

### अध्याय-5. भारतीय रेल के इंजीनियरिंग विभाग से संबंधित पैराग्राफ

#### 5.1 पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे): रेलवे क्वार्टरों के निर्माण की घटिया योजना के कारण पट्टे के आवास के भुगतान सहित परिहार्य अतिरिक्त व्यय

भूमि अधिग्रहण और क्वार्टरों के निर्माण में घटिया करार प्रबंधन में पूमरे प्रशासन के घटिया नियोजन/अनिर्णय के कारण पूमरे में तैनात अधिकारियों/स्टाफ के लिए किराए के आवास पर बार बार व्यय (दिसम्बर 2014 तक ₹ 18.64 करोड़) सहित ₹ 63.90 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ। इसके अलावा, पूमरे की ओर से भूमि अधिग्रहण में अनिर्णय के कारण जमा के रूप में राशि में से ₹ 1.23 करोड़ की जब्ती हुई।

इंजीनियरिंग विभाग (पैरा 1917) के लिए भारतीय रेलवे संहिता प्रावधान करती है कि जब इलाके में रेलवे के स्वामित्व वाला उचित आवास मौजूद न हो तो प्राथमिकता पर निजी भवनों को किराए पर लिया जा सकता है। इसके अतिरिक्त, रेलवे बोर्ड (आरबी) के निर्देशों (5 मई 2006) के अनुसार किराए पर लिए गए घरों की संख्या न्यूनतम तक सीमित होनी चाहिए। किराए पर लेने के प्रस्ताव में अन्य बातों के साथ निर्माणाधीन यूनिटों की संख्या दर्शायी जानी चाहिए यह भी निर्दिष्ट होना चाहिए कि वह कब पूर्ण और आंबटन के लिए उपलब्ध होंगे।

उपरोक्त से यह स्पष्ट है कि भारतीय रेल की प्राथमिकता जहां तक संभव हो सके अपने स्वयं के आवास लेना हैं और किराए के आवास के बजाय अपने स्वयं के आवास को वरीयता देना है।

उपरोक्त नियमों/निर्देशों के विपरीत, पूमरे प्रशासन ने अधिकारियों/स्टाफ के लिए किराए के आवास के लिए ₹ 18.64 करोड़<sup>217</sup> का परिहार्य व्यय किया था क्योंकि स्टाफ/अधिकारी आवास रेलवे बोर्ड की संस्वीकृती (2003) के 12 वर्षों के बाद भी निर्मित नहीं करवाए जा सके। लेखापरीक्षा द्वारा पाए गए भूमि अधिग्रहण और स्टाफ क्वार्टरों (घटिया करार प्रबंधन सहित) के निर्माण में चूकों के विवरण, की चर्चा नीचे की गई है:

<sup>217</sup> 2010-11 से दिसम्बर 2014 की अवधि के लिए किराए के आवास के लिए पूमरे द्वारा दत्त राशि - ₹ 18.64 करोड़

1. पूमरे की स्थापना के बाद (अक्टूबर 2002) हाजीपुर, रेलवे बोर्ड ने नए ज़ोन के गठन के लिए ₹ 78.88 करोड़ की राशि संस्वीकृत (2003) की जिसमें पटना में स्टाफ/अधिकारी क्वार्टरों के निर्माण के लिए भूमि की खरीद (₹ 2.17 करोड़ में 2.9 एकड़) शामिल है। तथापि, पूमरे प्रशासन ने बाद में (जनवरी 2006) पटना में भूमि की अत्यधिक बढ़ी हुई कीमत के कारण इसे अपर्याप्त और अनुपयुक्त पाया। इसके बजाय, पूमरे ने हाजीपुर-बिदपुर रोड पर हाजीपुर में अन्य सुविधाओं जैसे अधिकारी क्लब, मार्केटिंग काम्पलेक्स स्वास्थ्य यूनिट इत्यादि सहित केन्द्रीकृत कालोनी के निर्माण के लिए भूमि (50 एकड़) के अधिग्रहण के लिए प्रस्ताव दिया (जनवरी 2006)।
2. हालांकि रेलवे बोर्ड ने हाजीपुर में भूमि (40 एकड़) के अधिग्रहण के लिए ₹ 19.20 करोड़ की राशि संस्वीकृत की थीं, (मार्च 2006) पूमरे प्रशासन ने काफी देर से अगस्त 2007 में अधिग्रहण प्रक्रिया प्रारंभ की और भूमि के अधिग्रहण के लिए डीएलएओ हाजीपुर को ₹ 6 करोड़ की राशि जमा की।
3. लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि पूमरे प्रशासन ने भूमि की कीमत में भारी वृद्धि (2005 में ₹ 19.20 करोड़ से 2007 में ₹ 40.85 करोड़ तक) को कारण बताते हुए बिदपुर/हाजीपुर में भूमि के खरीद के अपने निर्णय को वापिस लिया (सितम्बर 2009)। पूमरे ने उपलब्ध रेलवे भूमि पर स्टाफ क्वार्टरों के निर्माण का निर्णय लिया (दीघाघाट/पटना-25 एकड़ और हाजीपुर स्टेशन काम्पलेक्स 21 एकड़)। निर्णय में परिवर्तन के कारण, राज्य सरकार ने स्थापना कीमत के रूप में डीएलओ के पास जमा राशि (₹ 6 करोड़) में से ₹ 1.23 करोड़ की कटौती की और शेष राशि (₹ 4.77 करोड़) अन्य कार्य के प्रति समायोजित किया (हाजीपुर-गीगोली क्षेत्र के बीच नई लाइन के निर्माण के लिए भूमि का अधिग्रहण)।

वैसे तो, भूमि अधिग्रहण के लिए पूमरे प्रशासन की ओर से अनिर्णय के कारण, उन्हें ₹ 1.23 करोड़ का दण्ड देना पड़ा जिसे डीएलओ, हाजीपुर द्वारा काटा गया था। इसके अलावा भूमि अधिग्रहण के लिए निर्णय लेने में विलम्ब से भी रेलवे क्वार्टरों के निर्माण में विलम्ब हुआ, जिसे नीचे विस्तृत रूप से दिया गया है:

1. पूमरे प्रशासन ने संस्वीकृत 604 क्वार्टरों (2012 में संस्वीकृत संशोधित अनुमान) से घटा कर 601 क्वार्टर) के प्रति 572 रेलवे क्वार्टरों के निर्माण की संस्वीकृती (2005) के लिए ₹ 45.46 करोड़ की कुल लागत से पांच ठेकेदारों को कार्य दिया (फरवरी 2006 से जनवरी 2008)। इन ठेको की पूर्णता की लक्ष्य तिथि जून 2007 और जुलाई 2009 के बीच थीं। पांच ठेकों में से केवल 28 क्वार्टरों के लिए

एक ठेके को पूरा किया गया और अन्य चार ठेके 2012-13 से पहले ही पूर्व समाप्त/समाप्त कर दिए गए थे। इन पाँच ठेको पर किया गया कुल व्यय ₹ 25.89 करोड़ था।

2. पूमरे प्रशासन द्वारा ठेको की पूर्व समाप्ति/समाप्ति के लिए दिए गए कारण और फलस्वरूप क्वार्टरों के निर्माण का पूरा न होने में स्थलों में परिवर्तन, ड्राइंगो की विलम्बित मंजूरी, दक्ष/अदक्ष मजदूरों और सामान की कमी को बताया गया था।
3. क्वार्टरों के निर्माण के शेष कार्य की पूर्णता के लिए पूमरे प्रशासन ने फरवरी 2014 और नवम्बर 2014 के बीच पूर्णता तिथियों के साथ ₹ 64.83 करोड़ (इसमें एक कार्य की लागत शामिल है जिसके लिए ठेके को नवम्बर 2014 तक अन्तिम रूप दिया जाना था) की कुल लागत के आठ ठेके दिए गए थे (मार्च 2013 से अक्टूबर 2013)।
4. लेखापरीक्षा ने देखा कि अभी तक (नवम्बर 2014) केवल 217 क्वार्टरों (पूर्व ठेके के माध्यम से पूर्ण 28 क्वार्टरों सहित) का निर्माण किया गया था और 218 क्वार्टरों पर कार्य निष्पादनाधीन था। इसके अलावा शेष 166 क्वार्टरों के लिए निविदाओं को भी अन्तिम रूप नहीं दिया गया था (नवम्बर 2014)।

उपरोक्त तथ्य स्पष्ट रूप से पूमरे प्रशासन की ओर से घटिया निविदा प्रबंधन को दर्शाते हैं क्योंकि वह उनकी संस्वीकृति (2005) के 10 वर्ष बाद भी केवल 217 क्वार्टरों का निर्माण कर सके। इसके अतिरिक्त ठेको की पूर्व समाप्ति/समाप्ति के कारण ठेको के पुनः निविदाकरण से पूमरे प्रशासन को ₹ 45.26 करोड़ (₹ 64.83 करोड़ + ₹ 25.89 करोड़ - ₹ 45.46 करोड़) की अतिरिक्त राशि का व्यय करना पड़ा था।

इसके अलावा, क्वार्टरों के निर्माण में विलम्ब के कारण, पूमरे प्रशासन को 2010-11 से 2014-15 में पूमरे में तैनात अधिकारियों/स्टाफ को किराए के आवास के भुगतान पर ₹ 18.64 करोड़ का व्यय वहन करना पड़ा था। इससे बचा जा सकता था यदि क्वार्टर समय पर निर्मित किए जाते अर्थात् जुलाई 2009 तक। यह व्यय क्वार्टरों के निर्माण तक पुनरावृत्ति प्रकृति का है।

इस प्रकार भूमि अधिग्रहण और क्वार्टरों के निर्माण में घटिया ठेका प्रबंधन में घटिया योजना/अनिर्णय के कारण ₹ 63.90 करोड़<sup>218</sup> का परिहार्य व्यय हुआ जिसमें किराए के आवास के भुगतान पर पुनरावृत्त व्यय भी शामिल है।

जब जून 2014 में पूमरे प्रशासन के साथ मामला उठाया गया था, उन्होंने बताया (नवम्बर 2014) कि क्वार्टरों के निर्माण में विलम्ब मुख्य रूप से वित्तीय वर्ष 2012-13 से पूर्व रेलवे बोर्ड से पर्याप्त निधि की अनुपलब्धता के कारण हुआ था। उन्होंने यह भी बताया कि भूमि अधिग्रहण में विलम्ब पर्याप्त निधि की अनुपलब्धता और अन्य घटकों के कारण हुआ था, जिसके कारण लागत में वृद्धि के सामान्य रुझान से हाजीपुर में भूमि की लागत में भारी वृद्धि हुई। उन्होंने आगे तर्क दिया कि डीएलएओ द्वारा काटी गई राशि 30 एकड़ भूमि की अधिग्रहण लागत (₹ 48 करोड़) की तुलना में काफी कम थी जिसकी बचत हुई।

उपरोक्त टिप्पणियां इस तथ्य के दृष्टिगत स्वीकार्य नहीं हैं कि निधियों की कमी कोई समस्या नहीं थी क्योंकि यह स्पष्ट था कि 2009-10 से पूर्व ₹ 78.88 करोड़ के संस्वीकृत अनुमान के प्रति रेलवे बोर्ड द्वारा ₹ 76.45 करोड़ का व्यय पहले ही रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया था। इसके अतिरिक्त ₹ 1.23 करोड़ की जब्ती रेलवे की ओर से अनिर्णय के कारण हुई थी। यह तर्क कि रेलवे ने भूमि के अधिग्रहण न करने के कारण ₹ 48 करोड़ की बचत की सही नहीं है क्योंकि बचत क्वार्टरों के निर्माण के लिए पटना, हाजीपुर और दीघाघाट पर उपलब्ध रेलवे की अपनी भूमि के उपयोग के कारण हुई थी। तथापि, भूमि अधिग्रहण के अनिर्णय के कारण डीएलएओ/हाजीपुर के पास जमा राशि की जब्ती हुई थी।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फरवरी 2015 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2015)।

