2007 में खोला गया था।</p>	<p>1. उदयपुर सिटी-उमरा जीसी कार्य (10.50 किमी)</p> <p>2. माकली-नाथ द्वारा जीसी कार्य (15.27)</p> <p>3. मावली-बादीसाद्री जीसी कार्य (82.01 किमी)</p> <p>4. नाथद्वारा-न्यू नाथद्वारा नई लाइन (10.82 किमी)</p>	<p>1. आरओआर निर्धारित किए बिना अगस्त 2002 में ` 21.79 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया। तथापि दिसम्बर में बोर्ड द्वारा कार्य रोक दिया गया। इस पर लेखाप्रतिवेदन 200 की सं. 6 के पैराग्राफ सं. 3.1.14 में टिप्पणी की गई थी।</p> <p>2. आओआर निर्धारण बिना नवम्बर 2008 (मुख्य परियोजना के समापनके 15 माह बाद) में ` 31.94 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया। विस्तृत अनुमान नवम्बर 2008 में संस्वीकृत किया गया था। लाइन ` 29.70 करोड़ की लागत पर बिछाई गई थी और मार्च 2011 में इसके समापन के ढाई वर्ष बाद सितम्बर 2013 में यतायात के लिए खोली गई थी।</p> <p>3. परियोजना (-) 5.24 प्रतिशत के निर्धारित आरओआर के बावजूद ` 290.66 करोड़ की अनुमानित लागत पर फरवरी 2013 में अनुमोदित की गई। परियोजना फरवरी 2013 (जुलाई 2007) में मुख्य परियोजना के समापन के 5 वर्ष 8 माह बाद) में अनुमोदित की गई। तथापि विस्तृत अनुमान अभी संस्वीकृत किए जाने हैं (मार्च 2014)।</p> <p>4. परियोजना आरओआर के निर्धारण बिना ` 107.19 करोड़ की अनुमानित लागत पर जून 2013 में आरबी द्वारा दो दिनों के अन्दर हड़बडी मे अनुमोदित की गई थी। परियोजना जून 2013 (मुख्य परियोजना के समापन के 70 माह बाद) में अनुमोदित की गई थी। विस्तृत अनुमान अभी संस्वीकृत किया जाना है और कार्य अभी आरम्भ होना है (जूनवरी 2014)।</p> <p>एमएम जोड़ने के कारण मूल परियोजना की लागत ` 433.39 करोड़ 104 प्रतिशत की वृद्धि पर ` 884.97 करोड़ तक बढ़ गई। तदपि मूल परियोजना पूर्ण थी और जुलाई में यातायात के लिए खोल दी गई थी वस्तु परियोजना सम्पूर्ण रूप से छः वर्ष बाद थी अपूर्ण रही।</p>
<p>(ख) रेवाडी-सादलपुर जीसी कार्य</p> <p>परियोजना ` 100 करोड़ की लागत पर सितम्बर 2001 में संस्वीकृत की गई थी। यह ` 419.32 करोड़ की लागत पर</p>	<p>सादलपुर-हिसार जीसी कार्य (70 किमी)</p>	<p>मंत्रालय ने कार्य फरवरी 2001 में रेवाड-सादलपुर खण्ड के एमएम के रूप में अनुमोदित किया था। रेवाडी-सादलपुर-हिसार का संयुक्त विस्तृत अनुमान आरओआर निर्धारण बिना सितम्बर 2006 में ` 364.19 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। कार्य संस्वीकृति से पूर्व फरवरी 2001 में संस्वीकृत किया गया था। परियोजना ` 419.32 करोड़ की लागत पर पूर्ण हुई थी और 2008-09 में यातायात के लिए</p>

2008-09 में पूर्ण हो गई थी तथा यातायात के लिए खोल दी गई थी		खोली गई थी। एमएम को जोड़ने के कारण मूल परियोजना की लागत 319 प्रतिशत सी वृद्धिकर ` 100 करोड़ से ` 419.32 करोड़ तक बढ़ गई थी।
--	--	--

(स्रोत: रेल मंत्रालय फा.सं. 2003/डब्ल्यू2/जीसी/एनडब्ल्यूआर/1, फा.सं. 93/ डब्ल्यू-11/जीसी/डब्ल्यूटी/एयू-यूडी/2, फा.सं. 2009/डब्ल्यू-1/एनडब्ल्यूआर/ जीसी/1 सर्वेक्षण और उत्तर पश्चिम रेलवे फा.सं. टी/आईई/एसडीएलपी-एचएसआर/09, फा.सं. 496 टी/जीसी/आई-एसडीएलपी-एचएसआर/2008/ टीजीपी, फा.सं. एनडब्ल्यूआर/एसएंडसी/ यूटीजेड-एचएमटी/335/1 और फा.सं. सीएओ/जेपी/डब्ल्यू/एमआईएसई/एमवीजे-बीआई)

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- जैसा नीचे के आरेखीय डायग्रामों से देखा जा सकता है उपर्युक्त एमएम मूल गेज परिवर्तन परियोजनाओं से बिल्कुल अलग थे क्योंकि वे मूल परियोजना के सुयोजन में न आने वाली अलग लाइनें थी। इसलिए उन्हें एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता है। इसके अलावा एनएल परियोजना (नाथद्वारा-न्यू नाथद्वारा) जीसी परियोजना (अजमेर-चित्तौड़गढ़- उदयपुर जीसी) के एमएम के रूप में संस्वीकृत की गई थी जो अनियामित था क्योंकि दोनों भिन्न योजना शीर्षों¹⁴¹ के अन्तर्गत आते थे।

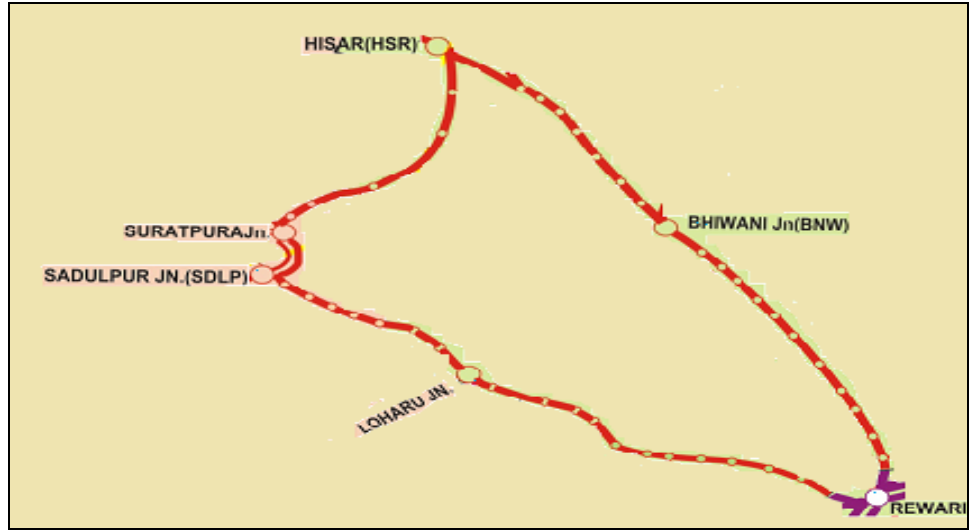
3.2 (क) उदयपुर-चित्तौड़गढ़-अजमेर जीसी कार्य



(स्रोत: उत्तर पश्चिम रेलवे का सिस्टम मैप)

¹⁴¹ नई लाइन-योजना शीर्ष 11, गेज परिवर्तन-योजना शीर्ष 14

3.3 - (बी) रेवाड़ी-सादुलपुर जीसी



(स्रोत: उत्तर पश्चिम रेलवे का सिस्टम मैप)

- चार में से तीन¹⁴² एमएम मुख्य परियोजना के समापन के बाद संस्वीकृत किए गए थे।
- चार एमएम परियोजनाओं में आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था। शेष एमएम परियोजना में तथापि आरओआर निर्धारित किया गया परन्तु यह ऋणात्मक था। एमएम की लागत को हिसाब में लेकर मूल परियोजना का वित्तीय पुनर्मूल्यांकन दोबारा नहीं किया गया था।
- उपर्युक्त प्रक्रिया से स्वयं अपनी संहिताओं तथा नियम पुस्तकों में निर्धारित परियोजना अनुमोदन की निर्धारित प्रणाली और मंत्रालय¹⁴³ द्वारा निर्धारित प्रक्रिया का उपमार्ग निकाला गया था।

3.1.8.2.3 पूर्वोत्तर रेलवे

तालिका 1 से यह देखने में आता है कि पूर्वोत्तर रेलवे में दो मुख्य कार्यों के प्रति दो एमएम (एकजीसी तथा एक एनएल) संस्वीकृत किए गए थे। ब्यौरे नीचे दिये गए हैं:

¹⁴² मावली-नाथद्वारा, मावली-बडिसाडी तथा नाथद्वारा-न्यू नाथद्वारा

¹⁴³ वित्त मंत्रालय ओएम संख्या 1(26)/ई ला(ए)/02 दिनांक 21-12-2002

तालिका 3.4

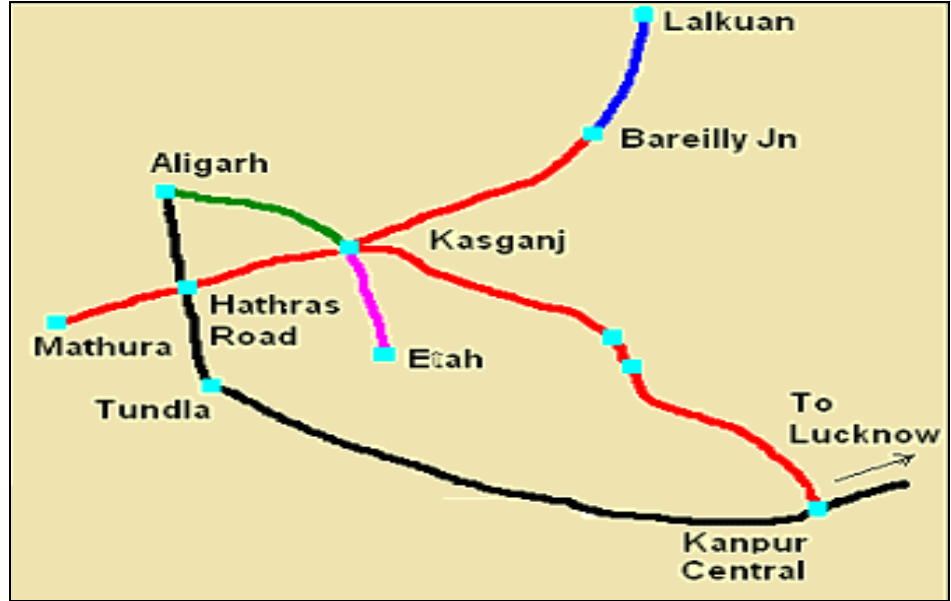
मुख्य कार्यकी वर्तमान स्थिति	एमएम कार्य का स्वरूप/नाम	अन्तर्ग्रस्त लागत तथ एमएम की वर्तमान स्थिति
<p>(क) कानपुर-कासगंज-मथुरा तथा कासगंज-वरेली</p> <p>जीसी परियोजना प्रतिवेदन 2002 की सं; 9 (रेलवे) में यह टिप्पणी की गई है कि यद्यपि कार्य 1996 में विस्तारित बोर्ड द्वारा अस्वीकृत किया गया था परन्तु आरबी ने फरवरी 1997 में सीसीईए अनुमोदन प्राप्त किया। कार्य ` 395 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। परियोजना कासगंज से बरेली खण्ड को छोड़कर यातायात के लिए खोल दी गई थी। फरवरी 2014 के इस खण्ड की समग्र प्रगति 87 प्रतिशत थी।</p>	<p>बरेली-लालकुआं जीसी कार्य 83.85</p>	<p>लेखापरीक्षा प्रतिवेदन 2004 की सं; 9 में टिप्पणी की गई थी कि इसकी अलाभकारिता को देखते हुए परियोजना पर आगे न बढ़ने के अप्रैल 1998 के रेलवे बोर्ड के निर्णय के बावजूद यह ` 658.11 करोड़ की लागत पर फरवरी 2003 में संस्वीकृत की गई थी। कार्य पूर्ण हो गया था और जनवरी 2013 में यातायात के लिए खोल दिया गया था।</p> <p>एमएम के समावेशन के कारण मूल परियोजना की कुल लागत ` 395 करोड़ से 167 प्रतिशत की वृद्धि से ` 1053.11 करोड़ तक बढ़ गई।</p>
<p>(ख) महाराजगंज-मसरख नई लाइन परियोजना</p> <p>कार्य ` 134.42 करोड़ की लागत पर 2003-04 में संस्वीकृत किया गया था। फरवरी 2014 को कार्य 27 प्रतिशतपूर्ण हो गया है।</p>	<p>मसरख रीवाघाट नई लाइन (30 किमी)</p>	<p>योजना निदेशालय ने निम्न प्रतिफल और परिचालन आवश्यकता न होने कारण फरवरी 2007 में परियोजना ताक पर रख दी। प्रस्ताव पर अक्टूबर 2007 में फिर विचार किया गया था। परियोजना पर पुनर्विचार करते हुए वित्त निदेशालय ने कहा कि इस मात्रा तथा क्षेत्र का कार्य एमएम के रूप में माने जाने के लिए योग्यता नहीं रखता है और परियोजना ताक पर रखने की सिफारिश की। बाद में परियोजना फरवरी 2008 में रेल में परियोजना फरवरी 2008 में रेल मंत्री के आदेश पर ` 94 करोड़ पर अनुमोदित की गई थी।</p> <p>एमएम के समावेशन के कारण मूल परियोजना की कुल लागत ` 134.42 करोड़ से ` 228.42 करोड़ अर्थात् 70 प्रतिशत की वृद्धि तक बढ़ गई। मूल कार्य तथा एमएम कार्य समापन की लक्ष्य तारीख निर्धारित नहीं की गई है (मार्च 2013)</p>

(स्रोत: रेल मंत्रालय फा.सं.2007/डब्ल्यू-1/एनई/एनएल/81 एवं उत्तर पूर्व रेलवे की फा.सं.डब्ल्यू/कोन/98/306/डब्ल्यू-1, सं.डब्ल्यू/कोन/348/मसरख-रेवा घाट/सर्वेक्षण और फा.सं.डब्ल्यू/कोन/348/154/कर्वे, सं.डब्ल्यू/कोन/362/ 01/डब्ल्यू-1)

लेखापरीक्षा अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- जैसा निम्न आरेखीय डायग्राम से देखा जा सकता है बरेली-लालकुआं जीसी मूल जीसी परियोजना से बिल्कूल अलग था और मूल परियोजना के सुयोजन में न आने वाली अलग लाइन पर थी तथा मूल परियोजना के एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं की जा सकती है।

3.4 - (क) कानपुर-कासगंज-मथुरा तथा कासगंज-बरेली जीसी परियोजना डायग्राम

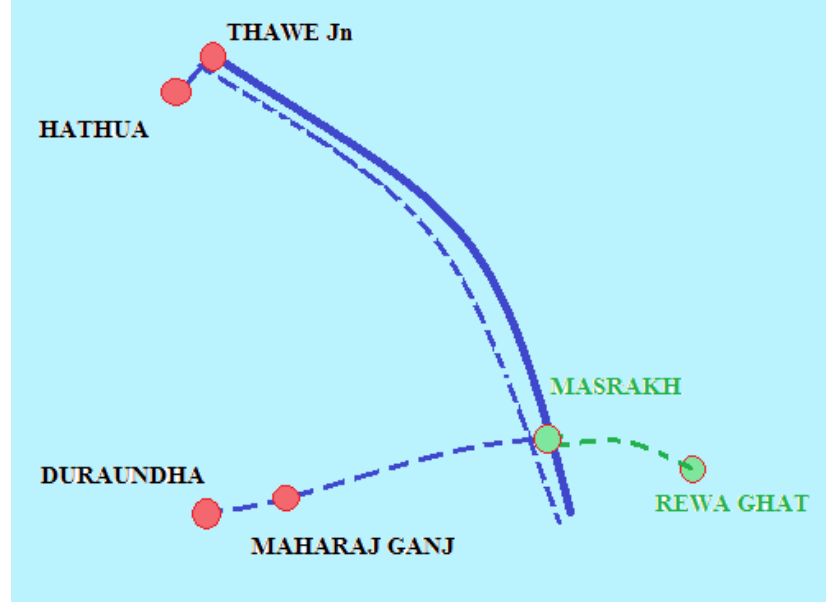


(स्रोत: पूर्वोत्तर रेलवे का सिस्टम मैप)

- बरेली-लालकुआं परियोजना आरम्भ में अलग परियोजना के रूप में योजना आयोग तथा विस्तारित बोर्ड को प्रस्तुत की गई थी। इन निकासों द्वारा अस्वीकृति के बाद यह कानपुर-कासगंज-मथुरा तथा कासगंज-बरेली जीसी परियोजना के एमएम के रूप में रेल मंत्री द्वारा संस्वीकृत की गई थी।
- यह एक अकेला मामला है जंहा बरेली-लालकुआं का एमएम पूर्ण किया गया है जबकि कानपुर-कासगंज-मथुरा तथा कासगंज-बरेली की जीसी की मूल परियोजना केवल कासगंज तक पूरी हुई है। इस प्रकार बरेली-लालकुआं लाइन रेलवे के लिए प्रचालन कठिनाइयां उत्पन्न कर एकाकी खड़ी है। इसने मथुरा से और आगे पश्चिम तथा मध्य रेलवे को सीधी तथा छोटी सम्बद्धता से वंचित कर दिया।
- मसरख-रीवा घाट नई लाइन परियोजना के निम्न आरेखीय डायग्राम से पता चला कि मूल परियोजना के सुयोजन में न आने वाली अलग लाइन थी।

इसलिए इसे मूल परियोजना के एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता है।

3.5 - (ख) महाराजगंज-मसरख नई लाइन परियोजना



(स्रोत: पूर्वोत्तर रेलवे का सिस्टम मैप)

- मसरख-रेवा घाट के एमएम को सामाजिक-आर्थिक आधारों पर उचित ठहराया गया था। परन्तु इसकी संस्वीकृति के छः वर्ष बाद भी कार्य आरम्भ नहीं हो सका (मार्च 2013)।
- मूल परियोजनाओं के वित्तीय पुनर्मूल्यांकन को फिर से स्वीकृत एमएम की लागत की पूर्ण रूप से गणना करके नहीं किया गया।
- उपर्युक्त प्रक्रिया से स्वयं अपनी संहिताओं तथा नियम पुस्तकों में निर्धारित परियोजना अनुमोदन की निर्धारित प्रणाली और सामान्यतया वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रक्रिया का उपमार्ग निकाला गया था।

3.1.8.2.4 पूर्वोत्तर सीमा रेलवे

तालिका 3.5 से यह देखा गया है कि पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में चार मुख्य कार्यों के प्रति नौ एमएम (पांच एनएल, तीन जीसी तथा एक अन्य) संस्वीकृत किए गए थे। इन पर नीचे चर्चा की गई है:

तालिका 3.5

मुख्य कार्य की वर्तमान स्थिति	एमएम कार्य का स्वरूप/नाम	अन्तर्गस्त लागत तथा कार्य की वर्तमान स्थिति
(क) इकलरवी-बलूरघाट नई लाईन कार्य का विस्तृत अनुमान ` 36.38 करोड़ की लागत पर 1983-84 में संस्वीकृत किया गया था। सेक्शन दिसम्बर 2004 में यातायात के लिए खोला गया था।	रायगंज-इतारह नई लाईन (21.82 किमी) इतारह-बुनियादपुर नई लाईन (39 किमी)	मूल कार्य के समापन के सात वर्ष बाद एमएम मई को 2011 में ` 129.30 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। परियोजना का आरओआर (-) 9.45 प्रतिशत निर्धारित किया गया था इस कार्य की फाइनल लोकेशन सर्वे (एफएलएस) पूर्ण नहीं हुआ था (जनवरी 2014)। मूल कार्य के समापन के आठ वर्ष बाद एमएम को सितम्बर 2012 में ` 287.95 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। परियोजना का आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था। इय कार्य का एफएलएस पूर्ण नहीं हुआ था (जनवरी 2014)। उपर्युक्त एमएम के समावेशन के कारण, मूल परियोजना की लागत ` 36.38 करोड़ से बढ़कर ` 703.17 करोड़ हो गई अर्थात् 1932 प्रतिशत की वृद्धि हुई।
(ख) बदरपुर-बरईग्राम से माईग्रेनडीसा-डीटोकचेरा विस्तार सहित लुमडिंग-सिलचर का गैज रूपांतरण कार्य को 1996-97 में ` 648 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। जनवरी 2014 तक कार्य प्रगति पर था।	बरईग्राम-दुल्लाबचेरा जीसी (29.4) करीगंज-मैशाशन जीसी (10.3 किमी)	एमएम को 2011-12 में ` 103.84 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। परियोजना का आरओआर (-) 4.90 प्रतिशत था। भूमि अधिग्रहण प्रगति पर था (जनवरी 2014)। एमएम को 2011-12 में ` 55 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। परियोजना का आरओआर(-) 228.14 प्रतिशत अनुमानित किया गया था। भूमि अधिग्रहण प्रगति पर था (जनवरी 2014)। उपर्युक्त एमएम के समावेशन ने कारण, मूल परियोजना की लागत ` 648 करोड़ से बढ़कर ` 4027.93 करोड़ हो गई अर्थात् 521.59 प्रतिशत की वृद्धि हुई।
(ग) कटिहार-बरसोई-राधिकापुर सहित कटिहार-जोगबनी का गैज परिवर्तन कार्य को ` 402.98 करोड़ की लागत पर 2000-01 में संस्वीकृत किया गया था। सेक्शन को फरवरी	कटिहार-तेजनराय-नपुर जीसी (34 किमी) रायगंज-डलखोला एनएल (43.43किमी.)	एमएम को 2007-08 में ` 65.08 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। परियोजना का आरओआर (-) 9.13 प्रतिशत अनुमानित किया गया था। कार्य पूर्ण था और खण्ड दो चरणों में अक्टूबर 2011 तथा मार्च 2013 में यातायात के लिए खोला गया था। एमएम को मूल परियोजना के समापन के तीन वर्ष बाद मई 2011 में ` 291.53 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। आरओआर का निर्धारण नहीं किया गया था।

2006 तथा जून 2008 के बीच तीन चरणों में यातायात के लिए खोला गया था।	कटिहार में एम जी कोचिंग डिपो का परिवर्तन	कार्य नितान्त आरम्भिक चरण पर था (जनवरी 2014)। एमएम को 2006-07 में ` 10.99 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। कार्य को पूरा किया गया और दिसम्बर 2009 में ओपन लाइन को सौंपा गया था।
(घ) ब्रांच लाइन सहित न्यू जलपाईगुडी-सिलीगुडी जं. - न्यू बोगईगांव का गेज परिवर्तन कार्य को ` 123.88 करोड़ की लागत पर 1999-2000 में संस्वीकृत किया गया था। खण्ड को दिसम्बर 2003 में यातायात के लिए खोला गया था।	चाल्सा-नक्सल नई लाइन (16 किमी) राजभटखोवा-जैती नई लाइन (15.13 किमी)	एमएम को दिसम्बर 2003 में मूल कार्य के समापन के बाद 2011-12 में ` 292.93 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। परियोजना का आरओआर (-) 9.37 प्रतिशत था। भूमि अधिग्रहण पूरा हो गया है (जनवरी 2014)। दिसम्बर 2003 में मूल कार्य के समापन के बाद एमएम को 2012-13 में ` 180.16 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। आरओआर निर्धारित नहीं था। एफएलएस तथा प्रीलीमीनरी इंजीनियरिंग कम ट्रेफिक (पीईटी) सर्वेक्षण अभी पूरा नहीं हुआ है (जनवरी 2014)। उपर्युक्त एमएम के समावेशन के कारण, मूल परियोजना की लागत ` 123.88 करोड़ से बढ़कर ` 1489.06 करोड़ हो गई अर्थात् 1202 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