## 5.2. पूर्व रेलवे: एक रेलवे पुल के आधार के निर्माण पर किया गया निष्फल व्यय

साईट मंजूरी को सुनिश्चित किये बिना एक नई लाइन परियोजना पर एक पुल के आधार के निर्माण हेतु एक संविदा देने रेलवे का निर्णय जो रेलवे बोर्ड के मौजूदा आदेशों का उल्लंघन था, के परिणामस्वरूप ₹ 46.20 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

<sup>218</sup> घटिया ठेका प्रबंधन के कारण अतिरिक्त व्यय ₹ 45.26 करोड़ 2010-11 से 2013-14 के दौरान = के आवास किराए के लिए भुगतान = ₹ 18.64 करोड़ जोड़ ₹ 63.90 करोड़

रेलवे बोर्ड निर्देशों (अगस्त 1980) के अनुसार, कार्यों के लिए संविदाएं प्रदान नहीं की जाएगी जब तक कि मृदा जांच, साईट जांच पूरी नहीं हो जाती, सभी योजनाओं की ड्राविंग्स और प्राक्कलन सक्षम अधिकारी द्वारा अनुमोदित/संस्वीकृत न किए गए और ठेकेदार को कार्य के निष्पादन हेतु साईट सौंपने में कोई अड़चन नहीं हो। रेलवे बोर्ड ने दोहराया (अप्रैल 2010) कि रेलवे प्रशासन को सौंपने के लिए पूरी तरह तैयार हों।

‘विशेष रेलवे परियोजनाएं वह परियोजनाएं हैं जिन्हें समय समय पर केन्द्र सरकार द्वारा अधिसूचित किया जाता है ताकि जनता को राष्ट्रीय संरचना प्रदान की जा सके जिसमें एक विशिष्ट समय सीमा में एक या अधिक राज्य या केन्द्र शासित प्रदेश कवर होते हैं।

रेलवे बोर्ड ने कैनिंग और भंगनखली स्टेशनों<sup>219</sup> (संस्वीकृतलागत ₹ 123.71 करोड़) के बीच एक नई ब्रोड गेज (बीजी रेलवे लाईन परियोजना (4.84 कि. मी) की संस्वीकृति दी थी (अक्टूबर 2009)। यह अनुमान लगाया गया था कि परियोजना में लगभग लगाया गया था कि परियोजना में लगभग 18.36 हेक्टेयर निजी भूमि की आवश्यकता होगी। भूमि अधिग्रहण निजी भूमि की आवश्यकता होगी। भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया को आगे बढ़ाने के लिए रेलवे बोर्ड ने परियोजना को विशेष रेलवे परियोजना<sup>220</sup> के रूप में व्यवस्थित करने का निर्णय किया (जनवरी 2010) और परियोजना को एक विशेष रेलवे परियोजना घोषित करते हुए एक राजपत्रित अधिसूचना जारी की (मार्च 2010)।

लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- यद्यपि रेलवे प्रशासन ने निजी भूमि<sup>221</sup> के अधिग्रहण के लिए नोटिस जारी किए थे (अगस्त) 2010), कोई अधिग्रहण नहीं किया गया था (अप्रैल 2013 और जनवरी 2014)। अपेक्षित भूमि पर कोई 191 अतिक्रमण थे। ब्लाक स्तर के राजस्व अधिकारी ने भंगनखली-मोज़ा के संबंध में कम्प्यूटरीकृत अधिकारों के अभिलेख भी जारी नहीं किए थे। कान्था इबेरिया मोज़ा पर कुछ प्लॉटों के संबंध में नोटिस अभी प्रकाशित<sup>222</sup> किए जाने थे (जनवरी 2014)। अतिक्रमण के कारण किसी भूमि का अधिग्रहण नहीं किया गया था (दिसम्बर 2014)।

<sup>219</sup> घुटयरीशरीफ और कैनिंग के बीच रेलवे ट्रैक के दौहरीकरण के कार्य की सामग्री संशोधन के रूप में

<sup>220</sup> रेलवे (संशोधन) अधिनियम, 2008 के अन्तर्गत

<sup>221</sup> रेलवे (संशोधन) अधिनियम 2008 की धारा 20ए के अंतर्गत

<sup>222</sup> रेलवे (संशोधन) अधिनियम 2008 की धारा 20ए के अंतर्गत

- यद्यपि, रेलवे प्रशासन द्वारा भूमि के किसी टुकड़े पर अधिग्रहण नहीं किया गया था उन्होंने 10 मई 2010 की पूर्णता तिथि से साथ तटबंध, ब्लेकेटिंग में भूकार्य छोटे पुलों/आरओबी के निर्माण हेतु एक ठेका (₹ 3.05 करोड़ की लागत) दे दिया (नवम्बर 2009)। तथापि, ठेकेदार कार्य के लिए स्थल की अनुपलब्धता और कब्जा करने वालों द्वारा बाधाओं के कारण कार्य नहीं कर पाया और रेलवे से स्थल सौंपने या ठेका समाप्त करने की अपील की (जून 2010)। अक्टूबर 2010 तक कार्य की प्रगति आठ प्रतिशत थी और ₹ 0.23 करोड़ का भुगतान किया जा चुका था। ठेका किसी भी पक्ष पर किसी देयता के बिना पूर्व समाप्त कर दिया गया था (दिसम्बर 2010)।
- सीओई आर ने प्रस्तावित नई लाइन के साथ माटला नदी पर एक पुल की नींव और उपसंरचना<sup>223</sup> के निर्माण हेतु एक ठेकेदार को मार्च 2012 की पूर्णता तिथि के साथ एक महत्वपूर्ण ठेका (लागत-₹ 49 करोड़) दिया (अक्टूबर 2010)। पुल की उप संरचना का कार्य ₹ 46.20 करोड़ की लागत से पूरा किया गया (मार्च 2014)। तथापि दोनों छोरों अर्थात् केनिंग छोर और भंगनखली छोर पर निर्माण कार्य भूमि अधिग्रहण में शामिल बाधाओं के कारण, भूमि की अनुपलब्धता के कारण नहीं किया जा सका।
- पुल की मुख्य संरचना या नई लाइन के कार्य के संबंध में किसी अन्य कार्य के लिए अपेक्षित भूमि और निधियों की अधिप्राप्ति न होने के कारण कोई निविदा आमंत्रित नहीं की गई। वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए लगातार दो रेल बजटों में इस परियोजना के लिए निधियों के प्रावधान में कटौती की गई और प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 1.00 करोड़ की टोकन राशि को इसके साथ तीन परियोजनाओं<sup>224</sup> के लिए प्रदान कर दिया गया था।

जब मामला रेल प्रशासन के साथ उठाया गया (मार्च 2015) उन्होंने बताया (मई 2015) कि जून 2010 में भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया प्रारंभिक स्तर पर थी और तब ऐसा कभी भी नहीं लगा कि विशेष रेल परियोजना के लिए यह प्रक्रिया आगे जा कर बाधाओं का सामना करेगी। माटला नदी पर मुख्य पुल की उप संरचना के निर्माण के लिए पहले चरण में निविदा आमंत्रित करना न्यायसंगत लगा क्योंकि बड़े पुल का निर्माण करना एक लम्बी कार्यावधि थी।

<sup>223</sup> किसी पुल के आधार और अन्य निचली संरचना (पियर्स)

<sup>224</sup> भंगनखली-बसती और बंसती-झरखली

रेलवे बोर्ड का तर्क स्वीकार्य नहीं है। पुल की उपसंरचना के पहुंच मार्ग के निर्माण के बिना कोई उपयोग नहीं था, जिसे भूमि अधिग्रहण के लिए नहीं किया गया था। तथ्य यह है कि भूमि अधिग्रहण में बाधाओं के बारे में रेल प्रशासन को भली भांति पता था क्योंकि तटबंध इत्यादि में भूकार्य का कार्य नवम्बर 2009 में दिया गया था, जिसकी भू स्थल और अतिक्रमणों की अनुपलब्धता के कारण पूर्व समाप्ति करनी पड़ी थी। चूंकि दोनों पहुंच मार्गों के लिए भूमि का अधिग्रहण अक्टूबर 2010 तक नहीं किया गया था, उप संरचना के निर्माण को रेलवे बोर्ड के निर्देशों (1980 और 2010) की शर्तों में किया जाना चाहिए था।

इस प्रकार, रेलवे का स्थल मंजूरी सुनिश्चित किए बिना एक नई लाइन पर पुल की उप संरचना के निर्माण के लिए ठेका देने का निर्णय रेलवे बोर्ड के मौजूदा आदेशों के उल्लंघन में था, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 46.20 करोड़ तक का निष्फल/बेकार व्यय हुआ। इसके अलावा कार्य निष्पादन के लिए भूमि का अधिग्रहण नहीं किया जा सका, जो कि परियोजना को विशेष रेलवे परियोजना के रूप में घोषित करने का मुख्य कारण था।

### 5.3 मेट्रो रेलवे(म.रे): नई कार्यशाला के निर्माण में निष्फल व्यय

नौपारा में नई पुनर्सुधार कार्यशाला के उपयोग की संभावना का पता लगाए बिना इसके निर्माण (कार्यशाला हेतु संयंत्र तथा मशीनरी की खरीद सहित) के कारण ₹ 25.82 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

मेट्रो रेलवे, कोलकाता में 1992 तक कुल अठारह गैर-एसी रेक (नौ बीएचईएल<sup>226</sup> नमूना तथा नौ एनजीईएफ<sup>227</sup> नमूना) चरणों में प्रारंभ किये गए थे। इन रेकों की आवधिक मरम्मत (पीओएच) कार शेड, नौपारा में की जानी थी।

वर्तमान नौपारा कार-शेड के अतिरिक्त, रेलवे बोर्ड ने ₹ 76.19 करोड़ की लागत पर 'मैट्रो पुनर्सुधार कार्यशाला, नौपारा' के प्रतिष्ठापन हेतु निर्माण कार्य का अनुमोदन किया (2009-10)। रेक पुनर्सुधार कार्यशाला का निर्माण कार्य व्यापक पुनर्सुधार कार्य करने जैसे संक्षारण मरम्मत, पुनः-उभार बोगियों की पुनर्सजना तथा विशेष मरम्मतें, पुराने गैर-एसी कोचों के नियंत्रण गियर तथा आवर्ती मशीनों के मद्देनजर प्रस्ताविक किया गया था। कार्यशाला में प्रति वर्ष छह रेकों के पुनर्सुधार की

<sup>226</sup> भारत हेवी इलैक्ट्रिकल लिमिटेड

<sup>227</sup> न्यू गवर्मेन्ट इलैक्ट्रिक फैक्ट्री लिमिटेड

क्षमता थी। कार्यशाला के निर्माण के संबंध में ₹ 25.82 करोड़ (₹ 10.65 करोड़ के संयंत्र तथा मशीनरी सहित) का व्यय अब तक (मार्च 2014 तक) वहन किया गया था।

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- कुल 144 गैर एसी कोचों में से (18 रेक x 8 कोच), 17 कोच बढ़ाए गए 28 वर्षों के कोडल जीवन काल को पूरा करने के पश्चात निराकरण हेतु संसाधित किये गए थे।
- एनजीईएफ नमूने के 56 कोचों वाले सात रेकों पर मध्य-भाग विशेष मरम्मत हेतु सक्रियता से विचार किया जा रहा था।
- 50 कोचों का कोडल जीवन काल रेलवे बोर्ड द्वारा एक पीओएच चक्र अर्थात् तीन वर्षों के लिए विस्तारित किया गया था (मई 2013)। इन 50 में से, 32 कोच मार्च 2016 में अपनी विस्तारित कोडल जीवन काल पूरा करेंगे तथा शेष 18 कोच 2016-17 में अपना विस्तारित कोडल जीवन काल पूरा करेंगे।
- केवल 21 कोच (144-(17+56+32+18)) भविष्य में पुनर्सुधार हेतु शेष बचे थे।