(स्रोत: रेल मंत्रालय फाइल संख्या 2000/डब्ल्यू-1/जीसी/एनएफ/(केआईआर-जेबीएन), फाइल संख्या 97/डब्ल्यूएलजीसी/एनएफ/(डीई)/सी-एन, फाइल संख्या 2011/डब्ल्यू-1/एनएफ/ डब्ल्यूपी 11-12/रायगंज-डलखोला, (एमएमों) फाइल संख्या 2011/डब्ल्यू1/एनएफ/डब्ल्यूएपी11-12/करीमगंज-मैशाशन (एमएम) तथा मार्च 2013 की पूर्वोत्तर सीमा रेलवे की फाइल संख्या डब्ल्यू/98/सीओएन/राजभटखोवा-जैती, जीएम/सीओएन/एमसीडीओ, फाइल संख्या. डब्ल्यू/155/सीओएन/एनजेपी-एनबीक्यू)

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- उपर्युक्त एमएम मूल परियोजना से बिल्कुल अलग थे और एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं किए जा सकते थे।
- तीन एनएल परियोजनाओं (रायगंज-डलखोला, चाल्सा-बक्सल तथा राजभटखोवा-जैती) को जीसी परियोजना के एमएमए के रूप में संस्वीकृत

किया गया था जो अनियमित थी क्योंकि दो भिन्न योजना शीर्षों¹⁴⁴ के अन्तर्गत आते थे। इसी प्रकार, एक यातायात सुविधा कार्य (कटिहार में एमजी कोचिंग डिपो का परिवर्तन) भी जीसी परियोजना के एमएम के रूप में संस्वीकृत किया गया था जो अनियमित था क्योंकि वे भिन्न परियोजना शीर्षों¹⁴⁵ के अन्तर्गत आते थे।

- परियोजनाओं के आरओआर या तो ऋणात्मक थे अथवा निर्धारित नहीं किए गए थे। एक मामले में आरओआर को (-) 228.14 प्रतिशत¹⁴⁶ निर्धारित किया गया था।
- मूल परियोजनाओं के वित्तीय पुनर्मूल्यांकन को फिर से एमएम की लागत की पूर्ण रूप से गणना करके नहीं किया गया।
- उपर्युक्त प्रक्रिया से स्वयं अवनी संहिताओं तथा नियम पुस्तकों में निर्धारित परियोजना अनुमोदन की निर्धारित प्रणाली और सामान्यतया वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रक्रिया का उपमार्ग निकाला गया था।

3.1.8.2.5 पूर्व मध्य रेलवे

तालिका 3.6 से यह देखा गया है कि पूर्व मध्य रेलवे में दो मुख्य कार्यों के प्रति दस एमएम (चार एनएल, तीन जीसी तथा तीन अन्य) संस्वीकृत किए गए थे। ब्यौरे नीचे दिये गए हैं:

तालिका 3.6

मुख्य कार्य की वर्तमान स्थिति	एमएम कार्य का स्वरूप/नाम	सम्मिलित लागत तथा कार्य की वर्तमान स्थिति
(a) फतुहा-इस्लामपुर विखण्डित लाइन की मरम्मत कार्य को ` 78.04 करोड़ की लागत पर 1998-99 में संस्वीकृत किया गया था। खण्ड 2003 में यातायात के लिए खोला गया था।	दानियावन-बिहारशरीफ नई लाइन (38.28 किमी) बिहारशरीफ-बरबीघा नई लाइन (26 किमी) बारबीघा-शेखपुर नई दिल्ली (26	एमएम की 2001-02 में ` 104.79 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। 30 वर्षों में परियोजना की संचयी निवल आय (-) ` 45.38 करोड़ अनुमानित की गई थी और इस परियोजना का आरम्भिक निवेश आरओआर के निर्धारण बिना ` 12.84 करोड़ अनुमानित किया गया है। दिसम्बर 2013 को समग्र प्रगति 81 प्रतिशत थी। एमएम को 2001-02 में ` 103.86 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था। दिसम्बर 2013 को समग्र प्रगति 40 प्रतिशत थी।

¹⁴⁴ एनएल-योजना शीर्ष 11 तथा जीसी- योजना शीर्ष 14

¹⁴⁵ यातायात सुविधा कार्य-योजना शीर्ष 16 तथा जीसी-योजना शीर्ष 14

¹⁴⁶ करीमगंज-मैशाशन जीसी-आरओआर(-) 228.14 प्रतिशत

	किमी) तथा नियोरा/दनपुर- दनियावन नई लाइन (36 किमी)	<p>दोनों एमएम 2001-02 में संस्वीकृत किए गए थे। आरबी ने ` 516.41 करोड़ की लागत पर संयुक्त विस्तृत अनुमान जनवरी 2013 में संस्वीकृत किया था। आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था। अब ये कार्य रेल विकास निगम लिमिटेड (आरबीएनएल) द्वारा किया जा रहा था। एमएम वर्ष 2001-02 में संस्वीकृत किए गए थे और 12 वर्ष बाद भी उन्हें आरम्भ नहीं किया गया था। भूमि अधिग्रहण, योजना तथा डिजाइन का कार्य प्रगति पर है। (अक्टूबर 2013)।</p> <p>उपर्युक्त एमएम के समावेशन के कारण, मूल परियोजना की कुल लागत ` 78.04 करोड़ से बढ़कर ` 803.10 करोड़ हो गई अर्थात् 929 प्रतिशत की वृद्धि हुई।</p>
<p>(b) मानसी-सहरसा जीसी कार्य</p> <p>कार्य को ` 43.39 करोड़ की लागत पर 1996-97 में संस्वीकृत किया गया था जो 2004 में ` 111.86 करोड़ संशोधित किया गया था। कार्य 2005 में पूरा हुआ था</p>	<p>सहरसा-धर्म मधैपुरा जीसी</p> <p>धर्म मधैपुरा- पूर्णिया जीसी</p> <p>मानसी-बदला घाट खण्ड में नए पुल सं. 53 तथा सम्बद्ध कार्य का निर्माण</p> <p>बनमाखी-बिहारी गंज जीसी।</p> <p>पुल सं. 45, 50, 52 तथा 53 के गाड़ बंध का निर्माण</p> <p>सहरसा तथा पूर्णिया के बीच निमित्त मार्ग हटाना</p>	<p>एमएम आरओआर निर्धारण बिना 2003-04 में ` 40.19 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। कार्य जून 2010 में पूरा हुआ था।</p> <p>आरओआर (मार्च 2013) के निर्धारण बिना एमएम 2003-04 में ` 129.75 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। फरवरी 2014 तक कार्य 80 प्रतिशत तक पूरा हुआ है।</p> <p>एमएम को 2004-05 में ` 4.27 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। कार्य पूरा हो गया था (2005)।</p> <p>परियोजना आरओआर निर्धारण बिना ` 36.80 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2005-06 में संस्वीकृत की गई थी। समापन की लक्ष्य तारीख निर्धारित नहीं की गई है। (फरवरी 2014)</p> <p>एमएम को 2006-07 में ` 8.16 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। निधियों की कमी के कारण कार्य पूरा नहीं हुआ था (फरवरी 2014)</p> <p>आरओआर के निर्धारण बिना एमएम 2007-08 में ` 2.39 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। निधियों की कमी के कारण कार्य पूरा नहीं हुआ था (फरवरी 2014)।</p> <p>उपर्युक्त एमएम के समावेशन के कारण, मूल परियोजना की</p>

	कुल लागत ` 111.86 करोड़ से बढ़कर ` 803.10 करोड़ हो गई अर्थात 198 प्रतिशत की वृद्धि हुई।
--	---

(स्रोत: रेल मंत्रालय पत्र संख्या 97/डब्ल्यू2/एसई/जीसी/एसवाई/14 तथा फाइल संख्या 2010/डब्ल्यू-2/एसईसीआर/एसवाई/37/पार्ट-1)

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- उपर्युक्त एमएम मूल परियोजना के सुयोजन में नहीं आते हैं और इससे बिल्कुल अलग थे और एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं किए जा सकते थे। वास्तव में चार एनएल परियोजनाएं विखण्डित लाइन परियोजना की मरम्मत के लिए एमएम के रूप में संस्वीकृत की गई थीं जो पूर्णतय अनियमित हैं। ये कार्य क्रमशः भिन्न योजना शीर्षों¹⁴⁷ के अंतर्गत आते हैं और इसलिए एमएम मूल परियोजना के भाग नहीं हो सकते हैं।
- उपर्युक्त दस एमएम में से नौ एमएम के संबंध में आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था, एक एमएम में निर्धारित आरओआर ऋणात्मक था।
- मूल परियोजनाओं का वित्तीय पुनर्मूल्यांकन एमएम की लागत को विधिवत हिसाब में लेकर दोबारा नहीं किया गया था।
- उपर्युक्त प्रक्रिया से स्वयं अपनी संहिताओं तथा नियमपुस्तकों में निर्धारित प्रक्रिया का उपमार्ग निकाला गया था।

3.1.8.2.6 पूर्व तथा दक्षिण पूर्व रेलवे

पूर्व तथा दक्षिण पूर्व रेलवे का मुख्यालय कोलकत्ता में हैं और इसलिए एक साथ कार्य करते हैं। लेखापरीक्षा द्वारा चयनित 91 में से इन दो जोन में एमएम की अधिकतम संख्या अनुमोदित की गई थीं, पूर्व रेलवे में बत्तीस एमएम तथा दक्षिण पूर्व रेलवे में चौदह एमएम संस्वीकृत किए गए थे। एमएम तथा मुख्य कार्य, जिनके प्रति उन्हें संस्वीकृत किया गया था, की सूची परिशिष्ट I में दी गई है। अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला।

अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

(i) पूर्व रेलवे

¹⁴⁷ नई लाइन-योजना शीर्ष 11, विखण्डित लाइनों की मरम्मत-योजना शीर्ष 13

- पूर्व रेलवे में 16 मुख्य कार्यों (5-एनएल, 9-ट्रैक दोहरीकरण, 1-जीसी तथा 1 अन्य) के प्रति 32 एमएम परियोजनाएं (28 एनएल, 2 जीसी, 1 अन्य तथा 1 ट्रैक दोहरीकरण) संस्वीकृत की गई थी।
- एमएम मूल परियोजना से बिल्कुल भिन्न थे और मूल परियोजना के केवल एक स्टेशन को पहुँचने थे तथा इस प्रकार उन्हें एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता है। इसके अतिरिक्त नौ मूल रेलपथ दोहरीकरण परियोजनाओं के प्रति 14 नई लाइन परियोजनाएं तथा दो गेज परिवर्तन कार्य एमएम के रूप में संस्वीकृत किए गए थे जो पूर्णतया अनियमित थे क्योंकि वे भिन्न योजना शीर्षों¹⁴⁸ के अन्तर्गत आते थे। पांच मूल परियोजनाएं 2006 तथा 2010 के बीच पूरी हुई थीं तथापि उनके सम्बन्धित एमएम मूल कार्य¹⁴⁹ के समापन के लगभग पांच से छः वर्ष बाद संस्वीकृत किए गए थे। 16 मूल कार्यों के प्रति 32 एमएम जोड़ने के कारण, कार्य की अनुमानित लागत ` 2613.92 करोड़ से ` 8415 करोड़ तक बढ़ी जिसकी वृद्धि 322 प्रतिशत थी।
- 32 में से 27 एमएम 2009-10 से 2011-12 की अवधि में संस्वीकृत किए गए थे। इनमें से तीन एमएम सीधे रेलवे बजट में ही घोषित किए गए थे। यह आगे देखा गया था कि 18 एमएम प्रस्ताव जनवरी 2011 तथा फरवरी 2011 में रेलवे बोर्ड को भेजे गए थे और वर्ष 2011-12 के बजट में शामिल किए गए थे (ब्यौरे परिशिष्ट II में दिए गए हैं)।
- पूर्व रेलवे प्रशासन ने अनुमोदित 20 एमएम में ऋणात्मक आरओआर निर्धारित किया। शेष 12 मामलों में, आरओआर को निर्धारित नहीं किया गया था (ब्यौरे परिशिष्ट II में दिए गए हैं)
- मूल परियोजनाओं का वित्तीय पुनर्मूल्यांकन एमएम की लागत को हिसाब में लेकर दोबारा नहीं किया गया था।

¹⁴⁸ रेलपथ दोहरीकरण-योजनाशीर्ष 15, नई लाइन-योजना शीर्ष 11 गेज परिवर्तन-योजना शीर्ष-14, अन्य कार्य(यातायात सुविधाएं-याई पुनर्निर्माण तथा अन्य) योजना शीर्ष 16

¹⁴⁹ लक्ष्मीकान्तपुर-नमखाना का मुख्य कार्य 1987-88 में स्वीकृत तथा 2006 में पूरा हुआ तथापि इसके एमएम 2009-10 से 2011-12 के बीच स्वीकृत किए गए, चांदपर-बोनगांव का मुख्य कार्य 2003-04 में स्वीकृत तथा 2012 में पूर्ण किया गया तथापि इसके एमएम 2009-10 से 2011-12 के बीच स्वीकृत किए गए, चिंपाई-सैंथिया का मुख्य कार्य 2005-06 में स्वीकृत तथा 2010 में पूरा हुआ तथापि इसके एमएम को 2009-10 तथा 2010-11 के बीच स्वीकृत किया गया, सोनरपुर-गुटियारी शरीफ का मुख्य कार्य 2000-01 में स्वीकृत तथा 2006 में पूरा हुआ तथापि, इसके एमएम को 2011-12 में स्वीकृत किया गया था, नए अलीपुर-अकरा का मुख्य कार्य 1996-97 में स्वीकृत तथा 2004 में पूरा हुआ तथापि, इसके एमएम 2009-10 से 2011-12 के बीच स्वीकृत किए गए।

- लेखापरीक्षा में देखा गया कि 10 एमएम के विस्तृत अनुमान संस्वीकृत किए गए थे जहाँ कोई अन्तिम स्थान सर्वेक्षण नहीं किया गया था। 20 एमएम के संबंध में ब्यौरे उपलब्ध नहीं हैं। यह आगे देखा गया था कि शेष दो एमएम के विस्तृत अनुमान अभी तक संस्वीकृत किए गए थे (ब्यौरे परिशिष्ट II में दिए गए हैं)
- 32 एमएम में से 17 एमएम¹⁵⁰ के संबंध में अनुमान मूल कार्य की अपेक्षा अधिक के थे।
- 24 एमएम परियोजनाओं को प्रमुख रेल परियोजनाओं के रूप में घोषित किया। तथापि भूमि अधिग्रहण को किसी भी परियोजना में पूरा नहीं किया गया है (जनवरी 2014)।
- उपर्युक्त प्रक्रिया से स्वयं अपनी सहिताओं तथा नियम पुस्तकों में निर्धारित परियोजना अनुमोदन की निर्धारित प्रणाली और सामान्यता वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रक्रिया का उपमार्ग निकाला गया था।

(ii) दक्षिण पूर्व रेलवे

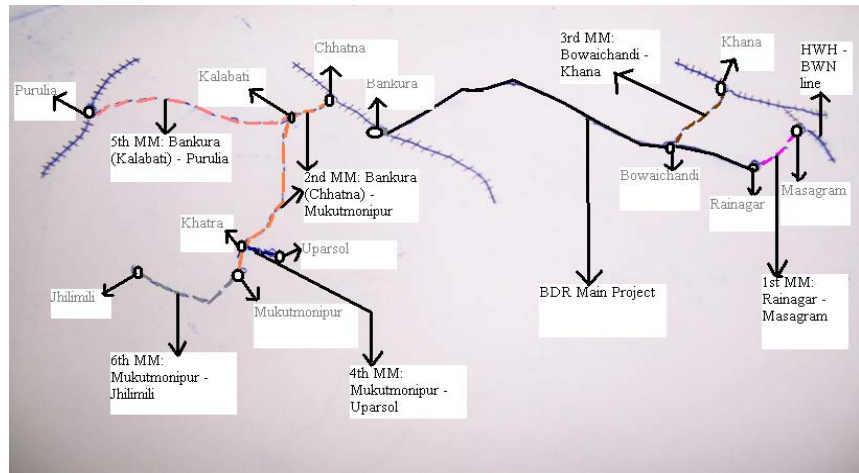
- दक्षिण पूर्व रेलवे में 4 मुख्य कार्य (1-जीसी, और 3-एनएल) के प्रति एमएम के रूप में 14 एनएल परियोजनाएं स्वीकृत की गई थीं (परिशिष्ट I)। चार मुख्य कार्य के प्रति एमएम के रूप में संस्वीकृत सभी 14 कार्य निकटवर्ती/अलग सुयोजनों पर थे और इसलिए एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं किए जा सकते थे। इसके अलावा छः मामलों में ये एमएम मूलरूप में संस्वीकृत परियोजनाओं पर किसी स्टेशन को नहीं छूते थे। दो मूल परियोजनाओं को 2004 तथा 2008 के बीच पूरा किया गया था तथापि उनके सम्बंधित एमएम को मूल कार्य¹⁵¹ के समापन के पश्चात लगभग पांच से छः वर्षों में स्वीकृत किया गया।

¹⁵⁰ चन्द्रनगर-बक्खाली एनएल, बोंगाव-चांदबाजार एनएल, बोंगाव-पूर्माहेस्थला एनएल, चांदनाबाजार-बागध एनएल, प्रान्तिक-सूरी एनएल, चौरीगाछा-सेथिया एनएल, कटवा बाजारसाऊ रेलपथ दोहरीकरण, कटवा-मांटेस्वर एनएल, नेगुम-मंगलकोट एनएल, कालिकापुर-मीनाखान एनएल, अहमदपुर-कटवा जीसी, बज बज-पुजाली एनएल, पुजाली-उलूबेरिया एनएल, पुजाली-बकराहट एनएल, जॉयनगर-रॉयदीघायें एनएल, जॉयनगर-दुर्गापुर एनएल तथा कृष्णानगर सीटी-चारतला एनएल

¹⁵¹ बंकुरा-दामोदर नदी घाटी का मुख्य कार्य 1998-99 में स्वीकृत हुआ तथा 2005 व 2008 के बीच तीन चरणों में पूरा हुआ तथापि, इसके एमएम को 2011-2012 के बीच स्वीकृत किया गया, टमलुक-दीघा का मुख्य कार्य 1984-85 में स्वीकृत तथा 2003 व 2004 के बीच दो चरणों में पूरा हुआ तथापि, इसके एमएम को 2009 से 2011 के बीच स्वीकृत किया गया।

- एक गेज परिवर्तन मुख्य कार्य के प्रति एमएम के रूप में छः नई लाइन परियोजनाएं संस्वीकृत की गई थीं जो पूर्णतया अनियमित हैं क्योंकि वे भिन्न योजना शीर्ष के अन्तर्गत आती हैं और निवेश निर्णयों के लिए निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार अलग संस्वीकृति अपेक्षित है। ऐसी परियोजनाओं को सामग्री संशोधन के रूप में निश्चित तथा स्वीकृत नहीं किया जा सकता। चार मूल कार्यों के लिए 14 एमएम परियोजनाओं के जुड़ने के कारण, कार्य की अनुमानित लागत ` 912.82 करोड़ से ` 3086.54 करोड़ तक बढ़ी जो 238 प्रतिशत वृद्धि थी।

3.6 - छः एमएम के साथ बीडीआर गेज रूपादन्तरण परियोजना

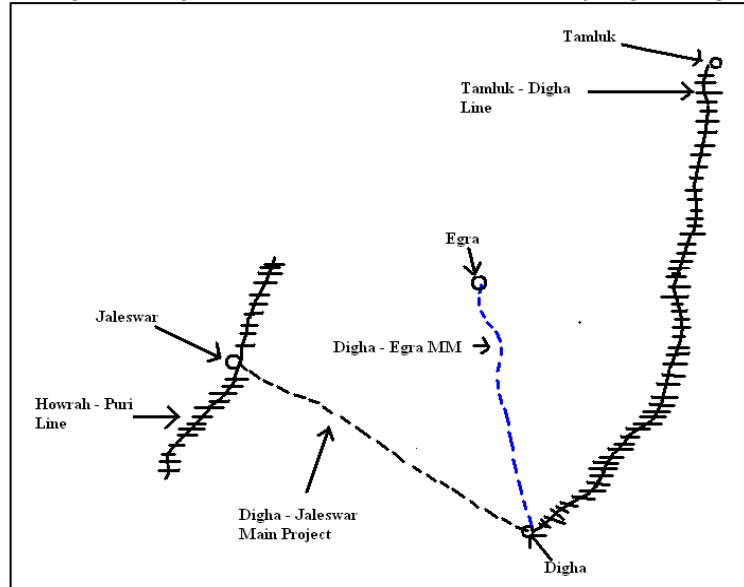


(स्रोत: दक्षिण पूर्व रेलवे का सिस्टम मैप)

- 14 में से नौ एमएम 2009-10 से 2011-12 की अवधि में संस्वीकृत किए गए थे। 14 में से 13 एमएम सम्बन्धित रेलवे बजट में घोषित किए गए थे। इसके अलावा, एसईआर द्वारा केवल एक एमएम को प्रस्तावित किया गया था (ब्यौरे परिशिष्ट III में दिए गए हैं)
- संस्वीकृत 14 एमएम में से छः एमएम (जनवरी 2014) के लिए तकनीकी आर्थिक सर्वेक्षण नहीं किया गया था। दो एमएम में, अंतिम लोकेशन सर्वेक्षण नहीं किया गया था सात एमएम में ऋणात्मक आरओआर निर्धारित था। छः मामलों में आरओआर को निर्धारित नहीं किया गया था। केवल एक एमएम परियोजना (अमटा - बगनान - आरओआर - 19.69 प्रतिशत) में निर्धारित आरओआर 14 प्रतिशत के निर्धारित बेंचमार्क से अधिक था (ब्यौरे परिशिष्ट III में दिए गए हैं)
- मूल परियोजनाओं का वित्तीय पुनर्मूल्यांकन एमएम की लागत को हिसाब में लेकर दोबारा नहीं किया गया था।

- सभी 14 एमएम में विस्तृत अनुमान को रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा संस्वीकृत किया गया है।
- मुकुटमुनीपुर-झिलमिली एमएम परियोजना के संबंध में, यह पाया गया कि कार्य का विस्तृत अनुमान 23 फरवरी 2012 को दक्षिण पूर्व रेल प्रशासन द्वारा तैयार तथा भेजा गया था और 12 दिनों के अंदर अर्थात् 6 मार्च 2012 को रेल मंत्री द्वारा अनुमोदित किया गया था। 14 एमएम में से 100 करोड़ तथा इससे अधिक¹⁵² कीमत के आठ एमएम हेतु, एक्सपेंडिड बोर्ड/योजना आयोग द्वारा किसी अनुमोदन के समर्थन में एसईआर द्वारा कोई दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किया गया।
- एक एमएम (दीघा-एगरा)¹⁵³ के संदर्भ में विस्तृत अनुमानों मुख्य परियोजना (दीघा जलेश्वर) को अनुमानों के अनुमोदन से एक वर्ष से अधिक पहले अनुमोदित किया गया था। इसके अतिरिक्त छः एमएम¹⁵⁴ के संदर्भ में स्वीकृत अनुमानित लागत मूल कार्य की उस अनुमानित लागत से अधिक थी।

Fig. 3.7 - Digha – Jaleswar New Line with MM of Digha – Egra



¹⁵² मुकुतमोनीपुर-उपरसोल, बंकुरा (कलाबती)-पुरुलिया, मुकुतमोनीपुर-झिलमिल, अमता-बगनान, देशप्रान-नन्दीग्राम, कान्थी-एगरा, नन्दकुमार-बलायपान्डा तथा दीघा-एगरा

¹⁵³ मुख्य कार्य दीघा-जलेश्वर एनएल का विस्तृत अनुमान जुलाई 2012 में अनुमोदित किया गया था जबकि एमएम कार्य-दीघा-एगरा का विस्तृत अनुमान मई 2011 में अनुमोदित किया गया था।

¹⁵⁴ मुकुट मोनीपुर-उपरसोल, बांकुरा-पुरुलिया, मुकुटमोनीपुर-झिलमिली, आम्टा-बगवान, चम्पाडंगा तारकेश्वर तथा जंगीपाडा-फुरफुर शरीफ

(स्रोत: दक्षिण पूर्व रेलवे का सिस्टम मैप)

- 14 परियोजनाओं में से 13 के लिए कोई विशिष्ट लक्ष्य निर्धारित नहीं किया गया, एक परियोजना जहां लक्षित तिथि निर्धारित थी, में परियोजना को 52 माह के विलम्ब के पश्चात् पूरा किया गया।
- 13 परियोजनाओं जहां कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं थी, में से सात परियोजना के संदर्भ में, प्रतिबंधित लक्ष्य तिथि अर्थात् भूमि उपलब्धता के पश्चात् एक संभावित तिथि परिकल्पित थी।
- आठ एमएम परियोजनाओं (आमटा-बगनान तथा चम्पादंगा-तारकेश्वर को पृथक परियोजनाओं के रूप में लेते हुए) को विशिष्ट रेलवे परियोजनाओं के रूप में घोषित किया गया। तथापि, किसी भी परियोजना में भूमि अधिग्रहण पूरा नहीं किया गया है (जनवरी 2014)।
- उपर्युक्त प्रक्रिया से स्वयं अपनी संहिताओं तथा नियम पुस्तकों में निर्धारित परियोजना अनुमोदन की निर्धारित प्रणाली तथा सामान्यतया वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रक्रिया का उपमार्ग निकाला गया था।

इस प्रकार 2009-10 से 2011-12 की अवधि के दौरान विशेषकर पूर्व और दक्षिणपूर्व रेलवे में एमएम की संस्वीकृति में बढ़ोतरी हुई थी। इस अवधि के दौरान कुल 46 एमएम में से एमएम के रूप में कुल 36 नई परियोजनाएं संस्वीकृत की गई थीं। परियोजनाओं के एमएम जिन्होंने पहले ही बहुत कार्य पूरे कर लिए थे, के रूप में नई परियोजनाएं संस्वीकृत करने के अलावा सम्बन्धित जोन द्वारा अनेक परियोजनाएं अनुमोदन के लिए प्रस्तावित भी नहीं की गई थी लेखापरीक्षा में आगे देखा गया कि कुल 25 एमएम विशेष रेल परियोजनाएं¹⁵⁵ घोषित की गई थीं। इससे रेल प्रशासन को एक समय बद्ध रीति में भूमि प्राप्त करने की शक्ति मिल गई। तथापि इनमें से किसी भी मामले में भूमि अधिग्रहीत नहीं की गई थी। यह भी देखा गया था कि इन अधिकांश अनुमोदित एमएम में भौतिक प्रगति नाममात्र थी।

3.1.8.2.7 दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

तालिका 3.7 से यह देखने में आता है कि दक्षिणपूर्व मध्य रेलवे में एक मुख्य जीसी कार्य के प्रति एक एमएम(एनएल) संस्वीकृत किया गया था। ब्यौरे नीचे दिए गए हैं:

¹⁵⁵ अन्य जोनो में, किसी परियोजना को एक विशेष 4 रेलवे परियोजना घोषित नहीं किया गया।

तालिका 3.7 जबलपुर-गोंदिया गेज परिवर्तन (285.45 किमी)

मुख्य कार्य की वर्तमान स्थिति	एमएम कार्य का स्वरूप/नाम	अन्तर्गत लागत तथा कार्य की वर्तमान स्थिति
कार्य ` 1037.90 करोड़ अनुमानित लागत पर सितम्बर 2010 में संस्वीकृत किया गया था। फरवरी 2014 तक 69 प्रतिशत कार्य पूरा किया गया है।	कटंगी-तिरोडी नई लाईन (15.36 किमी)	विस्तृत अनुमान (-) 1.54 प्रतिशत के आरओआर के साथ जून 2011 में ` 119.64 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। भौतिक प्रगति नामात्र है क्योंकि भूमि अधिग्रहण प्रक्रियाधीन है (फरवरी 2014)। उपर्युक्त एमएम के समावेशन के कारण मूल परियोजना की लागत ` 1037.90 करोड़ से बढ़कर ` 1157.54 करोड़ हो गई अर्थात् 12 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

(स्रोत: रेल मंत्रालय की पत्र संख्या 97/डब्ल्यू2/एसई/जीसी/एसवाई/14 तथा फाइल संख्या 2010/डब्ल्यू-2/एसईसीआर/एसवाई/37/पा.1)

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- एमएम मूल गेज परिवर्तन परियोजना से बिल्कुल अलग था और इसे एक एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता।
- एमएम को एक जीसी कार्य के लिए एनएल के रूप में संस्वीकृत किया गया था जो अनियमित था क्योंकि वे भिन्न योजना शीर्षों¹⁵⁶ के अन्तर्गत आते थे। रेलपथ दोहरीकरण कार्य को किसी नई लाइन/गेज परिवर्तन अथवा इसके विपरीत के समावेशन जो स्वतन्त्र परियोजनाएं हैं, को निवेश की निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार अलग संस्वीकृति अपेक्षित होती है। ऐसी परियोजनाएं सामग्री परिवर्तन के रूप में कही अथवा अनुमोदित नहीं की जा सकती थीं।
- मूल परियोजनाओं का वित्तीय पुनर्मूल्यांकन एमएम को लागत को विधिवत हिसाब में लेकर दोबारा नहीं किया गया था।

¹⁵⁶ एनएल-योजना शीर्ष 11, जीसी-योजना शीर्ष 14

- उपर्युक्त प्रक्रिया से स्वयं अपनी संहिताओं तथा नियम पुस्तकों में निर्धारित परियोजना अनुमोदन की निर्धारित प्रणाली तथा समान्यता वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रक्रिया का उपमार्ग निकाला गया था।

3.1.8.2.8 पूर्व तट रेलवे

तालिका 3.8 से देखने में आता है कि पूर्व तट रेलवे¹⁵⁷ में एक मुख्य कार्य के प्रति दो एमएम (1-जीसी, 1-एलएल) संस्वीकृत किए गए थे। इन नीचे चर्चा की गई है:

तालिका 3.8 रायपुर-टीटलगढ़ दोहरीकरण कार्य (203 किमी)

मुख्य कार्य की वर्तमान स्थिति	एमएम कार्य का स्वरूप/नाम	अन्तर्ग्रस्त लागत तथा कार्य की वर्तमान स्थिति
कार्य का विस्तृत अनुमान ` 758.10 करोड़ की लागत पर जून 2010 में संस्वीकृत किया गया था। फरवरी 2014 तक कार्य की भौतिक प्रगति का केवल 7 प्रतिशत प्राप्त किया गया है।	मंदिर हासौद-न्यू रायपुर नई लाइन (20 किमी) अभानपुर-राजिम (67.20) सहित केन्द्री-धमतरी का जीसी	विस्तृत अनुमान को आरओआर निर्धारण बिना 2012-13 में ` 100 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। एफएलएस पूर्ण था परन्तु कोई भौतिक प्रगति नहीं हुई है (फरवरी 2014)। विस्तृत अनुमान को 14.38 प्रतिशत आरओआर के साथ 2011-12 में ` 283.85 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। एफएलएल पूर्ण था परन्तु कोई भौतिक प्रगति नहीं हुई है (फरवरी 2014)। उपर्युक्त दोनों परियोजनाएं योजना आयोग/विस्तारित बोर्ड का अनुमोदन/मूल्यांकन प्राप्त किए बिना रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित की गई थी। मूल कार्य को उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 758.10 करोड़ से बढ़कर ` 1141.95 करोड़ हो गई अर्थात् 51 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

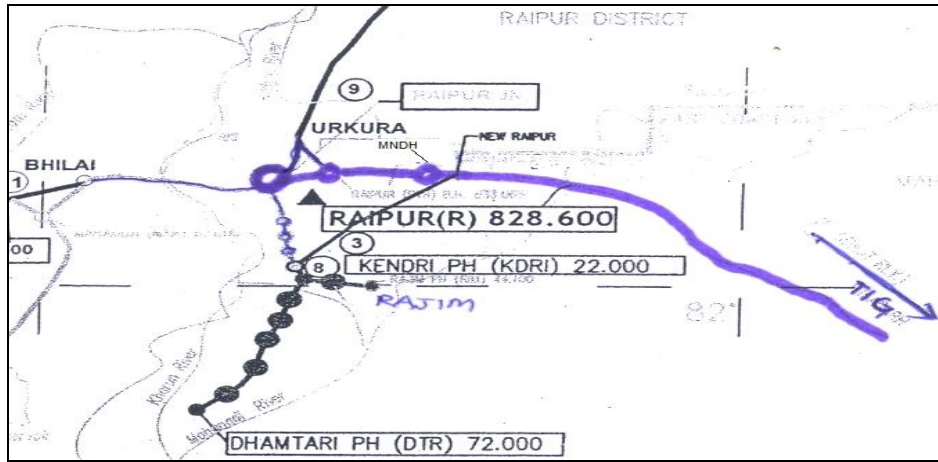
(स्रोत: सीओएन:बीबीएस, आरवीएनएल तथा सीओएन/एसईसीआर का पीसीडीओ)

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित पता चला:

¹⁵⁷ मूल कार्य ईसीओआर के क्षेत्राधिकार के तहत है तथा इसे आरवीएनएल द्वारा क्रियान्वित किया जाता है। एमएम कार्य एसईसीआर के क्षेत्राधिकार में थे।

- जैसाकि नीचे आरेखीय डायग्राम से देखा जा सकता है कि दोनों एमएम मूल गेज परिवर्तन परियोजना से बिल्कुल अलग थे और ये एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं किए जा सकते थे।

चित्र 3.8 रायपुर-टीटलगढ़ दोहरीकरण कार्य



(स्रोत: पूर्व तट रेलवे का सिस्टम मैप)

- एमएम को रेलपथ दोहरीकरण (योजना शीर्ष-15) के प्रति एक नई लाइन (योजना शीर्ष-11) तथा गेज परिवर्तन (योजना शीर्ष-14) के रूप में संस्वीकृत किया गया था। रेलपथ दोहरीकरण कार्य को किसी नई लाइन/गेज परिवर्तन अथवा इसके विपरित का समावेशन जो स्वतन्त्र परियोजनाएं हैं, को निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार अलग संस्वीकृति अपेक्षित होती है, ऐसी परियोजनाओं को भौतिक परिवर्तन के रूप में अनुमोदित नहीं किया जा सकता था।
- मूल रेलपथ दोहरीकरण कार्य को एशियाई विकास बैंक (एडीबी) ऋण के माध्यम से रेल विकास निगम लिमिटेड (आरबीएनएल) द्वारा किया जा रहा है जबकि एमएम कार्यों का दक्षिणपूर्व मध्य रेल प्रशासन द्वारा किया जा रहा है।
- उपर्युक्त दोनों एमएम में, एफएलएस कार्य पूर्ण था परन्तु कोई भौतिक प्रगति नहीं हुई है (फरवरी 2014)।
- मूल परियोजनाओं का वित्तीय पुनर्मूल्यांकन एमएम की लागत को विधिवत हिसाब में लेकर दोबारा नहीं किया गया था।

- उपर्युक्त प्रक्रिया से अपनी स्वयं की संहिताओं तथा नियम पुस्तकों में निर्धारित परियोजना अनुमोदन की निर्धारित प्रणाली ओर सामान्यतया वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रक्रिया का उपमार्ग निकाला गया था।

3.1.8.2.9 पश्चिम रेलवे

तालिका 3.9 से यह देखने में आता है कि पश्चिम रेलवे में दो मुख्य कार्यों के प्रति पांच एमएम (3-जीसी तथा 2-एनएल) संस्वीकृत किए गए थे। इन पर नीचे चर्चा की गई है:

तालिका 3.9

मुख्य कार्य की वर्तमान स्थिति	एमएम कार्य का स्वरूप/नाम	अन्तर्ग्रस्त लागत तथा कार्य की वर्तमान स्थिति
(क) राजकोट-वेरावल जीसी परियोजना जीसी कार्य को ` 100 करोड़ की लागत पर 1994-95 में स्वीकृत किया गया। कार्य को नवम्बर 2004 में प्रारम्भ किया गया था।	बांसजलिया से जेतलसर गेज परिवर्तन	कार्य अक्टूबर 2002 में ` 98 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। यह मार्च 2011 में पूरा हो गया था।
	सोमनाथ से वेरावल नई लाइन	कार्य अक्टूबर 2002 में ` 14.52 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान स्वीकृत नहीं था। इसे अक्टूबर 2008 में पूरा किया गया।
	शापुर-सरदिया गेज परिवर्तन (46 किमी)	उपर्युक्त दोनों एमएम अनियमित रूप से तथा अपेक्षित अनुमोदनों बिना कार्यान्वित किए गए थे। इस पर रेलवे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन 2004 की सं. 9 में टिप्पणी की गई थी।
	सोमनाथ-कोडीनार नई लाइन (36.91	कार्य मूल कार्य के समापन के बाद अप्रैल 2011 में ` 196.30 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान स्वीकृत नहीं था (जनवरी 2014)।

	किमी)	<p>कार्य मूल कार्य के समापन के बाद अप्रैल 2011 में ` 252.68 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान स्वीकृत नहीं था (जनवरी 2014)।</p> <p>दोनों कार्य अभी आरम्भ होने हैं क्योंकि विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुए हैं (जनवरी 2014)।</p> <p>राजकोट-वेरावल कार्य के मूल कार्य को उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 100 करोड़ से ` 661.50 करोड़ तक बढ़ गई अर्थात् 561 प्रतिशत की वृद्धि हुई।</p>
<p>(ख) भिल्डी-विरमगाम जीसी + एनएल परियोजना</p> <p>परियोजना को ` 155.66 करोड़ की लागत पर 1990-91 में संस्वीकृत किया गया था। इसमें विरमगाम-पाटन (104.6 किमी) का जीसी तथा पटन से भिल्डी तक नई लाइन (51.03 किमी) को शामिल किया गया। जीसी कार्य मार्च 2008 में पूरे हो गए थे और नई लाइन का कार्य प्रगति पर है (25 प्रतिशत) (जनवरी 2014)</p>	<p>महेसाना-तरंगा हिल गेज परिवर्तन (57.4 किमी)</p>	<p>कार्य को अप्रैल 2011 में ` 191.14 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। परियोजना का आरओआर (-) 1.40 प्रतिशत निर्धारित किया गया था। विस्तृत अनुमान अभी भी संस्वीकृत नहीं हुआ है (जनवरी 2014)।</p> <p>भिल्डी-विरमगाम परियोजना के मूल कार्य के लिए उपर्युक्त एमएम जुड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 155.66 करोड़ से बढ़कर ` 346.80 करोड़ हो गई अर्थात् 123 प्रतिशत की वृद्धि हुई।</p>

(स्रोत: रेल मंत्रालय फाइल संख्या 2011/डब्ल्यू-1/डब्ल्यूआर/एम/3)

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित पता चला:

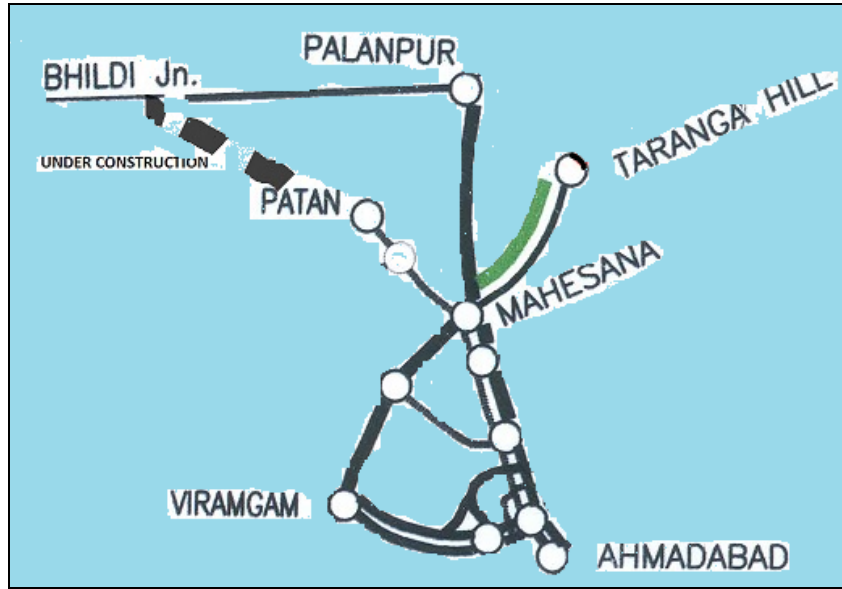
- जैसाकि निम्न आरेखीय डायग्राम से देखा जा सकता है कि उल्लिखित सभी एमएम मूल गेज परिवर्तन परियोजना से बिल्कुल अलग थे और ये मूल परियोजना के सुयोजन में न आने वाली पृथक लाइनें थीं तथा इसे मूल परियोजना के एमएम रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता था।

चित्र- 3.9 (क) राजकोट- वेरावल गेज परिवर्तन परियोजना



(स्रोत: पश्चिम रेलवे का सिस्टम मैप)

चित्र 3.10 (ख) भिल्डी-विरमगाम गेज परिवर्तन परियोजना



(स्रोत: पश्चिम रेलवे का सिस्टम मैप)

- रेल प्रशासन ने नए कार्यों के स्थान पर उपर्युक्त कार्यों को एमएम के रूप में प्रस्तावित किया।
- दो मामलों में, कार्य मूल कार्य के समापन के बाद संस्वीकृत किए गए थे। ये कार्य अभी आरम्भ होने थे क्योंकि विस्तृत अनुमान अभी संस्वीकृत नहीं हुए थे (जनवरी 2014)। यह कार्य आरम्भ करने की आवश्यकता की कमी दर्शाता है।
- मूल परियोजनाओं के वित्तीय पुनर्मूल्यांकन को एमएम लागत को पूर्ण रूप से ध्यान रखकर पुनः नहीं किया गया।
- उपर्युक्त प्रक्रिया से अपनी स्वयं की संहिताओं तथा पुस्तकों में निर्धारित परियोजना अनुमोदन की निर्धारित प्रणाली और सामान्यतया वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रक्रिया का उपमार्ग निकाला गया है।

3.1.8.2.10 दक्षिण मध्य रेलवे

तालिका 3.10 से देखने में आता है कि दक्षिण मध्य रेलवे में एक मुख्य कार्य के प्रति एक एमएम संस्वीकृत किया गया था। इस पर नीचे चर्चा की गई है:

तालिका 3.10

मुख्य कार्य की वर्तमान स्थिति	एमएम कार्य का स्वरूप/नाम	अन्तर्गत लागत और कार्य की वर्तमान स्थिति
जगैयापेठा- मेलाचेरूवू नई लाइन (19.10 किमी) मूलकार्य	मेलापेरूवू जनपहाड़ नई लाइन (24	कार्य मई 2011 में 174.56 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। जोनल रेलवे द्वारा व्यक्त यातायात की कम मात्रा से सम्बन्धित आशंकाओं

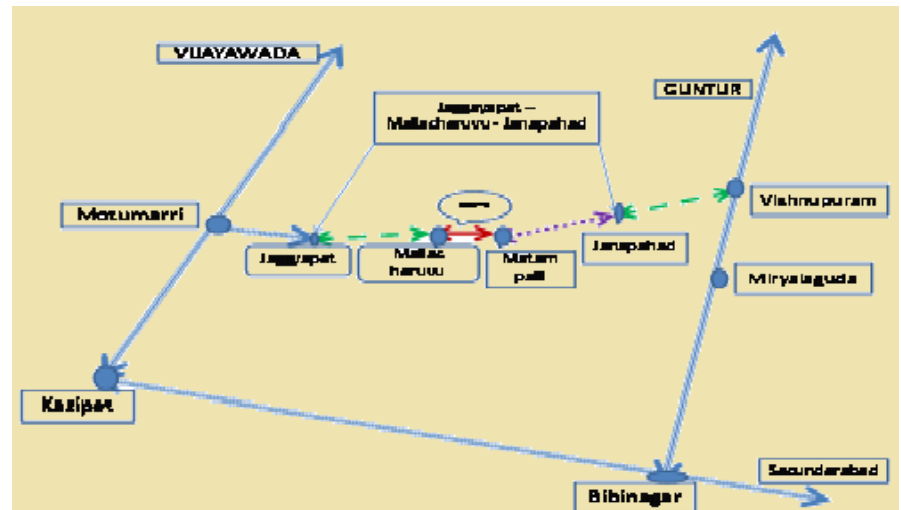
53.21 करोड़ की लागत पर 2006-07 में संस्वीकृत किया गया था। कार्य पूरा हो गया था (मार्च 2012)।	किमी)	के बावजूद परियोजना रेलवे बोर्ड द्वारा संस्वीकृत की गई थी। भूमि अधिग्रहण कार्य आरम्भ किया गया है (जनवरी 2014) मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम को जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत 53.21 करोड़ से बढ़कर 227.77 करोड़ हो गई अर्थात् 328 प्रतिशत की वृद्धि हुई।
--	-------	--

(स्रोत: रेल मंत्रालय फाईल सं.2006/डब्ल्यू-2/एससी/एनएल/जेएम तथा सीएओ (सी) के पीसीडीओ का सार एवं दक्षिण मध्य रेलवे की फाईल सं.सी.221/97/जे)

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित पता चला:

- जैसा निम्न आरेखीय डायग्राम से देखा जा सकता है एमएम नई लाइन परियोजना से बिल्कुल अलग था और एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता था।

चित्र 3.11 - जगैयापेटा-मेलाचेरुबु नई लाइन (19.10 किमी)



(स्रोत: दक्षिण मध्य रेलवे का प्रणालीभाव चित्र)

- परियोजना एमएम श्रेणी के अन्तर्गत नहीं आती थी क्योंकि यह अलग सुयोजन में आती थी और नए कार्य के रूप में संस्वीकृत की जानी चाहिए थी।

- एमएम की लागत को ध्यान में रखते हुए मूल परियोजनाओं का पुनः वित्तीय पुनर्मूल्यांकन नहीं किया गया था।
- उपर्युक्त प्रक्रिया से अपनी स्वयं की संहिताओं तथा नियम पुस्तकों में निर्धारित परियोजना अनुमोदन की निर्धारित प्रणाली और सामान्तया वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रक्रिया का उपमार्ग निकाला गया था।

3.1.8.2.11 दक्षिण रेलवे

तालिका 3.11 से देखने में आता है कि दक्षिण रेलवे में दो मुख्य जीसी कार्यों के प्रति आठ एमएम (6-एनएल तथा 2-अन्य) संस्वीकृत किए गए थे। ब्यौरे नीचे दिये गए हैं:

तालिका 3.11

मूल कार्य की वर्तमान स्थिति	एमएम कार्य का स्वरूप/नाम	अन्तर्गत लागत तथा कार्य की वर्तमान स्थिति
(a) तिरुच्चिरापल्ली तंजाबुर-नागौर जीसी परियोजना ` 109.05 करोड़ की अनुमानित लागत पर 1995-96 के निर्माण कार्य कार्यक्रम में शामिल की गई थी। कार्य पूरा हो गया था और जनवरी 1998 तथा फरवरी 2009 के बीच तीन चरणों में यातायात के लिए खोला गया था।	नागौर काराईकल नई लाइन (11 किमी)	कार्य नवम्बर 2002 में ` 33.78 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान जून 2010 में संस्वीकृत हुआ था। कार्य पूरा हो गया था और क्रमशः जनवरी 2010 तथा दिसम्बर 2011 में यातायात के लिए खोला गया था। जून 2010 को परियोजना की समापन लागत ` 86.44 करोड़ थी जो मूलरूप में संस्वीकृत लागत के 100 प्रतिशत से अधिक थी।
	नागापत्तीनम-वेलान कन्नी नई लाइन (10 किमी)	विस्तृत अनुमान मई 2002 में ` 23.69 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। यद्यपि सर्वेक्षण के अनुसार समापन की अनुसूचित अवधि मात्र एक वर्ष थी परन्तु सुयोजन के अंतिमीकरण में विलम्ब के कारण 84 माह के अधिक समय के साथ दिसम्बर 2010 में पूरा किया जा सका। कार्य की संशोधित अनुमानित लागत ` 48.35 करोड़ (जून 2010) थी जो मूलरूप से संस्वीकृत लागत के 100 प्रतिशत से अधिक थी।
	नागापत्तीनम तिस्तुराई पुण्डी नई लाइन (35 किमी)	फरवरी 2009 में मूल परियोजना के समापन के बाद कार्य 2009-10 में ` 126.14 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत हुआ था। विस्तृत अनुमान जून 2010 में संस्वीकृत हुआ। परियोजना आरओआर (-) 0.345 प्रतिशत निर्धारित किया गया था। कार्य प्रगति पर था (फरवरी 2014)।
	कराईकल-पेरालम नई लाइन (23 किमी)	फरवरी में मूल परियोजना के समापन के बाद कार्य 2013-14 में ` 110.19 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एमएम की

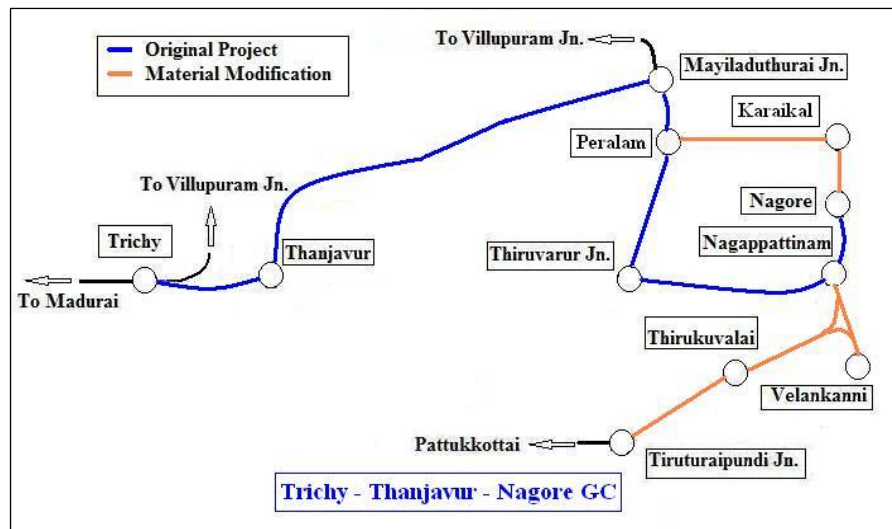
	नागौर तथा नगापत्तिनम में अतिरिक्त सुविधाएं	<p>लागत को विधिवत हिसाब में लेकर वित्तीय पुनर्मूल्यांकन/आरओआर का संशोधन नहीं किया गया था। कार्य अभी आरम्भ किया जाना है (फरवरी 2014)।</p> <p>कार्य 2010 में ` 4.17 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। यह एकमात्र कार्य है जो एमएम की श्रेणी में आता है।</p> <p>तिरुच्चिरापल्ली-तंजाबूर-नागौर जीसी परियोजना में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 109.50 करोड़ से बढ़कर ` 486.34 करोड़ हो गई अर्थात् 344 प्रतिशत की वृद्धि हुई।</p>
<p>(b) मायरादुतुरई-तिरुवर-कराईकुडी तथा तिरुतुरापुण्डी-अगस्तियामपल्ली जीसी</p> <p>मूल कार्य ` 404.19 करोड़ की लागत पर 2007.08 के बजट में शामिल किया गया था। मापीलादुतुरई तथा तंजाबूर के बीच कार्य पूरा हो गया था और जुलाई 2012 में यातायात के लिए खोला गया था। शेष कार्य प्रगति पर है जिसके पूरा होने के लिए कोई लक्ष्य तारीख निर्धारित नहीं की गई है (फरवरी 2014)</p>	<p>निदामंगलम-मन्नारगुडी विखण्डित लाइन का पुररुद्वार (13.251 किमी)</p> <p>मन्नागुडी-पत्तुको हटाई नई लाइन (41 किमी)</p> <p>तंजाबूर-पत्तुकोटाई नई लाइन (47 किमी)</p>	<p>कार्य 2010-11 में 4.5 प्रतिशत आरओआर के साथ ` 62.17 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत था। यह पूरा था तथा सितम्बर 2011 में यातायात के लिए खोला गया था।</p> <p>कार्य 2010-11 में 4.59 प्रतिशत की आरओआर के साथ ` 215.59 करोड़ अनुमानित लागत पर संस्वीकृत हुआ था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एमएम कार्य आरंभिक स्तर पर है क्योंकि एफएलएस कार्य प्रगति पर है (फरवरी 2014)।</p> <p>कार्य जनवरी 2013 में 14.18 प्रतिशत आरओआर के साथ ` 290.05 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। एफएलएस कार्य प्रगति पर है (फरवरी 2014)।</p> <p>मायीलादुतुरई-तिरुवर-कराईकुडी तथा तिरुतुरापुण्डी-अगस्तियापल्लीजीसी परियोजना के मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 109.05 करोड़ से बढ़कर ` 484.34 करोड़ हो गई अर्थात् 344 प्रतिशत की वृद्धि हुई।</p>

(स्रोत: रेल मंत्रालय फाईल सं. 2006/डब्ल्यू-1/जीसी/एसआर/एमकेए/टीपी, फाईल सं. 92/डब्ल्यू 2/जीसी एस/25 तथा दक्षिण रेलवे फाईल सं. डब्ल्यू 182/सीएन/एमएस/सर्वेक्षण/217, फाईल सं. डब्ल्यू 227/1/133/सीएन, फाईल सं. डब्ल्यू 182/एमएस/सर्वेक्षण/180 तथा फाईल सं. डब्ल्यू 337/1/176/सीएन)

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित पता चला:

- जैसा नीचे आरेखीय डायग्राम से देखा जा सकता है, नागौर-कराईकल नई लाइन (11 किमी), नागापत्तिनम-वेलाकन्नी नई लाइन (10 किमी), नागपत्तीनम-तिरुतुरईपुण्डी नई लाइन (35 किमी) तथा कराईकल-पेरालम नई लाइन (23 किमी) की एमएम परियोजनाएं तिरुच्चिरापल्ली- तंजाबूर-नागौर जीसी की मूल जीसी परियोजना से बिल्कुल अलग थीं। ये मूल परियोजना के सुयोजना में न आने वाली अलग लाइनें थीं और मूल परियोजनाओं के एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं की जा सकती थीं।

चित्र 3.12 तिरुच्चिरापल्ली-तंजाबूर-नागौर जीसी



(स्रोत:दक्षिण रेलवे का प्रणाली मानचित्र)

- उपर्युक्त एमएम का मूल परियोजना के सुयोजन के एक स्टेशन को छूने के तथ्य को छोड़कर मूल परियोजना से कोई संबंध नहीं है और कार्य नए कार्य के रूप में संस्वीकृत किए जाने को अपेक्षित था।
- गेज परिवर्तन कार्य को विखंडित लाइन के पुनरुद्धार/नई लाइन के व्यय के बुक करना प्रक्रिया का गलत लेखाकरण प्रकटन था क्योंकि ये दोनों भिन्न योजना शीर्ष¹⁵⁸ के लिए अन्तर्गत आते हैं।
- एक मामले में आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था और अन्य मामले में निर्धारित आरओआर ऋणात्मक था।
- मूल परियोजना का वित्तीय पुनर्मूल्यांकन एमएम की लागत को विधिवत हिसाब में लेकर दोबारा नहीं किया गया था।

¹⁵⁸ विखण्डित लाइन (योजना शीर्ष-13)/नई लाइन (योजना शीर्ष-11), गेज परिवर्तन (योजना शीर्ष-14)

- उपर्युक्त प्रक्रिया से अपनी सवयं की संहिताओं तथा नियम पुस्तकों में निर्धारित परियोजना अनुमोदन की निर्धारित प्रणाली और सामान्यतया वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रक्रिया का उपमार्ग निकाला गया था।

3.1.9 लाभांश का भुगतान

रेल मंत्रालय को अपने¹⁵⁹ पूंजी निवेश पर वित्त मंत्रालय को लाभांश भुगतान करना अपेक्षित है। इसे निर्माण की अवधि के दौरान वित्तीय प्रतिफल के अतिरिक्त आरम्भ की गई और यातायात हेतु खोलने के बाद पहले पांच वर्षों के लिए लाइनों पर लाभांश आस्थगित करने की अनुमति है। 91 एमएम परियोजनाओं में से ` 7149.71 करोड़ लागत वाली 44 नई लाइन परियोजनाएं (योजना शीर्ष 11) गेज परिवर्तन परियोजना (योजना शीर्ष 14) रेलपथ दोहरीकरण (योजना शीर्ष 15)। विखण्डित लाइनों का पुनरुद्धार (योजना शीर्ष 13) के एमएम के रूप में संस्वीकृत की गई थीं। इस गलत वर्गीकरण के कारण 4 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर पर ` 5719.20 करोड़ का सामान्य राजस्व को लाभांश का भुगतान करना पड़ेगा जो वर्तमान प्रावधानों के दृष्टिगत परिहार्य था।

3.1.10 लेखापरीक्षा निष्कर्षों का सार

लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि जहां 38 मूल परियोजनाएं ` 9212.92 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत की गई थीं, वहीं ` 13383.86 करोड़ लागत की 91 परियोजनाएं एमएम के रूप में संस्वीकृत की गई थीं। अतः एमएम कार्यों की लागत की लागत मूल परियोजनाओं की लागत से कहीं अधिक थी। दो क्षेत्रीय रेलवे अर्थात् पूर्वी रेलवे तथा दक्षिण पूर्वी रेलवे में ` 3526.74 करोड़ (सभी क्षेत्रों के मूल कार्यों की कुल लागत का 38.28 प्रतिशत) लागत की 20 मूल परियोजनाएं थी जो अकेले ` 7484.22 करोड़ (सभी क्षेत्रों में एमएमज की कुल लागत का 55.92 प्रतिशत) लागत की 46 एमएमज के बराबर थी।

¹⁵⁹ रेल मंत्रालय के परिपत्र संख्या 2013/एसी 1/6/1 दिनांक 22/03/2013 के अनुबन्ध ग के अनुसार

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि रेल मंत्रालय ने अनेक मामलों में परियोजनाओं के प्रतिपादन तथा अनुमोदन दोनों के लिए निर्धारित प्रक्रियाओं की बड़े पैमाने पर अवज्ञा की है। तकनीकी आर्थिक सर्वेक्षण करने जैसी प्राथमिक प्रक्रियाओं का भी अनुपालन नहीं किया गया है। वास्तव में वार्षिक कार्य कार्यक्रम में कार्य के सम्मिलन के पूर्व योजना आयोग का अनुमोदन प्राप्त करने की मुख्य प्रक्रिया का भी पालन नहीं किया गया था। कार्यों की धीमी प्रगति एमओआर द्वारा झेली जा रही बजटीय समस्याओं और यह कि संस्वीकृत कार्य राष्ट्रीय योजना प्राथमिकताओं को पालन नहीं करते हैं, को दर्शाती है।

उपर्युक्त लेखापरीक्षा से उभर कर आए मुख्य मुद्दे नीचे दिये गए हैं:

- समीक्षाकी अवधि के दौरान यह देखा गया था कि लगभग 53 परियोजनाएं¹⁶⁰ 2009-10 से 2011-12 की अवधि के दौरान संस्वीकृत किये गये थे।
- मुख्य कार्य के प्रति एमएम के रूप में संस्वीकृत से सभी कार्य एमएम की श्रेणी नहीं आते थे, ये नई परियोजनाएं समीपस्थ/अलग सुयोजनों पर थी। इसके अलावा 11 मामलों (एसईआर-7, ईआर-2, तथा एनडब्ल्यूआर-1 तथा एईसीआर/ईसीओआर-1) में इन एमएम में मूलरूप से संस्वीकृत परियोजना पर कोई स्टेशन भी नहीं था।
- 31 एमएम¹⁶¹ मूल परियोजनाओं के समापन के बाद अनुमोदित किए गए थे। वास्तव में कुछ मामलों में एमएम मूल परियोजना के समापन के काफी विलम्ब से आठ वर्षों¹⁶² बाद (पूर्वोत्तर सीमा रेलवे) संस्वीकृत किए गए थे। इसके अलावा 2 एमएम परियोजनाएं (सादुलपर-हिसार-एनडब्ल्यूआर, तथा दीधा-एगरा-एसईआर) मुख्य परियोजनाओं के अनुमोदन से भी पहले अनुमोदित की गई थीं।
- अनेक मामलों में जोनल रेलवे स्तर पर आरम्भिक संवीक्षा भी नहीं की गई थी।

¹⁶⁰ ईआर-27, एसईआर-9, एनआर-2, एनएफआर-5, एसईसीआर-1, ईसीओआर-2, डब्ल्यूआर-3, एससीआर-1, एसआर-3

¹⁶¹ उत्तर पश्चिम रेलवे-3, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे-5, पूर्व मध्य रेलवे-5, पश्चिम रेलवे-2, दक्षिण रेलवे-2, पूर्वरेलवे-7 तथा दक्षिण पूर्व रेलवे-7

¹⁶² इतहार-बुनियादपुर एनएल का एमएम सितम्बर 2012 में संस्वीकृत किया गया था जबकि इक लाखी-बलूरघाट एनएल का मुख्य कार्य दिसम्बर 2006 में पूरा हो गया था।

- गेज परिवर्तन परियोजना, रेलपथ दोहरीकरण, विखण्डित लाइन पुनरूद्धार परियोजना के प्रति 55 एमएम परियोजनाएं नई लाइन परियोजनाओं नई लाइन परियोजनाओं के रूप में संस्वीकृत की गई थीं। यह पूर्णतया अनियमित है क्योंकि वे भिन्न योजना शीर्ष के अन्तर्गत आती हैं, और निवेश निर्णय को निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार अलग संस्वीकृति अपेक्षित है। यह देखा गया था कि अधिकांश नई लाइन परियोजनाएं गेज परिवर्तन परियोजनाओं के प्रति एमएम के रूप में संस्वीकृत की गई थीं।
- रेलवे संहिता निर्धारित करती है कि एमएम संस्वीकृति से पूर्व इसका आरओआर निर्धारित किया जाना है और सम्पूर्ण परियोजना का भी आरओआर पुनर्निर्धारित किया जाना है। इसके अलावा एक परियोजना वित्तीय रूप से लाभकर तभी स्वीकार की जा सकती है जब यह 14 प्रतिशत से अधिक आय की दर देती है। यह देखा गया था कि 39 एमएम¹⁶³ परियोजना के आरओआर निर्धारण बिना संस्वीकृत किए गए थे, 35 एमएम¹⁶⁴ में निर्धारित आरओआर ऋणात्मक था 14 एमएम में यद्यपि आरओआर का मूल्यांकन किया गया था परन्तु यह निर्धारित 14 प्रतिशत से कम था। केवल तीन एमएम¹⁶⁵ में निर्धारित आरओआर निर्धारित निर्देश चिन्ह से अधिक था। यह देखा गया था कि या तो परियोजना का आरओआर अथवा मुख्य परियोजना पर एमएम का प्रभाव निर्धारित करने के लिए नई सिरे से कोई तकनीकी आर्थिक सर्वेक्षण नहीं किया गया था।
- जनवरी 2014 को नमूना जांच किये गये 91 एमएम में से 37 एमएम में विस्तृत अनुमान संस्वीकृत¹⁶⁶ नहीं किए गए थे। पूर्वी रेलवेके 20 एमएम के लिए कोई विवरण उपलब्ध नहीं हैं। 14 परियोजनाओं में अन्तिम स्थान सर्वेक्षण भी नहीं किया गया है (एसईआर-2, एनएफआर-2, तथा ईआर-10)।

¹⁶³ उत्तर पश्चिम रेलवे-4, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे-1, पूर्व मध्य रेलवे-9, पूर्व रेलवे-10 दक्षिण पूर्व रेलवे-9 तथा पूर्व तट रेलवे-1

¹⁶⁴ उत्तर रेलवे-2, उत्तर पश्चिम रेलवे-1 पूर्वोत्तर सीमा रेलवे-5, पूर्व रेलवे-22, दक्षिण पूर्व रेलवे-4 दक्षिणपूर्व मध्य रेलवे-1, पश्चिम रेलवे-1 दक्षिण रेलवे-1

¹⁶⁵ दक्षिण रेलवे पर तंजाबूर-पट्टकोट्टाई एनएल (14.81 प्रतिशत) का एमएम कार्य, पूर्व तट रेलवे पर आमनपुर-राजिम जीसी (14.38 प्रतिशत) सहित केन्द्रों-धमतरी का एमएम कार्य तथा दक्षिण पूर्व रेलवे पर आभ्य-बागान एनएल (19.699 प्रतिशत) का एमएम कार्य

¹⁶⁶ उत्तरी रेलवे-2, पश्चिमी रेलवे-5, दक्षिणी रेलवे-3 तथा पूर्वी रेलवे-27

- 31 एमएम परियोजनाओं (पूर्व रेलवे-24¹⁶⁷ तथा दक्षिण पूर्व रेलवे-7¹⁶⁸) के संबंध में यद्यपि ये विशेष रेल परियोजना¹⁶⁹ घोषित की गई थीं (2010-11) परन्तु कोई भूमि अधिग्रहीत नहीं की गई थी। (जनवरी 2014)।
- पूर्व तथा दक्षिण पूर्व रेलवे में 16 एमएम रेल बजट¹⁷⁰ में घोषित किए गए थे। इन परियोजनाओं में घोषित/अनुमोदित किए जाने से पूर्व कोई आधार कार्य नहीं किया गया था।
- यह देखा गया था कि 91 एमएम परियोजनाओं (एसईआर) में 67¹⁷¹ क्षेत्रीय रेल प्रशासन द्वारा प्रस्तावित नहीं की गई थीं।

2003-04 से 2012-13 तक की अवधि के दौरान एमएम के रूप में संस्वीकृत नमूना जांचित कार्यों के कार्यान्वयन की स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:

तालिका 3.12

क्र. सं.	विवरण	कार्यों की संख्या
1.	एमएम के रूप में संस्वीकृत कार्यों की संख्या	91
2.	91 एमएम में से पूर्ण कार्यों की संख्या	15
3.	पूरे ¹⁷² न हुए कार्यों की संख्या	76

¹⁶⁷ चांदनगर- बक्खाल, मारकेश्वर-धनियाखाली, इरफाला-घातल, आरामबाग-चम्पाडंगा, बोंगांव- चांद बाजार, बोगंव-पूर्महैस्थला, चांदबाजार-बागदा, प्रान्तिक-सूरी, चौरिंगादा-सैथिया, बरूडपाडा-फुरफुरा, शरीक कटवा-मांटेस्वर, नेगुम-मंगलकोट, मांटेस्वर-मेरमारी, कालिकापुर-मियांखान, बजबज-पुजाली, पुजाली-उलेबेरिया, पुजाली-बकराहाट, जॉयनगर-रायदीधी, जॉयनगर-दुर्गापुर, नामखाना-चन्द्रनगर, धुबुलिया-चारतला, आरामबाग-इरफाला, रानाघाट (अरनघाट)-दत्तरफुलिया तथा बीरा-चकला

¹⁶⁸ मुकुटमोनीपुर -उपरसोल, बांकुरा-पुरुलिया, आम्टा-बगनान, चम्पाडंगा-तारकेश्वर जंगीपाला फरपुरा शरीफ, देशप्रान नंदीग्राम कन्ही-एगरा, तथा दीधा-एगरा

¹⁶⁹ विशेष रेल परियोजनाएं वे परियोजनाएं हैं जो रेलवे (संशोधन) अधिनियम 2008 के अधीन घोषित की जाती हैं जो एक समयबद्ध रीति में भूमि प्राप्त करने की केन्द्र सरकार को शक्तियां देता है।

¹⁷⁰ रेल बजट 2009-10 से 2012-13

¹⁷¹ ई रेल-32, एसई रेल-13, एनई रेल-2, एससी रेल-3, एनएफ रेल9, एसईसी रेल-5, एनडब्ल्यू रेल-

उपर्युक्त तालिका से यह देखा जाता है कि प्रतिवेदन की अवधि के दौरान एमएम के रूप में संस्वीकृत 91 कार्यों में से केवल 15 कार्य (16.48 प्रतिशत) पूरे हुए थे। इनमें से नौ कार्य 2000 से 2002 के बीच संस्वीकृत किये गए थे, पांच कार्य 2003-2008 के बीच संस्वीकृत किये गये थे और केवल एक कार्य 2010-11 में संस्वीकृत किया गया था। लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जांच से पता चला कि 32 एमएम में (एनआर-2, एनडब्ल्यू-2 एनएफआर-3, ईसीआर-2, पूर्वी तट-2 डब्ल्यूआर-3 एसआर-1 एवं ईआर-17) में जनवरी 2014 तक कार्य आरम्भ भी नहीं हुआ है।

¹⁷² विलम्ब अवधि मुख्य कार्य के लिए-6 वर्ष एमआर पर मायीलादुतुरई-तिरुवर-कराईकुडी तथा तिरुबुरापुण्डी अगस्तपल्ली जीसी कार्य) से 23 वर्ष (डब्ल्यूआर पर भिल्डी-विरामगाम जीसी एवं एनएल कार्य) एमएम कार्य के लिए-1 वर्ष से 11 वर्ष (पूर्व मध्य रेलवे पर बिहार शरीफ- बमीधा एनएल)

परिशिष्ट -I

पूर्व तथा दक्षिण पूर्व रेलवे में मुख्य कार्यों के प्रति संस्वीकृत एमएम की संख्या दर्शाने वाला विवरण

पूर्व रेलवे

वार्षिक कार्य कार्यक्रम की जांच से पता चलता है कि पूर्व रेलवे में 16 मुख्य कार्यों (5 एनएल, 9-रेलपथ दोहरीकरण, 1-जीसी तथा 1 अन्य) के प्रति 32 एमएम (28 एनएल, दो जीसी, एक अन्य तथा एक रेल पथ दोहरीपथ) संस्वीकृत किए गए थे। ब्यौरे नीचे दिय गए हैं:

मुख्य कार्य की वर्तमान स्थिति	एमएम कार्य का स्वरूप/नाम	अन्तर्ग्रस्त लागत तथा कार्य की वर्तमान स्थिति
(a) लक्ष्मीकान्तपुर-नामखाना नई लाइन (46.61 किमी)	नामखाना-चन्द्रनगर नई लाइन (14 किमी)	` 78.90 करोड़ लागत वाला कार्य 2009-10 के लिए बजट में शामिल किया गया था। आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुए। एफएलएस पूर्ण था और कार्य प्रगति पर था (जनवरी 2014)
कार्य ` 100.89 करोड़ की लागत पर 1987-88 में संस्वीकृत किया गया था और 2006 में यातायात के लिए खोला गया था।	काकद्वीप-बुडाखाली नई लाइन (5 किमी)	` 61.85 करोड़ की लागत वाला कार्य 2011-12 के बजट में शामिल किया गया था। आरओआर निर्धारित नहीं किया गया है। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुए। एफएलएस अभी पूरा नहीं हुआ है (जनवरी 2014)
	चन्द्रनगर-बकखाली नई लाइन (17.2 किमी)	` 165.35 करोड़ लागत वाला कार्य 2011-12 के लिए बजट में शामिल किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुए। आरओआर निर्धारित नहीं किया गया है। एफएलएस पूरा हो गया है (जनवरी 2014)
		मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 100.89 करोड़ सं बढकर ` 406.99 करोड़ (303 प्रतिशत की वृद्धि) हो गई। उपर्युक्त परियोजनाएं मुख्य परियोजना के समापन के बाद संस्वीकृत की गई थीं।
(b) तारेकेश्वर-विश्वपुर नई लाइन (82.47 किमी)	तारेकेश्वर-धनियाखाली नई लाइन (19 किमी)	` 133.58 करोड़ लागत वाला कार्य नवम्बर 2009 में संस्वीकृत किया गया था। धनियाखाली के पास 2 किमी जहाँ भारी पुनर्वास हैं को छोड़कर एफएलएस पूरा हो गया था। परियोजना का आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुए। समापन की लक्ष्य तारीख निर्धारित नहीं की