इस प्रकार एक नई कार्यशाला जो वास्तव में केवल इन 21 कोचों के पुनर्सुधार का उद्देश्य पूरा करेगी (9 जो 2014-2015 से 2016-2017 के बीच कोडल जीवन की समाप्ति पर पहुंचेगी और 12 2017-2018 से 2022-2033 के दौरान कोडल जीवन की समाप्ति पर पहुंचेंगी) को स्थापित करने का निर्णय सुविचारित या औचित्यपूर्व प्रतीत नहीं होता है।

इसके अलावा, 2010-13 के दौरान नए 13 एसी रेकों की अधिप्राप्ति कोडल जीवन (2035-2038 के दौरान 25 वर्ष बाद) की समाप्ति तक कम उपयोगिता के साथ पड़े रहेंगे (सभी एसी रेक मेट्रो रेल में सेवा में हैं)। यह भी पाया गया कि रेलवे बोर्ड ने बार बार सूचना दी (मार्च 2010 और अगस्त 2011) कि नए एसी कोचों की प्राप्ति पर मेट्रो रेलवे को विस्तारित जीवन वाली पुरानी कोचों के परिसमापन की योजना बनानी चाहिए।

अतः मेट्रो रेलवे ने बिना किसी संभावी योजना और व्यवहार्यता रिपोर्ट के पुनर्सुधार कार्यशाला का कार्य यह निर्धारित करने के लिए कि क्या सीमित संख्या के पुराने रेकों के पुनर्सुधार के लिए एक पूरी कार्यशाला रूप से आवश्यक और न्यायोचित थी



प्रारंभ कर दिया। इस की अधिप्राप्ति पर अभी तक (मार्च 2014) किया गया व्यय (₹ 25.82 करोड़) निष्फल था।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फरवरी 2015 में लाया गया था। उत्तर में उन्होंने कहा (अप्रैल 2015) कि भेल कोचों का कोडल जीवन मेट्रो सेवाओं में वृद्धि के कारण बाद में एक पीओएच चक्र के लिए पहले चरण में 25 वर्षों से 28 वर्षों तक विस्तारित किया गया था। आगे यह कहा गया था कि चूंकि आगामी वर्षों में नए रैकों की उपलब्धता की बहुत कम संभावना हैं, उन कोचों का जीवन कुछ और वर्षों के लिए आगे बढ़ाया जा सकता है। अतः पुनर्सुधार सुविधाओं को कोचों के पीओएच के साथ विशेष मरम्मत इत्यादि के लिए उपयोग किया जाएगा। इसलिए पुनर्सुधार सुविधाओं का कार्य भविष्य के विस्तारण और पीओएच/पुनर्सुधार की अधिक संख्या की आवश्यकता को ध्यान में रख कर किया गया था। रेलवे बोर्ड ने यह भी बताया कि पुनर्सुधार भविष्य में नोपार के पीओएच कार्य में भी वृद्धि होगी, जब नेटवर्क के विस्तारण के दौरान रैक धारण में वृद्धि होगी। वैसे तो, पुनर्सुधार सुविधाओं की अनुपयोगिता की कोई संभावना नहीं है।

उपरोक्त उत्तर निम्नलिखित तथ्यों के दृष्टिगत तर्कसंगत नहीं हैं:-

- (i) रेलवे बोर्ड का तर्क कि कोचों के पीओएच के लिए पुनर्सुधार की सुविधाएं कोचों की वृद्धि के साथ साथ मौजूदा कोडल जीवन में वृद्धि के दृष्टिगत पर्याप्त रूप से उपयोग होंगी एक बाद का विचार है। नई पुनर्सुधार कार्यशाला के निर्माण के लिए निर्णय लेते समय मेट्रो रेलवे को पास केवल 21 कोचें थी वह भविष्य में पुनर्सुधार हेतु पड़ी हैं जैसा कि लेखापरीक्षा द्वारा बताया गया है। अतः बिना किसी संभावी योजना और व्यवहार्यता रिपोर्ट के नई कार्यशाला का कार्य करने का निर्णय अविवेकपूर्ण है।
- (ii) बढ़ती सेवाओं के अनुरक्षण के लिए मौजूदा कोचों के कोडल जीवन को 25 वर्षों से 28 वर्षों तक विस्तारित किया गया था। इसके अलावा 13 एसी रैकों की नई फ्लीट को मेट्रो रेलवे में प्रतिष्ठापित किया गया था इसके अतिरिक्त रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) ने टिप्पणी की (फरवरी 2015) कि अगले चार वर्षों में मेट्रो रेलवे द्वारा 12 और रैक प्राप्त किए जाएंगे। सीआरएस ने आगे कहा कि सात भेल रैक कोडल जीवन से आगे सेवा में हैं और उन्हें पुराने चल स्टॉक के साथ तुरन्त प्रतिस्थापित करने की आवश्यकता है। इस

प्रकार 28 वर्षों से आगे किसी भी पुराने चल स्टॉक का विस्तारण कोचों की विश्वसनीयता और सुरक्षा पहलू के साथ समझौता प्रतीत होता है।

- (iii) केवल पीओएच कार्य के संवर्धन के लिए नई पुनर्सुधार कार्यशाला की स्थापना एक विवेकपूर्ण निर्णय नहीं है। पीओएच कार्य को नोपारा में पीओएच कार्यशाला की मौजूदा संरचना में वृद्धि द्वारा संवर्धित किया जा सकता है।

#### 5.4 पूर्वोत्तर रेलवे: परियोजना हेतु भूमि अधिग्रहण के बिना नई लाइन कार्य शुरू करना

अपेक्षित भूमि का अधिग्रहण किए बिना 60.70 किमी नई लाइन परियोजना पर कार्य शुरू करने के परिणामस्वरूप रेलवे भूमि पर 3.7 किमी नई लाइन पर ₹ 15.60 करोड़ के व्यय के पश्चात कार्य रोक देना पड़ा।

एफ-1 के पैरा 204 में प्रावधान है कि आवासीय भवनों, सहायता प्राप्त साइडिंग और रोलिंग स्टॉक जिसके लिए विशेष नियम लागू हैं, को छोड़कर नए निवेश के प्रस्ताव को तब तक वित्तीय रूप से औचित्यपूर्ण माना जाएगा जब तक कि प्रस्तावित ढाँचे पर किए गए व्यय को पूरा करने के पश्चात् शुरुआती अनुमानित लागत के कम से कम 14 प्रतिशत की वापसी की उम्मीद न दिखती हो। पैरा 523 और 562-एफ में आगे यह भी प्रावधान है कि रूट चयन के प्रस्ताव में जाँचे गए विभिन्न वैकल्पिक रूटों की सूचना और आंकड़ों को अवश्य सूचीबद्ध किया जाए और उसमें परियोजना के लिए अपनाए गए रूट के विकल्प को प्रभावित करने वाले कारकों पर भी अनवार्य रूप से प्रकाश डाला जाए। महत्वपूर्ण विकल्पों हेतु वित्तीय रिटर्न की गणना की जानी चाहिए और सबसे ज्यादा रिटर्न देने वाले विकल्प को ही सामान्य रूप से अपनाया जाए, जब तक महँगे विकल्पों के पक्ष में अन्य विरोधाभासी कारण न हो।

पनियहवा और तमकुही रोड के बीच नई लाइन पर दो वैकल्पिक रूटों के माध्यम से विचार किया जाना था (i) छितौनी-पखनाहा-दहवा से तमकुही रोड (60.70 किमी, अनुमानित लागत ₹ 246 करोड़) और (ii) छितौनी-पखनाहा-बरहारागंज से तमकुही रोड (70.00 किमी. (केवल 31.25 किमी का ही वास्तव में निर्माण किया जाना था क्योंकि बरहारागंज से तमकुही रोड तक प्रस्तावित लाइन मौजूदा कप्तानगंज-थावे लाइन पर थी) अनुमानित लागत ₹ 122 करोड़)। यद्यपि सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार, दोनों वैकल्पिक रूट न तो वित्तीय रूप से व्यवहार्य थे और न ही

संचालनात्मक आवश्यकता थी, छितौनी-पनखाना-दाहवा से तमकुही रोड के होकर नई लाइन के निर्माण की मंजूरी बिना इस पर विचार किए दे दी गई, कि यह वास्तव में लम्बा रूट होगा और इसके साथ-साथ अन्य नुकसान होंगे।

छितौनी-तमकुही रोड के बीच नई लाइन परियोजना के निर्माण को रेलवे बोर्ड द्वारा 2006-07 के अपने अनुपूरक बजट में (-) 9.22 प्रतिशत की रिटर्न दर के साथ मंजूरी दे दी गई थी। जनवरी 2007 में रेलवे बोर्ड ने पूर्वोत्तर रेलवे प्रशासन से अलाइमेंट परिवर्तन का औचित्य भेजने को कहा अर्थात् छितौनी-तमकुही रोड से पनियहवा-छितौनी-तमकुही रोड। रेलवे बोर्ड के पहल पर पूर्वोत्तर रेल प्रशासन ने फरवरी 2007 के अपने संशोधित औचित्य में बताया कि छितौनी-तमकुही रोड के बीच नई लाइन के कार्य का पूर्ण उपयोग करने के लिए इसे पनियहवा से जोड़ना अपेक्षित एवं अनिवार्य है जो मौजूदा रेल नेटवर्क पर और मात्र 2 किमी दूर है। अंत में रेलवे बोर्ड ने छितौनी-तमकुही रोड नई लाइन के भाग के रूप में पनियहवा-छितौनी नई लाइन की मंजूरी दी।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि भूमि मालिकों को ₹ 33.53 करोड़ की क्षतिपूर्ति के साथ इस नई लाइन परियोजना हेतु 264 हेक्टेअर भूमि की आवश्यकता थी। इसमें से भूमि मालिकों को भुगतान वितरण हेतु जिला प्रशासन को ₹ 11.486 करोड़ का भुगतान पहले ही कर दिया गया था (दिसम्बर 2008 और मार्च 2011 में ₹ 4.29 करोड़ + ₹ 7.196 करोड़ ₹ 11.486 करोड़)। हालांकि 2006-07 से 2013-14 (फरवरी 2014 तक) अर्थात् 8 वर्ष बीत जाने के बावजूद भी भूमि का अधिग्रहण नहीं किया जा सका। रेल प्रशासन ने उपलब्ध रेल भूमि पर पनियहवा से छितौनी के बीच कार्य शुरू कर दिया और फरवरी 2014 तक ₹ 15.61 करोड़ का व्यय किया। पनियहवा से छितौनी के बीच (लगभग 3.7 किमी) ट्रैक जोड़ने का कार्य पूरा हो गया और मार्च 2012 में इंजन दौड़ने लगा। रेल प्रशासन को रेल सुरक्षा आयुक्त द्वारा जाँच का आवेदन अभी भी भेजा जाना है (नवम्बर 2014)। इसलिए, ट्रेन सेवार्यें अभी भी शुरू की जानी हैं।

इस संबंध में, निम्नलिखित लेखापरीक्षा टिप्पणियाँ की गईं:

परियोजना अलाभकारी और वित्तीय रूप से अव्यवहार्य थी क्योंकि परियोजना का रिटर्न दर (-) 9.22 प्रतिशत था। सांख्यिकीय और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय (इंफ्रॉस्ट्रक्चर और परियोजना मॉनिटरिंग डिवीज़न) ने अगस्त 2006 में रेलवे बोर्ड को बताया कि नई लाइन परियोजनाओं में निवेश जो वित्तीय रूप से व्यवहार्य नहीं है, से चालू नई लाइन परियोजनाओं को पूरा करने पर व्यय करना अधिक अच्छा

रहता जो समाप्त होने की ओर अग्रसर हैं। इसके बावजूद भी परियोजना की मंजूरी दी गई और कार्य शुरू किया गया।