<p>प्रगति 70 प्रतिशत थी।</p>	<p>आरामबाग- इरफाला नई लाइन (18.3 किमी)</p> <p>इरफाला-घाटल नई लाइन (1102 किमी)</p> <p>आरामबाग- चम्पांडगा नई लाइन (23.3 किमी)</p>	<p>गई है (जनवरी 2014) भूमि की अनुपलब्धता के कारण कार्य रुका हुआ था (जनवरी 2014)</p> <p>149.53 करोड़ लागत वाला कार्य 2010-11 में संस्वीकृत किया गया था। एफएलएस पूर्ण था और आरओआर (-) 4.88 प्रतिशत निर्धारित किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुए। कोई भौतिक प्रगति नहीं हुई थी (जनवरी 2014)</p> <p>95 करोड़ लागत वाला कार्य 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। एफएलएस पूर्ण नहीं था और आरओआर (-) 4.88 प्रतिशत निर्धारित किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुए। कोई भौतिक प्रगति नहीं हुई थी (जनवरी 2014)</p> <p>288.81 करोड़ लागत वाला कार्य 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एफएलएस पूर्ण नहीं था और आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था। कोई भौतिक प्रगति नहीं थी (जनवरी 2014)</p> <p>मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत 479.20 करोड़ से बढ़कर 1146.12 करोड़ (139 प्रतिशत की वृद्धि) हो गई।</p>
<p>(c) तारकेश्वर- मागरा नई लाइन (51.95) कार्य 365.17 करोड़ की लागत पर 2010-11 में संस्वीकृत किया गया था। अभी तक कोई प्रगति नहीं हुई है (जनवरी 2014)। आरओआर(+) 6.12 प्रतिशत निर्धारित किया गया था।</p>	<p>तारकेश्वर-फुरफुरा शरीफ नई लाइन (21.75 किमी)</p>	<p>एमएम 162.37 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2012-13 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। आरओआर (-) 10 प्रतिशत निर्धारित किया गया था। विस्तृत अनुमान अभी तक संस्वीकृत नहीं हुआ है (जनवरी 2014) क्योंकि अभी एफएलएस पूरा नहीं हुआ है (जनवरी 2014)</p> <p>मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत 365.17 करोड़ से बढ़कर 527.25 करोड़ हो गई (44.46 प्रतिशत की वृद्धि)</p>
<p>(d) चांदपाडा-बोगांव रेलपथ दोहरीकरण (9.77 किमी) कार्य 22.23 करोड़ की लागत पर 2003-04 में संस्वीकृत किया गया था आरओआर एक प्रतिशत निर्धारित किया गया था। खण्ड जुलाई 2012 में यातायात के लिए खोला गया था</p>	<p>बोगांव-चांदबाजार नई लाइन (121.5 किमी)</p> <p>बोगांव-पूर्महे स्तला नई लाइन (20 किमी)</p> <p>चांदबाजार-बगदा नई लाइन (13.86 किमी)</p>	<p>एमएम 57.16 करोड़ की अनुमानित लागत पर सितम्बर 2009 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एफएलएस पूर्ण था और परियोजना का आरओआर उच्च ऋणात्मक था (मार्च 2013) वर्तमान में मिट्टी कार्य, छोटे पुलों का कार्य इत्यादि प्रगति पर है। समापन की लक्ष्य तारीख निर्धारित नहीं की गई है (जनवरी 2014)।</p> <p>एमएम 2010-11 में आरओआर निर्धारित किए बिना (मार्च 2013) 140.81 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एफएलएस पूरा नहीं हुआ है। समापन की लक्ष्य तारीख निर्धारित नहीं की गई है (जनवरी 2014)।</p> <p>आरओआर (-) 14 प्रतिशत (मार्च 2013) निर्धारित कर एमएम 117.77 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एफएलएस पूरा नहीं हुआ है। समापन की लक्ष्य तारीख निर्धारित नहीं की गई है। (जनवरी 2014)</p>

		मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 22.23 करोड़ से बढ़कर ` 337.97 करोड़ हो गई (1420.33 प्रतिशत की वृद्धि)
(e) चिम्पई-सैंथया रेलपथ दोहरीकरण (31.61 किमी) कार्य ` 86.66 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2005-06 में संस्वीकृत किया गया था। कार्य पूर्ण था और मई 2010 में चालू हो गया।	प्रान्तिक-सूरी नई लाइन (33.98 किमी) चौरीगाछा-सैंथला वरास्ता कण्डी नई लाइन (56.50 किमी)	आरओआर (-) 6 प्रतिशत निर्धारित कर एमएम ` 149.55 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2009-10 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। समापन की लक्ष्य तारीख निर्धारित नहीं की गई है (जनवरी 2014) आरओआर (-) 24 प्रतिशत निर्धारित कर एमएम 2010-11 में ` 302.15 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। समापन की लक्ष्य तारीख निर्धारित नहीं की गई है (जनवरी 2014) मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 86.66 करोड़ से बढ़कर ` 538.36 करोड़ हो गई अर्थात् 521 प्रतिशत की वृद्धि हुई।
(f) शांतीपुर-कालीनराणापुर रेलपथ दोहरीकरण कार्य (-) 10 प्रतिशत के अनुमानित आरओआर के साथ ` 104.80 करोड़ की लागत पर 2010-11 में संस्वीकृत किया गया था। कार्य 90 प्रतिशत पूर्ण हो गया है (जनवरी 2014)	रानाघाट-(अरघाटा)-दत्ताफुलिया नई लाइन (8.17 किमी)	(-) 13 प्रतिशत आरओआर निर्धारित कर एमएम ` 67.76 करोड़ की लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एफएलएस पूरा नहीं हुआ है (जनवरी 2014)। मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 104.80 करोड़ से बढ़कर ` 174.56 करोड़ हो गई अर्थात् 67 प्रतिशत की वृद्धि हुई।
(g) साँदालिया-चम्पापुकर रेलपथ दोहरीकरण (23.62 किमी) कार्य ऋणत्मक आरओआर के साथ ` 136.55 करोड़ की लागत पर 2010-11 में संस्वीकृत किया गया था। कार्य की प्रगति केवल 35 प्रतिशत है (जनवरी 2014)।	बीरा-चकला नई लाइन (11.5 किमी)	आरओआर (-) 13 प्रतिशत निर्धारित पर एमएम ` 129.97 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। जनवरी 2014 को एमएम कार्य प्रगति पर है। मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम को जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 136.55 करोड़ से बढ़कर ` 266.52 करोड़ (95 प्रतिशत की वृद्धि) हो गई।
(h) दानकुनी-चंदनपुर चौथी लाइन (25.41 किमी) कार्य ` 198.88 करोड़ की लागत पर अगस्त 2010 में संस्वीकृत किया गया था। परियोजना का आरओआर लिखित में उपलब्ध नहीं था। कार्य प्रगति पर है (जनवरी 2014)	बरुईपाडा-फुरफुरा शरीफ नई लाइन (12.30 किमी)	आरओआर (-) 16 प्रतिशत निर्धारित कर ` 97.56 करोड़ की अनुमानित लागत पर एमएम 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एफएलएस पूरा नहीं हुआ है (जनवरी 2014)। मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम को जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 198.88 करोड़ से बढ़कर ` 296.44 करोड़ हो गई (49 प्रतिशत की वृद्धि)
(i) बर्धमान-कटवा गेज परिवर्तन	कटवा- बाजारसाड	आरओआर (-) 9 प्रतिशत निर्धारित कर एमएम ` 271.39

<p>(51.22 किमी) कार्य ` 245.15 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2007-08 में संस्वीकृत किया गया था। आरओआर 10 प्रतिशत निर्धारित किया गया था। भौतिक प्रगति केवल 50 प्रतिशत है (जनवरी 2014)</p>	<p>दोहरीकरण (30.59 किमी) कटवा(दैनघाट)-भंटेश्वर नई लाइन (34.4 किमी) नेगुम-मंगलकोट नई लाइन (8.60 किमी) मांटेश्वर-मेमारी नई लाइन (35.6 किमी)</p>	<p>करोड़ की लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था और कार्य प्रगति पर था (जनवरी2014) विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एमएम ` 256.20 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। परियोजना का आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था। एफएलएस पूरा हो गया है (जनवरी 2014) एमएम ` 251.50 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। परियोजना का आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था। कार्य को एफएलएस पूरा नहीं किया गया है (जनवरी2014) आरओआर (-) 16 प्रतिशत निर्धारित कर ` 82.11 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-12 में एमएम संस्वीकृत किया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। कार्य का एफएलएस पूरा नहीं किया गया है (जनवरी 2014) मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 245.15 करोड़ से बढ़कर ` 1106.34 करोड़ (351.31 प्रतिशत की वृद्धि) हो गई।</p>
<p>(j) मण्डेरहिल-दुमका रामपुरा हाट नई लाइन (130 किमी) कार्य ` 259.34 करोड़ की लागत पर 1995-96 में संस्वीकृत की गई थी। परियोजना का आरओआर (-) 11 प्रतिशत निर्धारित किया गया था। इसकी संस्वीकृति के 18 वर्ष बाद भी भौतिक प्रगति केवल 40 प्रतिशत है (जनवरी 2014)</p>	<p>रायपुरहाट - मुराराई तीसरी लाइन (29.48 किमी)</p>	<p>एमएम ` 224.05 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। परियोजना का आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था। विस्तृत अनुमान अभी संस्वीकृत नहीं हुआ (जनवरी2014)। मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 259.34 करोड़ से बढ़कर ` 483.39 करोड़ (86.39 करोड़ प्रतिशत की वृद्धि) हो गई।</p>
<p>(k) सोनापुर-घुटिआरीशरीफ रेलपथ दोहरीकरण कार्य ` 30.47 करोड़ की लागत पर 2000-01 में संस्वीकृत किया गया था। परियोजना का आरओआर (-) 11 प्रतिशत निर्धारित किया गया था। कार्य नवम्बर 2006 में चालू किया गया था।</p>	<p>कालिकापुर-मीनाखान वरास्ता घाटकपुकुर नई लाइन (38 किमी)</p>	<p>मूल परियोजना के चालू होने के पांच वर्ष बाद एमएम ` 268.55 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। परियोजना का आरओआर (-)20 प्रतिशत था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एफएलएस का कार्य पूरा नहीं हुआ है (जनवरी 2014) मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 30.47 करोड़ से बढ़कर ` 299.02 करोड़ (881.35 प्रतिशत की वृद्धि) हो गई।</p>
<p>(l) कटवा-पतुली रेलपथ दोहरीकरण (17.70 किमी) कार्य ` 121.95 करोड़ की लागत पर 2010-11 में संस्वीकृत किया गया था। परियोजना का भौतिक</p>	<p>अहमदपुर-कटवा गेज परिवर्तन (51.92 किमी)</p>	<p>आरओआर (-) 6 प्रतिशत निर्धारित कर एमएम ` 357.08 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत था । कार्य प्रगति पर है (जनवरी 2014)</p>

<p>प्रगति केवल 40 प्रतिशत है (जनवरी 2014)</p>		<p>मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 121.95 करोड़ से बढ़कर ` 479.03 करोड़ (292.80 प्रतिशत की वृद्धि) हो गई।</p>
<p>(m) न्यु अलीपुर-अकरा रेलपथ दोहरीकरण (9.76 किमी) कार्य 18.09 करोड़ की लागत पर 1996-97 में संस्वीकृत किया गया था। कार्य सितम्बर 2004 में चालू किया गया था।</p>	<p>बजबज-पुजाली नई लाइन (11 किमी) पुजाली-उलूबेरिया (बिरशीपुर) नई लाइन (10.25 किमी) पुजाली-बकराहाट नई लाइन (9.75 किमी)</p>	<p>मूल परियोजना के समापन के पांच वर्ष बाद आरओआर(-) 16 प्रतिशत निर्धारित एमएम ` 97.17 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एफएलएस पूरा नहीं हुआ है (जनवरी 2014)।</p> <p>मूल परियोजना के समापन के सात वर्ष बाद आरओआर (-) 17 प्रतिशत निर्धारित कर एमएम ` 295.84 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एफएलएस पूरा नहीं हुआ है (जनवरी 2014)।</p> <p>मूल परियोजना के समापन के सात वर्ष बाद आरओआर (-) 20 प्रतिशत निर्धारित कर एमएम ` 83.48 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एफएलएस पूरा नहीं हुआ है (जनवरी 2014)।</p> <p>मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 18.09 करोड़ से बढ़कर ` 498.58 करोड़ (2634 प्रतिशत की वृद्धि) हो गई। जैसा उपर्युक्त से देखा जा सकता है सभी एमएम मूल कार्य के पूरा होने के पांच वर्ष बाद संस्वीकृत किए गए थे।</p>
<p>(n) दक्षिण बारासात-लक्ष्मीकान्तापुर रेलपथ दोहरीकरण (19.68 करोड़ किमी) कार्य ` 119.05 करोड़ की लागत पर 2009-10 में संस्वीकृत किया गया था। कार्य पूर्ण था परन्तु सीआरएस निरीक्षण (जनवरी 2014) के बाद भी खोला नहीं गया था।</p>	<p>जॉयनगर-रायदीगई नई लाइन (19.68 किमी) जॉय नगर-दुर्गापुर नई लाइन (32 किमी)</p>	<p>एमएम ` 140.46 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2009-10 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। परियोजना का आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था। जनवरी 2014 को कोई भौतिक प्रगति नहीं हुई थी।</p> <p>आरओआर(-) 14 प्रतिशत निर्धारित कर एमएम ` 273.87 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एफएलएस पूरा नहीं हुआ है (जनवरी 2014)</p> <p>मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम को जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 119.05 करोड़ से बढ़कर ` 512.06 करोड़ हो गई (330 प्रतिशत की वृद्धि)।</p>
<p>(o) कृष्णनगर-काली नारायणपुर रेलपथ दोहरीकरण (21.99 किमी) कार्य ` 43.49 करोड़ की लागत पर जनवरी 2002 में संस्वीकृत किया</p>	<p>कृष्णनगर-शान्तीपुर गेज परिवर्तन (15.29 किमी)</p>	<p>आरओआर (-) 23 प्रतिशत निर्धारित कर एमएम ` 34.85 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2001-02 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत था। कार्य पूर्ण था और फरवरी 2012 में चालू किया गया था।</p>

<p>गया था। परियोजना पूर्ण थी और नवम्बर 2010 में चालू की गई थी। परियोजना का आरओआर (-) 21 प्रतिशत था।</p>	<p>कृष्णानगर सिटी (घबुलिया)- चारातला नई लाइन (13 किमी)</p>	<p>2001-02 में (-) 13 प्रतिशत आरओआर निर्धारित कर परियोजना ` 119.38 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत की गई थी। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत था कार्य अभी आरम्भ नहीं हुआ है (जनवरी 2014)</p> <p>मूल कार्य के एमएम के रूप में उपर्युक्त परियोजनाओं की अनियमित संस्वीकृति के संबंध में 2004 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 9 (रेलवे) के अध्याय 1 में टिप्पणी की गई थी।</p> <p>उपर्युक्त के अतिरिक्त रेलवे बोर्ड ने मूल कार्य में पांच और एमएम संस्वीकृत किये थे यथा ` 73.09 करोड़ की लागत का कृष्णानगर-नवद्वीपघाट (12.2 किमी) का गेज परिवर्तन (सितम्बर 2010), ` 250.83 करोड़ की लागत पर बीबी लूप तक विस्तार के साथ हुगली नदी पर पुल सहित नवद्वीपघाट-नवद्वीपधाम (9.58 किमी) नई लाइन, ` 9.32 करोड़ लागत वाली मूल रेलपथ दोहरीकरण परियोजना के पुल सं. 2 एक के सुदृढीकरण (नवम्बर 2009) , ` 171.39 करोड़ की लागत वाली कृष्णानगर-चापरा नई लाइन (19.2 किमी) तथा ` 243.09 करोड़ की लागत की नैहाटी तथा रानाघाट के बीच (35.54 किमी) तीसरी लाइन प्रदान करना (सितम्बर 2011) इन एमएम के आरओआर निर्धारित नहीं किए गए थे उपलब्ध नहीं थे।</p> <p>सात एमएम की संस्वीकृति के साथ से ` 43.49 करोड़ अनुमानित की गई कालीकल्याणपुर तथा</p>
<p>(p) देवगढ़ सुलतानगंज नई लाईन (119.12 किमी) कार्य ` 282 करोड़ की लागत पर 2000-01 में संस्वीकृत हुआ था। परियोजना की आरओआर (-) 7.58 प्रतिशत थी। प्रत्यक्ष प्रगति केवल 45 प्रतिशत है (जनवरी 2014)</p>	<p>बांका-बाराहाट नई लाईन (15.53 किमी)</p> <p>बांका-बितिया सड़क नई लाईन (22 किमी)</p>	<p>परियोजना ` 48.72 करोड़ की लागत पर 2001-02 में संस्वीकृत हुई थी। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत था। कार्य पूरा था तथा अगस्त 2006 में शुरू हुआ था।</p> <p>परियोजना ` 48.72 करोड़ की लागत पर 2001-02 में संस्वीकृत हुई थी। आरओआर का आकलन नहीं हुआ था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुए। कार्य अभी प्रारंभ नहीं हुआ है (जनवरी 2014)।</p> <p>2004 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन के अध्याय I में उपरोक्त परियोजनाओं को एमएम के रूप में अनियमित सम्मिलन के संबंध में एक टिप्पणी की गई थी।</p>

(स्रोत:रेल मंत्रालय फाईलसं. 2008/डब्ल्यू-2/ईआर/एनएल/22 तथा पूर्वीरेलवे की फाईल सं. एक्टस/कॉन/एफएक्स/सीडीपी-बीएनजे/डबल तथा फाईलसं. एक्टस/कॉन/एफएक्स/ एलकेपीआर-एनएमके-चन्द्रनगर-वाक्काली/एनएल)

दक्षिण पूर्वी रेलवे

वार्षिक कार्य कार्यक्रम की जांच से पता चला कि दक्षिण पूर्वी रेलवे में 14 एनएल एमएमज 4 मुख्य कार्यों (1-जीसी तथा 3-एनएल) के प्रति संस्वीकृत की गई थी। विवरण नीचे दिये गये हैं:

मुख्य कार्य की वर्तमान स्थिति	एमएम कार्य की प्रकृति/नाम	अन्तर्गत लागत तथा कार्य की वर्तमान स्थिति
(a) बाकुंरा-दामोदार नदी घाटी रेलवे जीसी परियोजना कार्य 1998-99 में 100 करोड़ के लागत पर संस्वीकृत हुआ था तथा सितम्बर 2005 तथा जनवरी 2008 के बीच तीन चरणों में यातायात के लिए खोला गया था	रायनगर-मासाग्राम नई लाईन (20.9 किमी) बाकुंरा (छतना)-मुकुटमानीपुर नई लाईन (48.25 किमी) बोबाईचाण्डी-खाना नई लाईन (24.40) किमी मुकुटमोनीपुर-अपारसोल नई लाईन (26.7 किमी) बाकुंरा (कालाबाटी)-पुरुलिया वाया हुरा नई लाईन (65 किमी)	विस्तृत अनुमान सितम्बर 2002 में दिसम्बर 2008 की निर्धारित पूर्णता तिथि के साथ ` 46.25 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत हुआ था। आरओआर का आकलन नहीं हुआ था। कार्य दिसम्बर 2008 की निर्धारित तिथि के विरुद्ध अप्रैल 2013 में पूरा हुआ था (53 महीनों का अधिक समय)। परियोजना की लागत ` 46.25 करोड़ से ` 144.36 करोड़ बढ़ गई (मूल अनुमान के तीन गुना से अधिक)। विस्तृत अनुमान जून 2005 में ` 85.63 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत हुआ था। आरओआर का आकलन नहीं हुआ था। प्रत्यक्ष प्रगति केवल 20 प्रतिशत है (जनवरी 2014)। जनवरी 2005में द.पू.रेलवे द्वारा ` 81.38 करोड़ का विस्तृत अनुमान भेजा गया था तथा रेलवे बोर्ड ने अगस्त 2005 में ` 38.92 करोड़ का आंशिक विस्तृत अनुमान संस्वीकृत किया। आरओआर का आकलन नहीं हुआ था। कोई पीईटी सर्वेक्षण नहीं किया गया था। प्रत्यक्ष प्रगति केवल 20 प्रतिशत है (फरवरी 2014)। (-) 5.05 प्रतिशत की आरओआर का आकलन करते हुए जुलाई 2011 में ` 211.51 करोड़ की लागत पर विस्तृत अनुमान संस्वीकृत किया गया था। दिसम्बर 2013 से पहले पूरी जमीन की उपलब्धता की शर्त पर दिसम्बर 2016 को पूर्णता के लिए लक्ष्य तिथि के रूप में निर्धारित किया गया था, हालांकि फरवरी 2014 तक कोई भूमि अधिग्रहित नहीं की गई थी। विस्तृत अनुमान जुलाई 2011 में 294.89 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। आरओआर का आकलन नहीं किया गया था। कोई तकनीकी-आर्थिक सर्वेक्षण नहीं किया गया था। प्रत्यक्ष प्रगति केवल प्रतिशत है (फरवरी 2014)।