पूर्वोक्त रेल प्रशासन द्वारा दिए गए औचित्य के अनुसार छितौनी-तमकुही रोड नई लाइन की समाप्ति पर पनियहवा से छितौनी खण्ड उपयोगी हो सकता था। इस प्रकार, यह स्पष्ट है कि पनियहवा-छितौनी (3.7 किमी) के बीच नई लाइन के निर्माण पर किया ₹ 15.61 करोड़+ ₹ 11.48 करोड़ = ₹ 27.09 करोड़ का व्यय सामान्य राजस्व के लाभांश के भुगतान की अतिरिक्त देयता के साथ छितौनी-तमकुही रोड के बीच नई लाइन पूरी होने तक व्यर्थ रहेगा।

अतः एक अलाभकारी नई लाइन परियोजना की अविवेकपूर्ण मंजूरी और इसके निर्माण के परिणामस्वरूप सामान्य राजस्व के लाभांश के भुगतान के बावजूद ₹ 27.09 करोड़ का व्यर्थ व्यय हुआ।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में मार्च 2015 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2015)।

### 5.5. दक्षिण पूर्व रेलवे (दपुरे): जल की खरीद के लिए त्रुटिपूर्ण योजना के कारण निष्फल व्यय

खड़गपुर रेलवे रिहायशी क्षेत्र के लिए जल की खरीद हेतु रेलवे प्रशासन द्वारा त्रुटिपूर्ण योजना के परिणामस्वरूप रेडियल कलेक्टर वेल, पाइपलाइन, पम्पस आदि को पूरा न करने के कारण ₹ 11.38 करोड़ का निष्फल व्यय और गहरे ट्यूबवेल के घंसने के कारण ₹ 3.92 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

खड़गपुर भारतीय रेल के सबसे बड़े रेलवे रिहायशी क्षेत्रों<sup>232</sup> में से एक हैं। रेलवे रिहायशी क्षेत्र के लिए पेय जल की आपूर्ति हेतु रेलवे बोर्ड ने ₹ 3.50 करोड़ की प्रत्याशित लागत पर 2.4 एमजीडी क्षमता के साथ पारम्परिक प्रणाली<sup>233</sup> सहित जल शोधन संयंत्र (डब्ल्यूटीपी) के कार्य को संस्वीकृति दी (1998-1999)। रेलवे द्वारा कार्य की मंजूरी की तिथि से तीन वर्षों के भीतर अर्थात् अक्टूबर 2002 तक ₹ 5.33 करोड़ की संशोधित अनुमानित लागत पर पूरा किया जाना निर्धारित था।

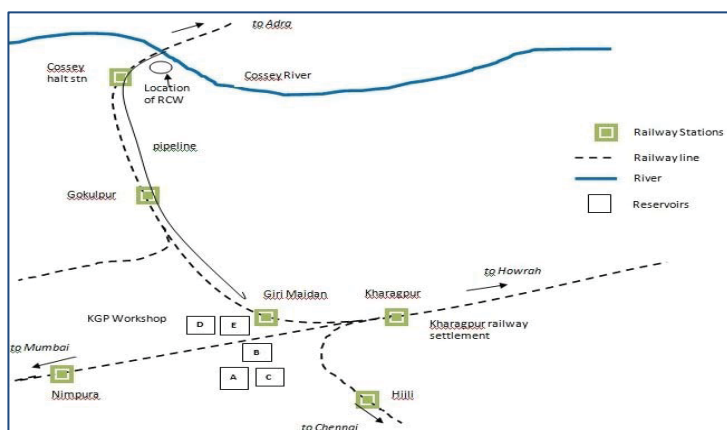
<sup>232</sup> 14000 रिहायशी आवास, रेलवे अस्पताल, 9 स्कूल, 2 महत्वपूर्ण रेलवे संस्थान इत्यादि।

<sup>233</sup> पारम्परिक प्रणाली पेयजल की संतोषजनक आपूर्ति सुनिश्चित करने हेतु पूर्णता सज्जित एक जांच लैब के साथ पूर्ण अन्य उपकरण तथा पोस्ट क्लोरीनेशन, दर नियंत्रक के साथ तीव्र गुरुत्व बालू शोधन, स्लग वाल, प्री-क्लोरीनेशन व्यवस्था, फ्लश मिक्चर वाली जल शोधन संयंत्र को दर्शाती है।

प्रारंभ में (1998-99) डब्ल्यूटीपी के निर्माण का निर्णय लिया गया था किन्तु निर्माण संगठन और डिविज़नल रेल प्रबंधन, खड़गपुर के बीच चर्चा के बाद यह निर्णय लिया गया (जुलाई 2003) कि डब्ल्यूटीपी के बजाय, बेहतर शोधन तकनीक के साथ कोसी नदी के तल पर 5 एमजीडी क्षमता के रेडियल कलेक्टर वेल<sup>234</sup> (आरसीडब्ल्यू) का इस औचित्य के साथ निर्माण किया जाए कि यह प्रणाली मित्ययी पद्धति थी क्योंकि इससे जल शोधन की आवश्यकता नहीं होगी और क्षेत्र की मांग को पूरा करने के लिए पेयजल की निर्बाध और पर्याप्त आपूर्ति की जाएगी।

डब्ल्यूटीपी से आरसीडब्ल्यू के कार्यक्षेत्र में परिवर्तन करने के कारण और प्रस्तावित

आरसीडब्ल्यू का सही स्थान निर्धारित करने के लिए भी भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, खड़गपुर द्वारा नवम्बर में सलाह के 2004 आधार पर आरसीडब्ल्यू की व्यवहार्यता और



आरसीडब्ल्यू पाइपलाइनों और रिजर्वायरों की साइट

प्रतिरोधकताकी जाँच कराने का निर्णय लिया गया। उन्होंने सितम्बर में 2005 यह दर्शाते हुए अपनी रिपोर्ट दी किप्रारंभ में निर्णित स्थान में सभी दिशाओं से लम्बी दूरी तक के लिए बालू की एक समान मोटाई वाला स्तर नहीं है। जो बाद में कलेक्टर वेल प्रणाली की क्षमता को कम कर सकता है सन्निकर स्थानों पर कुछ और बोरवेल खोदने का सुझाव दिया गया ताकि बालू की एक समान मोटाई की सीमा की जांच हो सके। जो इसलिए नदी के सन्निकट स्थान में बोरवेल की 50 खुदाईकी गई और एमजीडी क्षमता के रेडियल कलेक्टर वेल के निर्माण हेतु 05 मौजूदा नजदीकी पम्प हाऊस के निकट एक उपयुक्त स्थान की पहचान की गई थी। दिसम्बर में 2005,जल शोधन संयंत्र हेतु आरसीडब्ल्यू के निर्माण के शुरूआती

<sup>234</sup> रेडियल कलेक्टर वेल, क्षैतिज छिद्रित नालियाँ हैं जो मूलतः सतही जल शोधन से भूमिगत जल संग्रहण करती हैं।

अनुमान<sup>235</sup> ₹ 5.33 करोड़ को संशोधित करके ₹6 . करोड़ 82कर दिया गया और फिर प्राकलन सं .1363डब्ल्यू/2008<sup>236</sup> द्वारा संशोधित करके ₹7 .करोड़ कर 74 ) दिया गया2008।

5 एमजीडी क्षमता के साथ ओवरहेड पम्प हाऊस आरसीडब्ल्यू के निर्माण का ठेका नवम्बर में 2005₹1 . 18 करोड़ की लागत पर स्वीकृति पत्र जारी होने से 98 के साथ दिया गया था और अन्तिम र्य की समाप्ति के लक्ष्यमहीने के भीतर का में किया गया था। 2006 स्थान का निर्धारण मईलेखापरीक्षा ने पाया कि द .पू. रेल प्रशासन ने कार्यबल और मशीनरी<sup>237</sup> की अनुपलब्धता, अनुमोदित ड्राइंग आपूर्ति में देरी, इलेक्ट्रिकल कार्य के गैरदननिष्पा-, पम्प आदि की आपूर्ति जैसे कारणों से 31 मार्च तक चार विस्तार 2009णों की मंजूरी दी। आरसीडब्ल्यू के निर्माण कार्य के साथ का भाग ₹1 . करोड़ के मंजूर प्राकलन के प्रति 98₹1 . 52 में पूरा हुआ। कोसी नदी और गोकुलपुर के बीच 2009 करोड़ की लागत से मार्च मीटर पा 4800इपलाइन बिछाने का कार्य दो भागों में 2300 और .मी 2500 – में 2011 और जुलाई 2010 मई :क्रमश .मीकिया गया। ये सात और पाँच महीनों<sup>238</sup> की देरी से क्रमशमें पू 2012 और मार्च 2011 जून :रे हुए थे। मार्च

<sup>235</sup> सभी प्राकलनों में अर्थात् ₹ 5.33 करोड़, ₹ 6.81 करोड़ और ₹ 7.74 करोड़ में सिविल इंजीनियरिंग कार्य, इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग कार्य और एसएण्डटी इंजीनियरिंग कार्य भी शामिल थे।

<sup>236</sup> पहले दो अनुमानों में अर्थात् ₹ 5.33 करोड़ और ₹ 6.81 करोड़ में केवल सिविल और एसएण्डटी इंजीनियरिंग कार्य को शामिल किया गया और इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग कार्यों को शामिल नहीं किया गया। इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग कार्य ₹ 7.74 करोड़ के उरे अनुमान में शामिल थे।

<sup>237</sup> कार्यबल और मशीनरी रेल प्रशासन द्वारा प्रदान नहीं किया जाना था, यह ठेकेदार का कर्तव्य था। हालांकि रेल प्रशासन द्वारा ठेकेदार पर बिना जुर्माना लगाए विस्तार की मंजूरी दी गई थी।

<sup>238</sup>

कार्य का नाम	मंजूरी का वर्ष	पूरा किया जाने वाला कार्य	वास्तव में पूर्ण हुआ कार्य	समापन में देरी
2500 मी. पाइपलाइन बिछाना	मई 2010	एलओए जारी होने की तिथि अर्थात् नवम्बर 2010 से 6 महीने के भीतर (मंजूरी का वर्ष + 6 महीने)	जून 2011	7 माह (जून 2011 (-) नवम्बर 2010)
2300 मी. पाइपलाइन बिछाना	जुलाई 2011	एलओए जारी होने की तिथि अर्थात् अक्टूबर 2011 से 3 महीने के भीतर (मंजूरी का वर्ष + 3 माह)	मार्च 2012	5 माह (मार्च 2012 (-) अक्टूबर 2011)

और अप्रैल में कोसी आरसीडीब्ल्यू से 2013खडगपुर के डी और ई जलाशय के बीच सीधी जलापूर्ति की जाँच के दौरान कई स्थानों पर पाइपलाइन में विफलतालीकेज देखा गया/, जिसके बाद खडगपुर के गोकुलपुर और जलक्षेत्र के बीच पाइपलाइन बदलने हेतु ₹2 .करोड़ की अ 56नुमानित लागत का प्रस्ताव दिया गया (अप्रैल) 2013)। सहायक मंडल अभियंता, द.रे.पू., जल आपूर्ति द्वारा बताया गया (अप्रैल2013) कि गेट बाजार और ए, बी, सी जल क्षेत्र, कार्यशाला में गोकुलपुर से डी एण्ड ई जल क्षेत्र तक मौजूदा व्यास वाली .मिमी 300डी आई पाइपलाइन पुरानी थी और इस व्यास के पाइप में उच्च दाब और भारी लोकेज के कारण यह जल आपूर्ति में सक्षम नहीं थी इसलिए आसानी से जल आपूर्ति हेतु नई बिछाई गई व्यास वाली डीआई पाइपलाइन .मिमी 450 के साथ नई .मिमी 450 प्रदान करने का प्रस्ताव दिया गया। गोकुलपुर और खडगपुर के बीच पाइपलाइन को अभी भी बदलना था )फरवरी 2015।(