	<p>मुकुटमानीपुर नई लाईन (20.9 किमी)</p>	<p>प्रस्ताव शुरू करने के 12 दिनों की अवधि के भीतर, रेलमंत्री द्वारा मार्च 2012 में ` 239.36 करोड़ की लागत पर विस्तृत अनुमान संस्वीकृत किया गया था। आरओआर का आकलन नहीं हुआ था। परियोजना कोई पीईटी सर्वेक्षण किये बिना ही अनुमोदित की गई थी। अगस्त 2012 में एक एफएलएस निविदा खोलने के अलावा कोई अन्य कार्य नहीं किया गया है तथा पूर्णता के लिए कोई लक्ष्य तिथि नहीं निर्धारित की गई है (फरवरी 2014)।</p> <p>मूल कार्य में उपरोक्त एमएम को जोड़ने के कारण, कार्य की अनुमानित लागत ` 111.90 करोड़ से 1028.47 करोड़(819 प्रतिशत की वृद्धि) तक बढ़ गई।</p>
<p>(b) बरगाचिया-चम्पादंगा शाखा नई लाईन के साथ हावड़ा आमटा बीजी लाईन</p> <p>कार्य 1974-75 में संस्वीकृत हुआ था तथा विस्तृत अनुमान फरवरी 1984 में ` 31.42 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत हुआ था जिसे बाद में ` 154.30 करोड़ के रूप में संशोधित किया गया था (जुलाई 2001)। हावड़ा-आमटा सेक्शन चरणों में पूरा हुआ था तथा 1984 एवं 2004 के बीच शुरू हुआ था। बरगाचिया से चम्पागन्दा को जाने वाली ब्रांच लाईन को आरबी से धन के आगामी प्रेषण तक</p>	<p>आमटा-बागनान नई लाईन (15.8 किमी)</p> <p>चम्पादंगा-तारकेश्वर नई लाईन (8 किमी)</p> <p>जांघीपारा-फुरफुरा शरीफ नई लाईन (12.3 किमी)</p>	<p>विस्तृत अनुमान अक्टूबर 2009 में ` 103.20 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। आरओआर 19.69 प्रतिशत मानी गई थी। कार्य का उदघाटन जनवरी 2010 में रेल मंत्री द्वारा किया गया था तथा 'विशेष रेलवे परियोजना' के रूप में अधिसूचित किया गया था। भूमि की उपलब्धता के अभाव में तथा वित्ताभाव के कारण परियोजना के संबंध में कुछ कार्यों के लिए दिये गए ठेके बंद किये जाने के लिए प्रस्तावित थे। कार्य की प्रगति केवल 3 प्रतिशत थी (फरवरी 2014)। धन की अनुपलब्धता के कारण कार्य को स्थगन में रखा गया है (फरवरी 2014)।</p> <p>विस्तृत अनुमान अक्टूबर 2009 में ` 38.73 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत हुआ था। आरओआर का 40.49 करोड़ की निवल हानि के साथ आकलन किया गया था। प्रत्यक्ष प्रगति केवल 2 प्रतिशत है तथा भूमि अधिग्रहण धन की कमी के कारण स्थगन में था (फरवरी 2014)।</p> <p>(-) 4.40 प्रतिशत के रूप में आरओआर का अनुमान लगाते हुए जुलाई 2011 में ` 97.23 करोड़ की लागत पर विस्तृत अनुमान संस्वीकृत किया गया था। एफएलएस कार्य प्रगति पर था तथा भूमि योजनाएं तैयारी के अन्तर्गत थीं। फरवरी 2014 तक प्रत्यक्ष प्रगति 1 प्रतिशत थी। परियोजना शेल्विंग के लिए प्रस्तावित की गई।</p> <p>मूल कार्य में उपरोक्त एमएमज को जोड़ने के कारण अनुमानित लागत ` 154.30 करोड़ से ` 393.96 करोड़ बढ़ गई (154 प्रतिशत की वृद्धि)।</p>

स्थगन में रखा गया।		
<p>(c) तामलक-डिगा बीजी रेल लिंग तामलक-डिगा रेल लिंग का निर्माण 1984-85 में ` 43.72 करोड़ की अनुमानित लागत पर लिया गया था ` 293.97 करोड़ का विस्तृत अनुमान अप्रैल 2000 में संस्वीकृत किया गया था। नई लाईन पूरी थी तथा नवम्बर 2003 तथा दिसम्बर 2004 में दो चरणों में शुरू किया गया।</p>	<p>देशप्रान- नन्दीग्राम नई लाईन (17 किमि) कान्थी-इंगरा नई लाईन(26.2 किमी) नन्दीग्राम-कान्दीमारी नई लाईन नन्द कुमार-बलाईपान्डा नई लाईन (17 किमी)</p>	<p>विस्तृत अनुमान अक्टूबर 2009 में ` 121.43 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। परियोजना कोई पीईटी किये बिना ही अनुमोदित की गई थी। 90 प्रतिशत भूमि का अधिग्रहण करने के बावजूद, प्रत्यक्ष प्रगति केवल 30 प्रतिशत है (फरवरी 2014)।</p> <p>(-) 4.60 प्रतिशत पर आरओआर का अनुमान लगाते हुए विस्तृत अनुमान जुलाई 2011 में ` 247.27 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। आरओआर का आकलन नहीं हुआ था। कार्य 'विशेष रेलवे परियोजना' के रूप में अधिसूचित था। प्रत्यक्ष प्रगति केवल 2 प्रतिशत है (फरवरी 2014)। परियोजना शेल्विंग के लिए प्रस्तावित की गई ।</p> <p>विस्तृत अनुमान जुलाई 2012 में ` 75.62 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। आरओआर का आकलन नहीं हुआ था। प्रत्यक्ष प्रगति केवल 1 प्रतिशत है (फरवरी 2014)। परियोजना शेल्विंग किये जाने के लिए प्रस्तावित की गई।</p> <p>विस्तृत अनुमान जून 2012 में ` 275.14 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किये गए थे। आरओआर का आकलन नहीं हुआ था। 1 सितम्बर 2012 में एक ठेका एफएलएस के लिए दिया गया था जिस बाद में छोड़ दिया गया। पूर्णता की लक्ष्य तिथि निर्धारित नहीं की गई थी क्योंकि भूमि अभी तक उपलब्ध नहीं है (मार्च 2013)। प्रत्यक्ष प्रगति केवल 1 प्रतिशत है (फरवरी 2014)। परियोजना शेल्विंग किये जाने के लिए प्रस्तावित की गई।</p> <p>मूल कार्य में उपरोक्त एमएम को जोड़े जाने के कारण कार्य की लागत ` 293.97 करोड़ से ` 1013.43 करोड़ हो गई (245 प्रतिशत की वृद्ध)।</p>
<p>(d) दिघा-जालेश्वर नई लाईन रेल मंत्री ने 2009-10 के बजट भाषण में डिघा-जालेश्वर - पुरी नई लाईन की घोषणा की। जबकि पीईटी सर्वेक्षण में (-) 5.04 प्रतिशत की</p>	<p>दिघा-एरा नई लाईन (31 किमी)</p>	<p>विस्तृत अनुमान (-) 5.07 प्रतिशत पर आरओआर का अनुमान लगाते हुए ` 298.52 करोड़ की लागत पर मई 2011 में संस्वीकृत किये गए थे। धन की कमी के कारण भूमि अधिग्रहण रोक दिया गया था। प्रत्यक्ष प्रगति केवल 2 प्रतिशत है (फरवरी 2014)। परियोजना शेल्विंग किये जाने के लिए प्रस्तावित की गई।</p> <p>मूल कार्य में उपरोक्त एमएम को जोड़े जाने के कारण कार्य की लागत ` 352.65 करोड़ से ` 651.17 करोड़ हो गई (85 प्रतिशत की वृद्ध)</p>

<p>आरओआर दर्शाई गई, परियोजना जुलाई 2012 में 352.65 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत की गई थी। पूर्णता के लिए कोई लक्ष्य तिथि निर्धारित नहीं की गई। कार्य प्रगति पर है।</p>		
--	--	--

(स्रोत: रेल मंत्रालय फाईल सं. 2011/डब्ल्यू-2/एसईआर/एनएल/11, फाईल संख्या 2010/डब्ल्यू-2/एसईआर/एनएल/18, सं. 2012/डब्ल्यू-2/एसईआर/एनएल/05 तथा दक्षिण पूर्वी रेलवे की फाईल सं. सीएओ (सी)/जीआरसी/एमसीडीओ/2013/01-15 तथा फाईल सं. पीडी/डब्ल्यू/746/वि.सं. पीडी/डब्ल्यू/255/ई/761)

3.2 दक्षिण पश्चिम रेलवे: सुरक्षा को खतरे में डालने वाली नई लाइन (एसडब्ल्यूआर) निर्माण में अवमानक निर्माण कार्य की स्वीकृति

‘निर्माण कार्य’ में मुख्य कमियां सुधारे बिना दक्षिण पश्चिमी रेलवे पर नई लाइन (कीमत ` 351.48 करोड़) चालू करने के परिणामस्वरूप यात्रा करने वाले यात्रियों की सुरक्षा/रेल के सुरक्षित संचालन से नियमित यातायात समझौते के लिये नया लाइन सेक्शन खुला।

‘निर्माण’ धरती (मृदा) का उपयोग करते हुए रेलवे ट्रैक ढांचे को बिछाने से बना किनारा है। यह रेलवे ट्रैक ढांचे का अभिन्न अंग हैं। इसलिए एक स्थिर और सुदृढ़ निर्माण ट्रैक की सुरक्षा/गाड़ियों के सुरक्षित प्रचालन के लिए आवश्यक है। जैसे कि बनावट के निर्माण हेतु भूमिकार्य¹⁷³ बहुत महत्वपूर्ण है। शोध, डिजाइन और मानक संगठन (आरडीएसओ), लखनऊ रेलवे बोर्ड/जोनल रेलवे का तकनीकी सलाहकार है। संगठन सामग्रियों के डिजाइन/मानकों का विकास, तकनीकी जांच और अन्वेषण करता है और सांविधिक मंजूरियां देता है। जब रेलवे लाइन का निर्माण पूरा हो जाता है तब इसे यात्री परिवहन के लिए लाइन को खोलने की अनिवार्य अनुमति के लिए अध्यक्ष रेलवे सुरक्षा (सीआरएस) को जांच के लिए प्रस्ताव रखता है।

कोडूर-हरिहर के बीच नई ब्रॉड गैज (बी.जी.) के निर्माण में अन्य बातों के साथ-साथ भूमि कार्य तथा ब्लैंकेटिंग¹⁷⁴ शामिल है जिसके लिए निर्माण संगठन दक्षिण पश्चिम रेलवे, बेंगलोर कैंटोमेंट (सीएनबीएनसी) ने 11 ठेके दिए। जब ठेकेदार ने कार्य को लगभग पूरा कर दिया था (जनवरी 2009), तब मृदा जांच परिणामों से पता चला कि कार्यों में उपयोग की गई मृदा अपेक्षित विशेषताओं की नहीं थी। इसलिए मुख्य अभियंता/निर्माण (पूर्व-सामान्य), बेंगलोर कैंट ने उपयोग की गई मिट्टी और ब्लैंकेटिंग सामग्री की जांच हेतु आरडीएसओ को निवेदन किया (जनवरी

¹⁷³समतल स्थलाकृति स्थिति पर किनारे का निर्माण तथा उत्थापित स्थलाकृति स्थिति पर कटिंग का निर्माण।

¹⁷⁴निर्मित किनारे की उपरी परत को कठोर सामग्री से कवर करना। इस कार्य का उद्देश्य निर्माण के लिए स्थायित्व उपलब्ध कराना है।

2009)। जांच करने के बाद वरिष्ठ कार्यकारी निदेशक/जीओ इंजीनियरिंग, आरडीएसओ ने जांच परिणामों की सूचना दी (अप्रैल 2009) जो निम्नानुसार है:

- (i) भूमि का संघनन¹⁷⁵, संघनन की मात्रा के सम्बंध में विनिर्देशों के अनुसार नहीं था। ब्लैकैटिंग सामग्री के साथ-साथ सब-ग्रेड¹⁷⁶ का उचित संघनन रोड़ी¹⁷⁷ को बिछाने से पहले सुनिश्चित किया जाना आवश्यक था,
- (ii) चूंकि छः मीटर की ऊंचाई से अधिक के झुकाव के लिए कोई पटरी¹⁷⁸ उपलब्ध नहीं कराई गई थी, तटबंधन⁷ की ढलान स्थिरता की यातायात के लिए रेलवे लाइन को खोलने से पूर्व पुनः जांच की जानी चाहिए;
- (iii) उपयोग की गई ब्लैकैटिंग सामग्री आरडीएसओ के विनिर्देशों के अनुसार नहीं थी और इसमें अनुमेय सीमाओं से अधिक फाइंस¹⁷⁹ थे। जैसाकि विनिर्देशों के अनुसार न्यूनतम 100 सेमी. मोटी ब्लैकैट सामग्री मृदा के एससी प्रकार¹⁸⁰ के फैलाव में उपलब्ध कराई जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त 25 टन ऐक्सल लोड यातायात के लिए प्रस्तावित भाग होने के दृष्टिगत 30 सेमी का अतिरिक्त आवरण घनापन 100 सेमी. के अतिरिक्त आवश्यक होगा।
- (iv) पुराने और नए भू कार्यो के बीच अनुचित समामेलन¹⁸¹/जुड़ाई¹⁸² के कारण संरचना के ऊपर देशान्तरी दरारें दिखाई देने लगी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि-

- इस तथ्य के बावजूद कि आरडीएसओ ने कार्य की गुणवत्ता के बारे में गंभीर कमियां बताई थी, और निर्माण कार्य प्राधिकारी को कमियों को

¹⁷⁵ उपयोग की गई भूमि को इसके सधन रूप में लाने के लिए रोलिंग करना।

¹⁷⁶ पृथ्वी की संरचना केवल ब्लैकैट सामग्री के योग्य है।

¹⁷⁷ ग्रेनाइट स्टोन पीस (50 एमएम आकार) को निर्माण पर फैलाना तथा स्लीपर्स के नीचे पैक करना जो शोक ओबर्जवर के रूप में कार्य करेगा।

¹⁷⁸ किनारे में प्रदत्त एक स्टेप यदि इसकी ऊंचाई नौ मीटर से अधिक हो।

⁷ ग्राउंड से ऊपर निर्मित किनारे।

¹⁷⁹ दानेदार ब्लैकैट सामग्री।

¹⁸⁰ सात से अधिक प्लास्टिक इंडेक्स वाली सेंडी क्ले सॉयल प्लास्टिक इंडेक्स लचीलापन दर्शाते हैं।

¹⁸¹ सुसंगतता के लिए विलय

¹⁸² मध्यवर्ती दबाव के कारण आसंजन

मुफ्त में सुधारने का मौका मिला, मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (सीएओ), सीएन/बीएनसी प्राधिकारियों ने अप्रैल 2009 और जून 2010 के बीच ठेकेदारों को पटरी को जोड़ने और कंकड़ बिछाने का कार्य जारी रखने की अनुमति दी।

- यद्यपि ठेकों में आरडीएसओ विनिर्देशनों के अनुसार सभी निर्माण कार्यों का निष्पादन प्रदान किया गया था, फिर भी मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (सीएओ) ने ठेकेदारों को दोष में निःशुल्क सुधार करने के लिए निर्देश नहीं दिए। इसके बजाय उसने आवरण सामग्री की जांच हेतु एक निजी एजेंसी¹⁸³ को लगाया (जुलाई 2010)। जांच के दौरान, सभी 20 नमूने अपेक्षित गुणवत्ता मानकों को पूरा करने में विफल रहे। इसके बाद भी, सीएओ ने आवरण सामग्री अध्ययन के लिए कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड अधिकारियों की समिति (अगस्त 2010) नामित की। समिति ने सूचित किया (सितम्बर 2010) कि आवरण सामग्री किसी निर्धारित विनिर्देशनों को पूरा नहीं करती। दक्षिणी पश्चिम रेलवे के निर्माण कार्य प्राधिकारी ने आवरण सामग्री की बैंगलोर विश्वविद्यालय (विश्वविद्यालय) की सिविल इंजीनियरिंग फेकल्टी से भी जांच करवाई (अगस्त 2010)। विश्वविद्यालय ने पाया कि अधिकतर मृदा नमूने आरडीएसओ के विनिर्देशनों के अनुसार अर्हता प्राप्त करने में विफल रहे, तथापि उपयोग की गई मृदा ने आवरण सामग्री होने वाले द्वारा सन्तुष्ट अभिप्रेत प्राथमिक और माध्यमिक कार्यों¹⁸⁴ को पूरा किया। आधारभूत मृदा अच्छी तरह से श्रेणीबद्ध और पर्याप्त सुदृढ़ता एवं उपयुक्त निकासी विशिष्टताओं सहित पाई गई थी। अन्ततोगत्वा उन्होंने पाया कि रेलवे लाइन में उपलब्ध कराई गई आधारभूत मृदा और आवरण उप-आधार¹⁸⁵ और आवरण के रूप में उपयुक्त थी।
- विश्वविद्यालय के मत पर विचार करते हुए सीएओ ने पथ कार्यों में कमियों को सुधारने के लिए अतिरिक्त देयता पर व्यय से बचने का निर्णय लिया (जून 2012)। उन्होंने आदेश जारी किया (जून 2012) कि

¹⁸³ में. सिविल एंड टेक्नो क्लीनिक प्राइवेट लिमिटेड

¹⁸⁴ प्राथमिक कार्य स्ट्रेस रिडक्शन कार्य है जो उप ग्रेड के शीर्ष पर सहनीय सीमा की बालस्ट परत के नीचे यातायात प्रेरित स्ट्रेस को कम करता है।

¹⁸⁵ मृदा निर्माण की उपरी परत

(क) आवरण कार्य के निष्पादन के लिये ठेकेदारों को भुगतान केवल ठेकेदार द्वारा उपयोग की गई भूमि तक प्रतिबंधित होगा और (ख) ठेका दर के अनुसार आवरण कार्य के मूल्य के 10 प्रतिशत के बराबर जुर्माना लगाया जायेगा। ठेकेदारों से प्राप्त कुल राशि ` 2.36 करोड़ (` 1.91 करोड़ और ` 0.45 करोड़) थी।

- रेलवे प्रशासन ने सीआरएस निरीक्षण के लिए लाइन प्रस्तावित की (दिसम्बर 2013)। सीआरएस निरीक्षण के दौरान, रेलवे प्रशासन ने प्रमाणित किया कि बैंक में संरचना आरडीएसओ विनिर्देशनों के अनुरूप अच्छी मृदा पर की गई थी और डिज़ाइन सामग्री और निर्माण कार्यों की रचना में कोई विचलन नहीं था। निर्माण-कार्य प्राधिकारी आरडीएसओ द्वारा बताई गई या तो प्रमुख कमियों को सीआरएस के ध्यान में नहीं लाए और उस पर या तो ठेकेदारों या स्वयं सीएनबीएनसी द्वारा कोई सुधार नहीं किया गया था।
- सीआरएस ने नए लाइन खण्ड पर 'केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली' आधार के रूप में यात्री रेलगाड़ी चलाना प्राधिकृत किया, और रेलगाड़ी सेवा प्रारंभ हो गई (मार्च 2014)। निर्माण अधिकारियों के पास 'केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली' आरंभ करने का कारण दर्शाने के लिए दस्तावेज उपलब्ध नहीं थे।

यद्यपि, आरडीएसओ, भारतीय रेल के अन्तिम तकनीकी सलाहकार ने निर्धारित मानकों/विनिर्देशनों के संदर्भ में गंभीर कमियों का पता लगा लिया था, फिर भी सीएनबीएनसी प्रशासन ठेकेदारों से कमियों में निःशुल्क सुधार करवाने में विफल रहा इस प्रकार रेल पथ संरचना की सुरक्षा के लिए निर्धारित सुरक्षा मानकों से समझौता हुआ। इसके बजाय, सीएनबीएनसी प्रशासन रोड़ी और ट्रेक लिंकिंग कार्य पूरा करने लगा। इसके अतिरिक्त, यद्यपि आरडीएसओ ने संरचना कार्य में गंभीर कमियों के बारे में बताया था फिर भी निर्माण-कार्य प्राधिकारी ने कार्य निष्पादन को सीआरएस के निरीक्षण के समय स्वीकार्य के रूप में प्रमाणित किया। इसके अतिरिक्त, ठेकेदारों को कमियों को सुधारने के निर्देश देने के बजाय त्रुटिपूर्ण कार्य के प्रति ठेकेदारों पर केवल ` 2.36 करोड़ की एक शास्ति लगाई गई। सीएनबीएनसी ने फिर भी स्वयं कार्य में सुधार नहीं किया।

इस प्रकार, रेलपथ को अन्तरनिहित मुख्य कमियों के साथ छोड़ दिया गया। 'सरचना कार्य' में मुख्य कमियों में सुधार किए बिना नई लाइन (₹ 351.48 करोड़ की लागत) के चालू करने के परिणामस्वरूप गाड़ियों के सुरक्षित परिचालन और यात्रा करने वाले यात्रियों की सुरक्षा से समझौता करते हुए नियमित यातायात के लिए नए लाईन खण्ड को खोला गया।

इस अनियमितता को दक्षिणी पश्चिम रेल प्रशासन के साथ उठाया गया था (जुलाई 2013), उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2014)।

3.3 उत्तर पश्चिम रेलवे (एनडब्ल्यूआर): मार्गाधिकार प्रभारों के बिल प्रस्तुत न करने के कारण हानि

जयपुर विकास प्राधिकरण द्वारा अधिकृत तथा उपमुक्त रेलवे भूमि के किराए के मार्गाधिकार प्रभारों के प्रस्तुत करने में रेल प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप केवल एक वर्ष (2012-13) के लिए ₹ 30.02 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

इंजीनियरी विभाग की भारतीय रेल संहिता (2012 संस्करण) के पैरा 1033 के अनुसार रेलवे भूमि के मार्गाधिकार सुविधाओं/सुविधा अधिकारों में विशिष्ट प्रयोजन, जैसे भूमि के अधिभोग अथवा स्वामित्व का कोई अधिकार पार्टी को प्रदान किए बिना और किसी रूप में रेलवे का भूमि का अधिकार, अधिपत्य, नियंत्रण तथा उपयोग प्रभावित किए बिना, के लिए पार्टी द्वारा भूमि का कभी कभार अथवा सीमित उपयोग शामिल हैं। उपर्युक्त पैरा का उपपैरा 5(ii) भी प्रावधान करता है कि प्रत्येक पाँच वर्ष में संशोधन के अध्यधीन भूमि के बाजार मूल्य के छः प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर पर किराए के मार्गाधिकार प्रभार स्थानीय निकायों/राज्य सरकार/स्वायत्त निकायों/धर्मार्थ /कल्याण संगठन आदि द्वारा पारगमन/सड़क, सार्वजनिक सड़क के लिए वसूल किए जाने चाहिए।

लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा (जून 2013) के दौरान यह देखा गया था कि जयपुर में रेलवे भूमि (जैसा नीचे तालिका 3.13 में दिया गया है) के चार भाग जयपुर विकास प्राधिकरण(जेडीए) द्वारा अधिकार में लिए गए थे और उन सभी पर सड़कें बनाई गई थीं।

तालिका 3.13

क्रम सं.	रेल भूमि के स्थल का नाम	भूमि के खण्ड	क्षेत्र (व. मी. में)	भूमि की दर (नवम्बर 2012 को) (₹ प्रति व.मी.)	2012-13 को भूमि का मूल्य (₹ करोड़ में)	से अधिकृत	वर्तमान स्थिति
1.	जगतपुरा- शिवदासपुरा बन्द लाइन	राजस्व गांव 1. जगतपुरा 2. टीलावाला 3. श्रीकृष्णपुरा 4. जीरोता 5. रामचन्द्रपुरा	27300 94100 78500 46100 51700	20880 20880 14620 14620 7320	473.49	1998	भूमि अदला बदली के लिए रेल प्रशासन ने राजस्थान सरकार से सम्पर्क किया था (मार्च 2002 से मई 2013)
2.	दुर्गापुरा स्टेशन के पास	दुर्गापुरा रेलवे स्टेशन के सामने	759.25	68880	5.23	2008	
3.	गांधीनगर रेलवे स्टेशन के पास	गांधीनगर रेलवे स्टेशन के पास एलसी सं. 217 तथा 218 के बीच	1316.095	96000	12.63	2008	
4.	बैस गोदाम रेलवे स्टेशन के पास	बैस गोदाम रेलवे स्टेशन के पास	1742.55	52190	9.09	2008	रेलवे ने नवम्बर 2012 में जेडीए से भूमि वापसी की इच्छा व्यक्त की
कुल			301518		500.44		

(स्रोत: डिविलज़नल इंजीनियर (दक्षिण), डीआरएम/जयपुर और उपायुक्त, जेडीए/जयपुर)

इस प्रकार जयपुर विकास प्राधिकरण ` 500 करोड़ की उपर्युक्त 301518 वर्गमीटर रेलवे भूमि के अप्राधिकृत अधिभोग में है।

उत्तर पश्चिम रेलवे ने अपनी परिसम्पत्तियों की सुरक्षा करने और किराए के मार्गाधिकार प्रभारों के उद्ग्रहण के बजाय तीन मामलों में जेडीए द्वारा अधिकृत भूमि के बदले वैकल्पिक भूमि के लिए राज्य सरकार से सम्पर्क किया (नवम्बर 2005 तथा नवम्बर 2012) और केवल एक अर्थात् बैस गोदाम रेलवे स्टेशन मामले में भूमि वापसी की मांग की थी। अगस्त 2009 में सचिव, जेडीए ने पुष्टि की कि वे रेलवे भूमि का उपयोग कर रहे थे क्योंकि उन्होंने इस पर सड़क का निर्माण किया था और रेलवे भूमि के बदले में वैकल्पिक भूमि देने के लिए सिद्धान्त रूप से सहमत हो गया। तथापि, न तो किराए के मार्गाधिकार प्रभार किसी रूप में उद्ग्रहीत किए गए थे और न ही कोई वैकल्पिक भूमि आवंटित की गई थी। इस प्रकार, जयपुर विकास प्राधिकरण द्वारा अधिकृत तथा उपमुक्त रेलवे भूमि के किराए के मार्गाधिकार प्रभारों के बिल प्रस्तुत करने में विफलता के

परिणामस्वरूप रेलवे को राजस्व की हानि हुई। वर्ष 2012-13 के लिए राजस्व हानि ` 30.02 करोड़¹⁸⁶ अनुमानित की गई है।

जब मामला क्रमशः जून 2013 तथा जुलाई 2013 में रेल प्रशासन की जानकारी में लाया गया था तब उन्होंने बताया (दिसम्बर 2013) कि जेडीए द्वारा रेलवे भूमि के अप्राधिकृत अधिकार का मामला उच्चतम स्तर पर उठाया गया था और एक बैठक आयोजित की गई थी (अगस्त 2012) तथा जगतपुरा-शिवदासपुरा बन्द लाइन की अतिक्रमित भूमि के बदले 51.46 हैक्टेयर माप की भटेसरी गांव में जेडीए भूमि हस्तान्तरित करने का निर्णय लिया गया था। जेडीए द्वारा अतिक्रमित रेलवे भूमि रेलवे बोर्ड की संस्वीकृति के बाद बराबर लागत आधार पर बदली जाएगी।

तथापि, उत्तर स्वीकार्य नहीं है। सड़क निर्माण के लिए किसी अन्य सत्व द्वारा रेलवे भूमि का उपयोग इंजीनियरी विभाग की भारतीय रेल संहिता (2012 संस्करण) के पैरा 1033 के अन्तर्गत आता है जो स्पष्टतया किराए के मार्गाधिकार प्रभारों के उद्ग्रहण का प्रावधान करता है।

रेलवे भूमि के अप्राधिकृत उपयोग को रोकने के लिए एनडब्ल्यूआर प्रशासन द्वारा अपेक्षित निगरानी और किराए के मार्गाधिकार प्रभारों के लिए बिलों के प्रस्तुतीकरण का परिणाम 2012-13 की अवधि की के लिए ` 30.02 करोड़ की हानि के परिहार में हो सकता था।

मामला फरवरी 2014 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2014)

3.4 पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे: पिट लाइन के निर्माण में अत्यधिक विलम्ब के कारण हानि (एनएफआर)

किशनगंज में पिट लाइन के निर्माण में विलम्ब के कारण किशनगंज से न्यू जलपाईगुड़ी तक 'गरीब नवाज' के खाली रैक के ` 22.18 करोड़ की परिहार्य दुलाई लागत आई।

अगस्त 2005 में रेलवे बोर्ड ने किशनगंज (बिहार) तथा अजमेर (राजस्थान) के बीच गाड़ी सेवा आरम्भ करने की घोषणा की। रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने रैकों को प्राथमिक रखरखाव के दौरान सफाई की सुविधा के लिए किशनगंज में एक नई

¹⁸⁶ भूमि की कीमत (जिला स्तर समिति की दरों) के छः प्रतिशत की दर पर एक वर्ष अर्थात् 2012-13 के लिए किराए के मार्गाधिकार प्रभार = ` 500 करोड़ (x)6 प्रतिशत = ` 30.02 करोड़

पिट लाइन¹⁸⁷ के निर्माण के साथ रेल सेवा आरम्भ करने की व्यवहार्यता की जांच करने के लिए पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे को निर्देश दिया (अगस्त 2005)।

2009 के रेलवे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 19 के पैरा 2.2.9 में इस तथ्य का उल्लेख किया गया है कि किशनगंज में पिट लाइन सुविधा का निर्माण न करने के कारण किशनगंज तथा अजमेर के बीच गरीब नवाज एक्सप्रेस ट्रेन (5715/5716) का रैक न्यू जलपाइगुड़ी तक खाली खींचा जा रहा था जिसमें किशनगंज पर समाप्ति के बाद पिट लाइन जांच करने के लिए 176 किमी. (दोनों ओर से) की दूरी शामिल है। रैक की परिहार्य ढुलाई के प्रति हानि अगस्त 2006 से मार्च 2008 तक की अवधि के लिए ₹ 1.15 करोड़ के रूप में लेखापरीक्षा द्वारा परिकलित की गई थी।

रेल मंत्रालय ने अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में बताया (अक्टूबर 2010) कि कार्य ड्राइंग में परिवर्तन और मीटर गेज (एमजी) लाइन विघटित करने में विलम्ब के कारण तत्काल आरम्भ नहीं किया जा सका था। उन्होंने आगे बताया कि चूंकि गाड़ी प्राथमिक अनुरक्षण के बिना चलाई नहीं जा सकती है इसलिए सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए खाली ढुलाई तथा व्यय पूर्णरूपेण अपरिहार्य था।

जून 2013 में आगे संवीक्षा से पता चला कि निम्नलिखित विवरण के अभी तक अनुसार कार्य अधूरा है:

- (i) एनएफआर ने रेल मंत्रालय को अगस्त 2005 में 'आउट आफ टर्न' आधार पर किशनगंज में गाड़ी जांच सुविधा के निर्माण के लिए प्रस्ताव भेजा था और 2006-07 में वार्षिक निर्माण कार्य कार्यक्रम में कार्य संस्वीकृत किया गया था। वास्तव में कार्य मई 2007 में प्रारम्भ किया गया था।
- (ii) संस्वीकृत कार्य का 75 प्रतिशत निष्पादित करने के बाद, जनवरी 2010 में एनएफआर के निर्माण संगठन ने निधि की कमी के कारण निर्माण कार्य जारी रखने में असमर्थता जताई और अप्रैल 2010 में संविदा को समय से पहले समाप्त कर दिया गया।
- (iii) बकाया 25 प्रतिशत कार्य के निष्पादन के लिए एनएफआर द्वारा एक संविदा को अन्तिम रूप दिया गया था और जनवरी 2012 में एक अन्य

¹⁸⁷ विभिन्न प्रकार के कोचों से बना पूर्ण रैक पिट लाइन पर प्राथमिक अनुरक्षण के दौरान साफ किया जाता है।

ठेकेदार को 'स्वीकार पत्र' (एलओए) जारी किया गया था जिसमें अनुबंधित था कि एलओए जारी करने के बाद फार्म छः महीने के अन्दर पूरा किया जाना होगा। तथापि ठेकेदार ने नवम्बर 2012 में देरी से कार्य प्रारंभ किया। जनवरी 2014 तक ठेकेदार केवल 50 प्रतिशत बकाया कार्य पूरा कर सका।

उपरोक्त के उत्तर में, एनएफआर प्रशासन ने नवम्बर 2013 में बताया कि पिट लाइन का बकाया कार्य निधियों के अपर्याप्त आवंटन के कारण पूरा नहीं हो सका। उन्होंने आगे बताया कि यह विशेष गाड़ी न्यू जलपाईगुड़ी (जैसा कि 2013-14 के बजट में घोषणा की गई थी) तक विस्तारित होगी और इस लिए रेक की कोई भी खाली ढुलाई नहीं होगी।

एनएफआर प्रशासन का तर्क स्वीकार्य नहीं है। पिट लाइन के निर्माण में विलम्ब निधि गतिरोधों के कारण नहीं था जैसे कि लेखापरीक्षा में देखा गया। एनएफआर द्वारा अगस्त 2005 में पिट लाइन कार्य का निर्माण कार्य ` 7.96 करोड़ की लागत से प्रस्तावित था। रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा वार्षिक कार्य कार्यक्रम (2006-07) में यह कार्य ` 3.5 करोड़ के लिए संस्वीकृत किया गया था। मई 2013 तक इस कार्य पर ` 5.2 करोड़ का व्यय किया गया। बकाया 25 प्रतिशत कार्य के लिए ` 98.34 लाख की संस्वीकृति की गई है और जिसमें से जनवरी 2014 तक ` 37.15 लाख व्यय किए जा चुके हैं। इसके अलावा लेखापरीक्षा में पाया गया कि आज तक यह गाड़ी अर्थात् किशनगंज अजमेर गरीब नवाज एक्सप्रेस केवल किशनगंज तक चल रही थी और न्यू जलपाईगुड़ी तक बढ़ाई नहीं गई थी।

इस प्रकार किशनगंज में पिट लाइन सुविधा के पूर्ण न होने के कारण रैक न्यू जलपाईगुड़ी तक खाली खींचा जा रहा था जिसमें किशनगंज पर समाप्ति के बाद पिट लाइन जांच करने के लिए 176 किमी (दोनों ओर से) की दूरी शामिल है। इसके परिणामस्वरूप अप्रैल 2008 से जनवरी 2014 के दौरान ` 22.18 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ और यह किशनगंज में पिट लाइन सुविधा चालू होने तक संयोजित होने की सम्भावना है।

मामला फरवरी 2014 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर अभी तक प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2014)।

3.5 पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे (एनएफआर): गलत माप/बैलास्ट के अवभारण के कारण बैलास्ट की खरीद पर अधिक भुगतान

रेलवे रसीदों में दर्ज वास्तविक भार के बजाय माप पुस्तिका में दर्ज मात्रा के अनुसार बैलास्ट के भुगतान के कारण ` 3.38 करोड़ का अधिक भुगतान हुआ और बैलास्ट के अवभारण के कारण ठेकेदार से ` 10.06 करोड़ की वसूली न होने के कारण परिहार्य हानि हुई।

रेलवे अधिनियम 1989, 1989 की सं 24 के पैरा 65 (2) के अनुसार रेलवे रसीदों (आरआर) में दर्ज मात्रा पण्य के वास्तविक भार का प्रथम दृष्ट्या साक्ष्य होना चाहिए।

अक्टूबर 2011 में वरिष्ठ मण्डल अभियन्ता, कटिहार के कार्यालयों में बैलास्ट की खरीद के संबंध में 12 ठेकों की लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जांच में पता चला कि बैलास्ट की खरीद के लिए ठेकेदारों को बैलास्ट चालानों में दर्ज मात्रा के आधार पर किए जा रहे थे। बैलास्ट चालानों¹⁸⁸ में दर्ज मात्रा आयतानी माप (मात्रा का कुल आयतन लिया जाता है) के आधार पर माप पुस्तिका¹⁸⁹ में दर्ज मात्रा के आधार पर तैयार की जा रही थी। लेखापरीक्षा द्वारा जब इस मात्रा को परिकल्पित किया गया तब इसे आरआर में दर्ज मात्रा से काफी अधिक पाया गया था। इस प्रकार फरवरी 2008 से मार्च 2013 के दौरान आरआर में दर्ज वास्तविक भार के बजाय ब्लास्ट चालानों के अनुसार बैलास्ट के भुगतान के कारण ` 3.38¹⁹⁰ करोड़ का अधिक भुगतान हुआ।

¹⁸⁸ इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे का पैरा 1332 ब्लास्ट और माल गाड़ी की कार्यप्रणाली के संबंध में अर्थात् ब्लास्ट के लदान और उतराई स्थायी पथ और अन्य निर्माण सामग्री को ठेकेदारों किए गए कार्य विस्तृत माप को माप पुस्तक में दर्ज करना सामान्यतया सुविधाजनक नहीं होता। ऐसे मामलों में ब्लास्ट या सामग्री का लदान करने वाले सहायक पर्यवेक्षकों द्वारा ब्लास्ट गाड़ी या माल गाड़ी चलान फार्म ई-1332 में चार प्रतियों में तैयार किया जाना चाहिए।

¹⁸⁹ माप पुस्तक को एक बहुत महत्वपूर्ण रिकार्ड के रूप में माना जाना चाहिए। एक डिविजन से संबंधित सभी पुस्तकों को क्रमिक रूप से अंकित करना चाहिए और उनका एक रजिस्टर (फार्म ई. 1314) डिविजन कार्यालय में अनुरक्षित किया जाना चाहिए।

¹⁹⁰ ब्लास्ट चलान के अनुसार मात्रा (-) आर आर के अनुसार वास्तविक मात्रा = सकल बढ़ी हुई मात्रा (-) [0.595 (पृष्ठ 23) (x) वैगनों की सं.] = कुल बढ़ी हुई मात्रा (x) ब्लास्ट की दर = किया गया अधिक भुगतान

लेखापरीक्षा द्वारा उपर्युक्त नमूना जांच (अक्टूबर 2011) के दौरान यह देखा गया था कि ठेका शर्त के अनुसार स्वीकार्य अतिभार सहित पूर्ण ढुलाई क्षमता तक वेगनों को भरने की ठेकेदारों से अपेक्षा की गई थी और एक टन से अधिक अवभारण पाए जाने के मामले में उनके बिलों से भाड़े की वसूली की जानी थी। उपरोक्त प्रावधानों के विपरीत ठेके में की गई शर्तों के परिणामस्वरूप फरवरी 2008 से मार्च 2013 की अवधि के दौरान ठेकेदारों द्वारा 1,22,434.60 क्यूम बैलास्ट का अवभारण हुआ। इसके परिणामस्वरूप फरवरी 2008 से मार्च 2013 की अवधि के दौरान रेलवे को ` 10.06 करोड़¹⁹¹ की परिहार्य हानि हुई। इसके अतिरिक्त एनएफआर प्रशासन उनके बिलों से आनुपातिक वसूली करने में विफल रहा।

फरवरी 2014 में जब मामला रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के ध्यान में लाया गया, उन्होंने बताया (जून 2014) कि रेलवे रसीदों (आरआर) को रेलवे वैगनों के माध्यम से स्थलों पर बलास्ट परिवहन के लिए बैलास्ट की बुकिंग के लिए तैयार किया जाता है और ठेकेदारों द्वारा बैलास्ट आपूर्ति के मूल दस्तावेजों के आधार पर नहीं। करार में दिए गए प्रावधानों के अनुसार भुगतान उद्देश्यों हेतु बैलास्ट की मात्रा सीयूएम (अनुमापी) में मापी जाती है। बैलास्ट के लदान के संबंध में, यह बताया गया कि बैलास्ट का भार उसमें निहित जल के अंश की प्रतिशतता पर निर्भर करेगा। विभिन्न मौसमों में समान अंश का भार भिन्न होगा। इसके अलावा, यदि बारिश हो जाती है तो भार अधिक हो जाएगा।

उपरोक्त उत्तर स्वीकार्य नहीं हैं क्योंकि रेलवे अधिनियम, 1989 के पैरा 65(2) के अनुसार बैलास्ट के परिवहन के लिए भाड़े का भुगतान आर आर में दर्ज परेषण के भार के आधार पर किया जाता है। इसके अतिरिक्त, अक्टूबर 2013 में लेखापरीक्षा को उत्तर देते समय एनएफआर प्रशासन ने यह तथ्य स्वीकार किया था कि आर आर में दर्शाया गया वास्तविक भार तोलसेतु में सृजित भार पत्र पर आधारित है और भाड़े को प्रभार योग्य भार पर प्रभारित किया जाता है जैसा कि आरआर में

¹⁹¹ निवल लदान योग्य भार (एमटी) (-) आरआर के अनुसार वास्तविक भार (एमटी) = कम लदान (एमटी)-(ए), प्रति एमटी भाड़ा (दत्त भाड़ा/प्रभार भार)-(बी), बैलास्ट के लदान के अन्तर्गत हानि = प्रति एमटी भाड़ा (x) कम लदान (एमटी) = (ए) (x) (बी) फरवरी 2008 से जुलाई 2011=बैलास्ट के कम लदान के कारण हानि = ` 40742613.5-(I)= अनुलग्नक बी (1), अगस्त 2011 से मार्च 2013 = बैलास्ट के कम लदान के कारण हानि = ` 59883417.25 (II) = अनुलग्नक बी (II), इस प्रकार बैलास्ट के कम लदान के कारण कुल हानि (फरवरी 2008 से मार्च 2013) = (I) + (II) = ` 4,07,42613.5 + ` 5,98,83 417.25 = ` 10,06,26,030.7 या ` 10.06 करोड़।

दर्शाया गया हो। जहां तक वर्षा के पानी के जमा होने का संबंध है, यह बताया गया कि यदि खुली वैगनों में निकासी प्रणाली नहीं होती तो इसका ट्रैक और साथ ही जमा हुए बारिश के पानी के भारी भार के कारण हॉलिंग लागत पर पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।

इस प्रकार करार समझौते में किए गए विपरीत प्रावधानों के कारण, रेलवे को फरवरी 2008 से मार्च 2013 की अवधि के दौरान ` 13.44 करोड़ की हानि हुई। [` 3.38 करोड़ के अत्यधिक भुगतान (+) ` 10.06 करोड़ के भाड़े की कम वसूली]

3.6 पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (एनएफआर) : बेशी इंजीनियरी भण्डार का निपटान न करना

अप्रभावी माल सूची प्रबन्धन तथा निर्धारित प्रक्रिया का पालन न करने के परिणामस्वरूप ` 12.97 करोड़ के बेशी इंजीनियरी भण्डारों का संचय/निपटान नहीं हुआ।

भण्डार विभाग की भारतीय रेल संहिता खण्ड I (1990 संशोधित संस्करण) के पैरा 103 के अनुसार नियंत्रित भण्डारों का सभी स्टॉक, चाहे भण्डार विभाग अथवा रेलवे के अन्य विभागों के पास हो, उन निधियों के द्योतक है जो उत्पादक नहीं है। भण्डार विभाग की भारतीय रेल संहिता खण्ड II (1993 संस्करण) का पैरा 2219 कहता है कि भण्डार की मदों जो 24 महीनों से जारी नहीं की गई हैं और जो अगले दो वर्षों के अन्दर किसी रेलवे में उपयोग किए जाने की सम्भावना नहीं, ऐसा माना जाता है कि शामिल हैं। पैरा 2221 आगे अनुबद्ध करता है कि सभी भण्डारों की स्थिति की विवेचनात्मक रूप से जांच करने के प्रयोजन हेतु प्रत्येक रेलवे में एक सर्वेक्षण समिति बनाई जानी चाहिए।

कटिहार-बरसोई-राधिकापुर (केआईआर-बीओई-आरडीपी, 88.61 किमी.) तथा कटिहार-जोगबनी (केआईआर-जेबीएन, 108 किमी.) का मीटर गेज (एमजी)से ब्राड गेज (बीजी) लाइनों को गेज परिवर्तन 2002-03 में संस्वीकृत किया गया था। ये परियोजनाएं पूर्ण हो गई थीं और फरवरी 2006 तथा जून 2008 के बीच चरणों में यातायात के लिए खोली गई थीं।

निर्माण संगठन/कटिहार की लेखापरीक्षा के दौरान (मार्च 2010 और फरवरी 2011) यह पाया गया कि 2006 और 2008 में जोगबनी-कटिहार-बरसोई-राधिकापुर और कटिहार-तेजनारायनपुर की पूर्णता के बाद भी 2008-2010 अवधि के लिए ` 20.02 करोड़ मूल्य की सामग्री बेकार पड़ी हुई थी। यह भी पाया गया कि 2007 से स्टॉक

सत्यापनकर्ता¹⁹² द्वारा स्टाक का कोई सत्यापन नहीं किया गया था। त्रि-पक्षीय¹⁹³ बैठक के दौरान (मार्च 2012), एनएफआर प्रशासन ने स्वीकार किया कि ` 20.02 करोड़ मूल्य के भण्डार में से कटिहार-जोगबानी परियोजना के अधिशेष भण्डार लगभग ` 12.65 करोड़ है और बकाया ` 7.37 करोड़ मूल्य का भण्डार विभिन्न रेलवे संगठनों को सौंप दिया गया था।

जुलाई 2013 में मामला दोबारा एनएफआर प्रशासन के ध्यान में लाया गया था जिसमें यह इंगित किया गया था कि 2008-2013 से ` 12.97 करोड़ मूल्य का अधिशेष इंजीनियरी भण्डार अप्रयुक्त पड़े हुए थे। उत्तर में, एनएफआर प्रशासन ने बताया (फरवरी 2014) कि भण्डार की कई मर्दें विशेष रूप से वह जो केवल रेलवे के उपयोग के लिए निर्मित हों और भारी यात्रा में मितव्ययी कीमत का फायदा उठाने के लिए खरीदे गए हों। उन्होंने यह भी बताया कि बकाया सामग्री उपयोग किया जा रहा है और उन्हें चालू परियोजना और ओपन लाइन में प्रयोग किया जा सकता है।

उपरोक्त उत्तर काफी सामान्य है और स्वीकार्य नहीं है। अत्याधिक सामग्री फरवरी 2006 से जून 2008 के दौरान पूर्ण और खोली गई परियोजनाओं के लिए अधिप्राप्त किया गया था और इन्हें 2011-12 के दौरान कटिहार-मनिहारी और अलूआबरी-सिलिगुरी ज. गेज परिवर्तन परियोजनाओं में भी उपयोग नहीं किया गया था अर्थात् सामग्री के अधिशेष होने के तीन से पांच वर्षों के बीच। भारी मात्रा में सामग्री की अधिप्राप्ति के कारण, अधिप्राप्त मर्दों का मूल्यहास होता है। इसके अतिरिक्त एनएफआर प्रशासन ने भी स्वीकार किया (फरवरी 2014) कि उचित दस्तावेजों के साथ-साथ स्टाक सत्यापन के समय अपेक्षित विस्तृत दस्तावेजों की अनुपलब्धता के कारण, 2007 से पूर्ण स्टाक सत्यापन नहीं किया गया था।

इस प्रकार 2008-2013 की अवधि के दौरान अप्रभावी माल सूची प्रबन्धन तथा कोडल प्रक्रियाओं के अननुपालन के कारण ` 12.97 करोड़ मूल्य का वेशी इंजीनियरी भण्डार कोई उचित कार्रवाई किए बिना पूर्वोत्तर सीमा रेलवे द्वारा संचय किया गया था।

¹⁹² भण्डार विभाग की भारतीय रेल संहिता, खण्ड 11, 1993 के पैरा 3302 के अनुसार स्टाक सत्यापनकर्ताओं के कर्तव्यों में मुख्यतया बहियों के अनुसार भण्डारों और औजार तथा तथा संयंत्र का सत्यापन करना शामिल होता है।

¹⁹³ उपमुख्य अभियन्ता निर्माण (कटिहार), उप-वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी निर्माण (न्यू जलपाईगुड़ी) तथा लेखापरीक्षा के बीच त्रिपक्षीय बैठक हुई थी (22 मार्च 2012)।

मामला फरवरी 2014 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं किया गया था (जुलाई 2014)।

3.7 पूर्व मध्य रेल (ईसीआर): सिग्नलिंग कार्यों की घटिया योजना

ईसीआर के पटना जंक्शन पर रूट रिले इंटरलॉकिंग सिस्टम से संबंधित सिग्नलिंग कार्यों की घटिया योजना के कारण परियोजना को पूरा करने में 10 वर्षों का विलम्ब हुआ तथा समय और लागत बढ़ने के परिणामस्वरूप ₹ 9.65 करोड़ की परिहार्य हानि हुई

पूर्व मध्य रेलवे प्रशासन ने बड़ी संख्या में ट्रेनों की आवाजाही सुनिश्चित करने के लिए रूट रिले इंटरलॉकिंग (आरआरआई) सिस्टम द्वारा सिग्नलिंग गियर्स को बदलने, पटना जंक्शन पूर्व मध्य रेलवे पर सिग्नलिंग प्रणाली में सुधार के कार्य का प्रस्ताव दिया था (मार्च 1999)। रेलवे बोर्ड द्वारा 1999 में कार्य की मंजूरी दी गयी थी।