जब परियोजना के समापन में देरी को पहले जुलाई रेल प्रशासन .पू.द में 2011 को बताया गया, उन्होंने माना 2012 मार्च)) कि पाइपलाइन बिछाने और विभिन्न स्थानों पर बूस्टर पंप लगाने में देरी के कारण पूरी परियोजना को मूर्त रूप नहीं दिया जा सका और कुछ हद तक कार्य के निष्पादन में देरी हुई। हालांकि, वर्तमान योजना पूरी तरह से लागत प्रभावी होगी और इससे कोई अतिरिक्त वित्तीय देयता नहीं बढ़ी थी और पूरे प्रणाली का उपयोग पूरा कार्य समाप्त होने के बाद ही हो सकता है। यह भी बताया गया था कि मार्च 210तक कार्य समाप्त हो जाएगा। 2

अपर्याप्त योजना और निष्पादन के कारण उपरोक्त उत्तर स्वीकार्य नहीं है 30 सितम्बर 2013 को आसीडब्ल्यू पर पम्प के संचालन के दौरान कोसी नदी आरसीडब्ल्यू और गोकुलपुर के बीच कई स्थानों पर पाइपलाइन फट गई थी और गोकुलपुर और खडगपुर के बीच अप्रैल 2013 में प्रस्तावित पाइपलाइन को अभी बदलना है (फरवरी 2015)। इसी बीच रेलवे उपनिवेश में नियमित जल आपूर्ति बनाए रखने के लिए कोसी नदी तट पर आरसीडब्ल्यू के पूरा न होने के कारण द रेल प्रशासन को अच्छे और .पू.पेयजल की कमी को पूरा करने हेतु ₹3 . 92 स्थानों पर गहरे नलकूप खोदने का 28 करोड़ की लागत से अधिक से अधिक सहारा लेना पड़ा (अप्रैल 2005 से दिसम्बर 2012)। इसके अलावा, सभी कार्य



संभावित समापन तिथि अर्थात् मार्च महीने बाद भी पूरे किए जाने 28 से 2012 थे।

इस प्रकार, उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि परियोजना की समग्र योजना नहीं बनाई गई और सभी अधीनस्थ कार्यों का योजना स्तर पर ही<sup>239</sup> अनुमान नहीं लगाया गया था। खड़गपुर रेलवे रिहायशी क्षेत्र में जल आपूर्ति परियोजना की योजना बनाने में दरेल प्रशासन की दूरदर्शिता के अभाव के कारण इसे चालू .पू. वर्ष बाद भी परियोजना 15 होने केकेवल खण्ड-खण्ड में तैयार हो पायी। खड़गपुर रेलवे रिहायशी क्षेत्र के उपभोक्ताओं को अशोधित और शोधित जल, दोनों ही प्रदान नहीं किया जा सका जबकि परियोजना पर ₹15 .आरसीडब्ल्यू) करोड़ 30, पाइपलाइन, पम्पस इत्यादि पर ₹11 .करोड़ 38,स्थानों पर गहरे नलकूप की 28 खुदाई एवं फिटिंग में ₹3 . खर्च (करोड़ 92 किया गया था।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फरवरी 2015 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2015)।

**5.6 दक्षिण रेलवे (दरे): जल पुनर्चक्रण संयंत्र (डब्ल्यूआरपी) का प्रयोग न करना और इसके परिणामस्वरूप जल प्रभारों पर परिहार्य व्यय**

ठेकेदार के प्रमाण पत्रों के सत्यापन और वित्तीय क्षमता से संबंधित नियमों के अनुपालन में दरे प्रशासन की असफलता के कारण सिविल कार्यों के ठेकों की उत्तरवर्ती समाप्ति और डब्ल्यूआरपी के संस्थापन की परियोजना की पूर्णता में विलम्ब हुआ। परिणामस्वरूप, प्रस्तावित जल प्रभारों के ₹ 10.69 करोड़ की बचत प्राप्त नहीं की जा सकी और दरे के दो डिपुओं में डब्ल्यूआरपी के संस्थापन के लिए ₹ 2.83 करोड़ का निवेश निष्फल पड़ा रहा।

<sup>239</sup> शुरू में परियोजना में डब्ल्यूटीपी की योजना था और ₹ 5.33 करोड़ का प्राकलन तैयार किया गया था। तत्पश्चात, आरसीडब्ल्यू का निर्णय लिया गया और प्राकलन में संशोधन करके ₹ 6.81 करोड़ कर दिया गया (सिविल इंजीनियरिंग कार्य, इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग कार्य और एस एण्ड टी इंजीनियरिंग कार्य भी शामिल थे)।



दरे की चेन्नई डिविजन के बेसिन ब्रिज (बीबीक्यू) और गोपालसामी नगर (जीएसएन) के कोच डिपो कोच अनुरक्षण कार्यों के लिए एक दिन में 1000 कोचों से अधिक का संभावित कार्य करते हैं। कोच अनुरक्षण और सहायक कार्यों के लिए प्रति दिन लगभग 19.63 लाख लीटर पानी की आवश्यकता होती है। अपेक्षित पानी की अधिप्राप्ति चेन्नई मेट्रो जल आपूर्ति और व्यवसायिक दरों (₹ 60/- प्रति किलो लीटर) पर सीवरेज बोर्ड (सीएमडब्ल्यूएसएसबी) से की जाती है और दो डिपुओं में ग्राउंड लेवल रिजरवायर (जीएलआर) और ओवरहेड टैंको (ओरएचटी) में जमा किया जाता है।

सीएमडब्ल्यूएसएसबी पर निर्भरता कम और जल प्रभारों की लागत को न्यूनतम करने के लिए दरे प्रशासन ने चेन्नई डिविजन के बीबीक्यू और जीएसएन डिपुओं में जल पुर्नचक्रण संयंत्र (डब्ल्यूआरपी) संस्थापित करने का प्रस्ताव दिया (2004-05) और ₹ 5.15 करोड़ की अनुमानित लागत पर रेलवे बोर्ड द्वारा इसकी संस्वीकृति (नवम्बर 2007) दी गई थी (डब्ल्यूआरपी के संस्थापन से संबंधित सिविल कार्य सहित)।

रेल प्रशासन (दरे) ने इन दो डिपुओं में सीएमडब्ल्यूएसएसबी से जल आपूर्ति बंद करने पर डब्ल्यूआरपी के संस्थापन पर ₹ 2.73 करोड़ प्रति वर्ष की बचत अनुमानित की थी।

यद्यपि परियोजना नवम्बर 2007 में संस्वीकृत की गई थी, दरे प्रशासन ने डब्ल्यूआरपी के संस्थापन हेतु ₹ 1.25 करोड़ का ठेका (दिसम्बर 2008) अर्थात् एक वर्ष की देरी के बाद दिया। कार्य जुलाई 2009 तक पूर्ण किया जाना था। तथापि, बीबीक्यू में डब्ल्यूआरपी फरवरी 2011 और जीएसएन में अगस्त 2012 में संस्थापित किया जा सका था। चेन्नई डिविजन (एसआर) के अभिलेखों से पता चला कि संस्थापन में विलम्ब मुख्यतः साफ स्थल और पावर कनेक्शन की अनुपलब्धता के कारण था।

तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि संस्थापन के बाद (फरवरी 2011/अगस्त 2012) डब्ल्यूआरपी को सिविल कार्यों के समाप्ति न हाने के कारण उपयोग नहीं किया जा सका था।

लेखापरीक्षा ने दो डिपुओं पर डब्ल्यूआरपी के संस्थान से संबंधित सिविल कार्यों<sup>240</sup> के लिए दिए गए ठेके की संवीक्षा की। यह पाया गया था कि ठेके देते समय ठेकेदार के परिचय पत्र और वित्तीय स्थिति का सत्यापन नहीं किया गया था। यह इंजीनियरिंग कोड के पैरा 1215 के उल्लंघन में था जो प्रावधान करता है कि कार्य सामान्तया एक ठेकेदार को निष्पादन हेतु नहीं सौंपा जाना चाहिए जिसकी क्षमता, परिचय पत्र और वित्तीय स्थिति की जांच पहले न की गई हो और संतोषजनक न पाई गई हो। इस संबंध में लेखापरीक्षा निष्कर्षों का विवरण नीचे उल्लिखित है:

- (i) दरे प्रशासन ने ₹ 3.74 करोड़ में निविदा प्रावधान से थोड़ा अधिक (₹ 3.58 करोड़) में एक निजी ठेकेदार<sup>241</sup> को कोचिंग डिपुओं (बीबीक्यू और जीएसएन) में डब्ल्यूआरपी के संस्थापन से संबंधित सिविल इंजीनियरिंग कार्यों के निष्पादन हेतु ठेका दिया (मई 2009)।
- (ii) ठेका देते समय निविदा समिति ने ठेकेदार द्वारा प्रस्तुत असत्यापित वित्तीय विवरणों की प्रतियों और अनुभव प्रमाणपत्रों पर विश्वास किया। यह दरे प्रशासन द्वारा जारी निविदाओं और ठेकों हेतु विनियमों (जून 2010) के उल्लंघन में था जो लेखापरीक्षित तुलन पत्र की प्रमाणित प्रति और निविदा पाने वाली फर्म के संस्थापन की सत्यापित प्रति का प्रावधान करते हैं।
- (iii) अप्रैल 2010 की पूर्णता अनुसूची के प्रति, पूर्णता अवधि दिसम्बर 2011 तक विस्तारित की गई थी। दरे प्रशासन ने विलम्ब का कारण अन्य कार्यों से निधि का पुनः विनियोजन, डिजाइन इत्यादि का निर्णय लेने में विलम्ब को बताया।
- (iv) ठेकेदार के विरुद्ध शिकायतों की प्राप्ति (अक्टूबर 2011) के बाद दरे प्रशासन ने जांच की और पाया (अप्रैल 2012) कि भागीदारी डीड पंजीकृत नहीं थी, ठेकेदार द्वारा प्रस्तुत आयकर पैन अवैध था और वित्तीय विवरणों में दी गई सूचना गलत थी।
- (v) अतः ठेके को समाप्त कर दिया गया था (जुलाई 2012) और प्रतिभूति जमा और निष्पादन गारंटी को दरे प्रशासन द्वारा जब्त कर लिया गया था।
- (vi) बाकी कार्य के निष्पादन के लिए अन्य एंजेसी को निर्धारित करने का दरे प्रशासन का प्रयास निष्फल रहा (जुलाई 2014)। मार्च 2013, जून 2013,

<sup>240</sup> रिइन्फोर्सड कंक्रीट ओवर हेड टैंक, ग्राउंड लेवल रिजरवायर कलेक्शन वेल और सहायक पाइपलाइन प्रबंधन का निर्माण

<sup>241</sup> मै. वीयेर एंटरप्राइसेस, चेन्नई

अगस्त 2013, सितम्बर 2013 और मई 2014 के दौरान शेष कार्य हेतु आमंत्रित निविदाओं को अन्तिम रूप नहीं दिया जा सका। लेखापरीक्षा ने पाया कि इन निविदाओं में उच्च प्रस्तावित कीमत की प्राप्ति (अनुमानित मूल्य से 62 प्रतिशत से 82 प्रतिशत अधिक) के कारण, इसे खारिज कर दिया गया था।

इस प्रकार, प्रत्यय पत्र के सत्यापन और ठेकेदार की वित्तीय क्षमता से संबंधित बनाए गए नियमों के अनुपालन में दरे प्रशासन की विफलता के कारण सिविल कार्यों के ठेकों की समाप्ति और डब्ल्यूआरपी के संस्थापन की परियोजना की समाप्ति में अनुवर्ती विलम्ब हुए। इसके परिणामस्वरूप सीएमडब्ल्यूएसएसबी से जल की अधिप्राप्ति के लिए जनवरी 2010 से दिसम्बर 2013 की अवधि के दौरान ₹ 10.69 करोड़ तक की प्रस्तावित बचत की वसूली नहीं हुई। यह डब्ल्यूआरपी के संस्थापन तक और बढ़ जाएगी। इसके अलावा, दरे के दो डिपुओं में डब्ल्यूआरपी के संस्थापन में ₹ 2.83 करोड़ के निष्फल व्यय हुआ।

इससे ठेकों के पूर्णता पर अतिरिक्त व्यय भी होगा क्योंकि शेष कार्य केवल अतिरिक्त लागत के व्यय द्वारा पूर्ण होंगे जैसाकि ठेकों की पूर्णता के लिए आमंत्रित निविदाओं के परिणाम से स्पष्ट है।

मामला रेल प्रशासन के ध्यान में जनवरी 2015 में लाया गया था; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2014)।

### 5.7 पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे (एनईएफआर): संविदा की घटिया योजना और अकुशल प्रबंधन के कारण परिहार्य व्यय

रेलवे भूमि को भरने में खुदाई की मद के गैर परिचालन के कारण ₹ 2.04 करोड़ के परिहार्य अतिरिक्त व्यय के अलावा ₹ 12.20 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ जिसे विशेष सीमित निविदा के अधार पर निविदाओं को अन्तिम रूप देने के माध्यम से कार्यों की अधिक मात्रा के निष्पादन के परिणामस्वरूप व्यय करना पड़ा।

दुघनोई और मेंडीपाथार<sup>242</sup> (19.47 कि. मी.) के बीच नई ब्रोड गेज लाइन के निर्माण के संबंध में, पूर्वोत्तर रेलवे निर्माण संगठन (कोनेफर) ने परियोजना के लिए

<sup>242</sup> यह क्षेत्र मेघालय को भारतीय रेल नेटवर्क के साथ जोड़ता है। मेंडीपाथार मेघालय के उत्तरी गारों हिल्स जिले में स्थित है और दुघनोई असम के गोलपारा जिले, ब्रह्मपूत्र नदी के दक्षिण तट पर स्थित है।

सिविल इंजीनियरिंग कार्य करने के लिए ₹ 53 करोड़ के अंकित मूल्य पर एक ठेका करार<sup>243</sup> किया (जुलाई 2009) जिसकी निर्धारित पूर्णता तिथि (डीओसी) नवम्बर 2010 थी।

कार्य में मुख्य रूप से भूमि भरने और ट्रैक बिछाने के लिए तटबंध बनाने के लिए भू कटाव था ठेका करार के प्रावधानों के अनुसार, कार्यकारी प्राधिकारी कार्य की मर्दों को 25 प्रतिशत तक उसी दर और ठेका करार के नियम और शर्तों पर अनुमत मात्रा में बढ़ा या घटा सकते हैं। रेलवे बोर्ड ने यह भी निर्धारित<sup>244</sup> 2014 (सितम्बर 2007) किया कि यदि कार्यकी विभिन्न मर्दों की करार मात्रा में 25 प्रतिशत से अधिक की वृद्धि को अपरिहार्य माना जाता है तो बढ़ी हुई मात्रा को नई निविदा आमंत्रित कर निष्पादित किया जाएगा। तथापि, यदि नई निविदा आमंत्रित करना असंभव माना जाता है तो मौजूदा ठेकेदार के साथ सहमती मात्रा से 125 प्रतिशत से अधिक की अतिरिक्त मात्रा के लिए उचित दर के लिए बातचीत की जाएगी।

कार्य के निष्पादन के दौरान, कार्य की विभिन्न मर्दों की मात्रा में मुख्य रूप से भू कार्य नए मुख्य और छोटे पुलों इत्यादि सहित समपार गेट को हटाने के लिए रोड अन्डर ब्रिज (आरयूबी) के निर्माण के कारण काफी अन्तर था। कार्य की संशोधित मात्रा मौजूदा ठेकेदार के माध्यम से सहायक ठेका करार<sup>245</sup> (एसएसीए) के निष्पादन द्वारा सितम्बर 2010 और अगस्त 2012 में की गई थी। सितम्बर 2012 में ठेकेदार ने वास्तविक ठेका करार की मात्रा में 49.96 प्रतिशत से अधिक में कार्य करने से मना कर दिया। चूंकि परियोजना का मार्च 2013 तक पूर्ण होना लक्षित तथा, कोनेफर ने कार्य की बकाया मात्रा के लिए तीन 'विशेष सीमित निविदाएं (एसएलटी) आमंत्रित की (सितम्बर 2012) जिसमें मुख्य मर्दों के रूप में एक भू कार्य भी शामिल था। एसएलटी को अन्तिम रूप दिया गया और दिसम्बर 2012 में तीन नए ठेकों के साथ ठेका करार<sup>246</sup> निष्पादित किया गया जिसकी निर्धारित पूर्णता तिथि मई 2013 थी।

अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला:

<sup>243</sup> दिनांक 09.07.2009 सीए सं. कोच/एनएमएक्स-जेपीजेड/1268

<sup>244</sup> दिनांक 28.09.2007 को रेलवे बोर्ड परिपत्र सं. 2007/सीई 1/सीटी/18

<sup>245</sup> सितम्बर 2010 में एससीए-1 और अगस्त 2012 में एससीए-2

<sup>246</sup> दिनांक 2/01/2013 की सीए सं. कोन/डीडीएनआई-एमडीपीआर/1638, दि. 08/01/2013 की सी ए सं. कोन/डीडीएनआई-एमडीपीआर/1641 और दिनांक 8/1/2013 की सीए सं. कोन/डीडीएनआई-एमडीपीआर/1642

- I. गलत निर्धारण के कारण, दो मुख्य मदों के संबंध में भरने के भू कार्य और काटने के भू कार्य में क्रमशः 21.5 प्रतिशत और 11950 प्रतिशत का अन्तर था। एससीए-2 के निष्पादन से पूर्व (अगस्त 2012), कोनफर कार्य पूर्ण करने के लिए भू कार्य के निष्पादन की मात्रा में भारी अन्तर के बारे में जानता था। फिर भी, 'खुली निविदा' (ओटी) आमंत्रित करने के द्वारा कार्य की मात्रा को बढ़ाने (भरने में भू कार्य का 3.55 लाख सीयूएम और काटने<sup>247</sup> में भूकार्य का 4.17 लाख सीयूएम) के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई। तथापि, यह पाया गया कि एसएलटी के आधार पर अन्तिम रूप दिए गए तीन ठेकों की डीओसी कानून और व्यवस्था की स्थिति और मानसून के पहले आने का हवाला देते हुए जून 2014 तक विस्तारित की गई थी। तथापि इन निविदाओं के प्रति कार्य प्रगति पर थे (मार्च 2015)। विशेष सीमित निविदा को अन्तिम रूप देने का उद्देश्य विफल हो गया था क्योंकि कार्य परियोजना की लक्षित पूर्णता तिथि में पूरा नहीं किया जा सका (मार्च 2013)।
- II. एसलटी आमंत्रित कर उच्च दरों पर कार्य के निष्पादन के परिणामस्वरूप ₹ 12.20 करोड़ (विवरण-ए) का परिहार्य व्यय हुआ जो प्रारंभिक अनुबंध और केवल भूकार्य की अतिरिक्त मात्रा के निष्पादन के लिए एसएलटी आमंत्रित करने के द्वारा निष्पादित अनुबंध के बीच दरों में अन्तर था। अतिरिक्त व्यय से बचा जा सकता था यदि रेल प्रशासन द्वारा कार्य की मात्रा का मूल्यांकन उचित सटीकता से किया जाता और उस पर प्रारंभिक अनुबंध<sup>248</sup> में चार किया जाता।
- III. विशेष सीमित निविदा के माध्यम से दिए गए वास्तविक अनुबंध के अनुसार भूकार्य में जाने वाले अपेक्षित भराई के कार्य की मात्रा में भी बाद में 30.55 प्रतिशत<sup>249</sup> तक की वृद्धि की गई थी। फिर भी, कार्य पूरा नहीं किया जा सका। कोनफर ने दोबारा पहले ठेकेदार<sup>250</sup> के साथ अतिरिक्त 3,55,000 सीयूएम भराई के भूकार्य और 1.87 लाख सीयूएम के कटाई के भूकार्य करने के लिए

<sup>247</sup> दिनांक 9/722008 की एससीए-3 से सीए सं. कोन वास्तविक अनुबंध और/एनएमएक्स जेपीजेड/1268 के अनुसार मात्रा में अन्तर

<sup>248</sup> सीए सं. कोन/एनएमएक्स-जेपीजेड/1268 दिनांक 09/07/2009

<sup>249</sup> वास्तविक समझौता मात्रा के 904000 सीयूएम के प्रति भूकार्य को 276250 सीएम तक बढ़ाया गया

<sup>250</sup> दिनांक 09/07/2009 केसी सं. कोन/एनएमएक्स-जेपीजेड/1268 के प्रति

केवल इन दो मदों के कार्य में ₹ 5.35 करोड़ का व्यय शामिल था, एससीए-3 (अप्रैल 2014) निष्पादित किया।

जैसा कि लेखापरीक्षा में देखा गया, संरेपण के अपर्याप्त सर्वेक्षण के कारण प्रारंभिक ठेके (जुलाई 2009) के प्रति कटाई इत्यादि में भू कार्य की मात्रा में 8000 सीयूएम से 4,17,000 (11,950 प्रतिशत) की वृद्धि की गई थी। इसी प्रकार ठेकेदार की स्वयं की मिट्टी से किनारा बनाने के लिए भराई में भूकार्य में भी 4,16 से 17000,50,20 सीयूएम से 000,05, 000 (2.तक वृद्धि (प्रतिशत 15 की गई थी। कटाई से प्राप्त 4,17, सीयूएम भूमि का प्रयोग 000 'रेलवे भूमि से परतों में भराई में भू कार्य के अनुसूचित कार्य के मद के उपयोग द्वारा किनारा बनाने में भराई के लिए किया जा सकता था। तथापि, कोनेफर ने इस मद का उपयोग नहीं किया जिसके परिणामस्वरूप ₹2 . करोड़ का 04 परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ) विवरण-ख (क्योंकि रेलवे की भूमि से भूकार्य के दर की तुलना में ठेकेदार के स्वयं की भूमि से भू कार्य करने की दर ₹ प्रति 49 सीयूएम तक अधिक थी।

जून 2013 में जब मामला कोनेफर प्रशासन के साथ उठाया गया तो उन्होंने बताया (मई 2015) कि खुली निविदा को अन्तिम रूप देने में अधिक समय लगता जिसके कारण महत्वपूर्ण कार्य अवधि (2012-13) समाप्त हो जाती। कोनेफर ने आगे दावा किया कि ठेकेदार प्रतिकूल कानून और व्यास्था स्थिति के कारण कार्य निष्पादित करने में अनिच्छुक था।

कोनेफर का तर्क स्वीकार्य नहीं हैं। विशेष सीमित निविदा को अन्तिम रूप देने की प्रक्रिया में लगभग उतना ही समय (चार महीने) लगा जितना खुली निविदा को अन्तिम रूप देने के लिए आवश्यक होता। इसके अतिरिक्त रेलवे प्रशासन का एसएलटी आमंत्रित करने के समर्थन में परियोजना के लक्ष्य की प्राप्ति के लिए कार्य पूरा करने हेतु दी गई दलील में तर्कसंगतता की कमी हैं क्योंकि अपेक्षित भूमि निविदा आमंत्रित करने से पहले अधिप्राप्त ही नहीं की गई थी। कानून और व्यवस्था की स्थिति के कारण बताई गई ठेकेदार की अनिच्छा कार्य निष्पादन में जैसा अभिलेखों से देखा जा सकता है, इस तथ्य द्वारा समर्थित नहीं कि एसएलटी के माध्यम से ठेका देने के बाद भी एसएलटी आधार पर दिए ठेके के माध्यम से किए गए 11,80,250 सीयूएम भूकार्य के अलावा प्रारंभिक ठेकेदार ने एससीए-3<sup>251</sup> द्वारा 3,55,000 सीयूएम भूकार्य किया।