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि ईसीआर प्रशासन ने क्रमशः ₹ 1.48 करोड़ तथा ₹ 1.75 करोड़ की लागत पर आउटडोर तथा इनडोर कार्यों के लिए पृथक रूप से आरआरआई व्यवस्था हेतु ठेके दिए (मार्च 2001/अप्रैल 2001)। दोनों ठेको की पूर्णता अवधि 12 माह थी। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि आउटडोर तथा इनडोर दोनों कार्यों के लिए आवश्यक संकेत संस्थापन योजना (एसआईपी)/इंजीनियरिंग योजना के ठेके देते समय तैयार नहीं किया गया था। यह अगस्त 1980 के रेलवे बोर्ड के निर्देशों के विपरीत था जिस पर समय-समय पर जोर दिया गया था कि कार्यों के निष्पादन में देरी से बचने के लिए किसी कार्य का ठेका ड्राइंग पूरा होने और मंजूरी इत्यादि के पश्चात् ही दिया जाना चाहिए।

लेखापरीक्षा ने पाया कि इनडोर कार्य के ठेके के लिए रेल प्रशासन ने इंजीनियरिंग योजना को अन्तिम रूप देने तथा एसआईपी की तैयारी में विलम्ब के कारण दिसम्बर 2003 तक तीन विस्तारण मंजूर किए। अन्ततः, कार्य में प्रगति न होने के कारण ठेके को समाप्त किया गया (1 अक्टूबर 2003)। तथापि, ठेकेदार को आपूर्ति की गई सामग्री के लिए ₹ 0.09 करोड़ का भुगतान किया गया। इसी बीच में, सितम्बर 2003 में रेलवे बोर्ड ने अपनी नीति में परिवर्तन किया तथा यह निर्देश दिया कि प्रदान की गई इंटरलॉकिंग प्रणाली को कार्बन के लिए धातु के बजाय धातु प्लग के लिए धातु का उपयोग करना होगा। इसके अलावा, लेखापरीक्षा ने पाया कि रेल प्रशासन ने एसआईपी को अन्तिम रूप दिए बिना पुनः परिवर्तित

विनिर्देशों के साथ अन्य ठेकेदार को ` 3.52 करोड़ में इनडोर कार्य दिया (जून 2004)। तथापि, इंजीनियरिंग योजना/एसआईपी को अंतिम रूप न देने के कारण कार्य नहीं किया जा सका तथा ईसीआर प्रशासन ने सितम्बर 2007 तक छः विस्तारणों को मजूरी दी।

इसी प्रकार, आउटडोर कार्य (मार्च 2001 में दिए गए) के मामलों में, लेखापरीक्षा ने पाया कि ईसीआर प्रशासन ने रेल खाते में जून 2005 तक लक्षित पूर्णता तिथि के छः विस्तारणों को मजूरी दी क्योंकि उस समय तक इंजीनियरिंग योजनाओं/एसआईपी योजनाओं को अंतिम रूप नहीं दिया जा सका था। रेल प्रशासन द्वारा बताया गए विस्तारण के कारणों में इंजीनियरिंग योजनाओं को अंतिम रूप देने में विलम्ब, एसआईपी की प्रस्तुति में विलम्ब आदि थे।

लेखापरीक्षा ने देखा कि इंजीनियरिंग योजना को केवल नवम्बर 2005 में अंतिम रूप दिया गया तथा एसआईपी को मार्च 2006 में स्वीकृत किया गया। निर्माण संगठन के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि इंजीनियरिंग योजनाओं/एसआईपी को अंतिम रूप देने में देरी मुख्यतः यार्ड डिजाइनिंग में कई बार फेरबदल के कारण था। तत्पश्चात् ठेकेदार को एसआईपी भेजा गया (जून 2006), अर्थात् ठेका दिए जाने के पाँच वर्षों के बाद।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि दोनों कार्यों (इनडोर तथा आउटडोर) को आगे कार्यान्वित नहीं किया जा सका तथा ठेकेदार ने अधिक विलम्ब और सामग्री लागत में वृद्धि के कारण ठेके की समाप्ति के लिए आवेदन प्रस्तुत किया था (दिसम्बर 2005, मई 2006, जुलाई 2007)। फलस्वरूप ईसीआर प्रशासन ने 'जैसा है जहां है आधार' पर दोनों ठेको की यह कारण देते हुए जल्दी समाप्ति की थी (अप्रैल 2008) कि कार्य दो से अधिक वर्षों तक स्थाई था। लेखापरीक्षा ने देखा कि ईसीआर प्रशासन ने क्रमशः इनडोर तथा आउटडोर कार्यों के सम्बंध में आपूर्ति की गई सामग्री के लिए ठेकेदार को ` 3.14 करोड़ तथा ` 1.24 करोड़ का भुगतान किया।

फलस्वरूप, ईसीआर प्रशासन ने शेष कार्यों को पूर्ण करने के लिए नई संयुक्त निविदा को आमंत्रित करने का निर्णय लिया। तदनुसार कार्यों को छोड़ने के लिए ठेके को ` 7.08 करोड़ (संशोधित मूल्य - ` 8.41 करोड़) की लागत पर अनिवार्यता के आधार पर एक विशेष लिमिटेड संविदा के रूप में दिया गया (सितम्बर 2008)। ठेके की पूर्णता तिथि जुलाई 2009 थी। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि कार्य ` 8.41 करोड़ की लागत पर मार्च 2012 अर्थात् 10 माह के निर्धारित समय के

बजाय 40 माह के पश्चात् पूरा हुआ। इस विलम्ब ने अनिवार्यता के आधार पर एक विशेष लिमिटेड संविदा¹⁹⁴ पर ठेका देने के ईसीआर प्रशासन के उद्देश्य को विफल किया।

जैसेकि ईसीआर प्रशासन ने ` 9.65¹⁹⁵ करोड़ (` 3.23 करोड़ की मूल लागत का लगभग 300 प्रतिशत) से अधिक लागत के साथ पटना जंक्शन में आरआरआई कार्य को पूरा करने लगभग 10 वर्षों का समय लिया।

मामले को मार्च 2013 में ईसीआर के संज्ञान में लाया गया। उत्तर में उन्होंने कहा (जुलाई 2013) कि सम्बंधित इंजीनियरिंग के रूप में कार्य विलम्बित था तथा खुली लाइन के साथ-साथ दोनों निर्माण को शामिल करते हुए इलेक्ट्रिकल कार्य पूरा नहीं किया जा सका। उन्होंने यह भी कहा कि कार्य के क्रियान्वयन में विलम्ब 10 वर्ष अधिक के लिए परिसम्पत्ति की बढ़ी हुई लाइफ स्पेन में प्रदर्शित होगा।

ईसीआर प्रशासन ने ठेका प्रबंधन की अपनी व्यवस्था को सुधारने के लिए कार्यवाही करने के बजाय एक अत्यन्त महत्वपूर्ण संकेतक कार्य के निर्माण में विलम्ब के कारण सिर्फ अधिक लागत को स्वीकार किया। इसने एक वर्ष की निर्धारित समापन अवधि के प्रति बड़ी संख्या में ट्रेनों की आवाजाही सुनिश्चित करने, ट्रेन आवाजाही निरंतरता बनाए रखने और सिग्नलिंग सिस्टम में सुधार के उद्देश्यों को पूरा करने में नौ वर्षों की देरी हुई। इसके अलावा परिसम्पत्ति की बढ़ी हुई लाइफ स्पेन के साथ विलम्ब का औचित्य सिद्ध करते हुए समय पर योजना तथा परियोजना की पूर्णता की ओर ईसीआर प्रशासन की अनौपचारिक पहुंच को दर्शाया क्योंकि परियोजना की शेल्फ लाइफ कार्य की पूर्णता में विलम्ब के साथ नहीं बढ़ी।

¹⁹⁴ एक परियोजना के लिए विशेष लिमिटेड को वित्त सहमति के पश्चात् महाप्रबंधक की स्वीकृति पर अनिवार्य आधार पर कहा जाता है।

¹⁹⁵ कार्य के लिए किया गया कुल भुगतान ` 12.88 करोड़ (0.09 + 3.14 + 1.24 + 8.41)
मूल योजना के अनुसार कार्य की लागत ` 03.23 करोड़(1.48 + 1.75)
अतिरिक्त व्यय ` 9.65 करोड़

3.8 दक्षिण पश्चिम रेलवे (एसडब्ल्यूआर): भूमि अधिग्रहण के लिए अतिरिक्त मुआवजे का परिहार्य भुगतान

दक्षिण पश्चिमी रेलवे प्रशासन की भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया और भूमि मालिकों को मुआवजे के भुगतान में देरी करने के लापरवाह दृष्टिकोण के परिणामस्वरूप भूमि अधिग्रहण के लिए ₹ 6.92 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ जो उचित नहीं था।

निर्माण संगठन बेंगलौर छावनी (सीएनबीएनसी) ने बेंगलौर गुंटाकल गेज परिवर्तन परियोजना के भाग के रूप में येलाहंका रेलवे स्टेशन¹⁹⁶ पर माल प्लेटफार्म के निर्माण की योजना बनाई (1982)। इसमें भूमि का तत्काल अधिग्रहण आवश्यक हो गया। इस प्रकार, रेल प्रशासन ने विशेष भूमि अधिग्रहण अधिकारी, बेंगलौर (एसएलएओ) को निवेदन किया जिसने 12 अलग-अलग भू स्वामियों को 5 एकड़ 13.25 गुन्टा¹⁹⁷ भूमि के अधिग्रहण हेतु भूमि अधिनियम, 1894 की धारा 4(1) एवं 17(1) के तहत अधिसूचना जारी की (जून 1983)। एसएलएओ सहित सीएनबीएनसी द्वारा ₹ 0.50 लाख की पहली किश्त जमा कराने में विलंब और सर्वेक्षण संख्या में अंतर के कारण अधिसूचना बेकार¹⁹⁸ हो गई। एसएलएओ ने दूसरी अधिसूचना जारी की (जुलाई 1986) जिसे फिर से रद्द करना पड़ा क्योंकि सीएनबीएनसी प्राधिकारी अधिग्रहण किए जाने वाली भूमि की लागत (₹ 8.50 लाख) के 50 प्रतिशत जमा सहित अधिग्रहण कार्रवाई निर्धारित अवधि में पूरी नहीं कर सका। तथापि, रेलवे ने भूमि का कब्जा ले लिया था।

भू-स्वामियों ने उसकी भूमि जोकि रेलवे के कब्जे में बताई गई थी, के मुआवजे के भुगतान हेतु एसडब्ल्यूआरए को एक कानूनी नोटिस दिया (अक्टूबर 2006)। चूंकि रेल प्रशासन ने एसएलओ को कोई राशि जमा नहीं करवाई थी, इसलिए मण्डलीय रेलवे प्रबंधक (निर्माण कार्य), बेंगलुरु मण्डल ने भूमि मालिकों को भुगतान के लिये एसएलएओ के पास जाने की सलाह दी। इसके परिणामस्वरूप भू स्वामियों ने कर्नाटक के माननीय उच्च न्यायालय में रिट याचिका दायर की (जून 2007) जिसने एसएलएओ को भू स्वामियों के कानूनी नोटिस पर तीन महीने के अन्दर

¹⁹⁶ मीटर गेज (एमजी) से ब्रोड गेज (बीजी)

¹⁹⁷ भूमि के क्षेत्र को मापने के लिए एक यूनिट गुंटा है। एक गुंटा एक एकड़ का 1/40 वां भाग है अर्थात् 33 फीटX33फीट =1089 एक्वेयर फीट

¹⁹⁸ अमान्य और प्रभावहीन बनाया गया।

विचार करने के निर्देश दिए। तीन महीने के अन्दर मुआवजे का भुगतान करने के लिए उच्च न्यायालय के निर्देशों को ध्यान में रखते हुए, एसएलएओ ने सीएनबीएनसी प्राधिकरण को संदर्भित भूमि की प्रास्थिति की जांच करने की सलाह दी (अक्टूबर 2007) क्योंकि भू स्वामियों को भूमि अधिग्रहण की तिथि से ब्याज सहित मुआवजा देय होगा उस मामले में यदि भूमि रेलवे के कब्जे में थी। तथापि, सीएनबीएनसी ने इस संबंध में कोई कार्रवाई नहीं की। परिणामस्वरूप भू-स्वामियों ने एक और रिट याचिका दाखिल की (अक्टूबर 2008)। न्यायालय ने एसएलएओ और एसडब्ल्यूआरए को (i) चार सप्ताह में भू सर्वेक्षण और (ii) यदि भूमि का अधिग्रहण कर उपयोग किया गया है तो छः माह में मुआवजे का भुगतान करने के निर्देश दिए (अगस्त 2009)।

एसएलएओ द्वारा एसडब्ल्यूआरए को अवमानना कार्यवाही के परिणामों को स्पष्ट करने के लिए दो अनुस्मारक जारी करने के बावजूद (जुलाई 2009 एवं नवम्बर 2009) एसडब्ल्यूआरए ने कोई कार्रवाई नहीं की। एसडब्ल्यूआरए की किसी प्रतिक्रिया के अभाव में भू-स्वामियों ने अवमानना की याचिका दाखिल की (मार्च 2010)। कर्नाटक के माननीय उच्च न्यायालय द्वारा रेलवे को दो महीने के अन्दर एसएलएओ को मुआवजा जमा करने और छः महीने के अन्दर अधिग्रहण प्रक्रिया पूरा करने के निर्देश देते हुए अवमानना याचिका का निपटान किया गया था (दिसम्बर 2010)। रेलवे ने एसएलएओ के पास मुआवजे की ` 7.09 करोड़ राशि जमा की (अगस्त 2011)। एसएलएओ ने अधिग्रहित भूमि के सत्यापन के लिए नई अधिसूचना¹⁹⁹ जारी की (जुलाई 2012 एवं मार्च 2013)। लेखापरीक्षा में देखा गया कि, रेलवे द्वारा भूमि के कब्जे को अभी तक कानूनी रूप नहीं दिया गया है (अप्रैल 2014)।

इस संबंध में इसके अतिरिक्त जांच से पता चला कि 1982 में न तो येलाहांका में कोई माल शेड विद्यमान था और न ही निकट भविष्य में इसके निर्माण की कोई योजना थी। तथापि, एसडब्ल्यूआरए ने वहां माल की लिए प्लेटफार्म निर्माण का प्रस्ताव दिया और 31 वर्ष पहले भूमि का प्रत्यक्ष कब्जा लिया था। भूमि के प्रत्यक्ष कब्जे के बावजूद एसडब्ल्यूआरए ने भू-स्वामियों को केवल लगभग कुल ` 0.17 करोड़ के मुआवजे का भुगतान करते हुए कब्जे का कानूनी अधिकार पाने की कोई कार्रवाई नहीं की थी। इसके परिणामस्वरूप रेलवे को कानूनी परिणामों के अलावा `

¹⁹⁹ जुलाई 2012 में अधिसूचना 4(1) और मार्च 2013 में अधिसूचना 6(1)

6.92 करोड़ की राशि के मुआवजे के रूप में अतिरिक्त परिहार्य भुगतान करना पड़ा था।

अपने उत्तर में, डिविजनल प्राधिकारी²⁰⁰, बेंगलूर ने स्वीकार किया (अप्रैल 2013) कि सीएनबीएनसी प्राधिकरण द्वारा 0.50 लाख की प्रारंभिक किश्त जमा न करने के कारण 1982 में एसएलओए द्वारा भूमि अधिग्रहण की कार्यवाही पूरी नहीं की गई थी। अन्ततः इसका परिणाम अदालत की अवमानना और मुआवजे का उच्च भुगतान था। उन्होंने कहा कि अधिग्रहित भूमि का उपयोग पार्सल साइडिंग के निर्माण के लिए किया जाएगा।

एसडब्ल्यूआरए का तर्क स्वीकार्य नहीं है। लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की जांच से पता चला कि एसडब्ल्यूआरए के पास येलाहंका में पार्सल साइडिंग के निर्माण के लिए कोई प्रस्ताव नहीं है (सितम्बर 2013 तक)। इसके अतिरिक्त, यद्यपि यह भूमि काफी समय से रेलवे के कब्जे में है, फिर भी अभी तक इसका उपयोग नहीं किया गया है। वास्तव में येलाहंका छोटा स्टेशन है और अधिग्रहित भूमि दो ट्रेको के बीच स्थित है। इसके अतिरिक्त, रेलवे के पास बेंगलूर के आस पास 109.02 एकड़ खाली भूमि है जिसमें से 2.49 एकड़ भूमि येलाहंका में ही उपलब्ध है।

इस प्रकार, भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया का अनुसरण करने में और भू-स्वामियों को मुआवजे के भुगतान में विलम्ब से उनकी लापरवाही वाले दृष्टिकोण से रेल प्रशासन ने भूमि अधिग्रहण के लिए 6.92 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया। जो उचित नहीं था।

मामला रेल प्रशासन के साथ मई 2013 में उठाया गया था, उनका प्रतीक्षित था (अप्रैल 2014)।

3.9 उत्तर पश्चिम रेलवे (एनडब्ल्यूआर): नगण्य उपयोग के साथ परिसम्पत्ति के सृजन पर अनुत्पादक व्यय

एक नई लाइन परियोजना की व्यवहार्यता निर्धारित करने में एनडब्ल्यूआर प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप 2.60 करोड़ की प्रचालन हानि उठाने के अतिरिक्त अजमेर-पुष्कर नई रेल लाइन के निर्माण पर 133.69 करोड़ का अनुत्पादक व्यय हुआ।

²⁰⁰ वरिष्ठ मण्डलीय अभियंता (सह समन्वय)

भारतीय रेल वित्त संहिता खण्ड I (1998) के पैरा 204 के अनुसार नई लाइन परियोजना पर निवेश वित्तीय रूप से उचित होगा सेवा की औसत वार्षिक लागत 14 प्रतिशत प्रतिफल उत्पन्न करेगी।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने अजमेर-पुष्कर के बीच नई ब्रोड गेज रेल लाइन के टोह इंजीनियरी कम यातायात सर्वेक्षण की संस्वीकृति दी (जुलाई 1998)। परियोजना की लागत प्रारंभ में (-) 3.40 प्रतिशत की प्रतिफल की आन्तरिक दर (आईआरआर) के साथ ` 69.87 करोड़ निर्धारित की गई थी और परियोजना पाँच वर्षों में पूर्ण किए जाने की योजना बनाई गई थी। विस्तृत अनुमान ` 88.40 करोड़ की लागत से सितम्बर 2003 में संस्वीकृत किया गया था। तथापि, एनडब्ल्यूआर प्रशासन ने क्षेत्र सर्वेक्षण करने में विलम्ब, भूमि की अनुपलब्धता, कार्य स्थल सौंपने आदि के कारण अर्थात् संस्वीकृत के दो वर्षों बाद दिसम्बर 2005 में निर्माण कार्य प्रारंभ किया। नई लाइन का कार्य दिसम्बर 2010 में पूर्ण हुआ था और मई 2011 में रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) द्वारा यात्री यातायात के लिए खोलने के लिए संस्वीकृति दी गई थी। इस नई लाइन के निर्माण पर एनडब्ल्यूआर प्रशासन द्वारा ` 133.69 करोड़ व्यय किया गया था।

लेखापरीक्षा समीक्षा में (जनवरी/फरवरी 2012) निम्नलिखित का पता चला:

- अपनी भारतीय रेल वित्त संहिता, खण्ड I में निर्धारित प्रतिमानों के प्रतिकूल रेल मंत्रालय ने नई लाइन (अजमेर-पुष्कर) परियोजना का अनुमोदन किया जो वित्तीय रूप से अव्यवहार्य था क्योंकि आईआरआर प्रारंभिक निर्धारण के समय ऋणात्मक था। परियोजना इस आधार पर अनुमोदित की गई थी कि प्रक्षेपित रेल लिंग छोटे परिचिमी भारत के आने वाले तीर्थ यात्रियों की सहायता करेगा।
- सप्ताह में पाँच दिन चलने वाली यात्री गाड़ी (अजमेर-पुष्कर-अजमेर) की एक जोड़ी 23 जनवरी 2012 से अर्थात् यात्री यातायात खोलने के लिए रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) के अनुमोदन से लगभग आठ माह के विलम्ब के बाद वाया मलंदर, मकरवाला, बुद्ध पुष्कर आरम्भ की गई थी।
- जनवरी 2012 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान इस यात्री गाड़ी (अजमेर-पुष्कर-अजमेर) से वास्तविक अर्जन उसी अवधि के दौरान (जनवरी 2012 से मार्च 2014) ` 2.65 करोड़ के परिचालन व्यय के प्रति केवल ` 0.05 करोड़ था। इस प्रकार एनडब्ल्यूआर को इस नई लाइन के परिचालन में ` 2.60 करोड़ की परिचालन हानि उठानी पड़ी।

➤ परियोजना के यातायात सर्वेक्षण में परियोजना के पहले, पांचवे और दसवे वर्ष के लिए यात्रा की सकल अर्जन क्रमशः ` 1.39 करोड़, ` 1.45 करोड़ और ` 1.52 करोड़ का निर्धारण किया गया था। तथापि जनवरी 2012 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान वास्तविक अर्जन केवल ` 0.05 करोड़ था अर्थात् पहले वर्ष के प्रक्षेपित अर्जन का केवल 3.60 प्रतिशत था।

➤ जनवरी 2012 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान ` 133.69 करोड़ के निवेश के लिए औसत अधिभोग केवल लगभग छः प्रतिशत रहा। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि अजमेर और पुष्कर के बीच नई लाइन द्वारा दूरी 32.30 कि. मी. है जबकि सड़क द्वारा यह दूरी केवल 15 कि. मी. है। इसके अतिरिक्त, इस दूरी को पूरा करने के लिए सड़क द्वारा लिया गया समय 30 से 40 मिनट है जबकि रेलगाड़ी द्वारा इसमें 80 मिनट लगते हैं और रेलगाड़ी और सड़क दोनों का किराया समान है। इस प्रकार, यह नया रेल लिंक समय तथा दूरी दोनों में सड़क की तुलना में खराब संयोजकता प्रस्तुत करता है।

➤ जून 2013 में जब मामला एनडब्ल्यूआर प्रशासन के ध्यान में लाया गया था तो उन्होंने कहा (मार्च 2014) कि यह एक नया भाग है और नियमित होने में समय लगेगा। जैसे और जब लम्बी दूरी की रेलगाडिया प्रारंभ की जाएगी इस भाग का अर्जन बढ़ेगा। उन्होंने आगे कहा कि इस भाग में नई सेवाओं का प्रारंभ लोगों को लाने ले जाने में प्रोत्साहन और पुष्कर घाटी क्षेत्र में तेजी से विकास के लिए अवसरों का सृजन प्रदान करेगा।

उपरोक्त उत्तर स्वीकार्य नहीं है। इस मामले में दोनों घटक अर्थात् लंबी दूरी की रेलगाड़ी का अभाव और रेलगाडियों की कम आवाजाही का एनडब्ल्यूआर प्रशासन को पता था। इसके अतिरिक्त, अपने तर्क के समर्थन में एनडब्ल्यूआर प्रशासन द्वारा पुष्कर घाटी क्षेत्र में रेल सेवाओं के संवर्धन से संबंधित कोई विवरण/योजना नहीं थी। इसके अतिरिक्त, नई रेल सेवा ने पश्चिमी भारत से आने वाले तीर्थ यात्रियों की सहायता का उद्देश्य पूरा नहीं किया क्योंकि औसत रेलगाड़ी अधिभोग जनवरी 2012 से मार्च 2014 के दौरान लगभग केवल छः प्रतिशत था

इस प्रकार नई लाइन (अजमेर-पुष्कर) के निर्माण पर ` 133.69 करोड़ का निवेश वित्तीय रूप से तर्कसंगत नहीं था। इसके अलावा, एनडब्ल्यूआर ने जनवरी 2012 से मार्च 2014 के दौरान ` 2.60 करोड़ की परिचालन हानि उठाई।