<sup>251</sup> दिनांक 09/07/2009 की सीए सं. कोन/एनएमएक्स-जेपीजेड

इस प्रकार, योजना में कमी और संरेखण के सर्वेक्षण के कारण 'विशेष सीमित निविदा' के आधार पर अन्तिम रूप दिए गए ठेकों के माध्यम से अत्याधिक कार्य की मात्रा के निष्पादन के कारण ₹ 12.20 करोड़ का परिहार्य व्यय किया गया था। इसके अलावा, ठेको के अकुशल प्रबंधन के परिणामस्वरूप, रेलवे मिट्टी से भराई में भूकार्य की मद का प्रयोग न करने के कारण ₹ 2.04 करोड़ का अतिरिक्त परिहार्य व्यय हुआ।

मामला मार्च 2015 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2015)।

## विवरण-ए [पैरा 12 (II)]

‘विशेष सीमित निविदा आधार’ पर निष्पादित ठेकों के माध्यम से भूकार्य के निष्पादन के कारण परिहार्य व्यय दर्शाता विवरण

तालिका I विशेष सीमित निविदा आधार पर अन्तिम रूप दिए गए ठेको के माध्यम से निष्पादित भूकार्य

क्र. सं.	कार्य की वस्तुओं का विवरण	तटबंध के भरने में मिट्टी की खुदाई		
		मात्रा सीयूएम में	दर (₹ में)	राशि (करोड़ में)
1.	सीए सं. कोन/DDNI-MDPR/1638 दि. 03/01/2013	558000	266.48	14.87
2.	सीए सं. कोन /DDNI-MDPR/1641 दि. 08/01/2013	136400	258.97	3.53
	<b>योग</b>	694400		18.40
		<b>काटने में मिट्टी की खुदाई</b>		
3.	सीए सं. कोन -MDPR/1642 दि. 08/01/2013	442853	113.61	5.03
	<b>कुल योग</b>			<b>23.43</b>

तालिका – II विशेष सीमित निविदा आधार पर अन्तिम रूप दिए गए भूकार्य की अधिक मात्रा के निष्पादन के कारण

क्र. सं.	कार्य की वस्तुओं का विवरण	कुल व्यय तालिका I का कॉलम 13 (करोड़ में)	कुल मात्रा तालिका II का कॉलम 12 (करोड़ में)	सीए सं. कोन/एनएमएक्स-जेपीजेड /1268 दि. 9/7/2009 की स्वीकृत दरों के अनुसार शामिल व्यय का कुल (करोड़ में)	परिहार्य व्यय# (करोड़ में)
1	2	3	4	5	6
1.	तटबंध के भरने में मिट्टी की खुदाई	18.40	694400	7.29 (का. 4 X ₹105)	11.11



2.	काटने में मिट्टी की खुदाई	5.03	442853	3.94 (का.4 X ₹89)	1.09
	कुल योग				12.20

# परिहार्य व्यय की गणना सीए सं. कोन/एनएमएक्स-जेपीजेड/1268 दिनांक 9/7/2009 की स्वीकृत दरों के संदर्भ में की गई है, क्योंकि अतिरिक्त व्यय से बच जा सकता था यदि रेलवे प्रशासन ने उचित सटीकता के साथ कार्य की मात्रा का आंकलन और उस पर उपरोक्त ठेके में विचार किया होता।

### विवरण – ख [पैरा 12 (III)]

सीए सं./ एनएमएक्स-जेपीजेड /1268 दिनांक 09/07/2009 के प्रति भूमि काटने में प्राप्त भूमि का उपयोग ने करने के कारण अतिरिक्त व्यय दर्शाता विवरण

ठेकेदार की स्वयं की मिट्टी से सतहों को भरने का भूकार्य		रेलवे भूमि से सतहों को भरने का भूकार्य	काटने इत्यादि में भूकार्य सीयूएम में	दरों में अन्तर प्रति सीयूएम	परिहार्य अतिरिक्त व्यय
मात्रा	दर प्रति	दर प्रति	निष्पादित मात्रा	कां. (2-3)	
1	2	3	4	5	6
20,05,000	105	56	4,17,000	49	2,04,33,000

**5.8 पूर्वी रेलवे (पू रे):** स्थल मंजूरी तथा अनुचित योजना के बिना ठेका देने के कारण विलम्ब तथा अधिक लागत

रेलवे ने वन विभाग की भूमि की मंजूरी से पूर्व एक नई ब्रोड गैज लाइन बिछाने के लिए कार्य आरम्भ किया। इसके अलावा, रेलवे की अकुशल योजना के कारण कार्य को ₹ 12.38 करोड़ की अधिक लागत के साथ निष्पादित किया गया। आरम्भिक ठेका देने के आठ वर्षों के पश्चात अन्ततः वन विभाग की मंजूरी प्राप्त की गई थी।

रेलवे बोर्ड के निर्देशों (अगस्त 1980) के अनुसार, कार्यों के लिए ठेको को तब तक नहीं दिया जाना चाहिए जब तक कि मृदा जांच, क्षेत्र निरीक्षण पूरा न हो, सभी योजनाओं, ड्राइंगों तथा आकलनों को सक्षम प्राधिकारी द्वारा पूर्ण रूप से स्वीकृत/मंजूर न किया गया हो। रेलवे बोर्ड ने दोहराया (अप्रैल 2010) कि रेल प्रशासन को संविदा केवल तभी आमंत्रित करनी चाहिए जब वे कार्य के निष्पादन हेतु ठेकेदार को क्षेत्र सौंपने के लिए पूर्ण रूप से तैयार हो।

रेलवे बोर्ड ने देवघर से सुलतानगंज (116.48 कि. मी.) तक एक नई ब्रोड गेज लाइन की मंजूरी दी (2000-01)। नई लाइन के विस्तार के साथ भूमि का एक बड़ा भाग वन भूमि था। यह तथ्य कि नई लाइन के निर्माण में वन भूमि का हस्तांतरण तथा पर्यावरणीय मंजूरी सम्मिलित होगी, भूमि सर्वेक्षण (अगस्त 2000) के प्रारम्भिक चरण से पूर्वी रेल के निर्माण संगठन को पता था। हालांकि, पूरे प्रशासन ने पर्यावरण मंजूरी तथा संयुक्त सर्वेक्षण हेतु वन भूमि के हस्तांतरण के लिए वन विभाग के साथ संयुक्त सर्वेक्षण हेतु केवल अगस्त 2004 में वन विभाग से संपर्क किया।

इस बीच पूरे प्रशासन द्वारा सितम्बर 2002 तथा अप्रैल 2003 के बीच नई लाइन बिछाने के एक भाग के रूप में भूकार्य ब्लेकेटिंग तथा छोटे पुलों<sup>252</sup> के लिए एक ठेकेदार<sup>253</sup> को तीन ठेके (कुल ठेका मूल्य ₹ 12.63 करोड़) दिए। कार्यों के क्रियान्वयन हेतु वन भूमि सहित क्षेत्र की अनुपलब्धता के कारण ठेके पूर्ण नहीं किए जा सके तथा ठेकों को अन्य क्षेत्र पर अधीनता के बिना जल्दी बंद (फरवरी 2006) करना पड़ा था। उनके शीघ्र समापन से ₹ 8.17 करोड़ के बकाया कार्यको छोड़ते हुए इन तीन कार्यों पर किया गया कुल केवल ₹ 4.46 करोड़ था।

हालांकि निष्पादन के लिए कोई वन भूमि उपलब्ध नहीं थी, पूरे प्रशासन ने एक ठेकेदार<sup>254</sup> (₹ 30.65 करोड़ का ठेका मूल्य) सभी अपशिष्ट कार्य मिलाते हुए एक और ठेका दे दिया (जून 2007) और पूर्णता तिथि दिसम्बर 2008 के साथ कार्यक्षेत्र को 1,400 कि. मी. (चेनेज 29.100 किमी से 30.500 कि. मी.) बढ़ा दिया। चूंकि 15,400 कि. मी और 21,600 कि. मी (6.200 कि मी) के चेनेज के बीच भूमि का मुख्य हिस्सा वन विभाग से संबंधित था और अन्य कारण भी थे

<sup>252</sup> सितम्बर 2002 और अप्रैल 2003 के बीच मै. हरदेव कन्सट्रक्शन

<sup>253</sup> 12.300 किमी से 15.75 कि. मी चेनेज के लिए पहला ठेका 15,925 कि मी से 22.270 कि मी चेनेज के लिए दूसरा ठेका और 22.340 कि मी से 29.100 कि. मी. चेनेज के लिए तीसरा ठेका

<sup>254</sup> मै. मोदी प्रोजेक्ट्स लि. रांची

जैसे विद्युत लाइनों इत्यादि की बाधा न हटाना इत्यादि रेलवे की ओर से पूर्णता तिथि का विस्तारण अन्तिम मार्च 2010 तक दिया गया था।

स्थल की अनुपलब्धता के दृष्टिगत, ठेकेदार ने वन भूमि से संबंधित 15900 कि. मी. से 21,600 कि. मी. क्षेत्र (5.700 कि. मी) की चेनेज को कार्य क्षेत्र से हटाने का अनुरोध किया। ठेकेदार ने कहा कि जून 2007 में ठेका देने के विभिन्न इनपुटों की दरों की तुलना में जून 2010 में काफी वृद्धि हुई और मूल्य भिन्नता खण्ड सहित प्रावधान हानि को पूरा नहीं कर रहे थे विशेष रूप से वन भूमि में। पूरे. प्रशासन ने अनुरोध स्वीकार किया कार्य के हिस्से को हटा दिया। इस कार्य क्षेत्र को हटाने के लिए सीओईआर ठेकेदार के साथ अनुपूरक समझौता किया (मार्च 2012)। बाकी का कार्य ₹ 17.28 करोड़ की लागत से पूरा किया गया था (मई 2013)।

पूरे. प्रशासन जुलाई 2010 में वन विभाग से मंजूरी प्राप्त कर सका। सीओई आर ने पूर्व ठेके के हटाए गए और कार्यक्षेत्र से हटाए गए कार्य को अन्य ठेकेदार<sup>255</sup> (ठेका मूल्य ₹ 14.59 करोड़) का को जनवरी 2012 की पूर्णता तिथि के साथ दे दिया (अप्रैल 2011)। इस ठेके को ठेकेदार की धीमी प्रगति के कारण समाप्त करना पड़ा था (जनवरी 2013) तब तक, ठेकेदार को ₹ 2.44 करोड़ की राशि का भुगतान कर दिया गया था। समाप्त ठेके का बाकी कार्य अन्य ठेकेदार<sup>256</sup> (मूल्य- ₹ 9.05 करोड़) को जूलाई 2014 तक विस्तारित दिसम्बर 2013 की पूर्णता तिथि, के साथ दिया गया था (अप्रैल 2013)।

इस संबंध में लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- चूंकि अगस्त 2000 से पूरे. प्रशासन यह जानता था कि परियोजना कार्य में वन भूमि की आवश्यकता होगी, उन्होंने जुलाई 2004 में वन भूमि<sup>257</sup> की मंजूरी के लिए औपचारिक रूप से आवेदन किया। अन्ततः वह विभाग की मंजूरी केवल जुलाई 2010 तक ही प्राप्त कर सके। अतः बीओआईआर को वन विभाग की मंजूरी प्राप्त करने के दस वर्ष लग गए।
- पूरे. प्रशासन ने रेलवे बोर्ड कि सभी बाधाओं से मुक्त कार्य स्थल की उपलब्धता सुनिश्चित करने के बाद ही ठेका देने के आदेशों का उल्लंघन

<sup>255</sup> मै. एलाइड-अरन्या (जेवी)

<sup>256</sup> मै. चौबटिया कन्सट्रक्शन प्रा. लि

<sup>257</sup> वन विभाग के साथ रेलवे का प्रारंभिक पत्राचार दिनांक 22.8.200 को था।

करते हुए वन विभाग की मंजूरी से पूर्व ठेके दिए (प्रथम सितम्बर 2002 और अप्रैल 2003 के बीच, फिर जून 2007 में शेष कार्य के लिए)

- पूरे. प्रशासन ने वन विभाग की मंजूरी प्राप्त करने में असमर्थता के बावजूद अपशिष्ट कार्य के लिए ठेका देने का निर्णय लिया (जून 2007)। इसके अतिरिक्त उन्होंने अपशिष्ट कार्य के लिए ठेका देने के में लगभग दो वर्षों का काफी समय लिया (जून 2007)। कार्य ठेके को अन्तिम रूप देने यह अत्याधिक विलम्ब अधिक लागत आधिक्य के मुख्य कारण के रूप में उभरा और वन भूमि पर निष्पादित होने वाले भाग को मौजूदा कार्य क्षेत्र से हटाने से इस पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। हटाए/कार्यक्षेत्र से हटाए गए भाग के लिए अन्य ठेकेदार को उच्च दरे पर कार्य देना पड़ा (अप्रैल 2011)।
- वन विभाग से लम्बित मंजूरी पर भी पूरे. प्रशासन ने पूरे कार्य को टुकड़ों में किया जैसे बाकी कार्य को बाद की निविदाओं से अग्रेषित कर किया जिसके परिणामस्वरूप अन्तिम रूप देने में काफी समय लगा और ₹ 12.38 करोड़ तक का लागत आधिक्य हुआ।

इस प्रकार, कार्य के निष्पादन के लिए वन विभाग द्वारा स्थल की मंजूरी से पूर्व ठेका देने और उसके बाद हर स्तर पर अनुचित योजना के कारण नई ब्रोड गेज लाइन बिछाने का कार्य 10 वर्षों से अधिक बीत जाने के बाद और ₹ 12.38 करोड़<sup>258</sup> की लागत आधिक्य के बाद पूरा हो सका।

जब मामला पूरे. प्रशासन के साथ उठाया गया (अगस्त 2014) उन्होंने बताया (अक्टूबर 2014) कि कार्य निष्पादन में विलम्ब राज्य सरकार (झारखण्ड) के वन विभाग से मंजूरी में विलम्ब के कारण हुआ था। निविदाएं एमओएसआर के निर्देशों के अनुसार वन विभाग से शीघ्र मंजूरी की प्रत्याशा में आमंत्रित की गई थीं। विलम्ब के कारण अप्रत्याशित थे। यदि निविदा वन विभाग से मंजूरी के बाद आमंत्रित की जाती तो रेलवे को अतिरिक्त व्यय करना पड़ सकता था।

तथ्य यह है कि वन विभाग से मंजूरी के बिना भूमि पर एक नई लाइन बिछाने के लिए ठेका कार्य देने के परिणामस्वरूप ₹ 4.46 करोड़ व्यय करने के बाद पहले ठेके की पूर्व समाप्ति हुई और उसके बाद लाइन के स्ट्रेच से संबंधित कार्य मर्दों को

<sup>258</sup> लागत आधिक्य का इस प्रकार से निर्धारण किया गया है कि यदि प्रारंभ में ठेकेदार को साफ स्थल प्रारंभ में ठेकेदार को साफ स्थल प्रदान किया होता तो किस राशि का भुगतान किया जाता और वास्तव में क्या भुगतान किया गया था।

कार्य क्षेत्र से हटाना पड़ा। इससे पुनः निविदाकरण/अनुपूरक समझौतों का निष्पादन भी हुआ जिसके परिणामस्वरूप ₹ 12.38 करोड़ तक का लागत आधिक्य हुआ।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में मार्च 2015 में लाया गया, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2015)।

### 5.9 पूर्वोत्तर रेलवे (पूरे): रैक हैंडलिंग प्लेटफार्म के निर्माण पर निष्फल व्यय

भविष्य की मांग के गलत आंकलन के आधार पर उचित नियोजन न करने के परिणामस्वरूप परियोजना की आकास्मिक समाप्ति और ₹ 5.18 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

पूर्वोत्तर रेलवे (एनईआर) के डिविजनल इंजीनियरिंग विभाग ने हल्दी रोड (एचडीडी) स्टेशन (पंतनगर के पास रामपुर-काठ गोदाम भाग) पर रैक हैंडलिंग, मर्चेट रूम ओर एपरोच रोड इत्यादि के लिए अतिरिक्त लूप के प्रावधान सहित रैक हैंडलिंग प्लेटफार्म को चौड़ा करने और सतहीकरण के कार्य का प्रस्ताव किया था (सितम्बर 2009)। प्रस्ताव में उल्लिखित था कि विविध प्रकार के उत्पाद जैसे मैगी, टाटा मिनी ट्रक, नानो कार, प्लाईवुड और पेपर मिलों के लिए टिम्बर इत्यादि को देश के दूरस्थ स्थानों में लाद कर दूरस्थ स्थानों पर भेजा जाता है। सीमेंट, पेपर इत्यादि की भी यहां उतराई होती है। यहां केवल एक रैक हैंडलिंग साइडिंग थी और प्लेटफार्म की स्थिति कच्ची थी। इस प्रकार, दिनांक 05 जून 2007 के रेलवे बोर्ड के पत्र के निर्देशों के अनुसार प्लेटफार्म सतह को चौड़ा और उसके सुधार का कार्य तत्काल करने की आवश्यकता है। इसके अलावा भविष्य के विस्तारण को देखते हुए प्लेटफार्म के साथ एक अतिरिक्त रैक हैंडलिंग साइडिंग और एपरोच रोड को विकसित करने की आवश्यकता थी। वर्ष रेलवे बोर्ड द्वारा 2010-11 में इसे 'शीर्ष - 16'<sup>259</sup> के तहत इस पर विचार करते हुए संस्वीकृत किया गया था कि इनवर्ड और आउटवर्ड लदान उत्तराखण्ड राज्य अवसंरचना और औद्योगिक विकास कारपोरेशन लिमिटेड (सिडकुल) से निकटता के कारण तेजी से विकसित हो रहा था। उपरोक्त कार्य सिडकुल से प्रत्याशित यातायात को ध्यान में रखते हुए न्यायोचित बताया गया था। भंडार की लागत (₹ 4.22 करोड़) सहित कार्य की अनुमानित लागत ₹ 16.79 करोड़ थी। कार्य पूरा करने के लिए तीन ठेके किए गए थे, अर्थात्

<sup>259</sup> पूंजी, मूल्यहास निधि, विकास निधि, ओपनलाइन कार्य (राजस्व) और दुर्घटना क्षतिपूर्ति, सुरक्षा और यात्री सुविधा निधि व्यय

1. हल्दी रोड स्टेशन टफार्म को चौड़ा औरके रोक हैडलिंग प्ले (एचडीडी) उसके सतहीकरण के कार्य के संबंध में हल्दी रोड स्टेशन के पहुंच मार्ग (एचडीडी) भू कार्य के निर्माण हेतु ₹4 . 2011 मार्च 30 करोड़ के लिए दिनांक 46 की सीए सं/ई .118 टीसी।/
2. हल्दी रोड स्टेशन टफार्म को चौड़ा और उसके के रोक हैडलिंग प्ले (एचडीडी) टफार्म के निर्माण रोड पर रोक हैडलिंग प्लेधित हल्दीसतहीकरण से संबं और दीवार बनाए रखने के लिए ₹5 . रदिसम्ब 23 परकरोड़ मूल्य 34 2010की सीए सं. ई/86टीसी।/
3. उक्त कार्य से संबंधित मर्चेट रूम, माल कार्यालय इत्यादि के निर्माण के लिए ₹0 ..की सीए सं 2011 मार्च 07 परकरोड़ मूल्य 27 ई/362/4/ टीसी/370 इस)ठेके पर कार्य बिल्कुल भी प्रारंभ नहीं किया गया था।(

इस कार्य को पूर्वोत्तर रेलवे के व. डिविजनल ओपरोशन्स प्रबंधक इज्जतनगर द्वारा मई 2013 में इस टिप्पणी के साथ रोक दिया गया था कि “ कार्य नानो यातायात को ध्यान में रखकर प्रस्तावित किया गया था और यह सानंद, गुजरात चला गया है इसलिए आगे के कार्य का कोई प्रयोजन नहीं हैं। इसे समाप्त कर दिया जाएगा”। इसके परिणामस्वरूप, संविदागत भुगतान माल की, आपूर्ति, आकस्मिक व्यय और स्थापना प्रभारों पर ₹ 5.18 करोड़ का व्यय करने के बाद कार्य को वांछित उद्देश्य के लिए उपयोग किए बिना अन्ततः अचानक समाप्त कर दिया गया था। इस प्रकार क्षेत्र के उपयोगकर्ताओं से भविष्य की आवश्यकता का आंकलन किए बिना रेलवे प्रशासन द्वारा कार्य प्रारम्भ करने का निर्णय और उसे अधूरा छोड़ने के परिणामस्वरूप ₹ 5.18<sup>260</sup> करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

मामला जुलाई 2014 में रेलवे प्रशासन के ध्यान में लाया गया था रेल प्रशासन ने अपने उत्तर में स्वीकार किया (सितम्बर 2014) कि संविदागत भुगतान और माल की आपूर्ति के संबंध में लगभग ₹ 3.74 करोड़ का व्यय किया गया था। उन्होंने आगे बताया कि उपरोक्त संस्वीकृत परियोजना केवल नानो कारो के लदान को ध्यान में रखकर बनाई गई थी किन्तु उत्तराखण्ड राज्य के विकास द्वारा सृजित भविष्य के यातायात के लिए भी थी। तथापि, यह दुभाग्यपूर्ण था कि नानो प्लांट

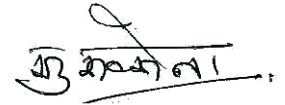
<sup>260</sup> कार्य और आपूर्ति के लिए संविदागत भुगतान ₹ 4.61 करोड़, सीमेंट की रेलवे आपूर्ति ₹ 0.15 करोड़, आकस्मिक प्रभार ₹ 0.05 करोड़ और अस्थायी स्थापना प्रभार ₹ 0.37 करोड़।

को सांनद, गुजरात में स्थानांतरित करने के कारण नानो कारों का लदान पूर्णतः रोक दिया गया था। वर्तमान में हल्दी रोड स्टेशन पर प्रतिमाह 15 रेकों की लदान/उतराई की जा रही थी, जिसके लिए सृजित सुविधाओं का उपयोग किया जा रहा था।

उत्तर तर्क संगत नहीं है क्योंकि कार्य की समाप्ति तक किए गए कार्य/पूरा किए गए कार्य में लूप लाइन के निर्माण कार्य और अन्य सहायक कार्य के बिना, जैसा कि रेलवे के कार्य के लिए अनुमान में प्रस्तावित था, केवल भू कार्य और रखी गई दीवार का निर्माण शामिल है। इसलिए रेलवे के लिए इस कार्य की कोई उपयोगिता नहीं थी। इसके अतिरिक्त, उक्त कार्य पर किया गया व्यय जैसाकि रेलवे प्रशासन द्वारा दावा किया गया था, अर्थात ₹ 3.74 करोड़ में ठेकेदार द्वारा उसके कार्य के भुगतान का बकाया आकस्मिक प्रभार और अस्थायी स्थापना प्रभार शामिल नहीं थे। इस प्रकार, यातायात की भविष्य की आवश्यकता का आंकलन करने में विफलता के परिणामस्वरूप परियोजना की अचानक समाप्ति और ₹ 5.18 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

मामला रेलवे बोर्ड के ध्यान में फरवरी 2015 में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (मई 2015)।

नई दिल्ली  
दिनांक :

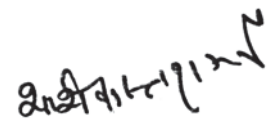


(सुमन सक्सेना)

उप नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली  
दिनांक:



(शशि कान्त शर्मा)

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक