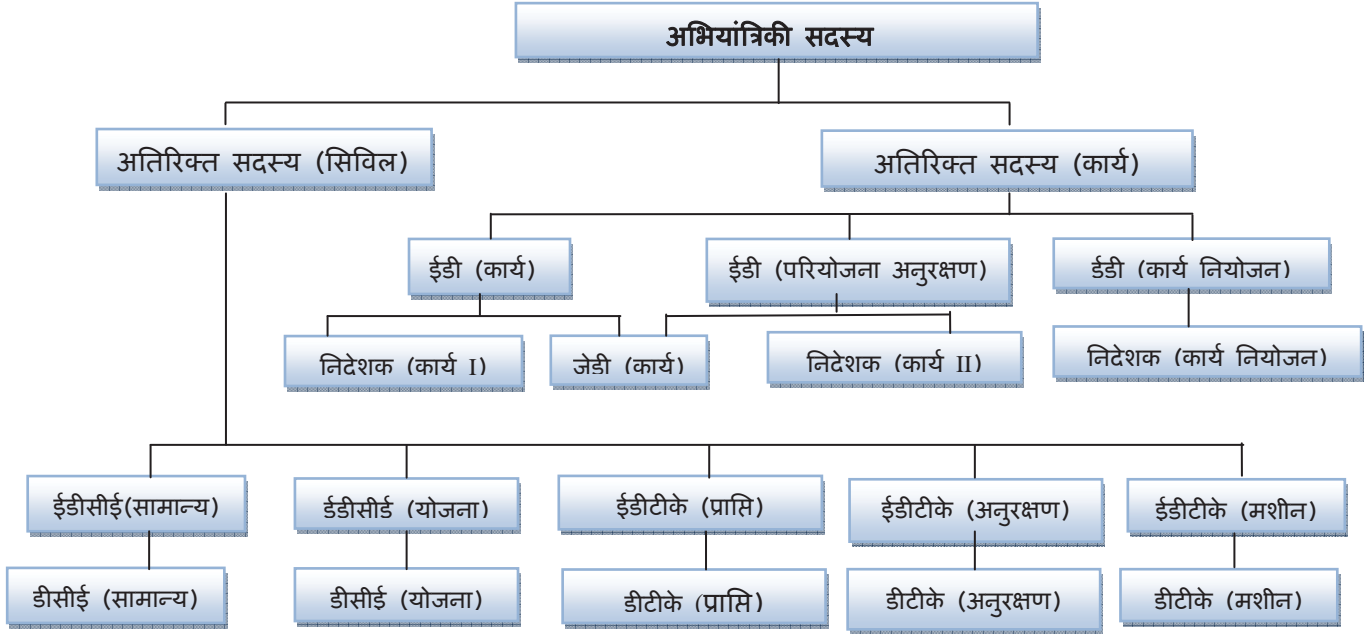
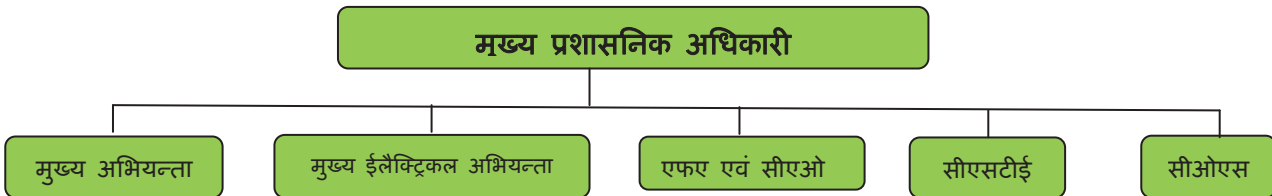


परिशिष्ट 1 (पैरा 1.2 देखें)

सिविल अभियांत्रिकी निदेशालय का सांगठनिक चार्ट



रेलवे बोर्ड स्तरीय



क्षेत्रीय रेलवे स्तरीय

ईडी- कार्यकारी निदेशक, जेडी-संयुक्त निदेशक, ईडीसीई- कार्यकारी निदेशक सिविल अभियांत्रिकी, डीसीई निदेशक सिविल अभियांत्रिकी, ईडीटीके- कार्यकारी निदेशक ट्रेक, डीटीके- निदेशक ट्रेक, एफए एवं सीएओ- वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी, सीएसटीई- मुख्य सिग्नल एवं दूरसंचार अभियन्ता, सीओएस-भण्डारणों का नियंत्रक

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

परिशिष्ट - II (पैरा - 1.4 देखें)

क्षेत्रीय रेलवे	उच्च प्राथमिकता परियोजनाएँ	अधिकतम समय और लागत अधिवहित वाली परियोजनाएँ	बिना मील के पत्थर की परियोजनाएँ	बिना संशोधित लागत प्राक्कथन वाली परियोजनाएँ	बिना प्रारंभ करने की सारणी वाली परियोजनाएँ	रूकी हुई/तजि गई या छोड़ी गई परियोजनाएँ	विस्तृत समीक्षा के लिए पहचानी गई परियोजनाएँ	अंतिम मील परियोजनाएँ	राज्य सरकार या अन्य एजेंसियों के साथ लागत शेयरिंग आधार पर परियोजनाएँ (पीपीपी परियोजनाओं से अतिरिक्त)	एक से अधिक श्रेणी में आने वाली परियोजनाएँ	कुल चयनित परियोजनाएँ (पुनरावृत्ति को एक बार गिना गया)
मरे	1) वरधा (सेवाग्राम) नागपुर-तीसरी लाइन 78.3 केएम (डीएल)	1) बेलापुर-सीवुड उरन इलैक्ट्रिफाइड डबल लाइन (एमटीपी) (एनएल)	1) बेलापुर-सीवुड उरन इलैक्ट्रिफाइड डबल लाइन (एमटीपी) (एनएल)	शून्य	अहमदनगर बीड-पाटली बैजनाथ	शून्य	शून्य	1)पनवेल-पेन (डीएल) 2) पेन-रोहा (डीएल)	1) अहमदनगर बीड-पारली वैजनाथ (एनएल) 2) बरधा-नैंडिड (एनएल) 3)बेलापुर-सीवुड'उरन लैक्ट्रिफाइड डीएल (एमटीपी) (एनएल)	1. बेलापुर-सीवुड उरन (टीओआर/सीओआर डब्ल्यूएमएस और लागत शेयरिंग या पीपीपी के अलावा 2. अहमदनगर बीडपारली (पीपीपी के अलावा या डब्ल्यूआरसीएम या लागत शेयरिंग)	6
	1	1	1	0	1	0	0	2	3	2	
पूरे	1.रामपुरहत-मुरारोई एमएम (28.48 के एम) तीसरी लाइन	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	1) नाबादविपधाम पटुली (डीएल)	शून्य	1) वर्धमान-कटवा (जीसी)	1. वर्धमान-कटवा (डीआर, सीएस या अन्य पीपीपी) 2. तीनपहर-साहिबगंज (एचपी, डीआर)	11

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

2. तीनपहर साहिबगंज (डीएल)(तीनपहर भागलपुर के डीएल के चरण- I के तौर पर 37.82 के एम)						2) तीनपहर-साहिबगंज		2) दुमका-रामपुरहत (एनएल) (दुमका से रामपुरहत-मंडरहिल परियोजना का चरण- II)		
3. साहिबगंज पीरपैती (डीएल) (10.45 कि.मी)						3) कटवा-बाजारसौ (डीएल), कटवा (देनहत) मंतेश्वर नेगम- मंगलकोट, मंतेश्वर-मेमारी (एनएल) के लिए नये (एमएम) के साथ वर्धमान-कटवा (जीसी)		3)दिओगढ़-दुमका (एनएल)		
4 पीरपैती भागलपुर (59.06 के राम)								4) हंसदिआह गोडा (एनएल)		
5. संधिया तारापीठ तीसरी लाइन (डीएल)										
6. तारापीठ रामपुरहत										

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

	(डीएल)										
	6	0	0	0	0	0	3	0	4		
<b>पूमरे</b>	1) हाजीपुर रामदौआलु नगर (डीएल)	शून्य	शून्य	शून्य	1) जयनगर-दरभंगा नारकतिया गुंज (जीसी)	शून्य	1) कोडरमा, राँची (एनएल)	शून्य	1) कोडरमा, राँची (एनएल)	1. कोडरमा-राँची (पीपीपी के अलग डीआर, सीएस)	
	2) गढ़वा रोड-रमना (डीएल)						2) सकरी-निर्मली झांझरपुर-लौकहाबाजार-सहरसा फोबर्सगंज (जीसी)		2) कोडरमा, गिरीदिह (एनएल)		
									3) पटना में गंगा नदी पर रेल पुल (एनएल)		
									4) मुंगेर पर गंगा नदी पर रेल पुल		
									5) कोदरमा-तिलईया (एनएल)		
<b>पूसीरे</b>	1) झरसुगुडा-रेगंली (डीएल)	शून्य	1) खुरदा रोड-बोलंगिर (एनएल)	शून्य	शून्य	शून्य	1) तलचर बिमलागढ़ (एनएल)	शून्य	शून्य		5
	2) खुरदा-बरंग-तीसरी लाइन (आरवीएनएल)										

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

	3) रजतगढ़बरंग (डीएल) (आरवीएनएल)										
	3	0	1	0	0	0	1	0	0		
उरे	1) उत्तरेतिया जाफराबाद (डीएल)	1) नंगल बाँध तलवारा( एनएल)	1) नंगल बाँध तरवारा (एनएल)	1) उधमपुर- श्रीनगर बारामुरला रेल लिंक (एनएल)	1) नंगल बाँध तलवारा (एनएल)	शून्य	1) रेवाड़ी-झज्जर रोहतक (एनएल)	Nil	1) नंगल बाँध तलवारा (एनएल)	1) नंगल बाँध- तलवारा (टीओआर/सीओ आर डब्ल्यूएमएस, डब्ल्यूआरसी लागत शेयरिंग/पीपीपी से अलग)	10
		2) उधमपुर श्रीनगर बारामुरला रेल लिंक (एनएल)	2) उधमपुर श्रीनगर बारामुरला रेल लिंक (एनएल)				2) एनडीएलएस तिलक ब्रिज- पाँचवीएवं छठी लाइन (डीएल)		2) रेवाड़ी-रोहतक (एनएल)		
									3) जिंद-सोनीपत (एनएल)		
									4) चंडीगढ़-बड्डी (एनएल)		
									5) दिओबंद-रूढ़की (एनएल)		
									6) भानुपल्ली -बिलासपुर (एनएल)		
	1	2	2	1	1	0	2	0	7) रोहतक-मेहमहंसी (एनएल)	2	
									7		

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

उमरे	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	1) आगरा- इटावा(एनएल)	1) भिंड-इटावाह (शिवपुर से गुना इटावाह का भाग (एनएल)	शून्य	शून्य	3
							2) गंगापुर शहर तक विस्तार के साथ ढोलपुर सिरमुत्र(जीसी)				
	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	
उपूरे	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	1) महाराजगंज- मसारख-रेवा घाट (एनएल)	शून्य	शून्य		2
							2) आंनरीहर - जौनपुर				
	0	0	0	0	0	0	2	0	0		
उसीरे	1) लुमडिंग सिल्चर (जीसी)	1) कटिहार जोगबानी (जीसी)	शून्य	1) लिंक लाइनों (एनएल) के साथ बोगीबील पुल	शून्य	शून्य	1) नई मैनागुरी- जोगिंग होपा (एनएल) 2) रंगियाभरुकोंगसे लेक (जीसी)	1) लमडिंग- सिल्चर (जीसी) 2) रंगिया- मुरकोंगसेलेक (जीसी)	शून्य	1) लमडिंग-सिचर (एचपी, एलएम) 2) रंगिया- मुरकोंगसेलेक (डीआर, एलएम)	5
	1	1	0	1	0	0	2	2	0	2	

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

उपरे	0	0	0	0	0	0	1) जयपुर-रिंगस चुरू और सिकर लोहारू (जीसी)	शून्य	1) रतलाम-डूँगरपुरबंसवारा से (एनएल)		4
							2) सूरतपुर- हनुमानगढ़ श्रीगंगानगर विभाग (जीसी)		2) थाईयत हमीरा-सानु (एनएल)		
	0	0	0	0	0	0	2	0	2		
दरे	पोनमलई से पहले बाइपास लाइन के साथ थंजावुर- पोनमलई (डीएल)	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	1) इरोड- पलानी (एनएल)	1) टिंडीवानम- नगारी (एनएल)	शून्य	1) चिन्ना सलेम और कल्लाकुरुची के बीच एक (एनएल) के साथ वृद्धचलम से कुदालोर सलेम		9
	2) कंकानाडी- पनमबर पैच (डीएल)						2) टिंडीवनम तिरुवन्नमलई (एनएल)		2) अटटी पट्टु-पुट्टुर (एनएल)		
							3) अंगमाली- सबरीमाला (एनएल)				
							4) किलोन- तिरुनेलवेली- तिरुचेंदर (जीसी) तैंकसी-विरूधुनागर (जीसी)				
	2	0	0	0	0	1	4	0	2		

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

दमरे	इलैक्ट्रिकेशन के साथ विजयवाडा-काजीपेट तीसरी लाइन	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	1) बिदार-गुलबर्ग	1) पेडप्पल्ली-करीम नगर निजामा बाद	1) बिदार-गुलबर्ग	1) बिदार-गुलबर्ग (पीपीपी के अलावा डीआर, एनएम, सीएस) 2. नंदयाल-यरिगुंटा (डीआर, एनएम)	7
							2) नंदयाल येरागुंटा	2) मेलाचेरूवू जन पहाड़ के लिए (एमएम) जगड्यापेटा टाऊन मेलाचेरूवू	2) कुड्डापाह-बेंगलोर (एनएल)		
							3) अकोला खंडवा (जीसी)	3) नंदयाल-येरागुंटा			
								4) बिदार-गुलबर्ग			
	1	0	0	0	0	0	3	4	2	2	
दपुरे	1)गोइलकेरा मनोहर पुर-तीसरी लाईन (ईएल)	1) छह (एमएमएस) (एनएल) के साथ बनकोरा-	1) चार एमएमएस के साथ तुमलक दीघा (एनएल)	शून्य	शून्य/शांत	1) बेवई चंदी-अरामबाघ (एनएल)	शून्य	शून्य	1) तोरी तक विस्तार के साथ राँची लोहार दगा	1. तमलुक-दीघा (टीओआर/सीओ आर डब्ल्यूएमएस, एफ/ए/ड्राफ्ट)	6



चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

		दामोदर नदी घाटी (जीसी)									
	2) सिनी आदित्यपुर तीसरी लाइन (डीएल)	2) चार एमएमएस के साथ तुमलक-दीघा (एनएल)				2) चार एमएमएस के साथ तुमलक-दीघा (एनएल)					
	2	2	1	0	0	2	0	0	1	1	
<b>दूधरे</b>	1) बिलासपुर (डीएल) पर फ्लाई ओवर के साथ खोदरी-अनुपुर	शून्य	शून्य	शून्य	1) गोंडिया जबलपुर (जीसी)	शून्य	1) छिंदवाड़ा-नागपुर (जीसी)	शून्य	1) धल्लीराजाहरा जगदालपुर (एनएल) 2) वदसा-गदचिरोली और दो परियोजनाओं (एनएल)	1. गोंडिया-जबलपुर पीपीपी के अलावा (डब्ल्यूआर सीएस, डीआर, सीएस)	7
	2) सलकारोड खोंगसर पैच डबलिंग (डीएल)						2 बालघाट कटंगी (जीसी) सहित गोंडिया जबलपुर (जीसी)				
	3) चंपा झारसुगुडा तीसरी लाइन										
	3	0	0	0	1	0	2	0	2	2	

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

दपरे	1) बिरूर शिवानी पैच (डीएल)	1) हुबली-बंकोला (एनएल)	शून्य	शून्य	1) हुबली-अंकोला (एनएल)	1) हुबली-अंकोला (एनएल)	1) मुनीराबाद-रायचुर (एनएल)	शून्य	1) कदुर-चिकमगलुर सक्तेश्वर (एनएल)	1. हुबली-अंकोला (टीओआर/सीओआर, डब्ल्यूआरसीएस, एफए ड्रॉप्ट) 2. बंगलोर-सत्यमंगलम (एफ/ए/ड्राप्ट, पीपीपी के अलावा सीएमएस) 3. मुनीराबाद-रायचुर (पीपीपी के अलावा डीआर, सीएस) 4. रायदुर्ग-तुमकुर (पीपीपी के अलावा, डीआर, सीएस)	13	
	2) होसादुर्गा रोड चिकजजूर पैच					2) बेंगलोर सत्यमंगलम (एनएल)	2) कल्याणदुर्ग से रायदुर्ग तुमकुर (एनएल)		2) श्रवण बेलगोला से बेंगलोर-हसन (एनएल)			
									3) कल्याणदुर्ग से रायदुर्ग तुमकुर (एनएल)			
									4 मुनीराबाद-रायचूर (एनएल)			
									5) बगलकोट-कुदाची (एनएल)			
									6) व्हाइटफिल्ड-कोलार (एनएल)			
									7) तुमकुर-चित्रादुर्गा-देवनगर (एनएल)			
									8) शिमोगा-हरीहर (एनएल)			
									9) बेंगलौर-सत्या मंगलम (एनएल)			
									10) रामनगरम-मैसूर (डीएल)			

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

	2	1	0	0	1	2	2	0	10	4	
	1) वीरामगाम सुरेंद्रनगर (डीएल)	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	1) छोटो-उदेपुर धार (एनएल)	शून्य	शून्य		4
	2) विद्युतीकरण के साथ उधना-जलगांव (डीएल)						2) रतलाम-मऊ-खंडवा-अकोला (जीसी)				
	2	0	0	0	0	0	2	0	0		
पमरे	1) भोपाल-बीना-3री लाइन (आरवीएनएल)*	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	1) ललितपुर-सिंगरौली (एनएल)	शून्य	शून्य		4
	2) बीना-कोटा (आरवीएनएल)*						2) रामगंजमंडी-भोपाल (एनएल)				
	2	0	0	0	0	0	2	0	0		
	28	7	5	2	5	5	31	9	38	16	105

परिशिष्ट - III (पैरा सं. 1.4 देखें)

पूर्वोत्तर परियोजनाओं में राष्ट्रीय परियोजनाओं की स्थिति दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं.	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का माह एवं वर्ष	समापन की लक्ष्य तिथि		कुल संभावित लागत ( ₹ करोड़ में)		मार्च 2014 को वास्तविक प्रगति (प्रतिशत में)
			मौलिक	संशोधित	मौलिक	संशोधित	
1	2	3	4	5	5	6	7
1	कुमारघाट- अगरतला (109 किमी.)	जुलाई -96	मार्च 2007	मार्च '16	575	1242.25	100 (एमजी पूरा किया गया) जीसी अभी शुरू किया जाना है
2	लिकिंग लाइनों के साथ बोगीबिल पुल (73 किमी)	सितम्बर,1997	31.3.06	दिसम्बर'16	1000	4996.19	75
3	जीरीबाम- इम्फाल (तुपुल) (110.625 किमी)	1.4.2003	31.3.09	मार्च '19	2650	5996	34.04
4	टेटेलिया-बाइनीहाट (21.5 किमी.)	1.4.06	31.3.09	मार्च '17	208.07	430.33	15.1
5	दीमापुर- कोहिमा (88 किमी)	1.4.06	31.3.12	मार्च '20	887.89	2446.57	0
6	अगरतला - सबरूम (112 किमी)	1.4.08	31.3.12	मार्च '17	537.66	1741	29.31
7	भैराबी-साईरंग	1.4.08	31.3.14	मार्च '20	512.38	2393.48	10.45
8	सिवोक-रांगपो	1.4.08	31.3.14	निर्धारित नहीं	1329.44	3380.58	2
9	शिलांग -बिर्नीहाट	1.4.10	31.3.16	निर्धारित नहीं	3925.79	निर्धारित नहीं	0
10	लंबडिंग- सिलचर गेज रूपांतरण	जुलाई'1996	31.3.06	मार्च '16	648	5185.44	87.97
11	लिव्ड फिंगर्स लाइन परियोजना के साथ-साथ रंगिया- मुरकोंगसेलेक (510.33 किमी)	1.4.03	मार्च'09	30.3.14	915.70	3319.17	91.83

परिशिष्ट IV- (पैरा सं. – 1.6.2 देखें)

उन परियोजनाओं(₹150 करोड़ और अधिक ) की स्थिति दर्शाने वाला विवरण जहां वास्तविक प्रगति 100 प्रतिशत है।

क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	स्वीकृति का महीना और वर्ष	परियोजना के प्रारंभ होने का महीना और वर्ष	पूरा होने की लक्ष्य तिथि (समग्र के रूप में न कि खंड वार)		कुल अनुमानित लागत (₹ करोड़ में)		प्रतिफल की दर प्रतिशत में		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 को वित्तीय प्रगति (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक प्रगति (प्रतिशत में)	अधिक प्रक्षेपण (₹ करोड़ में)	टिप्पणियां
				मूल	संशोधित	मूल	संशोधित	मूल	मूल					
<b>नई लाइनें</b>														
पूरे	लक्ष्मीकान्तपुर - नामखाना चांदनगर	1987-88	1993	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	100.89	546.78	4.40	संशोधित नहीं	139.90	25.59	100	404.28	
	क) काका द्वीप बुडाखंली (5किमी) और	2011-12	अभी शुरू नहीं	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	61.85		11.00	संशोधित नहीं	0.00	0.00	0.00	0.00	एम.एम. के लिए अलग व्यय आंकड़ा उपलब्ध नहीं
	ख) चांदनगर बाखली (17.2 किमी.)	2011-12	किया गया	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	165.35		(-) 9.00						

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

	देओघर-दुमका [72.25 कम]	1998-99	2003	पीईटी सर्वेक्षण में आक लन नहीं किया गया	फरवरी 2011 ( 28.2.2012 के समझौता ज्ञापन के अनुसार)	180.73	358.55	5.00	संशोधित नहीं	390.01	109.00	100	239.83	
पूमरे	मुजफ्फरपुर-सीतामढ़ी (63 किमी)	1997-98	जून 2002	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	210.79	483.62	(-) 3.72	संशोधित नहीं	514.88	106.46	100	31.26	पूरा सैक्शन 26.03.13 को खोला गया
	आरा-सासाराम (98कि.मी.)	1997-98	मई 2002	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	189.14	321.87	4.82	संशोधित नहीं	319.75	99.34	100	2.12	
	राजगीर - हसुआ - तिलैया (46 कि.मी.)	2001-02	जनवरी-02	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	180.82	390.00	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	324.68	83.25	100	65.32	
उरे	अबोहर-फ़ज़िलका (42.17 कि.मी.)	1997-98	2002-03	अनुपलब्ध	31.07.12	86.44	229.00	(-)7.44	अनुपलब्ध	230.84	100.77 %	100	2.26	काम पूरा कर लिया और जुलाई 2012 में शुरू कर दिया गया
	चंडीगढ़-लुधियाना (112 किमी)	1997-98	1998-99	2005	30.04.13	248.40	1115.21	(-)2.26%	अनुपलब्ध	985.35	88.36%	100	114.30	काम पूरा कर लिया और शुरू कर दिया गया

**चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ**

उसीरे	दुधनोई- मेंदीपत्थर (बीजी) (15.5 किमी)	1.4.92	1992- 93	निर्धा रित नहीं	मार्च '14	22.33	247.75	नहीं किया गया	नहीं किया गया	220.68	89.07	100	27.07	इंजन रोलिंग 29.3.14 को किया गया
	कुमारघाट- अगरतला (109 किमी)	जुलाई- 96	1996- 97	मार्च'0 7	मार्च'16	575	1242.25	(-) 11.98%	संशोधित नहीं	955.943	76.95	100	286.307	खंड एमजी के साथ शुरू किया गया था और एलएमजी- एससीएल - केयूजीटी परियोजना की जीसी के बाद बीजी पर चालू किया जाएगा
	हरमोती- नाहरलगुन (21.75 किमी)	फरवरी- 97	1996- 97	निर्धा रित नहीं	जनवरी'14	156	406.4	(-)6.37%	(-) 6.38%	406.33	99.98	100	0.07	काम पूरा कर लिया है और पहले ट्रेन सेवा 7.4.14 को चलाई गई
दरे	करूर-सलेम	1996-97	अनुप लब्ध	खंड पहले ही शुरू हो चुका था		229.88	1052.68	19.47	3.73	771.81	335.74	100	31.72	वित्त द्वारा पुनरीक्षित संशोधित अनुमान
दपूरे	हावड़ा-अमता (बरगाचिया- चंपागंदा सहित)	1974-75	अनुप लब्ध	मार्च -07	मार्च -15	31.42	154.3	(-) 0	-	179.37	45.59	100	356.03	कॉलम 13, 14, 15 और 16 में दिखाए गए आंकड़े एमएम में शामिल है।

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

	(1) पहला एमएम आमटा-बगनान	2009-10	अनुप लब्ध	जनवरी -10	निर्धारित नहीं	103.2	103.2	19.69				3.00		
	(ii) 2 एमएम: चंपादंगा-तारकेश्वर	2009-10	अनुप लब्ध	अप्रैल-10	निर्धारित नहीं	38.73	38.73	(-)40.49				2.00		
	(iii) 3 रा एम.एम.: जंगीपारा - एफ. शरीफ	2011-12	अनुप लब्ध	दिसम्बर -14	निर्धारित नहीं	97.23	97.23	(-) 4.40				1.00		
	तामलुक-दीघा	1984-85	अनुप लब्ध	पूरा कर दिया गया		43.73	293.97	2.53/ 3.02	0.55	456.816	45.08	100	617.64	कॉलम 13, 14, 15 और 16 में दिखाए गए आंकड़े एमएम में शामिल हैं।
	(1) पहला एमएम: देशप्राण-नंदीग्राम	2009-10	अनुप लब्ध	जुलाई-11	जून-15	121.44	121.44	-				30.00		
	(II) दूसरा	2011-12	अनुप	जून-15	जून-15	247.28	247.28	(-)4.60				2.00		



चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

	एम एम: कान्थी-एग्रा		लब्ध											
	(iii) तीसरा एम.एम.: नंदीग्राम - कांदीमारी	2012-13	अनुप लब्ध	निर्धारित नहीं		275.14	275.14	-				1.00		
	(iv) चौथा एमएम: नंदकुमार - बालाईपांडा	2012-13	अनुप लब्ध	निर्धारित नहीं		75.91	75.91	-				1.00		
<b>जोड़</b>						<b>3276.35</b>	<b>7801.31</b>			<b>5896.36</b>			<b>2178.20</b>	
<b>मरे</b>	लातूर- उस्मानाबाद कुरडुवडी मिराज गेज रूपान्तरण (374 किलोमीटर)	93-94	1993	निर्धारित नहीं	NA	225.00	950.00	4.60%	अनुपल ब्ध	970.24	120.00	100	9.47	

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

पूरे	मानसी - सहरसा- दाठराम मधेपुरा - पुरनीया (143 किमी)	1996-97	मई- 97	लक्ष्य तिथि निर्धारित नहीं		48.39	477.89	11.57	संशोधित नहीं	456.14	95.45	मानसी -सेहरसा -दौराम- मधेपुरा - 100% -दौराम- मधेपुरा- पूर्णिया - 80%	21.75	मानसी से बनमनखी को खंड पहले से ही यात्री यातायात के लिए खोल दिया गया है। जैसा समीक्षा की तारीख को।
उपरे	औँडिहार- जौनपुर	जन.-04	2004	अनु.	अनु.	83.37	175.77	6.1	ऊन	172.75	98.29	100	3.01	
उसीरे	हैबरगांव- मैरावाडी और सेनचोआ- सिलघाट का लिक शाखा लाइनों सहित लम्डिंग- डिब्रूगढ़ (56)	1.4.93	1993- 94	निर्धारित नहीं	दिसम्बर 2009 में पूरा कर दिया गया	442.93	971.22	(-8.24%	संशोधित नहीं	833.47	85.82	100	137.75	सभी 3 चरण दिसम्बर'09 तक पूरे एमएम शुरू किए गए हैं
	अलुआबारी रोड- सिलीगुडी (76किमी)	1.4.06	2006- 07	31.9.08	पूरा किया गया	190.46	485	(- 17.60%	(-) 4.58%	417.49	86.08	100	67.51	काम पूरा किया और अक्टूबर, 2011 में ओपन लाइन को सौंपा गया

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

उपरे	अजमेर- चित्तौड़गढ़- उदयपुर (300 किमी), सहित उदयपुर से उमरा (11 किमी) और मावली जंक्शन बाड़ी सादडी (82.01 किमी) तक विस्तारण हेतु महत्वपूर्ण आशोधन	1996-97	नवम्ब र-99	उपलब्ध नहीं कराया गया	लागू नहीं	566.00	855.16	(+)14.05	संशोधित नहीं	557.65	65.21	100	297.51	
	श्रीगंगानगर- सरूपसर नहर लूप (प्रथम चरण) (116 किमी)	2003-04	2003	31.03.1 1	संशोधित नहीं	106.09	279.59	(-)13.25	संशोधित नहीं	241.39	86.34	100	38.2	कोई टिप्पणी नहीं
	सादुलपुर- बीकानेर व रतनगढ़- डेगाना (394.35	2007-08	मार्च- 08	निर्धारि त नहीं	लागू नहीं	643.36	872.22	(-)2.44	संशोधित नहीं	787.75	90.32	100	84.47	कोई टिप्पणी नहीं

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

	किमी)													
दरे	मदुरै-रामेश्वरम	1997-98	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध (सैक्शन पहले ही शुरू हो चुका है)	246.97	441.69	3.458	नहीं	369.80	149.73	100	75.35		
	तंजावुर-विल्लुपुरम	1998-99	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध (सैक्शन पहले ही शुरू हो चुका है)	356.88	665.01	14.980	9.226	121.99	34.18	100	541.2495		
	त्रिची-मनमदुरै	2000-01	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध (सैक्शन पहले ही शुरू हो चुका है)	202.32	410.00	12.790	नहीं	394.34	194.91	100	40.97		
	विल्लुपुरम-कटपडी	2000-01	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध (सैक्शन पहले ही शुरू हो चुका है)	231.72	780.00	0.441	नहीं	637.55	275.14	100	297.3197		
	मानामदुरै-विरुधुनगर	2006-07	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध (सैक्शन पहले ही शुरू हो चुका है)	138.03	231.58	14.416	8.62	199.80	144.75	100	39.71		
दमरे	गुंटूर-गुंतकल-कलुरु	1992-93	04/2007	31-12-2000 31-03-2015, 31-03-2016	अनुपलब्ध	699.47	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	594.71	85.02	100	104.76		
	मुदखेड – आदिलाबाद	1995-96	09/2002	31-03-2004 3/31/2016	199.06	356.20	कोई आरओआ	कोई आरओआ	321.91	90.37	100	34.29		

**चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ**

								र नहीं बनाई गई	र नहीं बनाई गई					
	धर्मावरम- पकला	1997-98	10/20 03	अनुपल ब्ध	31-03- 2014, 31.3.201 6	294.99	704.11	4.49	21.59	658.86	93.57	100	45.25	*पूर्णता पर आरओआर 8.23 है
<b>दपरे</b>	रूपसा- बंगीपोसी	1995-96	अनुप लब्ध	पूरा कर दिया गया		50.54	178.76	2.46	0.00	176.86	29.28	100	1.9	कॉलम 13, 14, 15 और 16 में दिखाए गए आंकड़े एमएम में शामिल है।
	बांकुरा - दामोदर घाटी	1998-99	अनुप लब्ध	पूरा कर दिया गया		111.9	194.5	(-) 0.71	0.00	479.9	46.22	100	943.63	कॉलम 13, 14, 15 और 16 में दिखाए गए आंकड़े एमएम में शामिल है।
	(1) पहला एमएम: रायनगर- मासाग्राम	2002-03	अनुप लब्ध	दिस.-08	पूरा कर दिया गया	46.255	144.36	(-)238.48	-			100		
<b>परे</b>	भरुच- समणी-दहेज (62.36 मिमी)	2006-07	अनुप लब्ध	अगस्.- 10	Sep-11	165.60	332.00	9.20%	9.20%	0	0.00%	100	332.00	आरवीएनएल द्वारा कार्यान्वित
<b>जोड़</b>						<b>4349.87</b>	<b>10204.53</b>			<b>8392.60</b>			<b>3116.11</b>	
<b>पूरे</b>	सोनारपुर- कैनिंग	2000-01	2002	अनुपल ब्ध	अनुपल ब्ध	30.47	274.47	(-) 10.00	संशोधन नहीं	52.87	174.00	100	222.67	

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

[14.96 किमी]									किया गया					
कालीनारायण पुर-कृष्णानगर	2000-01	2003	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	43.39	945.29	(-) 21.00	संशोधन नहीं किया गया	228.87	74.00	100	733.31	कालीनारायणपुर - कृष्णानगर शुरू किया गया	
क] कृष्णानगर-शांतिपुर [12 किलोमीटर] - जीसी, ख] कृष्णानगर-चारतला [13 किमी] - एनएल, ग] नैहाटी-रानाघाट -3री लाइन, घ] बीबीलूपतक एक्सटेंशन के साथ नबादविपधा-बवादविपधा [9.58 किमी]	क] एवं ख] 2001-02, ग] 2008-09, घ] 2010-11	क) एवं ख) 2006 ग) 2010 घ) अभी शुरू नहीं हुए हैं।	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	651.01		क] (-) 23.00 ख] (-) 13.00 ग] (-) 16.00, घ] (-) 17.00	संशोधन नहीं किया गया	अनुपलब्ध	0.00	(क) के लिए 100%	0.00	क] कृष्णानगर - शान्तीपुर -जीसी शुरू किया गया	
चंदपारा-	2003-04	2006	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	22.23	186.88	क] 1.00	संशोधन	71.46	38.00	100	127.77	चांदपारा-बनगांव	

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

बनगांव				बद्ध	बद्ध			से कम	नहीं किया गया					खंड
पांडवेश्वर-चिनपाई [21.41 किमी.]	2004-05	2007	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	75.55	292.16	11.00	संशोधन नहीं किया गया	133.79	46.00	100 % for a only	147.65	पंडेश्वर -चिन्पाई 2011/01/03 को शुरू किया गया	
चिनपाई-सिंथिया	2005-06	2008	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	86.66	590.91	11.00	संशोधन नहीं किया गया	121.31	21.00	100	496.22	क] चिन्पाई-सिंथिया 2010/05/17 को शुरू किया गया	
बंगनखाली तक विस्तार के साथ घुहायरी शरीफ-कैनिंग	2009-10	2011	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	189.97	189.97	(-) 15.00	संशोधन नहीं किया गया	134.00	71.00	100 % for a only	60.54	क] घुटयारि शरीफ-कैनिंग को शुरू किया गया	
क] बंगनखाली के लिए एमएम - बसंती [14.2 किमी] और ख] बसंती-झारखली [23 किलो मीटर] - एनएल	2011-12	प्रारंभ नहीं किया गया है	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	421.06		क] एवं ख] (-) 15.00	संशोधन नहीं किया गया	0.00	0.00	0.00	0.00		

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

पूमरे	छपरा-हाजीपुर ( 59 किमी)	1999- 2000	फर.,2 002	अनुपल ब्ध	अनुपल ब्ध	72.43	192.22	17.77	N.A.V.	169.40	88.13	100	22.82	खंड 30/07/2007 को ओपन लाइन को सौंप दिया
	बेगूसराय- खगड़िया दोहरीकरण (40.38 किमी) दोहरीकरण	2005-06	मार्च 2006	अनुपल ब्ध	अनुपल ब्ध	105.57	194.71	14.00	संशोधन नहीं किया गया	160.85	82.61	100	33.86	खंड 21.12.12 को ओपन लाइन को सौंपा गया
उरे	हापुड-कंकाथर (42.71 किमी)	2003-04	2003- 04	अनुपल ब्ध	अनुपल ब्ध	106.64	166.60	19.76	उपलब्ध नहीं	164.69	95.85%	100	3.18	
उसीरे	न्यू गुवाहाटी- डीगरू- पैच दोहरीकरण (29.81 किमी) (प्रथम चरण)	1.4.07	2007- 08	निर्धारि त नहीं	पूरा किया गया	99.84	182.9	नहीं	(+) 8.97%	147.01	80.37	100	35.89	किया और 28.9.11 को शुरू कर दिया गया
उपरे	जयपुर-दौसा (61.28	2005-06	नवम्ब र-06	31.12.0 9	31.03.10	148.38	207.5	(+)18.55	संशोधन नहीं	209.16	100.8	100	2.89	कोई टिप्पणी नहीं



चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

	किमी)								किया गया					
दरे	कालीकट-मंगलौर	1995-96	अनुपलब्ध	खण्ड पहले ही शुरु किया जा चुका है		579.37	621.01	13.430	नहीं	597.61	103.15	100	20.68	
	मदुरै-डीडुगुल	2003-04	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध		128.56	261.95	20.718	नहीं	228.59	177.81	100	40.50	
दमरे	गुड्डर - रेणिंगुंटा और रेणिंगुंटा - तिरुपति	1997-98	02/2000	31-12-2000	31-03-2003, 31-03-2013	133.33	194.18	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	190.76	98.24	100	3.42	
दपूमरे	बिलासपुर-उरकुरा (110किमी)	1997-98	1997-98	31.07.14	-	270.65	271.34	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	274.76	0.00	100	271.34	
जोड़						3165.11	4772.091			2885.12			2222.74	
कुल जोड़						10791.33	22777.93			17174.09			7517.05	

परिशिष्ट IV-(पैरा 1.6.2 का संदर्भ लें)															
परियोजनाएं (₹150 करोड़ से कम) जहाँ भौतिक प्रगति 100 प्रतिशत है की स्थिति दर्शाता विवरण															
क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	स्वीकृति का माह और वर्ष	स्वीकृति का आधार	परियोजना शुरू होने का माह और वर्ष	पूर्ण करने की निर्धारित तिथि		कुल अनुमानित लागत (₹करोड़ में)		रिटर्न की दर		मार्च तक संचयी व्यय	मार्च 2014 तक वित्तीय प्रगति (प्रतिशत में)	मार्च 2014 तक भौतिक प्रगति (प्रतिशत में)	आगे ले जाया गया (₹करोड़ में)	टिप्पणियां
					वास्तविक	संशोधित	वास्तविक	संशोधित	वास्तविक	संशोधित					
New Lines															
मरे	पुनतांबा शिरडी (16.40) किमी	2000-01	1	2000	एनएवी	एन एवी	30.22	98.13	5.80%	एनएवी	91.5	100.00	100	9.77	
उपरे	अजमेर-पुष्कर (31.04) किमी	2000-01	2	06/2004	28.02.09	28.02.11	88.40	135.00	-3.40	संशोधित नहीं	133.18	98.65	100	1.82	
	बानुगुरग्राम-रास (27.8) किमी	2008-09	2	06/2011	निर्धारित नहीं	लागू नहीं	144.67	144.67	18.70	संशोधित नहीं	139.34	95.62	100	5.33	

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

दमरे	विष्णुपुरम-जनपहड	2006-07	2	01/2009	31-03-2011	31-03-2016	52.56	65.24	34.26	संशोधित	67.06	102.79	100	1.82	
कुल							315.85	443.04			431.08			18.74	
<b>दोहरीकरण</b>															
मरे	5वीं और 6वीं लाईन का दीवा-कल्याण दोहरीकरण	1999-2000	2	2000	एनएवी	एनएवी	47.70	231.55	एनएवी	एनएवी	77.11	100.00 %	100.00 %	151.54	
	पानवेल-जसई-जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट (28.5 किमी)	2000-01	2	2002	एनएवी	एनएवी	48.00	106.00	एनएवी	एनएवी	22.85	100.00 %	100.00 %	83.07	
पूरे	न्यू अलीपुर - अकटा	1996-97	2	2000	एनएवी	एनएवी	18.09	126.17	(-) 17.00%	संशोधित	31.15	25.00	100.00	93.69	a] 13.09.04 को शुरू

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

क) बज-बज पुजाली प्रणाली ख) पुजाली-अलुबेरिया (बिरशिवपुर) (10.25 किमी) और ग) पुजाली-बहराहट (9.75 किमी) एनएल के लिए एमएम	क] 2009-10, ख]और ग] 2011-12	1	अभी तक शुरू नहीं	एनएवी	एनएवी	476.49		क] (-) 16.00%, ख] (-) 17.00%, ग] (-) 20.00%	संशोधित नहीं	0.00	0.00	476.49	
हबरा-बौनगांव चरण-I (हबरा-चांदपारा)	2000-01	2	2002	एनएवी	एनएवी	40.89	145.12	1.00% से कम	संशोधित नहीं	71.94	50.00	100.00	69.16
एमएम मंचलेदापुर - स्वरूपनगर	2009-10	1	अभी तक शुरू नहीं	एनएवी	एनएवी			(-) 14.00%	संशोधित	0.00	0.00	0.00	104.24

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

बरसत – सोडालिया (12.12 किमी) बसत हसनाबाद खण्ड का चरण-I।	2000-01	2	2002	एनएवी	एनएवी	23.65	59.17	नकारात्मक	संशोधित नहीं	43.90	74.00	100.00	1.51	04.5.12 से शुरू
बंदेल-बंदेल का जिरत – कटवा खंड बसईपुर – मोराहाट (15 किमी)	2001-02	2	2002	एनएवी	एनएवी	51.55	110.24	(-) 8.30%	संशोधित नहीं	114.87	104.00	100.00	0.60	08.2.11 से शुरू
	2000-01	2	2002	एनएवी	एनएवी	30.09	52.70	(-) 11.00%	संशोधित नहीं	53.03	101.00	100.00	3.26	5.8.11 को शुरू
काजरा-कीयुल I [15.85 किमी]	2002-03	2	2004	एनएवी	एनएवी	23.76	46.68	6.50%	संशोधित	32.98	71.00	100.00	14.44	शुरू
बरहरवा-तीनपहाड [16.49 किमी]	2003-04	2	2005	एनएवी	एनएवी	41.13	79.00	1.00%	संशोधित	46.32	59.00	100.00	4.50	शुरू

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

	जीरत-अंबिका कालना [20.23 किमी]	2009-10	2	2011	एनएवी	एनएवी	98.14	139.50	(-) 4.00%	संशोधित	121.50	87.00	100.00	16.99	शुरू
	नालिकुल-ताराकेश्वर [17.18 किमी]	2009-10	2	2011	एनएवी	एनएवी	113.33	113.33	(-) 10.00%	संशोधित	60.98	54.00	100.00	25.33	शुरू
पूमरे	तरेंगना-जहानाबाद (15.20 किमी)	2003-04	2	जून, 2004	खण्ड शुरू		46.00	93.44	एनएवी	एनएवी	83.80	89.68	100.00	9.64	06.06.14 को जीएम/ईआर सी द्वारा स्वीकृत संशोधित अनुमान
	मानसी-महेशखुंट पैच दोहरीकरण (22.12 किमी)	2005-06	2	एनएवी	एनएवी		127.07	127.07	एनएवी	एनएवी	18.15	14.28	100.00	108.92	
	जहानाबाद-बेला (27.47 किमी)	2005-06	2	फरवरी - 09	खण्ड शुरू		127.07	185.77	एनएवी	एनएवी	142.17	76.53	100.00	43.60	
	महेशखुंट-थानाबिहपुर (31.75 किमी)	2005-06	2	फरवरी - 06	खण्ड शुरू		68.75	134.86	14.00	संशोधित	117.31	86.99	100.00	17.55	

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

	थाना-बिहपुर कुरसेला दोहरीकरण (33.57 किमी)	2005-06	2	मई 2006	खण्ड शुरू		105.57	68.6	14.00	संशोधित नहीं	51.95	75.73	100.00	16.65	
	तिलरथ- बेगुसराय दोहरीकरण (8.33 किमी)	2005-06	2	May,20 06	खण्ड शुरू		37.65	37.65	55.00	संशोधित नहीं	18.43	48.94	100.00	19.22	
उपरे	घघरगहट - चौकाघाट	फरव री - 06	2	2007	31.10.12	एनएवी	एनएवी	130.92	16.17	ए न ए वी	एन एवी	78.61	100.00	28.01	
उपरे	दौरा-बंदीकुड़ (29.04 किमी)	2006-07	2	04/2008	30.06.20 10	संशोधित नहीं	81.00	101.84	26.02	संशोधित	101.81	99.97	100.00	0.04	
	अलवर- हरसौली (34.86 किमी)	2007-08	2	10/2008	31.10.20 10	संशोधित नहीं	90.79	91.59	20.87	संशोधित	78.62	85.84	100.00	12.98	
	हरसौली-रेवाडी (39.35 किमी)	2007-08	2	11/2008	31.12.20 10	संशोधित नहीं	99.44	133.75	21.66	संशोधित	135.42	101.25	100.00	1.67	
दरे	इरूगुर- कांयम्बदूर	1996-97	2	एनएवी	पहले ही शुरू खंड	38.66		120.00	24.85	नहीं	96.58	249.82	100.00	12.09	

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

	चेप्पड - कयनकुलम	2003-04	2	12/2005	31-05-2009	04/01/12 शुरू	26.24	68.74	-2.86		नहीं	41.11	156.67	100.00	22.73	तीन परियोजनाओं के लिये आरओआर समान था चूंकि वे एक ही स्ट्रेच में हैं।
	मावेलीकार- चेनगन्नुर	2003-04	2	06/2005	31-05-2009	22/10/12 शुभ	48.34	119.49	5.10		नहीं	117.07	242.18	100.00	11.48	
	चेप्पड - हरीपद	2003-04	2	12/2005	30-06-2008	04/01/12 शुरू	17.37	40.02	-2.86		नहीं	32.26	185.72	100.00	29.20	
दपूमेरे	बिलासपुर - साल्कारोड-पैच दोहरीकरण (39.4 किमी)	2004-05	2	2004-05	एनएवी		-140.68	144.19	20.7		24.35	106.98	71.00	100.00	144.19	
	सीपीएच- बाइपास लाइन	2007-08	2	2007-08	दिसम्बर '10		-38.86	42.93	17.96		एनएवी	36.18	157.93	100.00	42.93	
	एपीआर- बाईपास लाइन	2007-08	2	2007-08	15.05.10		-18.42	21.01	22.66		एनएवी	21.73	66.00	100.00	21.01	



चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

	भिलाई -दुर्ग 3सरी लाइन (13.15 किमी)	2005- 06	एनए वी .	2005-06	एनएवी .		- 61.53	61.53	एनएवी			108.00	100.00	61.53	
										एनएवी	65.19				
परे	अकोडिया- एमओएम खेडा-शुजलपुर पैच 13.15 किमी	2003- 04	2	फरवरी - 05	30-06- 2010	संशोधित नहीं	34.39		11.17%			156.12 %	100.00 %	1648.2641	
										11.17%	53.69				
कुल							2389.44	2932.8 611			2097.9919			3296.5282	
कुल जोड़														3315.27	

परिशिष्ट - V (पैरा 1.6.3 का संदर्भ लें )				
शुरू करने में विलम्ब /शुरू न किये गये				
क्र.सं.	परियोजना का नाम	क्षेत्रीय रेलवे	स्वीकृति का वर्ष	शुरू होने का वर्ष
	नई लाईन			
1.	बरीयारपुर -मननपुर वाया खडगपुर, लक्ष्मीपुर -बरहट	पूरे	2007-08	अभी शुरू नहीं हुआ
2.	चण्डीगढ़-बद्री	उरे	2007-08	अभी शुरू नहीं हुआ
3.	कोटिपल्ली—नरसापुर	दमरे	2000-01	अभी शुरू नहीं हुआ
4.	मचेरला - नलगौंडा	दमरे	1997-98	अभी शुरू नहीं हुआ
5.	मनोहराबाद-कोठापल्ली	दमरे	2006-07	अभी शुरू नहीं हुआ
6.	बैंगलोर -सत्यमंगलम	दपरे	1997-98	अभी शुरू नहीं हुआ
	गेज परिवर्तन			
1.	अकोला - खांडवा	दमरे	2008-09	अभी शुरू नहीं हुआ
2.	अहमदाबाद -हिम्मतनगर-उदयपुर	परे	2008-09	अभी शुरू नहीं हुआ
3.	भुज-नालिया	परे	2008-09	अभी शुरू नहीं हुआ
4.	मियागम-कर्जन-दबहोई-समलया	परे	2011-12	अभी शुरू नहीं हुआ
5.	अहमदाबाद -बोटाड	परे	2012-13	अभी शुरू नहीं हुआ
6.	धासा-जेटालसर	परे	2012-13	अभी शुरू नहीं हुआ
	दोहरीकरण			

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

1.	वर्धा-(सेवाग्राम) एनजीपी (3सरी लाइन)	मरे	2012-13	अभी शुरू नहीं हुआ
2.	कल्याण-कसारा- 3सरी लाइन	मरे	2011-12	अभी शुरू नहीं हुआ
3.	प्रिन्सेप घाट-मजेरहाट	पूरे	2011-12	अभी शुरू नहीं हुआ
4.	बाजार साठ-अजीमगंज जक्शन	पूरे	2012-13	अभी शुरू नहीं हुआ
5.	मोनीग्राम -निमटीटा	पूरे	2012-13	अभी शुरू नहीं हुआ
6.	रानी मारवार जक्शन—पैच दोहरीकरण	उपरे	2012-13	अभी शुरू नहीं हुआ
7.	बंगुरग्राम -गुरीया पैच दोहरीकरण	उपरे	2012-13	अभी शुरू नहीं हुआ
8.	अजमेर-बंगुरग्राम	उपरे	2011-12	अभी शुरू नहीं हुआ
9.	मुधकेड -प्रभानी	दमरे	2011-12	अभी शुरू नहीं हुआ
10.	तोरनगल्लु -रंजीतपुरा	दपरे	2011-12	अभी शुरू नहीं हुआ
	कुल = 22 (एनएल-6, जीसी-6, डीएल-10)			

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

परिशिष्ट – VI (पैरा-1.6.7.1 और 1.6.7.2 देखें)						
विस्तृत आकलन और संशोधित आकलन के मध्य 100 प्रतिशत से अधिक अंतर दर्शाने वाले विवरण						
क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे	कार्य की श्रेणी (नई लाइन, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	विस्तृत अनुमान के अनुसार लागत (₹ करोड़ में)	संशोधित लागत के अनुसार (₹ करोड़ में)	विस्तृत अनुमान के मध्यंतर) मुल और संशोधित अनुमान (प्रतिशत में)
1	2	3	4	5	6	7
1	सीआर*	लागू नहीं	(1) अहमदनगर-बीड-पर्ली वैजनाथ	514.68	2819.88	447.89
2			(2) बेलापुर-सीवुगड-यूरन विद्युतीकृत	495.44	1814.1	266.16
3	ईआर	लागू नहीं	दमका-रामपुरहाट (रामपुरहाट का चरण II-मदर्पहल वाया दुमका परियोजना	143.71	450.81	213.69
4	ईसीआर	लागू नहीं	(1) मुंगेर में गंगा नदी पर रेलवे पुल का निर्माण.	815.45	2361.87	289.64
5			(2) पटना और हाजीपुर के बीच लिंक करने के लिये पटना गंगा पुल. (19 कि.मी)	624.47	2921.46	467.83
6			(3) गिरीदीह-कोडरमा (चरण-I) 150 कि.मी	371.36	768.88	207.04
7			(4) कोडरमा-राची (189 कि.मी)	1033	2957.11	286.26
8	ईसीओआर	लागू नहीं	(1) खुर्दरोड-बोलानगिरी नई लाइन (289 कि.मी)	92.78	191.00	106.00
9	एनआर	लागू नहीं	(1) नांगलडैम-तलवाडा	257.81	1036.78	302.15
10			(2) यूएसबीआरएल	3077.230	19564.83	535.79
11			(3) रेवाडी-रोहतक	194.83	901.55	362.74
12			(4) भानुपल्ली-बिलासपुर	1046.88	2966.98	183.41
13			(5) देवबंध-रूढकी	160.01	336.92	110.56
14	एनसीआर	लागू नहीं	(1) आगरा-इटावा	108.00	427.21	295.56
15			(2) भीडं-इटावा (गुना इटावा परियोजना का हिस्सा)	92.54	384.04	314.99
16	एनईआर		(1) महाराजगंज-मासाराख दिवा घाट	134.42	504.92	275.63

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

17	दरें*	एनएल	(1) अंगामाली-सबरीमाला	517.17	1566.00	203.00
18	एससीआर	एनएल	(1) नान्दयाल-येरागुन्टला	164.36	883.00	<b>437.24</b>
19			(2) गुलबर्गा-बीदर	369.70	844.15	128.33
20			(3) कुडुपा-बेंगलौर	1000.23	2050.00	104.95
21			(4) एमएसीयू-जनपहाड हेतु एमएम के साथ जे पी टीएन -एमएसीयू	65.95	313.24	374.97
22			(5) पेडापल्ली-निजामाबाद	407.79	925.30	126.90
23	दपरे		(1) श्रवणबेलागोला बेंगलौर-हसम बेलागोला (166 किमी)	412.91	1289.92	212.40
24			(2) हुबली-अंकोला (167 किमी)	997.58	2315.00	132.06
25			(3) कादूर-चिकमंगलूर-साकालेशपुर (93 किमी)	69.15	244.79	151.79
			(i) कादूर-चिकमंगलूर-साकालेशपुर (93 किमी) भाग-II अनुमान-चरण I (कादूर -चिकमंगलूर)	104.96		
			(ii) कादूर-चिकमंगलूर-साकालेशपुर (93 किमी) भाग-II अनुमान-चरण II चिकमंगलूर-शाकालेशपुर)	88.71	644.78	<b>626.84</b>
26	पूमरे	जीसी	(1) साकरी-लौखा बाजार-निर्माली-सहरसा-फोर्ब्सगंज (206.06 किमी)*	372.14	1250.9	207.04
27			(2) जयनगर -दरभंगा - नरकतियागंज (268 किमी)	324.73	1043.56	321.36
28	उसीरे	जीसी	(1) मीगरेनदिसा-दिटोकचेरा के बीच सरेखण सहित लम्बडिंग-सिलचर तथा बदरपुर से नराईग्राम तक विस्तारण, एम एम बराईग्राम - दुलबचेरा (29.4 किमी) एवं करीमगंज	1676.76	5185.44	209.25
29			(2) कटिहार-जोगबानी (108 किमी) तथा बरसोई- राधिकापुर (54.26 किमी)एम.एम रायगन्ज- दालखोला (43.43 किमी) एनएल	489.13	1022.64	109.07
30	दपूमरे	जीसी	जबलपुर-गोन्डिया सहित बालाघाट -कटनगी (285 किमी)	511.86	1157.54	126.14
31	पूतरे	डीएल	झारसुगुडा- रान्गेली दोहरीकरण (25.60 किमी)	91.41	201	120
32	उरे	डीएल	एनडीएलएस-तिलक ब्रिज 5वीं एवं 6वीं लाईन	33.74	138.46	317.33
			32 (एनएल-25, जीसी-5, डीएल-2)			

नोट: \* वे क्षेत्रीय रेलवे जहां कोई व्यवहार्यता अध्ययन तथा इंजिनियरिंग एवं यातायात सर्वेक्षण नहीं किया गया था।

परिशिष्ट – VII (संदर्भ पैरा सं. 1.6.7.1)

उन परियोजनाओं के ब्यौरे दर्शाता विवरण जिनके अनुमान देर से तैयार एवं प्रस्तुत किये गए थे।

क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	बजट/संस्वीकृति में सम्मिलित का वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुती की तिथि	वर्षों में विलम्ब
1.	मरे	अहमदनगर –बीड-परली वैजनाथ (एनएल)	1995-96	अप्रैल – 2004	8
2.	पूमरे	वर्दा-नान्देड (वाया यावतमाल-पुसद) (एनएल)	2008-09	जून - 2014	6 वर्ष 2 माह
3.	पूमरे	मुंगेर में गंगा नदी पर रेलवे पुल का निर्माण (एनएल)	1997-98	मार्च – 2008	10 वर्ष
4.	पूमरे	गिरिडीह-कोड-कोडरमा (चरण-1)	1996-97	मई – 2002	5 वर्ष 2 माह
5.	पूतरे	खुर्दा रोड –बोलनगीर (एनएल)	1994-95	जून – 2001	7 वर्ष 2 माह*
6.	दरे	अंगमाली-सबरीमाला (एनएल)	1997-98	सितम्बर – 2004	6 वर्ष 6 माह
7.	दमरे	गुलबर्गा-बीदर (एनएल)	1997-98	जनवरी – 2003	5 वर्ष 8 माह
8.	दपूरे	तामलुक-दीघा (एनएल) (एनएल)	1984-85	जनवरी – 2000	15 वर्ष
9.	दपूमरे	दलीराजहार-जगदलपुर (एनएल)	1995-96	जुलाई – 2014	18 वर्ष 1 माह #
10.	दपूमरे	बैंगलौर –सत्यमंरालम (एनएल)	1997-98	नवम्बर – 2013	16 वर्ष 7 माह
11.	दपूमरे	मुनीराबाद-रायचुर (एनएल)	2007-08	जुलाई - 2012	5 वर्ष 3 माह
12.	पमरे	रामगंज मन्डी -भोपाल (एनएल)	2000-01	अगस्त – 2007	6 वर्ष
13.	पूमरे	जयनगर-दरभंगा-नरकत्यागंज (जीसी)	1997-98	अप्रैल – 2002	5 वर्ष 1 माह
14.	दरें	कुडालौर-सालेम वाया वृदाचलम (जीसी)	1999-2000	मार्च – 2001	5 वर्ष 6 माह

**परिशिष्ट – VIII (पैरा सं. 1.6.7.3 देखें)**

**उच्च प्राथमिकता परियोजनाओं के संक्षिप्त परिणाम**

**1. वर्दा-(सेवाग्राम)-नागपुर-तीसरी (दोहरीकरण) (मध्य रेलवे)**

परियोजना देश के उत्तरी, मध्य तथा दक्षिणी क्षेत्रों को जोड़ने के आधार पर ₹ 297.85 करोड़ की मूल लागत के साथ 2012-13 के दौरान संस्वीकृत की गई थी। इस परियोजना की अनुमानित आरओआर 15-18 प्रतिशत थी। परियोजना पर मार्च 2014 तक संचित व्यय ₹ 3.90 करोड़ था। परियोजना अभी शुरू होनी है। परियोजना की पूर्णता हेतु तिथि तक निर्धारित नहीं की गई है।

**2. रामपुरहाट-मुरारोई नई लाइन परियोजना (पूर्वी रेलवे)**

परियोजना संथाल परगना क्षेत्र के पिछड़े क्षेत्रों के लोगों के विकास तथा प्रगति के आधार पर ₹ 224.05 करोड़ की अनुमानित लागत पर वर्ष 2011-12 में रामपुरहाट-मानदेरहिल नई लाइन परियोजना में महत्त्वपूर्ण आशोधन (एमएम) के रूप में (-) 11 प्रतिशत की आरओआर के साथ संस्वीकृत की गई थी। एक चालू परियोजना में एमएम के रूप में एक नई नई लाइन परियोजना की संस्वीकृति अभियांत्रिकी की संहिता के पैरा 1110 के अनुपालन में नहीं थी। इसके अतिरिक्त, ₹ 100 करोड़ से अधिक लागत वाली परियोजना हेतु आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति (सीसीईए) का अनुमोदन नहीं था यद्यपि, संस्वीकृति की तिथि से 3 वर्ष पहले ही गुजर चुके थे, तथापि कार्य अभी प्रारंभ नहीं किया गया था। 24.10.2014 को संस्वीकृत विस्तृत अनुमान मार्च 2018 में पूर्णता हेतु लक्ष्य किया गया था।

**3. तिनपहाड़-साहिबगंज दोहरीकरण परियोजना (पूर्वी रेलवे)**

परियोजना ₹ 11.20 प्रतिशत की आरओआर के साथ 182.56 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2009-10 में संस्वीकृत की गई थी। परियोजना का उद्देश्य दोहरीकरण द्वारा यातायात को तेज करने में सहायता करना था। विस्तृत अनुमान मार्च 2010 में संस्वीकृत किया गया था तथा कार्य

2011 में प्रारंभ हुआ। ₹ 84.96 करोड़ खर्च करने के साथ वास्तविक प्रगति मार्च 2014 तक 30 प्रतिशत थी। उच्च प्राथमिकता घोषित होने के पश्चात परियोजना की पूर्णता हेतु लक्ष्य तिथि दिसम्बर 2015 निर्धारित की गई है।

#### 4. साहिबगंज-पीरपंती दोहरीकरण परियोजना (पूर्वी रेलवे)

परियोजना 12 प्रतिशत की आरओआर के साथ वाणिज्यिक आधार पर ₹ 129.45 करोड़ की अनुमानित लागत पर वर्ष 2010-11 में संस्वीकृत की गई थी। विस्तृत अनुमान मई 2010 में संस्वीकृत किये गए थे तथा कार्य 2012 में प्रारंभ हुआ था। ₹ 60.768 करोड़ खर्च करने के साथ वास्तविक प्रगति मार्च 2014 तक 55 प्रतिशत थी। उच्च प्राथमिकता घोषित होने के पश्चात परियोजना की पूर्णता हेतु लक्ष्य तिथि दिसम्बर 2014 निर्धारित की गई थी।

#### 5. परिपंती-भागलपुर दोहरीकरण परियोजना (पूर्वी रेलवे)

परिपंती-कहालगाँव दोहरीकरण परियोजना परिपंती-भागलपुर का एक खंड है जो 332.14 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत की गई थी। (-) 8 प्रतिशत की आरओआर के साथ परियोजना पर सामाजिक-आर्थिक विकास के आधार पर विचार किया गया था। विस्तृत अनुमान मार्च, 2012 में संस्वीकृत हुए तथा कार्य 2013 में प्रारंभ हुआ था। मार्च 2014 तक ₹ 13.05 करोड़ खर्च करने के पश्चात परियोजना में कोई वास्तविक प्रगति नहीं थी। उच्च प्राथमिकता घोषित होने के पश्चात परियोजना की पूर्णता हेतु लक्ष्य तिथि 2015-16 निर्धारित की गई है। 2014-15 में ₹ 40 करोड़ की अपेक्षित राशि के प्रति केवल ₹ 5 करोड़ परियोजना हेतु आवंटित किये गये हैं।

#### 6. संधिया-तारापीठ तीसरी लाइन परियोजना (डीएल) (पूर्वी रेलवे)

मालभाड़ा तथा यात्री परिवहन आवश्यकताओं (वाणिज्यिक आधार) को पूरा करने के उद्देश्य से 16 प्रतिशत की आरओआर वाली यह परियोजना ₹ 186.64 करोड़ की अनुमानित लागत के साथ वर्ष 2011-12 में संस्वीकृत की गई थी। मार्च 2014 तक ₹ 15.84 करोड़ खर्च करने के पश्चात, परियोजना में कोई वास्तविक प्रगति नहीं हो सकी थी तथा परियोजना हेतु खर्च 2012-13 से 2013-14 तक ₹ 45 करोड़ था। क्षेत्रीय रेलवे द्वारा सूचित किया गया था कि परियोजना की धीमी प्रगति निधि की कमी के कारण थी।



**7. तारापीठ-रामपुरहाट तीसरी लाईन परियोजना (डीएल) (पूर्वी रेलवे)**

परियोजना वाणिज्यिक आधार पर 16 प्रतिशत की आरओआर के साथ ₹ 56.30 करोड़ की अनुमानित लागत पर वर्ष 2012-13 में संस्वीकृत हुई थी। विस्तृत अनुमान 11.02.2013 को संस्वीकृत हुआ था तथा मार्च 2014 तक ₹ 1.31 करोड़ का खर्च होने के पश्चात भी परियोजना में कोई वास्तविक प्रगति नहीं हो सकी थी। यद्यपि उच्च प्राथमिकता के रूप में वर्गीकृत की गई थी तथापि, परियोजना हेतु 2014-15 में केवल 24 करोड़ आवंटित किये गए हैं तथा वर्ष 2015-2016 में प्रारंभ करने हेतु कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किया गया है। प्रारंभ करने का लक्ष्य वर्ष 2016-17 में है। तथापि, प्रारंभिक कार्य जैसे खुदाई एवं ब्लैकेटिंग कार्य अभी प्रारंभ नहीं किये गए थे।

**8. हाजीपुर-रामदयालू नगर दोहरीकरण परियोजना (पूर्व मध्य रेलवे)**

हाजीपुर से रामदयालू नगर तक दोहरी लाईन का निर्माण खंड में यातायात रूकावटों को दूर करने तथा यातायात का निर्विहन प्रवाह ब्रवाह सुनिश्चित करने के विचार से किया गया था। परियोजना का पहला भाग विस्तृत अनुमान अगस्त 2013 में ₹ 96.16 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। तत्पश्चात, परियोजना का विस्तृत अनुमान ₹ 367.17 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत हुआ था। परियोजना पर 31 मार्च, 2014 तक कुल ₹ 0.05 करोड़ खर्च किया गया था तथा परियोजना की वास्तविक एवं वित्तीय प्रगति क्रमशः 0 एवं 0.01 प्रतिशत थी। 31.12.2018 तक परियोजना पूरा करने का लक्ष्य है।

**9. गड़वा रोड़-रामना रोड़ (डीएल) (पूर्व मध्य रेलवे)**

परियोजना क्षेत्र के खनिज संसाधनों को निकालने तथा वर्तमान एकल लाईन की यातायात कठिनाईयों को सरल करने के लिए अवधारित की गई थी। परियोजना की प्रतिफल दर (आरओआर) 36 प्रतिशत मानी गई थी। ₹ 363.52 करोड़ की लागत पर विस्तृत अनुमान अनुमोदन के अधीन है। परियोजना को 31.12.2017 तक पूरा करने का लक्ष्य है।

**10. झारसुगुडा-रंगाली (डीएल) (पूर्वी तटीय रेलवे)**

झारसुगुडा-संभलपुर खण्ड (46.656 किमी) में यातायात की वृद्धि पर विचार करते हुए झारसुगुडा-रंगाली दोहरीकरण (25.6 किमी) 2005-06 में प्रारंभ किया गया था। यह लाइन झारसुगुडा-संभलपुर-ऑंगल खण्ड के आस पास विकसित हुए औद्योगिक क्षेत्र को एचडब्ल्यूएच-मुम्बई मुख्य लाइन को जोड़ती है। प्रारंभ में परियोजना की आरओआर 14.28 प्रतिशत थी जिसे झारसुगुडा से संभलपुर तक समग्र खण्ड हेतु 27.36 प्रतिशत तक संशोधित किया गया था।

**11. महत्त्वपूर्ण आशोधन सहित उत्तरेतिया- जाफराबाद दोहरीकरण परियोजना-(उत्तर रेलवे)**

परियोजना लाइन की क्षमता बढ़ाने के उद्देश्य से वर्ष 2006-07 में संस्वीकृत की गई थी। परियोजना मार्च 2009 तक पूरी होने हेतु प्रस्तावित थी। इस कार्य हेतु विस्तृत अनुमान जुलाई 2006 में ₹369.90 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था।

एमएमज सहित संशोधित विस्तृत अनुमान (अगस्त 2014 में प्रस्तावित) के अनुसार ₹301 की संक्षिप्त लागत ₹1565 तक बढ़ गई है।

*दोहरीकरण के मूल कार्य में ₹734.18 करोड़ की तीन एमएमज को शामिल करने से परियोजना की लागत बढ़ गई थी। परियोजना में, जिसे सात वर्ष पहले संस्वीकृत किया गया था, 148 किमी में से 27.5 किमी की अत्यल्प वास्तविक प्रगति हुई थी तथा परियोजना की पूर्णता हेतु कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किया गया था।*

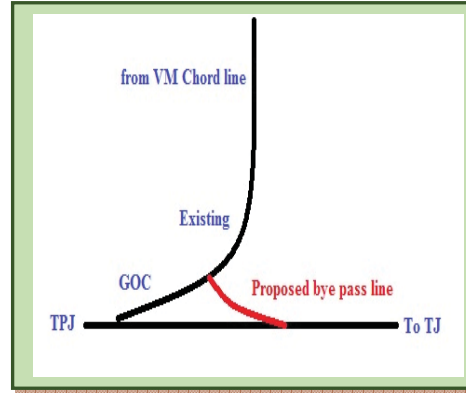
**12. लम्बडिंग –सिलचर (जीसी) (पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे)**

असम,मणिपुर, मिजोरम तथा त्रिपुरा (सामाजिक-आर्थिक आधार पर) के राज्यों में यातायात माँग को पूरा करने के उद्देश्य से राष्ट्रीय परियोजना 'लम्बडिंग-सिलचर (एलएमजी-एससीएल) गेज रूपान्तरण परियोजना जिसे प्रारंभ में ₹648 करोड़ हेतु संस्वीकृत किया गया था, को 2014 में ₹5185.44 करोड़ के लिए संशोधित किया गया था। परियोजना लागत में वृद्धि में अन्य बातों के साथ कार्यों के कार्यक्षेत्र में संशोधन, परियोजना में 2000 से ₹480.12 करोड़ की संस्वीकृत लागत के साथ महत्त्वपूर्ण आशोधन के रूप में पाँच ब्रांच लाइनों की वृद्धि तथा सम्मिलन शामिल

था। यद्यपि, लम्बडिंग सिलचर खण्ड को रेल मंत्री द्वारा 27 मार्च 2015 को नई दिल्ली से फ्लैग ऑफ किया गया था। यात्री एवं बीजी एसओडी, के सार्वजनिक दुलाई हेतु रेलवेज, 2004 हेतु नियमों का अनुपालन न करने के कारण आयुक्त रेलवे सुरक्षा (सीआरएस) द्वारा खण्ड को यात्री यातायात हेतु खोलने की अनुमति नहीं दी गई थी (30 मार्च 2013) एवं इसे रेलवे बोर्ड द्वारा माफ कर दिया था। सीआरएस द्वारा 100 किमी (215 किमी में से) तक कोई निरीक्षण नहीं किया गया था।

### 13. पोनमलाई (गोल्डनरॉक) से पहले बाई-पास लाईन के साथ थंजावूर-पोनमलाई दोहरीकरण परियोजना – (दक्षिण रेलवे)

यह परियोजना खण्ड की लाईन क्षमता में सुधार करने भी ₹ 434.62 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-कोर्ड तथा विलोमतः जाने वाली मालभाड़ा रेलों को पड़ता था जिसके परिणामस्वरूप लोको तथा ब्रैक वैनो रेल न्यूनतम 90 मिनट का अवरोधन होता था। रोकना पड़ता था। इस अवरोधन को हटाने के लिए की गई थी। पोनमलाई से मालभाड़ा रेलों के लिए ईंधन



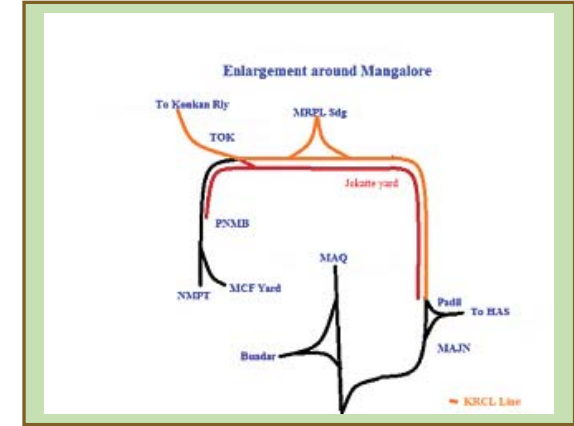
तथा भावी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए 12 के दौरान संस्वीकृत की गई थी। थंजावूर से लोको तथा ब्रैक वैन को पोनमलाई में बदलना के वापस घुमाने के कारण पोनमलाई में प्रति क्रोसिंग के कारण कोचिंग रेलों के लोको को भी पोनमलाई से पहले बाई-पास लाईन प्रस्तावित बदलने को खत्म करने के साथ-साथ कोचिंग एवं माल, रेल गाड़ियों की क्रोसिंग से बचने के कारण प्रति वर्ष ₹ 5.39 करोड़ तक की संचालनात्मक बचत मूर्त रूप होने का अनुमान था।

- बाई-पास लाईन कार्य सितम्बर 2012 में प्रारंभ किया गया था तथा सिविल इंजिनियरिंग कार्य पूरा हो गया था (मार्च 2014)। इलैक्ट्रिकल एवं संकेतक एवं दूर संचार कार्य आरवीएनएल (रेल विकास निगम लिमिटेड) को सौंपा गया था। ये कार्य अभी पूरे होने थे (मार्च 2014)।
- थंजावूर तथा पोनमलाई के बीच दोहरीकरण कार्य को क्रियान्वयन हेतु आरवीएनएल को सौंपा गया था (जनवरी 2014)। कार्य अभी प्रारंभ किया जाना है (मार्च 2014)।

यद्यपि कार्य को आरबी द्वारा 'उच्च प्राथमिकता' दी गई थी, तथापि कार्य की पूर्णता हेतु कोई लक्ष्य तिथि निर्धारित नहीं की गई थी। ₹ 29.92 करोड़ खर्च किये गए थे (मार्च 2014) तथा परियोजना की संस्वीकृति से दो वर्ष से प्राप्त की गई वास्तविक प्रगति (मार्च 2014) तीन प्रतिशत थी। दो एकड़ तक भूमि अभी परियोजना हेतु अधिग्रहण की जानी थी। परियोजना का अधिक प्रेक्षपण ₹ 150.10 करोड़ था। थंजापुर-पोनमलाई बाई पास लाईन पूरी न होने से अनुमानित संचालनात्मक बचतों की वसूली में विलम्ब हुआ।

#### 14. कनकनादी- पनमबुर पैच दोहरीकरण (दक्षिण रेलवे)

कनकनादी-पनमबुर मंगलौर-पनमबुर खण्ड में एक एकल लाईन खण्ड (19.34 किमी) है। मंगलौर-पनमबुर खण्ड की लाईन क्षमता को बढ़ाने के लिए 29.26 प्रतिशत की आरओआर के साथ ₹ 148.20 करोड़ की अनुमानित लागत पर विस्तृत अनुमान संस्वीकृत किया गया था (फरवरी 2009)। एक महत्त्वपूर्ण आशोधन के रूप में जोकाट्टे यार्ड से पनमबुर तक एक अतिरिक्त लाईन प्रस्तावित की गई थी जो टोकुर यार्ड से गुजरने के लिए केआरसीएल से अनुमति प्राप्त करने में आने वाली संचालनात्मक बाधाओं को दूर करने के लिए थी। अतः कार्य से रोलिंग स्टॉक का



अवरोधन खत्म करने की आशा थी। कार्य संस्वीकृति से लगभग दो वर्ष के विलम्ब के पश्चात् प्रारंभ किया गया था (जनवरी 2009) तथा प्रारंभ होने के पाँच वर्षों के पश्चात वास्तविक प्रगति (मार्च 2014) 13 प्रतिशत थी। परियोजना का अधिक प्रेक्षपण ₹ 105.51 करोड़ था। कार्य भारी यार्ड कार्य तथा सुरंग कार्यों के कारण धीमी गति से प्रगति कर रहा था। परियोजना की पूर्णता हेतु कोई लक्ष्य तिथि निर्धारित नहीं की गई थी।

#### 15. काजीपेट-विजयवाड़ा (तीसरी लाईन) (दक्षिण मध्य रेलवे)

परियोजना 19.97 प्रतिशत की अनुमानित प्रतिफल दर (आरओआर) के साथ ₹ 1054.35 करोड़ की अनुमानित लागत पर वर्ष 2012-13 में संस्वीकृत की गई थी। यह लाईन क्षमता बाधाओं में सुधार करने तथा लाईन क्षमता बढ़ाने हेतु प्रस्तावित चेन्नै-दिल्ली, एमसी तीसरी लाईन से

जुड़ना सरल करने के लिए प्रारंभ की गई थी। परियोजना को रेलवे बोर्ड द्वारा उच्च प्राथमिकता परियोजना के रूप में चिन्हित किया गया था। कार्य चरणों में शुरू किया गया था जैसे नीचे वृणित है:

(क) कोण्डापल्ली-विजयवाड़ा (17.49 किमी) अगस्त 2014 में रेलवे बोर्ड द्वारा आर्थिक विस्तृत अनुमान ₹ 163.50 करोड़ हेतु संस्वीकृत किये गए थे। केवल एस एवं टी कार्य प्रगति अधीन है तथा सिविल इंजिनियरिंग कार्य प्रारंभ नहीं किये गए हैं क्योंकि भूमि अधिग्रहण प्रगति पर है।

(ख) काजीपेट-कोण्डापल्ली। अन्तिम स्थल सर्वेक्षण पूरा हो चुका है तथा आंशिक विस्तृत अनुमान विविक्षा हेतु लेखा को प्रस्तुत किया गया है।

₹ 1054.35 करोड़ के अनुमान के प्रति, 0 प्रतिशत वास्तविक प्रगति तथा ₹ 1053.93 की शेष अधिक प्रक्षेपण लागत के साथ मार्च 2014 तक केवल 0.42 करोड़ खर्च किये गए थे। परियोजना 31.03.2023 तक पूरी की जानी है। रेलवे बोर्ड द्वारा अब तक केवल चरण एक हेतु विस्तृत अनुमान अनुमोदित किया गया था। यद्यपि अधिग्रहण हेतु न्यूनतम 3.50 एकड़ चिन्हित किया गया था, तथापि अभी तक प्रस्ताव प्रारंभ नहीं किये गए हैं।



#### 16. गोयलकेरा - मनोहरपुर तीसरी लाइन (डीएल) (दक्षिण पूर्वी रेलवे)

परियोजना इस्पात संयंत्र, सीमेन्ट संयंत्र तथा अतिरिक्त कोचिंग यातायात के विस्तारण के कारण यातायात की अनुमानित वृद्धि की आवश्यकता पूरी करने के उद्देश्य से ₹ 95.29 करोड़ की अनुमानित लागत पर पिंक बुक 1997-98 में शामिल की गई थी। कार्य जुलाई 2001 में रोक दिया गया था तथा आगे फरवरी 2006 में प्रारंभ किया गया। परियोजना मार्च 2008 में आरवीएनएल को हस्तांतरित की गई थी। परियोजना की नवीनतम अनुमानित लागत ₹ 360 करोड़ तक पहुँच गई है। परियोजना प्रारंभ में जलाई 2013 में 'उच्च प्राथमिकता' के रूप में घोषित की गई

थी। यद्यपि परियोजना का पहला चरण अर्थात् मनोहरपुर-पसोतिया मार्च 2013 में पूरा हो गया था, तथापि, इसे मार्च 2014 तक यातायात हेतु नहीं खोला जा सका था। मार्च 2014 तक इस परियोजना पर कुल लागत ₹144.97 वहन की गई थी।

लम्बी अवधि तक रेलवे द्वारा लिए गए असंगत निर्णयों के कारण यथा प्रारंभ करने के पश्चात् परियोजना को पाँच वर्ष तक रोक देना तथा सात वर्ष पश्चात् एक 'उच्च प्राथमिकता' परियोजना के रूप में वर्गीकृत करना, परियोजना ने गंभीर विलम्ब तथा लागत अधिवहित वहन किये। परियोजना की लागत लगभग तीन गुना बढ़ चुकी है। परियोजना प्रारंभ होने के 16 वर्षों के पश्चात्, कार्य अभी भी चालू है वास्तविक प्रगति 80 प्रतिशत) तथा परियोजना की लागत लगभग तीन गुना बढ़ चुकी है।

#### 17. सीनी-आदित्यपुर तीसरी लाईन (डीएल) (दक्षिण पूर्वी रेलवे)

परियोजना रेलवे बोर्ड द्वारा तीन वर्ष में कार्य पूरा करने के लक्ष्य के साथ 143.16 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2010-11 में संस्वीकृत की गई थी। चार से अधिक वर्ष बीत जाने के पश्चात् भी कार्य अभी पूरा किया जाना है (नवम्बर 2014)।

परियोजना प्रारंभ करने का मुख्य उद्देश्य परियोजना के अन्तर्गत कवर किये गए खण्डों की प्रवाह क्षमता बढ़ाना था। परियोजना को प्रारंभ करने का उक्त उद्देश्य परियोजना पूरी होने में विलम्ब होने के कारण विफल हो गया था क्योंकि विद्यमान लाइनों की लाइन क्षमता का उपयोग जो पीडब्ल्यूपी (2008-09) में प्रस्ताव के समय पर 91.8 प्रतिशत था, सितम्बर 2014 में लाइन संकुलन को कम करने की बजाए बढ़ाते हुए 114 प्रतिशत तक बढ़ गया था।



**18. बिरूर-शिवानी डीएल (आरआरबी-एसएचवी) एवं होसादूर्गा रोड-चिगजाजूर डीएल (एचएसडी-जेआरयू) (दक्षिण पश्चिम रेलवे)**

बिरूर-होसादूर्गा-चिगजाजूर खण्ड मैसूर डिविजन के टुमकुर-हुबली (टीके-यूबीएल) खण्ड का एक उपखण्ड है। यह एक एकल लाईन गैर-इलैक्ट्रीफाईड खण्ड है। 100 (प्रतिपूर्ति) में 1 के रूलिंग ग्रेडिएन्ट तथा 100 किमी प्रति घण्टा की अधिकतम गति के साथ खण्ड की लम्बाई 67.54 किमी है। माल गाड़ी की अधिकतम अनुमत गति 75 किमी प्रति घण्टा है। इस खण्ड में प्रतिदिन, दोनों तरफ, 13 एक्सप्रेस रेलें, 4 यात्री रेल एवं 7 माल गाड़ियाँ चलती हैं। एकल लाईन होने के कारण 22:00 से 04:00 बजे तक कोई रास्ता उपलब्ध नहीं था। मालगाड़ियों को उपयुक्त रूप से लोकोमोटिव बन्द करके बिरूर, आजमपुरा तथा शिवानी में विनियमित किया गया था। अतः मालभाड़ा रेलों के परिचालन में सहायता करने के लिए चार्टर्ड क्षमता बढ़ाने की तत्काल आवश्यकता थी। हसन-मंगलौर (एचएएस-एमएक्यू) बीजी रूपान्तरण प्रारंभ होने के परिणामस्वरूप भी एमएक्यू पत्तन की ओर इस खण्ड पर 4 मीलियन टन (लौह अयस्क) तक मालभाड़ा की ढुलाई में वृद्धि हो गई। यह खण्ड रूकावट बन गया था क्योंकि बिरूर तक डीएल लगभग पूरा हो गया था। आरआरबी-जेआरयू के बीच खण्ड के डीएल से रेलों की क्रॉसिंग से बचा जा सकेगा जिससे समग्र रनिंग समय में कमी आएगी। आरआरबी-जेआरयू के बीच खण्ड को 3 पैच दोहरीकरण परियोजना के रूप में लिया गया था जो इस प्रकार है:

क्रम सं.	खण्ड का नाम	दूरी (किमी)	पीबी का संदर्भ	संचित लागत ( )
1	आरआरबी-एसएचवी	28.68	24 of 2010-11	121.98
2	एचएसडी-जेआरयू	28.89	25 of 2010-11	116.00
3	एसएचसू-एचएसडी	9.98	28 of 2011-12	33.36
	कुल	<b>67.54</b>		<b>271.34</b>

**19. आरआरबी-एसएचवी पैच दोहरीकरण**

यह पैच दोहरीकरण मूल रूप से वर्ष 2010-11 के रेल बजट में ₹ 211.98 करोड़ की अनुमानित लागत पर अनुमोदित किया गया था। किया गया था। विस्तृत अनुमान सं.2010/डब्ल्यू-4/डीएल/एसडब्ल्यूआर/बीएस दिनांक 31/05/2011 द्वारा ₹ 142.64 हेतु संस्वीकृत किया गया था। इस परियोजना को वर्ष 2013-14 के दौरान 'उच्च प्राथमिकता' की स्थिति प्रदान की गई थी।

**20. एचएसडी-जेआरयू पैच दोहरीकरण**

इय परियोजना को मूल रूप से ₹ 116.00 करोड़ की लागत पर रेल बजट 2010-11 में अनुमोदित किया गया था। विस्तृत अनुमान रेलवे बोर्ड के पत्रांक 2012/डब्ल्यू 1/डीएल/एसडब्ल्यूआर/एचआरसी दिनांक 04/07/2013 द्वारा ₹ 203.40 करोड़ हेतु संस्वीकृत किया गया था। इस परियोजना को 2013-14 के दौरान 'उच्च प्राथमिकता' के रूप में शामिल किया गया था। ये परियोजनाएं चार्टर्ड लाइन क्षमता बढ़ाने, रेलों का रनिंग समय कम करने, माल गाड़ियों के लिए अतिरिक्त रास्ता उपलब्ध कराने तथा मालगाड़ियों की औसत गति बढ़ाने के विचार से 478.85 करोड़ की समग्र लागत पर 67.54 किमी (बिरूर-चिकजाजूर खण्ड) के कुल स्ट्रैच हेतु संस्वीकृत की गई थीं। इन परियोजनाओं को इस आधार पर न्यायोचित ठहराया गया था कि खण्ड की चार्टर्ड क्षमता के कुल उपयोग को 137 प्रतिशत तक बढ़ाया जाना था (2008-09 तथा 2009-10)।

इसके अतिरिक्त, रेलवे बोर्ड ने 2007-08 की पिंक बुक की मद सं. 17 के द्वारा लौह अयस्क ले वाले मार्गों पर नौ स्टेशनों के सुदृढीकरण हेतु यातायात सुविधा कार्यों को संस्वीकृत किया था। इन नौ स्टेशनों में से आजमपुर, होसादुर्गा रोड़, रामगीरी तथा होलालेकरे पर क्रोसिंग स्टेशनों के प्रावधान का कार्य बिरूर-चिकजाजूर खण्ड में आता था। यह कार्य संस्वीकृत किया गया क्योंकि खण्ड की लाइन क्षमता बढ़ाने के लिए तत्काल उपाय आवश्यक थे। 715 मीटर की सीएसएल के साथ एक तीसरी लाइन इन स्टेशनों पर उपलब्ध कराई जानी थी जो इस खण्ड में संकुलन को कम करेगी। 2013 में चार स्टेशनों पर क्रियान्वयन हेतु कार्य प्रारंभ किया गया था। यद्यपि वे चार स्टेशन बिरूर-चिकजाजूर खण्ड से अन्य में आते थे। तथापि, बिरूर-चिकजाजूर खण्ड में आने वाले इन चार स्टेशनों आजमपुर, होसादुर्गा रोड़, रामागीरी तथा होलाकरे में कार्यों को निर्माण संगठन को सौंप दिया गया था जबकि खण्ड में दोहरीकरण कार्य प्रगति पर था।



संयोगवश, टुमकुर-देवनगर एनएल परियोजना 50:50 के अनुपात में जीओके के साथ एक लागत सहभाजन परियोजना के रूप में 2011-12 (उसी अवधि के दौरान जिसमें पैच दोहरीकरण परियोजनाएँ संस्वीकृत की गई थीं) के दौरान संस्वीकृत की गई थी जहाँ भूमि राज्य सरकार द्वारा निशुल्क उपलब्ध कराई जानी थी। यह परियोजना यात्री यातायात को वर्तमान लाइन से पूरे बिरूर-चिगजाजूर से होते हुए बेंगलौर-हुबली खण्ड पर जोड़ने के विचार से संस्वीकृत की गई थी। बिरूर-चिकजाजूर मार्ग पर 17 यात्री सेवाओं में से, 50 प्रतिशत से अधिक हुबली से बेंगलौर की ओर थी। यह एनएल बिरूर-चिकजाजूर से होते हुए वर्तमान मार्ग से 55 किमी से अधिक छोटी भी थी।

तीन पैच दोहरीकरण परियोजनाओं का प्रस्ताव तथा संस्वीकृति निम्नलिखित कारणों से न्यायोचित नहीं थी: खण्ड की चार्टर्ड क्षमता के 137 प्रतिशत के कुल उपयोग में से, 75 प्रतिशत क्षमता यात्री रेलों के चलन हेतु थी। मालगाड़ियाँ 20 प्रतिशत तक उपयोग करती हैं तथा शेष पाँच प्रतिशत अन्य रेलों द्वारा उपयोग किया जाता है। एनएल भी नई लाइन के आस पास पिछड़े क्षेत्रों के विकास हेतु गुजॉईश के साथ 199.70 किमी की लम्बाई तक नई लाइनें जोड़ने के साथ-साथ बिरूर-चिगजाजूर के क्षमता उपयोग को 50 प्रतिशत से अधिक तक बढ़ाने में सहायता करेगी। अतः 2007-08 में संस्वीकृत यातायात सुविधा कार्यों को पूरा करने में रेल प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप 2008-09 तथा 2009-10 के दौरान लाइन का क्षमता उपयोग 137 प्रतिशत तक बढ़ गया था। यह देखना महत्त्वपूर्ण है कि जून 2010 के दौरान माननीय उच्चतम न्यायालय द्वारा लौह-अयस्क पर प्रतिबन्ध लगाने के कारण, क्षमता उपयोग आसान हुआ तथा 2013-14 में प्रचण्ड रूप से 78 प्रतिशत तक कम हो गया। रेल प्रशासन लौह अयस्क यातायात में कमी से अवगत होने के नाते सभी नौ स्टेशनों में यातायात सुविधा कार्य पूरा करके उपयुक्त रूप से लाइन क्षमता में वृद्धि करके एकल लाइन के साथ खण्ड में संचालन जारी रख सकता था।

अतः बिरूर-चिकजाजूर खण्ड की लाइन क्षमता को बढ़ाने/आसान करने का उद्देश्य संस्वीकृत यातायात सुविधा कार्यों को पूरा करके तथा टुमकुर-देवनगर एनएल परियोजना के क्रियान्वयन द्वारा प्राप्त किया जा सकता था। जब टुमकुर-देवनगर एनएल पूरा होने वाला था, तब ₹ 395.80 करोड़ की भारी लागत पर बिरूर-चिकजाजूर में पैच दोहरीकरण कार्यों का प्रस्ताव तथा संस्वीकृति पूरी तरह से अनुचित थी। 31/03/2014 तक दोहरीकरण परियोजना पर पहले ही खर्च हो चुके ₹ 177 करोड़ का व्यय अनुत्पादक पड़ा रहेगा।

**21. विरामगाम-सुरेन्द्र नगर (डीएल) (पूर्वी रेलवे)**

कार्य मार्च 2014 तक पूरा होना निर्धारित था। 05/08/2015 को 65.26 किमी की कुल लम्बाई में से, 53.01 किमी लंबित है।

**22. विद्युतिकरण के साथ उधना-जलगाँव (डीएल) (पश्चिम रेलवे)**

मूल डीओसी के अनुसार कार्य मार्च 2014 तक पूरा होना निर्धारित था। मार्च 2015 तक, 229 किमी पूरा हो गया था, जिसमें से 85 किमी प्रारंभ किया गया था। शेष 65 किमी की पूर्णता हेतु संशोधित लक्ष्य तिथि मार्च 2016 तक पूरा होने के लिए निर्धारित की गई थी तथा शेष 13 किमी मार्च 2017 तक पूर्णता हेतु निर्धारित किया गया था। पूर्णता हेतु समय अन्तराल में वृद्धि के परिणामस्वरूप प्रति किमी परियोजना लागत में मूल ₹ 2.32 करोड़ से ₹ 7.06 करोड़ तक वृद्धि हुई थी।

**23. भोपाल-बीना परियोजना तीसरी लाईन-आरवीएनएल-(डीएल) (पश्चिम मध्य रेलवे)**

प्राथमिक रूप से भोपाल –बीना तीसरी लाईन (143 किमी) का निर्माण खण्डों का उत्पादन बढ़ाने के लिए प्रारंभ किया गया था। परियोजना वर्ष 2008-09 में संस्वीकृत हुई थी तथा अगस्त 2011 में पूर्णता के मूल लक्ष्य के साथ अक्टूबर 2009 में प्रारंभ की गई थी। पूर्णता की लक्ष्य तिथि दिसम्बर 2015 हेतु संशोधित की गई थी। मार्च 2014 तक 86 प्रतिशत कार्य पूरा हो गया था। 143 किमी की कुल लम्बाई में से, केवल 19 किमी की खण्ड लम्बाई प्रारंभ की गई थी। अतः समग्र परियोजना की पूर्णता में विलम्ब के कारण, उत्पादन बढ़ाने का लक्ष्य उस सीमा तक विलम्बित हो गया था।

**24. बीना-कोटा-आरवीएनएल (डीएल) (पश्चिम मध्य रेलवे)**

परियोजना का उद्देश्य आने वाले थर्मल पावर स्टेशनों यथा मोतीपुरा चौकी तथा सालपुरा के कारण रेक क्षमता को बढ़ाना था। विस्तृत अनुमान सितम्बर, 2012 में संस्वीकृत हुआ था तथा मई, 2017 की लक्ष्य तिथि के साथ कार्य अक्टूबर 2012 में प्रारंभ किया गया था। यह देखा गया था कि मार्च 2014 तक केवल 3.35 प्रतिशत कार्य पूरा हुआ है।

परिशिष्ट - IX (पैरा-1.6.9 देखें)						
निधियों के आवंटन की तुलना में प्रत्यक्ष प्रगति दर्शाता विवरण (50 प्रतिशत से कम) (₹ करोड़ में)						
क्रम सं.	परियोजना का नाम	रेलवे	बीजी/वर्ष	समान वर्ष के दौरान एई	एई से बीजी की प्रतिशतता	प्रतिशत में प्रत्यक्ष प्रगति
<b>नई लाइन</b>						
1.	बेलापुर-सीवुड-उरान दोहरी लाइन विद्युतीकरण	मरे	92.5 (2010-11)	5.13	13.12	12
			55 (2011-12)	11.07	20.12	12
2.	खुर्दा रोड-बोलांगीर नई लाइन (289 कि.मी.)	पूतरे	28.1 (2009-10)	13.92	49.54	10
			120 (2010-11)	54.49	45.41	11
3.	तालचेर-बिमलागढ़		50 (2010-11)	20.17	40.34	5
			30 (2012-13)	14.63	48.77	6
4.	गिरीडीह-कोडेरमा (चरण- I) 150 कि.मी	पूमरे	60 (2010-11)	16.67	27.78	उपलब्ध नहीं करवाया गया
5.	कोडेरमा-तिलाइया (68 कि.मी)		20 (2010-11)	5.80	29.00	
			30 (2011-12)	9.92	33.07	
6.	आगरा-इटावा	उमरे	50 (2011-12)	0.94	1.88	84
7.	जींद-सोनीपत (88.90 कि.मी)	उरे	33.30 (2011-12)	2.56	7.69	27
8.	चण्डीगढ़-बद्दी (33.23 कि.मी)		1.91 (2009-10)	0.00	0	0
9.	दयोबन्द-रुड़की (27.45 कि.मी)		20 (2012-13)	4.69	23.45	5
10.	कुदापाह-बैंगलोर	दमरे	29 (2009-10)	0.78	2.69	3
			40 (2010-11)	7.59	18.98	3.93
			50 (2011-12)	0	0	5
11.	दलिराजहारा-जगदलपुर (235 कि.मी)	दपूमरे	115 (2010-11)	0	0	0
12.	वादसा-गढचिरौली (49.5 कि.मी)		2.00 (2013-14)	0.23	11.5	अनुपलब्ध
13.	बोवाइचंदी-आरामबाग (31 कि.मी)	दपूरे	20 (2010-11)	0.55	2.75	1
			122 (2011-12)	16.13	13.22	5
14.	बगलकोट-कुदाची (142 कि.मी)	दपरे	30 (2012-13)	1.94	6.47	0
15.	बैंगलोर-सत्यमंगलम (260 कि.मी)		2 (2012-13)	0.06	3	0
16.	हुबली-अंकोला (167 कि.मी)		5 (2009-10)	0.47	9.4	15

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

17.	मुनीराबाद-राचुर (165 कि.मी)		20 (2009-10)	2.65	13.25	5
<b>जीसी</b>						
1.	वद्धर्मान-कटवा (51.52 कि.मी) कटवा-बाजारसो (30.59 कि.मी) के लिए नई सामग्री संशोधन के साथ-दोहरीकरण कटवा (देनहाट)-मानेश्वर (34.4 कि.मी)	पूरे	40 (2009-10)	0.01	0.025	0
2.	रतलाम-महाओ-खांडवा-अकोला (472 कि.मी)	परे	25 (2009-10)	1.07	4.28	0
<b>डीएल</b>						
1.	पीरपेंती-भागलपुर (59.06 कि.मी)	पूरे	20 (2011-12)	0	0	0
2.	तिनपहार-भागलपुर के दोहरीकरण के चरण -1 के रूप में तिनपहार-साहिबगंज (37.81 कि.मी)		13 (2009-10)	0	0	0
3.	साहिबगंज- पीरपेंती (10.45 कि.मी)		4 (2010-11)	0.54	13.5	0
4.	नबादवीपधाम-पतूली		20 (2011-12)	1.43	7.15	0
5.	साल्का रोड- के जीएस-पैच दोहरीकरण (26 कि.मी)	दपूमे	60 (2011-12)	3	0.05	39.3
6.	बीएसपी पर फलाइओवर के साथ खोदरी-अनूपपुर (61.6 कि.मी)		60 (2011-12)	5.55	9.25	46.98
7.	सीपीएच-जेएसजी तीसरी लाइन		10 (2009-10)	2.33	23.3	0
			25 (2010-11)	3.01	12.04	10
			50 (2011-12)	9.4	18.8	10
8.	गोयलखेरा-मोनोहरपुर-तीसरी लाइन	दपूरे	39.45 (2009-10)	0.01	0.03	0
9.	सिनि-आदित्यपुर-तीसरी लाइन		4 (2010-11)	0.04	1	1
10.	वीरमगम-सुरेन्द्रनगर (65.26 कि.मी)	परे	5 (2010-11)	0.04	0.8	0
			59 (2011-12)	5.35	9.07	0
	जोड=29 (एनएल-17 जीसी-2 डीएल-10)	11 जेड आर				

परिशिष्ट - X (पैरा-1.6.9 देखें)					
बजट आवंटन के प्रति अधिक व्यय दर्शाता विवरण (₹ करोड़ में)					
क्रम सं.	परियोजना का नाम	रेलवे	बीजी (वर्ष)	उसी वर्ष के दौरान आई	अधिक व्यय की प्रतिशतता
	एन एल				
1.	अहमदनगर-परली वैजनाथ	मरे	55 (2011-12)	77.10	40.18
			25 (2012-13)	78.83	215.32
2.	बेलापुर-सीवुड-उरान विधुतीकृत दोहरी लाइन		10 (2013-14)	52.99	429.9
3.	तलचेर-बिमलागढ़	पूतरे	10 (2009-10)	21.42	114.20
			5 (2013-14)	12.3	146
4.	मुंगेर में गंगा नदी पर रेलवे पुल का निर्माण	पूमरे	40 (2009-10)	61.58	53.95
			57 (2011-12)	114.29	100.51
5.	पटना एवं हाजीपुर (19 किमी) को जोड़ता पटना गंगा पुल		40 (2009-10)	91.42	128.55
			50 (2011-12)	157.38	214.76
			14 (2012-13)	145.16	936.86
6.	गिरीडीह-कोडेरमा (चरण-I) 150 किमी		10 (2009-10)	40.10	301
7.	कोडेरमा-रांची (189 कि.मी)		68 (2009-10)	184.53	171.37
8.	दयोगढ़-डुमका (72.25 कि.मी)	पूरे	16.50 (2009-10)	29.63	79.58
			2.88 (2011-12)	32.11	1014.93
9.	रामपुरहाट-मंडरहिल वाया डुमका (130 कि मी)		30 (2010-11)	105.64	252.13
10.	आगरा-इटावा	उमरे	25 (2009-10)	62.18	148.72
			20 (2012-13)	58.77	193.85
11.	नंगलदाम-तलवारा (83.74 किमी)	उरे	25 (2009-10)	87.75	251
12.	रेवाडी-रोहतक (81.26 किमी)		35 (2009-10)	59.83	70.94

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

13.	जींद-सोनीपत (88.90 किमी)		15 (2009-10)	87.47	483.83
14.	नंदयाल-योरागुटला	दमरे	40 (2011-12)	150.25	275.63
15.	गुलबर्ग-बिदर		15 (2013-14)	112.68	651.2
16.	पीडीपीएल-केआरएमआर-एनजेडबी		15 (2009-10)	43.25	188.33
17.	बैंगलोर-हसन वाया शरवन बेला गोला (166 कि.मी)	दपरे	70 (2012-13)	134.22	91.74
18.	कदुर-चिकमंगलूर-सकलेशपुर (93 कि.मी)		5 (2009-10)	30.50	510
19.	रायादुर्गा-तुमकुर वाया कल्याणदुर्गा (206 कि.मी)		5 (2010-11)	20.79	318
	<b>जीसी</b>				
1.	जयनगर-दरभंगा नरकटियागंज (268 कि.मी)	पूमरे	30 (2010-11)	75.50	151.67
2.	कीलोन-तिरुनेलवेली, तिरुचेंदूर-विरुदुनगर	दरे	0 (2011-12)	79.99	100
	<b>डीएल</b>				
1.	उत्तरातिया-जाफराबाद शेष 148 किमी भाग का दोहरीकरण एमएम के लिए रायबरेली-अकबरगंज (46.9 किमी) और सुल्तानपुर-अमेठी (19.22 किमी) के साथ सुल्तानपुर कादीपुर की नई एमएम (38.7 किमी) नई लाइनें	उरे	8.92 (2009-10)	69.60	680.27
2.	गोयलकेरा-मोनोहरपुर तिसरी लाइन	दपूरे	10 (2011-12)	37.63	276.3
3.	बीपीएल-बीना-तीसरी लाइन	पमरे	35 (2009-10)	130.87	273.91
			50 (2010-11)	200.37	300.74
	<b>जोड =24 (एनएल-19,जीसी-2,डीएल-3)</b>				

### परिशिष्ट - XI (पैरा 1.6.9.3 देखें)

#### लागत भागीदारी परियोजनाओं पर संक्षिप्त परिणाम

10 जोनल रेलवे में (मरे, पूरे, पूमरे, उरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे और दपरे) राज्य सरकारों के साथ लागत भागीदारी आधार पर 3551.61 किमी की लम्बाई कवर करने वाली 38 परियोजनाएं शुरू की गई थी। 23 परियोजनाओं (एनएल-22, जीसी-1) के लिए वास्तविक लक्ष्य तिथि निर्धारित नहीं कर गई थी। इसके अलावा, चार लागत भागीदारी परियोजनाओं में विवाद देखा गया क्योंकि राज्य सरकार ने भूमि की लागत बढ़ने के कारण अतिरिक्त वित्तीय देयता वहन करने से मना कर दिया। 12 मामले पूर्णता की वास्तविक तिथि से विलम्बित थे। 24 मामलों में लक्ष्य तिथि निर्धारित नहीं थी या उपलब्ध नहीं थी। इन चल रही 38 लागत भागीदारी परियोजनाओं के संक्षिप्त परिणाम नीचे दिए गए हैं:

#### 1. अहमदनगर-बीड-परली-वैजनाथ नई लाइन परियोजना (मध्य रेलवे):-

अहमदनगर-बीड-परली-वैजनाथ परियोजना वर्ष 1995-96 के दौरान महाराष्ट्र के पिछड़े क्षेत्रों की तेजी से आर्थिक विकास के लिए संरचनात्मक ढांचा प्रदान करने के लक्ष्य के साथ सामाजिक-आर्थिक आधार पर संस्वीकृत की गई थी। परियोजना वर्ष 1996 के दौरान (-) 0.208 प्रतिशत की आंकलित रिटर्न की दर (आरओआर) के साथ प्रारंभ की गई थी। परियोजना पिछले 18 वर्षों से अभी तक चल रही है और 31.03.2014 तक प्रत्यक्ष प्रगति केवल 5 प्रतिशत थी। वास्तविक लक्ष्य तिथि कार्य की संस्वीकृत तिथि से 24 महीने थी, तथापि उसके बाद परियोजना की पूर्णता के लिए लक्ष्य तिथि का कोई संशोधन नहीं किया गया था।

यह परियोजना महाराष्ट्र सरकार के साथ 50 : 50 लागत भागीदारी आधार पर प्रारंभ की गई थी। परियोजना की वास्तविक लागत ₹353 करोड़ थी जो मार्च 2014 में संशोधित कर ₹2820 कर दी गई थी। प्रारंभिक स्तर पर रेलवे का शेयर ₹176.54 करोड़ था जिसे परियोजना की अध्ययन प्रत्याशित लागत के अनुसार बढ़ा कर ₹ 1410 करोड़ कर दिया गया था। मार्च 2014 तक परियोजना का एकत्रित व्यय ₹ 299.28 करोड़ था। 2014-15 के पीबी के अनुसार परियोजना की समाप्ति के लिए अपेक्षित शेष राशि ₹ 2486.08 करोड़ थी जिसमें से रेलवे का हिस्सा ₹ 1249.95 करोड़ था और महाराष्ट्र सरकार का हिस्सा ₹ 1236.13 करोड़ था।

कार्य पांच चरणों में किया गया था। एएनजी-नारायनदोह से 15 कि.मी के लिए संस्वीकृति जनवरी 1999 में प्राप्त हुई थी। शेष कि.मी के लिए संस्वीकृति मई 2008 में प्राप्त की गई थी। पहले 15 कि.मी के लिए भूमि अधिग्रहण पूर्ण किया गया था और पुल कार्य के साथ संरचना मार्च 2006 में पूर्ण किया गया था। कार्य का प्रयोग नहीं किया जा सका क्योंकि पी वे और अन्य कार्य पूर्ण नहीं किए गए थे। पहले चरण में किया गया ₹15.15 करोड़ का निष्फल व्यय लेखापरीखा में 2005-06 की डीपी सं. 11 में उठाया गया था।

वांछित उद्देश्य प्राप्त करने की संभावना काफी कम प्रतीत होती है और परियोजना प्रगति की गति और समय आधिक्य पर विचार करते हुए परियोजना की समाप्ति की संभावना भी उतनी ही कम प्रतीत होती है।

## 2. वर्धा-नांदेड (बाया यवतमाल-पुसाद) नई लाइन-(मध्य रेलवे) :-

वर्धा नांदेड (बाया यवतमाल-पुसाद) नई लाइन परियोजना को 2008-09 के दौरान महाराष्ट्र के पिछड़े क्षेत्रों के तीव्र आर्थिक विकास के लिए संरचानत्मक ढांचा प्रदान करने के लक्ष्य के साथ सामाजिक-आर्थिक विचार पर संस्वीकृति दी गई थी। परियोजना का प्रारंभ वर्ष 2010 में 2.684 प्रतिशत की अनुमानित रिटर्न की दर (आर ओआर) के साथ किया गया था। परियोजना पिछले 4 वर्षों से चल रही है और 31-03-2014 तक प्रत्यक्ष प्रगति केवल 10 प्रतिशत है। परियोजना की वास्तविक लागत ₹ 697 करोड़ थी जिसे मार्च 2014 में संशोधित कर ₹ 2500 करोड़ कर दिया गया था। इस परियोजना की पूर्णता तिथि निर्धारित नहीं की गई है।

इस परियोजना को महाराष्ट्र सरकार (40 प्रतिशत) के साथ 60 : 40 लागत भागीदारी आधार पर किया गया था। प्रारंभ में रेलवे का हिस्सा ₹ 418.20 करोड़ था, जिसे परियोजना की नवीनतम प्रत्याशित लागत के अनुसार बढ़ा कर ₹ 1500 करोड़ कर दिया गया था। मार्च 2014 तक परियोजना पर ₹68.25 करोड़ का कुल व्यय किया गया था। 2014-15 की पीबी के अनुसार परियोजना की पूर्णता के लिए आवश्यक शेष राशि ₹ 2432.68 करोड़ थी, जिसमें से रेलवे का भाग ₹ 1473.63 करोड़ और महाराष्ट्र सरकार का हिस्सा ₹ 959.04 करोड़ था।

चूंकि परियोजना की पूर्णता के लिए लक्ष्य तिथि निर्धारित नहीं की गई थी, उद्देश्य की प्राप्ति की संभावना कम हो गई है और परियोजना की प्रगति की गति और समय आधिक्य को देखते हुए परियोजना की पूर्णता भी काफी कम प्रतीत होती है। इस परियोजना के लिए व्यवहार्यता अध्ययन और इंजीनियरिंग कम यातायात सर्वेक्षण भी नहीं किया गया था।



### 3. बेलापुर-सीवुड-उरान विधुतीकृत दोहरी लाइन (मध्य रेलवे)

बेलापुर-सीवुड-उरान विधुतीकृत दोहरी लाइन की परियोजना 1996-97 में नवी मुम्बई के विकास और उसे बृहन्न मुम्बई से जोड़ने वाली रेलगाडी सेवाओं के परिचालन हेतु ₹ 401.80 करोड़ की लागत से संस्वीकृत की गई थी। यह परियोजना सिडको के साथ 33 : 67 लागत भागीदारी आधार पर शुरू की गई थी। प्रारंभ में रेलवे का हिस्सा ₹ 132.59 करोड़ था जिसे परियोजना की नवीनतम अनुमानित लागत के अनुसार बढ़ा कर ₹ 604.83 करोड़ कर दिया गया था। मार्च 2014 तक परियोजना पर ₹ 372.89 करोड़ कुल व्यय किया गया था। मार्च 2014 में परियोजना लागत को संशोधित कर ₹ 1814.48 करोड़ कर दिया गया था। पीबी 2014-15 के अनुसार परियोजना की पूर्णता के लिए अपेक्षित शेष राशि ₹1543.84 करोड़ थी जिसमें से रेलवे का भाग ₹ 452.70 करोड़ और सिडको का हिस्सा ₹ 1091.14 करोड़ था।

रेलवे लाइन की मार्ग लम्बाई 23 कि.मी थी। इस परियोजना का मुख्य उद्देश्य नवी मुम्बई के मध्य भाग के क्षेत्र को अन्य भागों तक जोड़ना था जहां विकास की योजना थी/हो रही थी। परियोजना का प्रारंभ वर्ष 1996 के दौरान किया गया था और यह 18 वर्षों से चल रही थी और 31-03-2014 तक प्रत्यक्ष प्रगति केवल 15 प्रतिशत है। वास्तविक लक्ष्य तिथि कार्य की संस्वीकृति की तिथि से 4 वर्ष थी। अब कार्य को जून 2014 तक पूर्ण करना था बशर्ते निधियों और स्थल की उपलब्धता हो।

वांछित उद्देश्य की प्राप्ति की संभावना काफी कम प्रतीत होती है और परियोजना की पूर्णता भी प्रगति की गति और समय आधिक्य को देखते हुए समान रूप से काफी कम प्रतीत होती है।

### 4. मुंगेर में गंगा नदी पर रेल कम सड़क पुल का निर्माण - नई लाइन (पूर्व मध्य रेलवे)

मुंगेर में गंगा नदी पर पुल के निर्माण की परियोजना को 1997-98 में ₹ 920.77 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। फरवरी 2002 में राइट्स द्वारा विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) प्रस्तुत की गई थी और कार्य का प्रारंभ क्षेत्र के सामाजिक-आर्थिक उन्नयन को ध्यान में रखते हुए किया गया था क्योंकि परियोजना की रिटर्न की दर (आरओआर) कम थी (1.545 प्रतिशत)। आर्थिक मामलों पर संसदीय समिति ने सितम्बर 2002 में रेल पुल की मंजूरी दी थी और रेलवे ने कार्य का निष्पादन सतह और सड़क परिवहन मंत्रालय (एमओएसआरटीएच) के साथ लागत भागीदारी आधार पर करने का निर्णय लिया। संबंधित पक्षों द्वारा यह सहमति हुई थी कि मुख्य पुल की लागत रेलवे और भागीदारी एजेंसी द्वारा 56.64 एवं 43.36 प्रतिशत में विभाजित की जाएगी और गाइड बंद की लागत दोनों पक्षों द्वारा समान

रूप से वहन की जाएगी। यह भी निर्णय लिया गया था कि सड़क लिंक और सड़क लाइन की लागत क्रमशः रेलवे और भागीदार एजेंसी द्वारा वहन की जाएगी। तदनुसार, ₹ 921 करोड़ की कुल लागत से 07-10-02 को रेलवे बोर्ड द्वारा गंगा नदी पर रेल कम सड़क पुल की परियोजना संस्वीकृत की गई थी जिसमें रेलवे का हिस्सा ₹ 539 करोड़ और सतह और सड़क परिवहन मंत्रालय (एमओएसआरटीएच) का हिस्सा ₹ 392 करोड़ था। ₹ 815.45 करोड़ की कुल लागत के सड़क हिस्से को छोड़कर परियोजना का उक्त अनुमान चार अनुमान भागों में संस्वीकृत किया गया था। बाद में परियोजना की विस्तृत लागत को संशोधित किया गया था और रेलवे बोर्ड ने रोड पहुंच मार्ग की ₹ 2361.87 करोड़ की कुल लागत सहित परियोजना का संशोधित अनुमान संस्वीकृत किया जिसमें रेलवे का हिस्सा ₹ 1246.55 करोड़ और एमओएसआरटीएच का हिस्सा ₹1115.32 करोड़ था। परियोजना पर कुल ₹ 1341.09 करोड़ का व्यय किया गया और 31 मार्च 2014 तक कार्य की प्रत्यक्ष और वित्तीय प्रगति क्रमशः 72 और 57 प्रतिशत थी। कार्य वास्तव में 31-12-2007 तक पूर्ण किया जाना लक्षित था किन्तु कार्य पूर्णता की वास्तविक लक्ष्य तिथि के लगभग सात वर्षों के बीत जाने के बावजूद अभी भी अधूरा है। इसके अलावा, परियोजना की लक्ष्य तिथि अब 30-06-2015 पर निर्धारित की गई है।

#### 5. पटना नई लाइन पर गंगा नदी पर रेल कम सड़क पुल का निर्माण-(पूर्व मध्य रेलवे)

पटना में गंगा नदी पर पुल के निर्माण की परियोजना 1997-98 में ₹ 600 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत की गई थी। कार्य की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) जून 2001 में राइट्रस द्वारा प्रस्तुत की गई थी, कार्य क्षेत्र के सामाजिक-आर्थिक उत्थान को ध्यान में रखते हुए प्रारंभ किया गया था क्योंकि परियोजना के रिटर्न की दर (आरओआर) कम थी (5.6 प्रतिशत)। परियोजना का विस्तृत अनुमान जनवरी 2002 में रेलवे बोर्ड द्वारा ₹ 624.47 करोड़ की लागत से संस्वीकृत किया गया था। इसी दौरान रेलवे बोर्ड ने कार्य क्षेत्र को बढा दिया और बिहार राज्य सरकार के साथ ₹ 1389 करोड़ की लागत से भागीदारी आधार पर रेल कम सड़क पुल के निर्माण के लिए सहमत हो गया। बिहार राज्य की ओर से परियोजना की भागीदारी लागत को पिछडा क्षेत्र विकास निधि (बीआरजीएफ) से वित्तपोषित किया जाना था। यह निर्णय लिया गया कि मुख्य पुल रेलवे और भागीदारी एजेंसी द्वारा 57 और 43 प्रतिशत बांटा जाएगा और गाइड बंद की लागत दोनों पक्षों द्वारा बराबर वहन की जाएगी। यह भी निर्णय लिया गया कि रेल लिंक और सड़क लाइन की लागत क्रमशः रेलवे और हिस्सेदारी एजेंसी द्वारा वहन की जाएगी। फलस्वरूप, दिसम्बर 2007 में रेलवे बोर्ड द्वारा सड़क जोड़ने के निर्माण की लागत को छोड़कर, ₹ 1366.75 करोड़ की राशि का संशोधित अनुमान संस्वीकृत किया गया था। रेल कम सड़क पुल का निष्पादन उचित रूप से रेलवे द्वारा किया जाना था जब कि सड़क जोड़ने के मार्ग का

निर्माण संबंधित सड़क प्राधिकारण द्वारा किया जाना था। परियोजना के संशोधित विस्तृत अनुमान को बाद में दोबारा संशोधित किया गया और रेलवे ने रेल पहुंच मार्ग की कुल ₹ 2921.46 करोड़ की लागत सहित परियोजना का दूसरा संशोधित अनुमान संस्वीकृत किया जिसमें रेलवे का हिस्सा ₹ 1681.36 करोड़ और एनएचएआई का हिस्सा ₹ 1240.99 करोड़ था। परियोजना पर कुल ₹ 2071.80 करोड़ व्यय किए गए थे और 31 मार्च 2014 तक कार्य की प्रत्यक्ष और वित्तीय प्रगति क्रमशः 67.11 और 70.92 प्रतिशत थी। तक वास्तव में कार्य 31-12-2007 को पूर्ण होना लक्षित था किन्तु पूर्णता की वास्तविक लक्षित तिथि के लगभग 7 वर्ष बीत जाने के बावजूद कार्य अभी भी अधूरा है। इसके अलावा, परियोजना की पूर्णता तिथि अब 30.06.2015 निर्धारित की गई है।

#### 6. कोडेरमा-गिरडीह नई लाइन परियोजना (पूर्व मध्य रेलवे)

कोडेरमा से गिरडीह नई लाइन के निर्माण की परियोजना 1996-97 में ₹ 145 करोड़ की अनुमानित लागत से संस्वीकृत की गई थी ताकि वंचित क्षेत्र में बेहतर रेल लिंक प्रदान किया जा सके और व्यापार बढ़ाने के लिए ढांचागत बाधाओं को कम किया जा सके। रेल मंत्रालय और झारखण्ड सरकार (जीओजे) के बीच सहमति हुई थी कि इस परियोजना के निर्माण की लागत 2:1 के अनुपात से क्रमशः जीओजे और एमओआर द्वारा वहन कि जाएगी। 10.10.2000 को परियोजना के लिए विस्तृत अनुमान के भाग को ₹ 51.82 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। फलस्वरूप, परियोजना का विस्तृत अनुमान ₹ 371.86 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। बाद में, इस परियोजना का वित्तपोषण का तरीका बदल दिया गया था और यह निर्णय लिया गया कि वास्तविक अनुमानित लागत से अधिक और ऊपर की लागत को दोनों पक्षों द्वारा बराबर वहन किया गया जाएगा। परियोजना की अनुमानित लागत ₹ 768.87 करोड़ तक पहुंच गई थी जिसमें से ₹ 442.20 करोड़ जीओजे द्वारा किए गए जमा से होगी। परियोजना पर कुल ₹ 540.94 करोड़ का व्यय किया गया था और 31 मार्च 2014 तक परियोजना की प्रत्यक्ष और वित्तीय प्रगति क्रमशः 73 एवं 70 प्रतिशत थी।

#### 7. कोडेरमा-रांची नई लाइन परियोजना (पूर्व मध्य रेलवे)

कोडेरमा से रांची नई लाइन परियोजना 1998-99 में वंचित क्षेत्रों से बेहतर रेल लिंक और व्यापार वृद्धि के लिए ढांचागत बाधाओं को कम करने के लिए संस्वीकृत की गई थी। रेल बोर्ड ने तीन चरणों में कोडेरमा से हजारी बाग, हजारी बाग से बरकाकाना और बरकाकाना से रांची रेलवे लाइने बिछाने का निर्णय लिया। इसी दौरान फरवरी 2002 में इस परियोजना के निर्माण की लागत को साझा करने के लिए रेल मंत्रालय

(एमओआर) और झारखण्ड सरकार (जीओजे) के बीच समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए। यह सहमती बनी कि निर्माण की लागत जीओजे और एमओआर द्वारा क्रमशः 2:1 के अनुपात से वहन की जाएगी। पहले चरण के विस्तृत अनुमान अर्थात् कोडेरमा से हजारी बाग और दूसरे चरण अर्थात् हजारी बाग से बरकाकाना के लिए 08-02-2002 को क्रमशः ₹ 332.06 करोड़ और ₹ 307.73 करोड़ की लागत संस्वीकृत की गई थी। रेलवे बोर्ड ने तीसरे चरण अर्थात् बरकाकाना से रांची के लिए 14-10-2003 को विस्तृत अनुमान की ₹ 393.25 करोड़ की लागत से संस्वीकृत की। परियोजना का, ₹ 2957.21 करोड़ की लागत का एक संयुक्त सशोधित अनुमान 31 मार्च 2014 को अनुमोदनाधीन था। बाद में, इस परियोजना का वित्तपोषण का तरीका बदल दिया गया और यह निर्णय लिया गया कि वास्तविक अनुमानित लागत से अधिक और ऊपर की लागत को दोनों पक्षों द्वारा बराबर रूप से वहन किया जाएगा। परियोजना पर ₹ 1775.34 करोड़ का कुल व्यय किया गया था और 31 मार्च 2014 तक कार्य की सम्पूर्ण प्रत्यक्ष और वित्तीय प्रगति क्रमशः 63 और 64 प्रतिशत थी।

#### 8. कोडेरमा-तिलैया नई लाइन परियोजना (पूर्व मध्य रेलवे)

कोडेरमा से तिलैया नई लाइन के निर्माण की अवधारणा शिवपुर कोयला खादानों से बढ में एनटीपीसी के सुपर थर्मल पावर संयंत्र के बीच रेल संपर्क और बिहार और झारखण्ड की राजधानियों के बीच कम दूरी का मार्ग खोलना था। नवम्बर 2007 में परियोजना का संयुक्त विस्तृत अनुमान ₹ 418.17 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। इसी दौरान, इस परियोजना के निर्माण की लागत को साझा करने के लिए 19 फरवरी 2002 को रेल मंत्रालय (एमओआर) और झारखण्ड सरकार (जीओजे) के बीच समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर हुए किन्तु यह झारखण्ड राज्य में आने वाले भाग तक सीमित था क्योंकि यह परियोजना बिहार और झारखण्ड लाइन परियोजना तक फैली है। इन छः परियोजनाओं में से तीन नई लाइनों का निर्माण मध्य रेलवे द्वारा किया जा रहा है। दोनों पक्षों में सहमति हुई थी कि इन सभी छः नई लाइन परियोजनाओं के निर्माण की लागत जीओजे और एमओआर द्वारा क्रमशः 2:1 के अनुपात से वहन की जाएगी। बाद में परियोजना के वित्त पोषण का तरीका बदल दिया गया था और यह निर्णय लिया गया कि वास्तविक अनुमानित लागत से अधिक और ऊपर की लागत को दोनों पक्षों द्वारा बराबर रूप से वहन किया जाएगा। परियोजना पर कुल ₹ 219.54 करोड़ का व्यय किया गया और 31 मार्च 2014 तक परियोजना की प्रत्यक्ष और वित्तीय प्रगति क्रमशः 46 एवं 52 प्रतिशत थी।

9. कटवा-बाजारसो (30.59 कि.मी) दोहरीकरण, कटवा (देनहट) मन्तेशवर (34.4 कि.मी) नेगम-मंगलकोट (8.60 कि.मी) और मन्तेशवर-मेमारी (35.6 कि.मी) के लिए नए सामग्री संशोधन के साथ वर्धमान-कटवा (51.52 कि.मी) गेज परिवर्तन – नई लाइन परियोजना (पूर्वी रेलवे)

वर्धमान-कटवा गेज परिवर्तन परियोजना 2007-08 में ₹ 245.16 करोड़ की अनुमानित लागत से और 2011-12 में इसे खोलने की अनुसूचित अवधि के साथ संस्वीकृत की गई थी ताकि यात्री सेवाओं में सुधार और माल परिवहन शामिल हो सकें। जबकी पश्चिम बंगाल राज्य सरकार के साथ 50:50 भाग के आधार पर लागत भागीदारी परियोजना होने पर भी अभी तक कोई समझौता ज्ञापन हस्ताक्षर नहीं हुआ। परियोजना को राज्य सरकार से प्राप्त पत्र के आधार पर लागत भागीदारी पर लिया गया था। तथापि, राज्य सरकार की देयता को एनटीपीसी को सौंप दिया गया जिसने राज्य सरकार द्वारा ₹10 करोड़ जमा करवाने के बाद मार्च 2014 में ₹ 112.58 करोड़ की राशि जमा करवाई। मार्च 2014 तक ₹ 225.81 करोड़ (92 प्रतिशत वित्तीय प्रगति) व्यय करने के बाद केवल 50 प्रतिशत प्रत्यक्ष प्रगति प्राप्त की जा सकी। परियोजना के आरओआर का 10 प्रतिशत मूल्यांकन राज्य सरकार के लागत भागीदारी जमा के तत्व रखकर और साथ ही साथ मार्च 2010 में कवा के पास एनटीपीसी के कोयला आधारित थर्मल संयंत्र लगाने के साथ प्रत्याशित अर्जन को ध्यान में रखकर आंका गया था।

परियोजना प्रारंभ करने में उदघाटन वर्ष 2011-12 से एनजी से बीजी परिवर्तन के कारण प्रत्याशित वार्षिक बचत ₹ 2.58 करोड़ और प्रति वर्ष कुल अर्जन ₹ 15.42 करोड़ आंका गया था। अनुसूचित उदघाटन की तिथि से 3 वर्ष बीत जाने के बाद परियोजना का 50 प्रतिशत तक ही पूरा होने से प्रत्यायोजित बचतें ₹ 3.87 करोड़ (2.58x3 वर्ष का 50 प्रतिशत) पिछड़ गई और 2011-12 से ₹ 14.00 करोड़ की दर से प्रत्यायोजित शुद्ध अर्जन प्राप्त नहीं किया जा सका जिसकी राशि ₹ 46.26 करोड़ (₹ 15.42x3 वर्ष) थी। अतः 2011-12 से 2013-14 की अवधि के दौरान परियोजना की पूर्णता में विलम्ब का वित्तीय प्रभाव ₹ 50.13 करोड़ आंका गया।

परियोजना को 2012-13 के दौरान और दोबारा 2013-14 में उच्च प्राथमिकता के रूप में वर्गीकृत किया गया था किन्तु 2012-13 में ₹ 33 करोड़ के व्यय के साथ 50 प्रतिशत (2011 में प्राप्त) से आगे कोई प्रत्यक्ष प्रगति प्राप्त नहीं की जा सकी जिससे इसे उच्च प्राथमिकता के रूप में वर्गीकृत करने का उद्देश्य ही विफल हो गया।

**10. दुमका-रामपुरहाट नई लाइन परियोजना-(पूर्वी रेलवे)**

यह मंडेरहिल-रामपुरहाट वाया दुमका परियोजना की चरण- II परियोजना है जिसे संथाल परगना के सामाजिक आर्थिक विकास के लिए प्रारंभ किया गया था। परियोजना को 2001 में ₹ 143.71 करोड़ की प्रत्याशित लागत से संस्वीकृत किया गया था। किन्तु फरवरी 2014 तक केवल 60 प्रतिशत की प्रत्यक्ष प्रगति के साथ परियोजना लागत ₹ 418.88 करोड़ पहुंच गई थी। यह झारखण्ड सरकार के साथ लागत भागीदारी परियोजना है। प्रारंभ में फरवरी 2002 में निष्पादित समझौता ज्ञापन में रेलवे और राज्य सरकार का हिस्सा 1/3 और 2/3 अनुपात में निर्धारित किया गया था किन्तु जब फरवरी 2012 में समझौता ज्ञापन का नवीकरण किया गया तो हिस्से में संशोधन किया गया। (एमओयू) की प्रारंभिक परियोजना लागत से ₹154 करोड़ अधिक और ऊपर अतिरिक्त व्यय को 50:50 आधार पर सहभाजित करने का निर्णय लिया गया। परियोजना की नवीनतम प्रत्याशित लागत ₹ 512.46 करोड़ है हिस्से में 16.67 प्रतिशत की वृद्धि होने से रेलवे की देयता बढ़ कर ₹ 59.75 करोड़ हो गई।

तथापि, फरवरी 2014 तक ₹ 271.17 करोड़ के अत्यधिक व्यय में परियोजना की पूर्णता में विलम्ब के कारण कीमत वृद्धि के कारण ₹ 118.77 करोड़ की राशि भी शामिल है। मात्रा में ₹ 71.38 करोड़ की राशि की अधिकता के कारण भी परियोजना लागत में वृद्धि हुई। रेलवे बोर्ड को समय पर संशोधित अनुमान नहीं भेजा गया और यह जुलाई 2012 में भेजा गया था, जो अभी तक रेलवे बोर्ड द्वारा संस्वीकृत नहीं किया गया, जिन्होंने पाया कि समय पर संशोधित अनुमान न भेजने के कारण जोनल रेलवे द्वारा इंजीनियरिंग संहिता का स्पष्ट उल्लंघन हुआ। भ्योजना आयोग, नई दिल्ली के दिनांक अगस्त 19-1998 के डीओ सं. 14015/2/98-पीएएमडी के साथ पठित, व्यय विभाग, वित्त मंत्रालय, भारत सरकार के दिनांक 07-05 2003 के का. ज्ञा में सरकार द्वारा वित्तपोषित परियोजनाओं में समय और लागत आधिक्य थे मामले में जवाबदेहिता तंत्र प्रतिपादित करना निर्धारित किया गया है। का. ज्ञा. में संशोधित लागत अनुमान की प्रस्तुती में विलम्ब के लिए जवाबदेहिता निर्धारित करने के लिए उचित तंत्र बनाने का प्रावधान है। किन्तु पूर्वी रेलवे में ऐसा कोई तंत्र बना पाया नहीं गया।

**11. दयोधर-दुमका परियोजना नई लाइन परियोजना (पूर्वी रेलवे)**

परियोजना ₹ 180.73 करोड़ की प्रत्याशित लागत के साथ 1998-99 में संस्वीकृत की गई थी। पीईटी सर्वेक्षण में पूर्णता तिथि का निर्धारण नहीं किया गया था। दयोधर-दुमका परियोजना के मामले में यह पाया गया कि एमओयू में दर्शायी गई ₹ 200 करोड़ की सहमति लागत के प्रति ₹

400 करोड़ की राशि पहले ही व्यय की जा चुकी थी जिससे वास्तविक लागत में ₹ 200 करोड़ की वृद्धि हुई थी। रेलवे और राज्य के बीच देयता का अनुपात समान था जैसा दुमका रामपुरहार परियोजना के मामले में चर्चा की गई थी अर्थात् प्रारंभ में 33.33 प्रतिशत (रेलवे) और 66.66 प्रतिशत (राज्य) और अन्ततः 50.50। इसलिए पूर्वी रेलवे को ₹ 200 करोड़ की अतिरिक्त लागत में से ₹ 100 करोड़ की राशि का व्यय करना पड़ा। तथापि, अतिरिक्त व्यय में ₹ 77.26 करोड़ की कीमत वृद्धि शामिल थी जिसके लिए रेलवे की अतिरिक्त देयता ₹ 38.63 करोड़ (₹ 77.26 करोड़ का 50 प्रतिशत) की राशि थी। उपरोक्त अतिरिक्त वित्तीय देयता समय और लागत आधिक्य के कारण थी।

### 12. हसदीहा-गोदा नई लाइन परियोजना-(पूर्वी रेलवे)

यह परियोजना रेलवे बोर्ड द्वारा झारखण्ड सरकार के साथ 18-05-2011 को 50:50 हिस्सेदारी के आधार पर लागत भागीदारी परियोजना के रूप में संस्वीकृत किया गया था जिसकी प्रत्याशित लागत ₹ 267.09 करोड़ है। (-) 38 प्रतिशत के आरओआर के साथ परियोजना पर सामाजिक आर्थिक विकास के आधार पर विचार किया गया था। अभी तक राज्य सरकार ने ₹ 20 करोड़ की राशि जमा करवाई है। मार्च 2014 तक केवल ₹ 87 करोड़ के व्यय से निर्माण कार्य अभी प्रारंभ नहीं किया गया है।

तथापि, भूमि की कीमत अनुमान के आधार पर संक्षिप्त अनुमान में ₹40 लाख प्रति हेक्टेयर आंकी गई थी। किन्तु आंशिक विस्तृत अनुमान (फरवरी 2014) तैयार करते समय भूमि की दर (₹ 3.50 प्रति हेक्टेयर) फरवरी 2013 में झारखण्ड सरकार से एकत्र की गई थी जिसके कारण ₹ 55.90 करोड़ की प्रारंभिक लागत राशि में 7.62 गुणा वृद्धि हुई। इसके कारण रेलवे को ₹ 27.95 करोड़ (₹55.90 करोड़ का 50 प्रतिशत, 50:50 भागीदारी के साथ लागत भागीदारी होने पर) का अतिरिक्त वित्तीय भार पड़ा।

### 13. नागल बांध-तलवारा बीजी रेल लिंक नई लाइन-(उत्तरी रेलवे)

नागल बांध से अम्ब अंदौरा (43.914 कि.मी) परियोजना का पहला चरण वर्ष 1982-83 में सामाजिक आर्थिक विकास के लिए संस्वीकृत किया गया था और निर्माण कार्य हिमाचल प्रदेश सरकार से रेलवे लाइन के निर्माण के लिए वित्तिय भार में हिस्सेदारी के आश्वासन के बाद तत्काल प्रमाणपत्र जारी करने के बाद निम्नलिखित सीमा तक 1982 में प्रारंभ किया गया था ;

भूमि की धारिता लागत



भूकार्य के मजदूरी घटक की धारिता लागत और

लागत कीमत पर लकड़ी के स्लीपर प्रदान करना

परियोजना के चरण-I के लिए विस्तृत आकलन 1985 में ₹ 37.68 करोड़ की लागत (नागल बांध-अम्ब अंदौरा) पर संस्वीकृत किया गया था। नागल बांध से उना-हिमाचल भाग से निर्माण कार्य 1982 में प्रारंभ किया गया था और अक्टूबर 1989 में ₹ 24.13 करोड़ की कुल लागत से पूरा किया गया था और जनवरी 1991 में अर्थात् निर्माण कार्य के प्रारंभ होने के नौ वर्षों के बाद औपचारिक रूप से यातायात के लिए खोला गया था।

वर्ष 1991-92 से 1995-96 में हिमाचल प्रदेश सरकार द्वारा भूमि की लागत वहन करने से इनकार करने के कारण परियोजना अवरूद्ध पड़ी रही और सितम्बर 1996 में हि.प्र सरकार द्वारा रेलवे को भूमि निःशुल्क देने सहमति के बाद यह दोबारा प्रारंभ की गई।

1998 में दूसरे ब्लाक (उना हिमाचल से चरूरू टकराला) का निर्माण कार्य प्रारंभ किया गया और जून 2004 में ₹ 66.97 करोड़ की लागत से पूर्ण किया गया और मार्च 2005 में यह भाग औपचारिक रूप से यातायात के लिए खोल दिया गया।

तीसरे ब्लाक (चरूरू टकराला से अम्ब अंदौरा) का निर्माण कार्य जनवरी 2011 में ₹ 136.17 करोड़ के कुल व्यय से पूरा किया गया था और जुलाई 2011 में यातायात के लिए खोला गया था।

चौथे और 5वें ब्लाक (अम्ब-अंदौरा से दौलतपुर चौक) और (दौलतपुर चौक से करतोली पंजाब) ₹ 220.13 करोड़ के विस्तृत अनुमान से रेलवे बोर्ड द्वारा दिसम्बर 2008 में संस्वीकृत किया गया था। निधियों के अभाव में कार्य स्थागित कर दिया गया था। बाद में अप्रैल 2010 में रेलवे बोर्ड को ₹ 343.43 करोड़ का संशोधित अनुमान संस्वीकृति हेतु प्रस्तुत किया गया था। चार वर्ष बीत जाने के बाद रेलवे बोर्ड ने जून 2014 में इसे वापिस करते हुए कहा कि आरई चार वर्ष पुरानी होने के कारण आकलन का संशोधन (आरई) आवश्यक है और संशोधित पुनरीक्षित अनुमान भेजने के निर्देश दिए। तथापि, उत्तरी रेलवे द्वारा रेलवे बोर्ड को अभी तक (मार्च 2014) कोई संशोधित आकलन (आरई) नहीं भेजा गया। मार्च 2014 तक ₹ 178.24 करोड़ का व्यय किया गया था।



मार्च 2009 में जोनल रेलवे द्वारा प्रस्तुत 6 वें ब्लाक (₹ 354.14 करोड़ की राशि का टीएलआर न्यू बीजी रेल संपर्क) के डीई को मार्च 2014 तक 5 वर्षों के बीत जाने के बाद भी संस्वीकृत नहीं किया गया था।

मार्च 2014 तक परियोजनाओं पर कुल ₹ 383.89 करोड़ का व्यय किया गया था जिनकी प्रत्यक्ष प्रगति लगभग 55 प्रतिशत थी। इस परियोजना की पूर्णता में विलम्ब का मुख्य कारण हि.प्र. सरकार द्वारा अपनी प्रतिबद्धता से पीछे हटना था।

#### 14. रिवाड़ी-रोहतक-नई लाइन-(उत्तर रेलवे)

राज्य सरकार के अनुनय तथा लागत की 50 प्रतिशत की भागीदारी के साथ, रिवाड़ी- रोहतक(75 कि.मी.) की नई लाइन का कार्य, सामाजिक आर्थिक विकास को ध्यान में रखते हुए रेलवे बोर्ड द्वारा 2003-04 में संस्वीकृत किया गया था। ₹194.83 करोड़ का विस्तृत अनुमान रेलवे बोर्ड द्वारा मई 2006 में संस्वीकृत किया गया था। तथापि, लगभग संक्षिप्त अनुमान के समान निर्माण लागत (₹144.94 करोड़) वाले मुख्य पुलों का कोई प्रावधान नहीं किया गया था तथा कार्य शुरू करने के एक वर्ष के अन्दर आरओबी/आरयूबी का प्रावधान करने के लिए ₹145.04 करोड़ की राशि का सामग्री आशोधन संस्वीकृती हेतु रेलवे बोर्ड को भेजा गया था। रेलवे बोर्ड ने ₹144.94 करोड़ की लागत पर मार्च 2009 में प्रस्ताव संस्वीकृत किया। बाद में रेलवे बोर्ड द्वारा मार्च 2009 में ₹330.23 करोड़ का संशोधित अनुमान संस्वीकृत किया गया था। ₹901.55 करोड़ का दूसरा संशोधित अनुमान रेलवे बोर्ड द्वारा जुलाई 2013 में संस्वीकृत किया गया जिसमें ₹181 करोड़ की लागत पर रोहतक-पानीपत पुरानी लाइन की शिफ्टिंग का सामग्री आशोधन की शामिल है।

परियोजना ₹543.33 करोड़ की लागत पर पूरी कर ली गई तथा जनवरी 2013 में खोल में खोल दी गई (आरओके-गोहाना की विद्यमान लाइन की शिफ्टिंग के एमएम को छोड़कर)।

*परियोजना, भूमि वास्तविकताओं में परिवर्तनों की अवहेलना करते हुए 1997 के आंकड़ों के अपडेशन के साथ संस्वीकृत की गई थी जिसमें संक्षिप्त अनुमानों के समान लागत वाले 4 मुख्य पुलों की आवश्यकता शामिल थी।*

भूमि की लागत में अत्यधिक वृद्धि हुई थी जो परियोजना शुरू होने तक ₹19 करोड़ से बढ़कर ₹156 करोड़ हो गई थी। रेलवे को राज्य सरकार पर अतिरिक्त लागत को वहन करने का दबाव डालना चाहिए था क्योंकि वृद्धि विस्तृत अनुमान बनाने के बाद एक वर्ष के अन्दर हुई थी।

इसके अतिरिक्त, विद्यमान रोहतक-गोहाना लाईन की शिफ्टिंग के लिए सामग्री आशोधन अन्तर्गस्त भारी लागत ( ₹ 181 करोड़) तथा रेलवे को कोई वित्तीय लाभ न होने के मद्देनजर विवेकपूर्ण नहीं है उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि ₹ 194.83 करोड़ की लागत पर शुरू की गई एक परियोजना ₹ 901.55 करोड़ की लागत पर भी पूरी नहीं की गई है।

#### 15. चण्डीगढ़-बड़ड़ी नई लाईन परियोजना-(उत्तर रेलवे)

यह परियोजना, सामाजिक आर्थिक विकास को ध्यान में रखते हुए ₹ 328 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2007-08 की पिंक बुक में शामिल की गई थी जिसकी प्रतिफल की दर (-) 6.6 प्रतिशत थी। ₹ 699.06 करोड़ के विस्तृत अनुमान रेलवे बोर्ड को नवम्बर 2008 में संस्वीकृति हेतु भेजे गए थे। इस परियोजना का प्रस्ताव भूमि अधिग्रहण की समस्याओं के कारण परिपक्व नहीं हो सका। बड़ड़ी-घनौली का एक संशोधित प्रस्ताव विचारराधीन है। 31 मार्च 2014 को परियोजना की भौतिक प्रगति छः वर्ष से अधिक की अवधि बीत जाने के बाद भी शून्य है।

#### 16. देवबन्द-रूढ़की नई लाईन परियोजना- (उत्तर रेलवे)

देवबन्द-रूढ़की (एनएल) परियोजना, सामाजिक-आर्थिक विकास को ध्यान में रखते हुए ₹ 105.52 करोड़ की लागत में 2007-08 की पिंक बुक में संस्वीकृत की गई थी। इस परियोजना की प्रमुख लाभभोगी उत्तराखण्ड सरकार थी। अतः राज्य सरकार परियोजना की 50 प्रतिशत लागत वहन करने के लिए सहमत हो गई (सितम्बर 2006)। प्रस्तावित विस्तृत अनुमान (डीई) ₹ 164.80 करोड़ का था (जून 2008), तथापि, रेलवे बोर्ड ने ₹ 160.01 करोड़ की संस्वीकृति प्रदान की (नवम्बर 2008)। एनआरसीओ ने ₹ 336.91 करोड़ की लागत पर नवम्बर 2010 में संशोधित अनुमान प्रस्तुत किए। भारी आधिक्य, भूमि की लागत में वृद्धि के कारण था, ₹ 18.86 करोड़, डीई में संस्वीकृत किए गए थे और अब भूमि की लागत ₹ 153.01 करोड़ थी। परियोजना में 5 ठेके सौंपे गए थे, भूमि की उपलब्धता के कारण कोई भी पूरा नहीं हुआ था। परियोजना के कुल 28.48 कि.मी. में से, एनआरसीओ के पास केवल 4.82 कि.मी. उपलब्धत थे। परियोजना पर कार्य वर्ष 2010 में रोक दिया गया था और उस समय भौतिक प्रगति 30 प्रतिशत थी।

उत्तराखण्ड राज्य सरकार, 50 प्रतिशत लागत की हिस्सेदारी की अपनी वचनबद्धता से पीछे हर कोई तथा देवबन्द- रूढ़की उत्तराखण्ड नई लाईन की परियोजना पिछले दो वर्षों से वैसी की वैसी पड़ी है हालांकि विगत 2 वर्षों से उस पर दोनों पक्षों द्वारा ₹ 159.86 करोड़ का व्यय किया जा चुका है।

**17. भानुपल्ली-बिलासपुर- नई लाईन परियोजना- (उत्तर प्रदेश)**

यह नई लाईन का कार्य, सामाजिक-आर्थिक विकास को ध्यान में रखते हुए, ₹ 1047 करोड़ की लागत के साथ 2008-09 की मद सं. 10ए के द्वारा पिक बुक में प्रकट हुआ। इस परियोजना की आरओआर (-) 11.48 प्रतिशत थी। रेलवे बोर्ड के नवम्बर 2008 के अनुदेशों के उत्तर में, लगभग 20 कि.मी. लम्बाई को शामिल करते हुए ₹ 350.32 करोड़ का आंशिक अनुमान फरवरी 2009 में प्रकट हुआ तथा इस अनुदेश के साथ बोर्ड द्वारा फरवरी 2009 में संस्वीकृत किया गया था कि एचपी सरकार को भूमि अधिग्रहण हेतु समुचित सलाह दी जानी चाहिए अन्यथा परियोजना शुरू नहीं हो पाएगी।

*इसके अतिरिक्त, रेलवे बोर्ड ने यह सलाह दी है कि धरत से आगे कार्य तब तक शुरू न किया जाए जब तक निधिकरण के निर्णय को अन्तिम रूप नहीं दे दिया जाता।*

**18. जीन्द सोनीपत नई लाईन परियोजना-(उत्तर रेलवे)**

जीन्द-सोनीपत नई लाईन का कार्य, सामाजिक-आर्थिक आधार पर, ₹ 190.81 करोड़ की लागत पर 2003-04 की अनपूरक मांग में संस्वीकृत किया गया था। ₹ 236.08 करोड़ की राशि का विस्तृत अनुमान, रेलवे बोर्ड द्वारा जून 2009 में संस्वीकृत किया गया था। परियोजना की आरओआर, ऋणात्मक अर्थात् (-) 15.64 प्रतिशत है। सहायक वित्त द्वारा विधिवत् जांच के बाद ₹ 740.80 करोड़ का संशोधित अनुमान फरवरी 2014 में रेलवे बोर्ड को संस्वीकृति हेतु भेजा गया था परन्तु इस अभी संस्वीकृत किया जाना है। यह कार्य हरियाणा सरकार के साथ 50:50 की लागत हिस्सेदारी के साथ कार्यान्वित किया जा रहा है मार्च 2014 तक ₹ 541.83 करोड़ का व्यय किया जा चुका है। हरियाणा सरकार ने अपनी लागत हिस्सेदारी के प्रति ₹ 310 करोड़ जमा करा दिए थे। मार्च 2014 तक परियोजना की भौतिक प्रगति 85 प्रतिशत है।

**19. रोहतक-महम-हांसी नई लाईन परियोजना- (उत्तर रेलवे)**

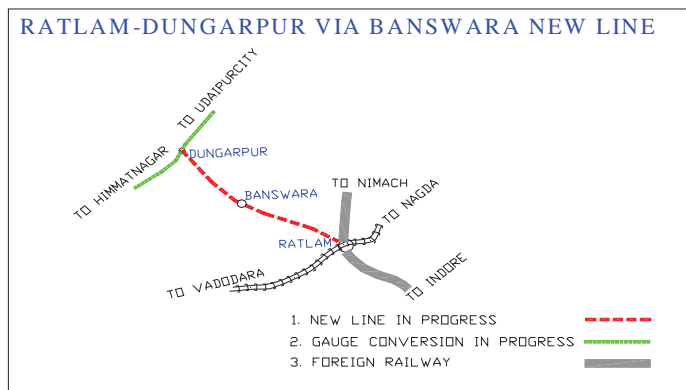
परियोजना के लिए पैमाईश इंजीनियरिंग एवं यातायात सर्वेक्षण अक्टूबर 2009 में किया गया था परन्तु उस समय रेलवे बोर्ड द्वारा उस पर विचार नहीं किया गया था। क्षेत्र के लोगों की सतत मांग पर सर्वेक्षण वर्ष 2012 में पुनः किया गया था। सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार, निर्माण की लागत (-) 6.5 प्रतिशत की आरओआर के साथ ₹ 406.87 करोड़ थी। हरियाणा सरकार के इस आश्वासन पर, परियोजना में लागत की 50

प्रतिशत हिस्सेदारी के अतिरिक्त वह निःशुल्क भूमि प्रदान करेगी, रेल प्रशासन सहमत हो गया था। परिणामतः यह परियोजना सामाजिक-आर्थिक आधार पर 2012-13 की पिंक-बुक में ₹ 287 करोड़ की अनुमानित लागत पर मद सं. 14 के अन्तर्गत प्रकट हुई। कार्य शुरू कर दिया गया है तथा साथ-साथ ₹ 754.88 करोड़ का एक विस्तृत अनुमान सितम्बर 2013 में रेलवे बोर्ड को भेज दिया गया था। रेलवे बोर्ड तभी से विस्तृत अनुमान की विभिन्न प्रश्न उठा रहा था। नवीनतम सूचना के अनुसार, रेलवे ने विस्तृत अनुमान की लागत ₹ 754.88 करोड़ से घटा कर ₹ 576.18 करोड़ कर दी और उसे नवम्बर 2014 में पुनः प्रस्तुत किया। विस्तृत अनुमान अभी तक संस्वीकृत नहीं किया गया है। तथापि, ₹ 8.5 करोड़ का व्यय कर दिया गया है। 31.3.2014 को वित्तीय प्रगति 1.2 प्रतिशत तथा भौतिक प्रगति शून्य थी।

## 20. बांसवाड़े के रास्ते रतलाम-डुंगरपुर नई लाइन परियोजना (उत्तर-पश्चिम)

परियोजना एमओआर तथा जीओआर (भूमि को छोड़कर) के बीच 50:50 के अनुपात में लागत हिस्सेदारी आधार पर 2011-12 में संस्वीकृत की गई थी जिसके रेल मंत्रालय (एमओआर) तथा राजस्थान सरकार (जीओआर) के बीच

31.05.2011 को किए गए एमओयू में नई 2016 तक एमओयू की तिथि से पांच वर्ष की समापन अवधि परिकल्पित की गई थी। तथापि, लगभग तीन वर्ष बीतने के पश्चात् मार्च 2014 को भौतिक तथा वित्तीय प्रगति केवल 1 प्रतिशत थी और इसलिए मई 2016 के समापन की लक्षित तिथि के प्राप्त होने की संभावना नहीं थी। इसके परिणामस्वरूप परियोजना की अनुमानित आय आगे बढ़ जाएगी।



₹ 2082.75 करोड़ की संक्षिप्त अनुमानित लागत के प्रति, दिसम्बर 2013 में रेल प्रशासन द्वारा प्रस्तुत विस्तृत अनुमान भाग-II के अनुसार संशोधित लागत ₹ 2920.65 करोड़ परिकलित की गई थी। इससे रेलवे की भागीदारी लागत ₹ 1025.90 करोड़ से बढ़कर ₹ 1460.33 करोड़ हो गई जिसके परिणामस्वरूप रेलवे की देयता ₹ 434.43 करोड़ बढ़ गई। अन्तिम स्थान सर्वेक्षण (एफएलएस) नवम्बर 2011 में शुरू हुआ था। परियोजना के कार्यक्रम हेतु कोई फ्लो चार्ट नहीं बनाया गया था।

परियोजना की आरओआर (+) 3.88 प्रतिशत अनुमानित की गई थी जो परियोजना की संस्वीकृति हेतु निर्धारित 14 प्रतिशत की शर्त को पूरा नहीं करती। परियोजना का उद्देश्य, आरेखण को शामिल करते हुए सामाजिक तथा आर्थिक रूप से पिछड़े क्षेत्रों के विकास हेतु एक प्रेरणा के रूप में सेवा करना था। यह भी देखा गया था कि आरओआर का संशोधन, परियोजना रिपोर्ट में अपनाई गई 10 वर्ष की अवधि की तुलना में तथा परियोजना की लागत के सरकारी हिस्से को ध्यान में रखते हुए एमओयू में दिए गए अनुसार 5 वर्ष की घटी हुई अवधि के मद्देनजर नहीं किया गया था।

एमओयू के अनुसार जीओआर द्वारा की जा रही परियोजना का भूमि अधिग्रहण एक वर्ष की अयथार्थ अवधि अर्थात् 2011-12 तक पूरा करने की योजना थी। तथापि, मार्च 2014 तक 1699.93 हेक्टेयर में से, केवल 118.08 हेक्टेयर (8.95 प्रतिशत) का अधिग्रहण किया गया था। मुख्यतः विलम्बित भूमि अधिग्रहण के कारण थोड़ी निधियों के आबंटन के कारण, अन्तिम आबंटन को काफी घटाना पड़ा था जिसकी वजह से कार्यों के ठेके नहीं सौंपे जा सके। योजनागत क्रियाकलाप से मुख्य विपथन दर्शाने हैं कि परियोजना लागत और समय की बढ़त से भी ग्रस्त होगी जिसकी हिस्सेदारी रेलवे को भी करनी पड़ेगी।

₹ 1.79 करोड़ पर स्थायी ढांचों का निर्माण संहितिक प्रावधानों के अनुसार नहीं था। यह देखा गया था कि कार्य के लिए अनुरक्षित माप पुस्तिका में प्रत्येक भवन के लिए अलग से माप निहित थे बल्कि उसमें एकल माप पुस्तिका में ठेके की उक्त सभी मर्दों के लिए परिचालित एसओआर मर्दें थी। इस प्रकार, प्रत्येक उप कार्य के लिए मर्दों के निष्पादन की पारदर्शिता अनुरक्षित नहीं की गई है।

#### 21. थय्यत हमीरा-सानू, नई लाईन परियोजनाएं-(उत्तर पश्चिम रेलवे)

उद्देश्य, राजस्थान के उत्तर-पश्चिमी भाग के लोगों के लिए लघु एवं शीघ्र परिवहन अवसरचना उपलब्ध करना तथा सानू से चूना पत्थर की लदान सुविधाएं उपलब्ध कराना था। टीएचएम-सानू परियोजना वर्ष 2013-14 में संस्वीकृत की गई थी।

परियोजना, राजस्थान राज्य खान एवं खनिज लिमिटेड (आरएसएमएमएल) के साथ लागत हिस्सेदारी आधार (50:50) पर उत्तर पश्चिम रेलवे द्वारा शुरू की जानी थी। सक्षिप्त अनुमान के अनुसार परियोजना की लागत ₹ 236.93 करोड़ थी। रेलवे बोर्ड के प्रावधान के परिपत्र सं. 2008/पीएल/9/16 दिनांक 20-07-2010 के अनुसार, ऐसी प्रत्येक परियोजना जो रेलवे पहल योजना की नीति के अन्तर्गत योग्य होना, एक प्राथमिक इंजीनियरिंग एवं यातायात सर्वेक्षण (पीईटीएस) करना होगा जो छः महीने से अधिक पुराना नहीं होना चाहिए।

करार की बृहद शर्तें निर्धारित करने के लिए रेलवे एवं आवेदक के बीच एक एमओयू हस्ताक्षर किया जाएगा। केवल इसके पश्चात् ही रेलवे द्वारा आवश्यकता संस्वीकृति प्रदान की जाएगी। इसके बाद एफएलएस होगा जो रेलवे द्वारा किया जाएगा तथा एफएलएस की लागत रेलवे तथा पार्टी द्वारा सहमत लागत हिस्सेदारी के अनुपात में बांटी जाएगी। रेलवे बोर्ड के परिपत्र दिनांक 20-07-2010 के उपर्युक्त प्रावधानों के विपरित, रेलवे तथा आरएसएमएमएल के बीच आज तक (अक्टूबर 2014) एमओयू हस्ताक्षर नहीं हुआ है। जबकि एफएलएस जुलाई 2014 में पूरा हुआ था। रेलवे द्वारा आरओआर जनवरी 2012 में (+) 15.58 प्रतिशत पर निर्धारित की गई थी। इसे आरओआर निर्धारित करने उद्देश्य से अनुमानित नकद प्रवाह से आरएसएमएमएल के द्वारा अंशदान को रोकने के आधार पर मार्च 2012 में +21.75 प्रतिशत पर संशोधित किया गया था। रेलवे द्वारा अपनाई गई प्रणाली आर 3i नीति के संगत नहीं है।

₹ 2.63 करोड़ की स्थायी मार्ग सामग्री वरि. अनुभाग अभियंता/सी/पी.वे/ एचएमएच द्वारा नवम्बर 2012 तथा जनवरी 2013 की अवधि के दौरान वरि. अनुभाग अभियंता/सी/पी.वे/जोधपुर को जारी की गई थी। ₹ 2.63 करोड़ मूल्य की उपर्युक्त सामग्री में से, ₹ 2.19 करोड़ मूल्य की पी. वे मार्ग सामग्री जोधपुर में यार्ड रिमॉडलिंग कार्य में उपयुक्त की गई थी तथा शेष सामग्री फरवरी 2014 में एसएसई/सी/पी.वे/जोधपुर के भण्डार में पड़ी थी। ₹ 2.63 करोड़ की यह राशि री-मॉडलिंग कार्य के वर्ष में डेबिट की गई थी और उसने इसे टीएचएम-सानू की नई लाइन परियोजना में डेबिट कर दिया जिसमें अभी तक (अक्टूबर 2014) विस्तृत अनुमान भी संस्वीकृत नहीं हुए हैं तथा वर्ष 2013-14 के दौरान परियोजना के लिए निधियों (अन्तिम अनुदान) को कोई आबंटन नहीं किया गया था। ₹ 2.63 करोड़ की यह राशि, रेलवे के पास पड़ी ₹ 118.46 करोड़ मूल्य के आरएसएमएमएल के जमा के प्रति डेबिट की गई थी। इस प्रकार, टीएचएम-सानू नई लाइनों का रेलवे के पास जमा उन अन्य कार्यों को पूरा करने के लिए इस्तेमाल किया गया जिनमें निधियां उपलब्ध नहीं थी।

परियोजना के उद्देश्यों/महत्व के उद्देश्य की व्याख्या डीपीआर में की गई थी। इसे क्षेत्र के विकास तथा इनपुट्स जैसे इस क्षेत्र में आने वाले प्रस्तावित ताप विद्युत संयंत्रों तथा उद्योगों, के परिवहन को सुकर बनाने के अतिरिक्त राजस्थान के पिछड़े/आदिवासी क्षेत्रों तथा एमपी में बांसवाड़ा तथा इंगरपुर जिलों में रेल कनेक्टिविटी प्रदान करनी थी 31.05.2011 को रेल मंत्रालय (एमओआर) तथा राजस्थान सरकार (जीओआर) के बीच किए गए एमओयू की समापन अवधि मई 2016 तक पांच वर्ष परिकल्पित थी। तथापि, मार्च 2014 अर्थात् लगभग तीन वर्ष बीतने के बाद भौतिक तथा वित्तीय प्रगति केवल प्रतिशत थी और इसलिए मई 2016 के समापन की लक्षित तिथि के प्राप्त होने की संभावना नहीं थी।

## 22. बिदार-गुलबर्ग नई लाईन परियोजना (दक्षिण मध्य रेलवे)

बिदार-गुलबर्ग नई लाईन परियोजना सामाजिक आर्थिक महत्व के आधार पर शुरू की गई थी। परियोजना जो वर्ष 1997-98 में संस्वीकृत हुई थी, वर्ष 2003 में अर्थात् 05 वर्ष के अन्तर के बाद शुरू हो सकी। मार्च 2014 को, परियोजना पर ₹521 करोड़ की कुल राशि खर्च की गई थी तथा अभी भी परियोजना के पास ₹324 करोड़ से अधिक अनुमानित शेष है। परियोजना, उसके होने के 11 वर्ष पश्चात् भी केवल 65 प्रतिशत पूरी की जा सकी।

## 23. कुड्डापाह-बंगलौर नई लाईन परियोजना-(दक्षिण मध्य रेलवे)

परियोजना, 18.78 प्रतिशत (10.68 प्रतिशत पर संशोधित) पर प्रतिफल की प्रत्याशित दर (आरओआर) के साथ ₹ 1000.23 करोड़ की अनुमानित लागत पर वर्ष 2008-09 में संस्वीकृत की गई थी। इस लाईन का उद्देश्य बंगलौर को लघुतम मार्ग सुनिश्चित करने के अतिरिक्त कुड्डापाह तथा कुर्नपुल के पिछड़े जिलों को विकसित करना है तथा आन्ध्र प्रदेश सरकार के साथ 50 प्रतिशत लागत हिस्सेदारी पर शुरू की गई थी। यह कार्य तीन चरणों में किया गया था जिसका विवरण नीचे दिया गया था:

(क) कुड्डापाह से पेंडलिमरी (21 कि.मी.) इंजन रॉलिंग 18.5 कि.मी. के लिए की गई तथा शेष 2.5 कि.मी. भूमि पर विवाद होने के कारण रोक दी गई।

(ख) पेंडलिमरी-रायाचोटी (79.2 कि.मी.)-आंशिक विस्तृत अनुमान रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित किए जाने हैं

(ग) रायाचोटी-वयालपडू (53.93 कि.मी.)- आंशिक विस्तृत अनुमान रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित किए जाने हैं

(घ) मदनापल्ली-मुलबगल (61.6 कि.मी.)- आंशिक विस्तृत अनुमान रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित किए जाने हैं

₹ 2050 करोड़ के अनुमोदित अनुमान के प्रति, ₹ 162.24 करोड़ केवल 7 प्रतिशत की भौतिक प्रगति तथा शेष ₹ 1887.76 करोड़ की थ्रो-फारवर्ड लागत पर, मार्च, 2014 तक खर्च किए गए थे। परियोजना के समापन में विलम्ब भूमि के धीमे अधिग्रहण तथा कम निधियों के प्रावधान और विस्तृत अनुमान को अन्तिम रूप देने के कारण था। यद्यपि, परियोजना मार्च 2014 तक पूरी की जानी है, तथापि मार्च 2014 तक केवल 7 प्रतिशत प्रगति प्राप्त हुई है। योजना के कार्यान्वयन पर निम्नलिखित लेखापरीक्षा मुद्दे देखे गए थे:

रेलवे बोर्ड द्वारा अभी तक केवल चरण एक के विस्तृत अनुमान अनुमोदित किए गए थे।

भुगतान का प्रबंधन करने में 8 महीने का परिहार्य प्रबंध हुआ जिसके परिणामस्वरूप भूमि अधिग्रहण में विलम्ब हुआ।

आरओआर परिकल्पित समय गलत क्रियाविधियां अपनाने के कारण सितम्बर 1998 तथा दिसम्बर 2007 के बीच अनुमानित लागत तथा आरओआर में कई बार परिवर्तन हुआ था।

#### **24. ढल्लौराझारा-जगदलपुर नई दिल्ली लाईन परियोजना- (दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे)**

ढल्लौराझारा-जगदलपुर (235 कि.मी.) की नई लाईन परियोजना काफी पहले 1995-96 में संस्वीकृत की गई थी जो शुरू में गैर-लक्षित कार्य था और बाद में समापन की तिथि 31-10-2016 थी परन्तु कार्य की भौतिक प्रगति मार्च 2014 तक बहुत धीमी (18.06 प्रतिशत) थी।

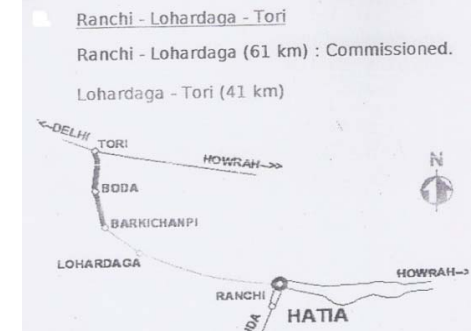
#### **25. वाडसा-गदचिरोली नई लाईन परियोजना- (दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे)**

वाडसा-गदचिरोली की परियोजना (49.5 कि.मी.) जो गैर-लक्षित कार्य के रूप में 2011-12 में संस्वीकृत हुआ था जिसे पूरा करने की लक्षित तिथि 31-12-2020 दी गई थी, की भौतिक प्रगति मार्च 2014 तक 0 प्रतिशत थी।



**26. रांची (आरएनसी)-लोहारडगा (एलएडी) एनजी का बीजी में परिवर्तन (दक्षिण पश्चिम रेलवे)**

टोरी की परियोजना और उसका विस्तार (44.31 कि.मी.) 1997-98 में झारखंड<sup>1</sup> राज्य सरकार के साथ लागत हिस्सेदारी के आधार पर शुरू किया गया था। परियोजना शुरू करने का मुख्य लक्ष्य बिहार सरकार की योजना के अनुरूप व्यापार, उद्योग तथा खनन को प्रोत्साहित करने के अतिरिक्त, मूरी तथा रेनूकूट दोनों जगह एल्यूमिनियम संयंत्र के प्रमुख विस्तार तथा लोहारडगा के पिछले क्षेत्र में मूल विकासात्मक बुनियादी ढांचा प्रदान करना था। इस रेलवे लाईन के टोरी के रास्ते से उत्तरी भारत को लघु द्वार प्रदान करने अतिरिक्त लोहारडगा तथा रांची जिलो तथा संबंधित उद्योगों जैसे इंडालको, हिंडालको तथा बोकारो और दुर्गापुर इस्पात संयंत्र में बॉक्ससाईट अयस्क चीनी मिट्टी तथा चूनापत्थर के खनन को बढ़ावा मिलने की उम्मीद थी।



परियोजना की आरओआर ऊपरि विद्युतीकरण (ओएचई) के साथ (-) 1.24 प्रतिशत तथा ओएचई के बिना 0.16 प्रतिशत परिकल्पित की गई थी। यद्यपि शुरू में परियोजना के समापन की कोई तिथि नियत नहीं की गई थी, तथापि 19 फरवरी 2002 को झारखण्ड राज्य सरकार के साथ समझौता ज्ञापन (एमओयू) निष्पादित करने की तिथि से वह पांच वर्ष नियत की गई थी। तथापि, 14 फरवरी 2012 को एमओयू छः वर्ष के लिए अर्थात् फरवरी 2013 तक बढ़ा दिया गया था। तथापि अब तक (मार्च 2014) एमओयू का विस्तार नहीं किया गया था। एमओयू दिनांक 19 फरवरी 2002 में परियोजना की अनुमानित लागत ₹ 216 करोड़ निर्धारित की गई थी जिसमें से 33 प्रतिशत लागत रेलवे द्वारा तथा 67 प्रतिशत राज्य सरकार द्वारा वहन की जानी थी। बाद में, ₹ 216 करोड़ से अधिक ₹ 456 करोड़ की अनुमानित लागत के साथ फरवरी 2013 तक विस्तार के पश्चात् यह शर्त रखी गई थी कि रेलवे तथा राज्य सरकार दोनों 50-50 प्रतिशत का अंशदान करेंगे।

परियोजना की कुल लागत विद्युतिकरण कार्य के एमएम के रूप में शामिल करने के बढ कर ₹ 699.01 करोड़ हो गई।

रांची (आरएनसी)-लोहारडगा (एलएडी) के गेज परिवर्तन का कार्य पूरा कर लिया गया है और वह मार्च 2008 में शुरू हुआ था टोरी की ओर एलएडी-बार्कीचन्पी का कार्य (14.5 कि.मी) शुरू हो गया है तथा यात्री गाड़ी ने नवम्बर 2011 में चलना शुरू कर दिया था। परियोजना अर्थात्

<sup>1</sup> 1997-98 की पिक बुक मद सं. 14

बाकीचन्पी-टोरी (29.5 कि.मी.) के शेष भाग की भौतिक प्रगति, समापन की निर्धारित तिथि से लगभग 6 वर्ष बीतने के बाद दिसम्बर 2013 तक 71 प्रतिशत थी तथा समापन हेतु नवीनतम लक्ष्य दिसम्बर 2015 है।

परियोजना की अनुमानित लागत विगत 17 वर्षों में ₹147 करोड़ से बढ़कर ₹699 करोड़ हो गई। इसके अतिरिक्त अनुमान का संशोधन रेलवे बोर्ड को 2013 में भेजा गया था जो सरकार द्वारा अब तक स्वीकार न किए जाने के कारण अभी संस्वीकृत किया जाना है। बांटी जाने वाली आरम्भिक लागत ₹71.28 करोड़ थी जो अब ₹312.79 करोड़ हो गई है। अतः रेलवे की वित्तीय देयता तीन गुणा बढ़ गई है।

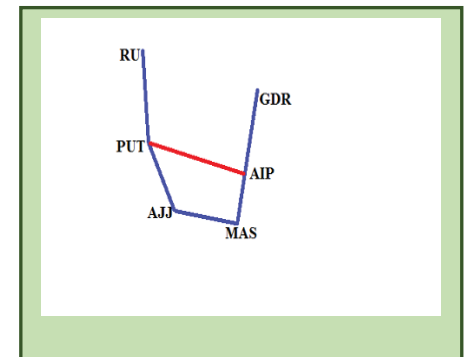
मूल अनुमान में ओएचई का कोई प्रावधान नहीं था कि विद्युतीकृत खण्डों वाले रांची एवं लोहारदगा खंडों के दोनों सिरों पर एक अलग-अलग डीजल खण्ड होगा, उस पर परिचालनात्मक समस्याएं होंगी तथा मार्ग निर्बाध वैकल्पिक मार्ग होगा।

एमओयू अभी फरवरी 2013 से आगे बढ़ाया जाना है। संशोधित अनुमान तथा विद्युतीकरण की लागत, जो संस्वीकृत अनुमान के सामग्री आशोधन के रूप में शामिल की गई है भी अभी तक सरकार द्वारा स्वीकार नहीं की गई है।

### 27. अट्टीपट्ट-पूट्टर नई लाईन परियोजना-(दक्षिणी रेलवे)

यह नई लाईन परियोजना मै. एन्नोर पोर्ट लिमिटेड (ईपीएल) के साथ लागत हिस्सेदारी के आधार पर प्रस्तावित की जानी थी जो परियोजना की 50 प्रतिशत लागत को बांटने के लिए सहमत हो गई अट्टीपट्ट तथा पूट्टर के बीच एक नई लाईन के लिए एक प्रारम्भिक इंजीनियरिंग एवं यातायात सर्वेक्षण सितम्बर 2002 में संस्वीकृत किया गया था तथा सर्वेक्षण रिपोर्ट आरबी को प्रस्तुत की गई थी (मार्च 2014) तथा यह अद्यतन की गई थी (नवम्बर 2006)।

परियोजना, पत्तन क्रियाकलापों तथा एन्नोर पर नए पत्तन के समस्त लौह अयस्क तथा कोयला यातायात की प्रस्तावित शिफ्टिंग को ध्यान में रखते हुए मै. एन्नोर पोर्ट लिमिटेड (ईपीएल) के साथ लागत हिस्सेदारी के आधार पर होनी प्रस्तावित की गई थी। अरक्कोनम-पुत्तूर खण्ड में लाईन क्षमता की बाधाओं को भी आसान करने की उम्मीद थी।



चूंकि मै. ईपीएल, परियोजना की 50 प्रतिशत लागत को बांटने के लिए सहमत हो गई थी, अतः मै. एमपीएल के हिस्से की 10 वर्ष लिए 10 प्रतिशत की भाड़ा छूट अथवा राशि की वूसली होने तक, जो भी पहले हो, के माध्यम से ब्याज-मुक्त प्रतिपूर्ति की जानी प्रस्तावित थी। यह परियोजना 2008-09 के रेल बजट में शामिल की जानी थी तथा आरबी ने एसआर प्रशासन को मै. ईपीएल के साथ समझौता ज्ञापन (एमओयू) को शीघ्र अन्तिम रूप देने के लिए कार्रवाई शुरू करने, तथा अन्तिम स्थान सर्वेक्षण करने, परियोजना की योजना और अनुमान बनाने के लिए शीघ्र कार्रवाई शुरू करने की सलाह दी (अप्रैल 2008)। मै. ईपीएल ने भारत के सर्वोच्च न्यायालय के निदेशों के आधार पर राज्य सरकार द्वारा लौह अयस्क के निर्यात तथा बेल्लारी—होसपेट क्षेत्रों पर से लौह अयस्क यातायात की आवाजाही पर प्रतिबंध लगाने के कारण, इस परियोजना का निधिकरण करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की (सितम्बर 2009), इन क्षेत्रों में एन्नोर पत्तन की तरफ यातायात कम हो गया जिससे लौह अयस्क यातायात परिदृश्य तथा एसआर प्रशासन का केवल बाहरी यातायात (पत्तन से भारतीय रेल खण्ड) के लिए भाड़ा छूट देने का निर्णय बदल गया।

₹ 527.37 करोड़ के लिए परियोजना के लिए विस्तृत अनुमान आरबी को प्रस्तुत किए गए थे (फरवरी 2011) तथा उन्हें आरबी द्वारा सात महीने के बिलम्ब के बाद अनुमोदित (सितम्बर 2011) किया गया था।

एसआर प्रशासन भाड़ा छूट पर नीति को संशोधित करने की संभावना की छानबीन करने के लिए आरबी को राजी करने में विफल रहा। परियोजना के आगे बढ़ाने के लिए आरबी से आगे के अनुदेश भी प्राप्त नहीं किए गए थे। एमओयू को अन्तिम रूप देने के लिए एसआर द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई थी। इसी बीच, 2012-13 के बजट में निधि ( ₹ 12 करोड़) आबंटित कर दी गई थी तथा मै. ईपीएल से परियोजना की लागत की समान हिस्सेदारी के लिए उनकी स्वीकृति औपचारिक रूप से सम्प्रेषित करने तथा वर्ष 2012-13 के लिए उनके हिस्से के प्रति ₹ 12 करोड़ की राशि जमा कराने के लिए अनुरोध किया गया था (मई 2012)। मै. ईपीएल ने परियोजना में भागीदारी के लिए अपनी असमर्थता दोहराई।

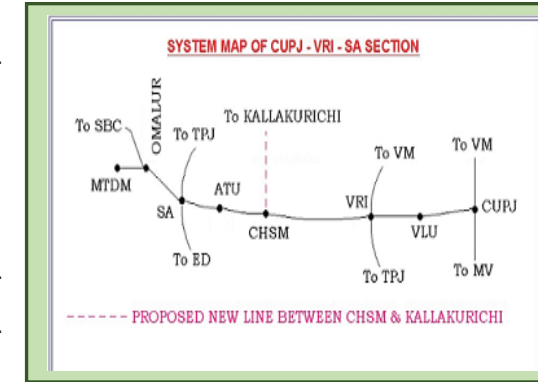
आरबी ने 2009-14 के दौरान ₹ 75.66 करोड़ को बजट आबंटन किया तथा परियोजना के प्रति ₹ 2.96 करोड़ का व्यय (सर्वेक्षण, स्थायी मार्ग सामग्री, स्थापना तथा सामान्य प्रभार) किया गया था। भौतिक प्रगति एक प्रतिशत थी। यद्यपि विस्तृत अनुमान संस्वीकृत कर दिए गए थे, तथापि आरबी से निर्णय लम्बित होने के कारण आगे की कोई प्रगति नहीं हुई थी।

मै. ईपीएल द्वारा परियोजना का निधिकरण करने में अपनी असमर्थता व्यक्त करने के बावजूद एसआर प्रशासन ने परियोजना आगे बढ़ाई। परियोजना लौह अयस्क यातायात के परिवर्तित परिदृश्य के निर्धारण तथा मै. ईपीएल के साथ एमओयू हस्ताक्षर किए बिना ही शुरू की गई थी। इसके परिणामस्वरूप ₹ 2.96 करोड़ के व्यय का अवरोधन हुआ।

## 28. चिन्ना सलेम तथा काल्लकुरची के बीच नई लाईन के साथ कुड्डालोर सलेम गेज परिवर्तन-(दक्षिण रेलवे)

यह परियोजना यूनियेज नीति के अधीन तथा कुड्डालोर पत्तन तथा उद्योगों के विकास हेतु यूनियेज नीति के अन्तर्गत संस्वीकृत की गई थी। परियोजना तमिलनाडु राज्य सरकार के अनुरोध पर शुरू की गई थी।

परियोजना तमिलनाडु राज्य सरकार द्वारा 50 प्रतिशत तक की लागत हिस्सेदारी पर ₹ 300.01 करोड़ (चिन्ना सलेम तथा कल्लाकुरची के बीच नई लाईन सहित) कि अनुमानित लागत पर 1999-2000 में संस्वीकृत की गई थी। राज्य सरकार ने 2003-04 से 2006-07 की अवधि के दौरान ₹ 112 करोड़ जमा कराए। चूंकि परियोजना की अनुमानित लागत बढ़कर ₹ 372.09 करोड़ हो गई थी, अतः राज्य सरकार को ₹ 74.05 करोड़ की अतिरिक्त राशि जमा कराने की सलाह दी गई थी। परियोजना का अनुमानित लागत और बढ़ा कर ₹ 556.64 करोड़ कर दी गई थी। राज्य सरकार ने परियोजना पर अपने हिस्से के ₹ 123.79 करोड़ अब जमा करा दिए थे।



₹ 408.05 करोड़ का व्यय हो चुका था (मार्च 2014) तथा राज्य सरकार का हिस्सा ₹ 204.03 करोड़ बनता था। वृदाचलम के रास्ते कुड्डालोर-सलेम गेज परिवर्तन पूरा कर लिया गया था तथा जनवरी 2003 से नवम्बर 2007 की अवधि के दौरान यातायात के लिए खोल दिया गया था। राज्य सरकार द्वारा लागत थी हिस्सेदारी में विलम्ब तथा आरेखण मुद्दों में परिवर्तन के कारण, नई लाईन चिन्ना सलेम तथा कल्लाकुरची से संबंधित कार्य शुरू नहीं हुआ (मार्च 2014)।

### दक्षिण पश्चिम रेलवे

एसडब्ल्यूआर की कर्नाटक (जीओके) तथा आन्ध्र प्रदेश सरकार के साथ लागत हिस्सेदारी की शर्तों पर दस परियोजनाएं थीं। जीओके के साथ लागत हिस्सेदारी आधार पर निष्पादित नौ में से पांच परियोजनाओं के लिए, लागत में हिस्सेदारी करने के अतिरिक्त भूमि निःशुल्क प्रदान की गई थी। एक को छोड़कर जिसमें जीओके 2/3 लागत को वहन करने के लिए सहमत हो गई थी, सभी परियोजनाओं के लिए लागत हिस्सेदारी अनुपात 50:50 है। यह देखा गया था कि इन परियोजनाओं के लिए राज्य सरकारों और एमओआर के बीच कोई समझौता ज्ञापन (एमओयू) निष्पादित नहीं किया गया था।

*कर्नाटक सरकार द्वारा निःशुल्क उपलब्ध कराने के लिए सहमत भूमि को सौंपने में असाधारण विलम्ब हुआ था जिसके परिणामस्वरूप समय तथा लागत बढ़ गई। समापन में विलम्ब के कारण लागत हिस्सेदारी परियोजनाओं की लागत बहुत अधिक बढ़ने के कारण, कर्नाटक सरकार अपने पत्र सं. सीएम/246/जीओआई/14 दिनांक 05/07/2014 के द्वारा एमओआर को परियोजनाओं की पूरी लागत वहन करने अथवा कर्नाटक सरकार द्वारा वहन किए जाने वाले सहमत 50 प्रतिशत के हिस्से को घटा कर 1/3 करने का अनुरोध किया।*

परियोजना के समय पर निष्पादन हेतु कर्नाटक सरकार के साथ एमओयू के अभाव में, रेलवे के वित्तीय हितों की समुचित सुरक्षा नहीं की गई थी। लागत हिस्सेदारी प्राधिकरणों के हित भी प्रभावित हुए थे क्योंकि परियोजनाओं के निष्पादन/समापन हेतु कोई कार्यक्रम नहीं था जिसके परिणामस्वरूप वित्तीय देयता बढ़ गई तथा अभिप्रेत उद्देश्य प्राप्त नहीं हुए।

**29. कडूर-चिकमगलूर-सकलेशपुर डीएल परियोजना-(दक्षिण पश्चिम रेलवे)**

यह कार्य ₹ 157 करोड़ की लागत पर 1996-97 के अनपूरक बजट अनुदान में शामिल किया गया था। कर्नाटक राज्य के मलनाड क्षेत्र एक पर्यटन स्थल, पर रेल कनेक्टिविटी नहीं थी। यह लाइन मलनाड क्षेत्र को जोड़ने के अतिरिक्त पूर्वी तट पर काकीनाडा, हल्दिया तथा पारादीप तथा पश्चिम तट में एमएक्यू पत्तन के बीच एक वैकल्पिक लघु मार्ग लिकेज भी प्रदान करेगी। फिर भी परियोजना वित्तीय रूप से व्यवहार्य नहीं है, निर्माण औचित्यपूर्ण है क्योंकि यह पूर्वी तथा पश्चिमी पत्तनों को जोड़ने वाला लघु बीजी मार्ग है। अनुदेशों के अनुसार खण्ड दो चरणों में बंटा हुआ था। चरण I डीआरयू-सीएजीआर, चरण II सीएमजीआर-एसकेएलआर।

रेलवे बोर्ड द्वारा चरण I के लिए ₹ 139.83 करोड़ की लागत पर संशोधित अनुमान पत्र सं. 93/डब्ल्यू-1/सर्वेक्षण/एसडब्ल्यूआर/2 दिनांक 27/06/2012 के द्वारा अनुमोदित किए गए थे तथा चरण II के लिए विस्तृत अनुमान पत्र सं. 93/डब्ल्यू 1/सर्वेक्षण/एसडब्ल्यूआर/3 दिनांक 27/03/2010 द्वारा ₹ 644.73 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किए गए थे जिससे परियोजना की लागत ₹ 889.52 करोड़ हो गई थी। रेलवे बोर्ड ने दिनांक 19/09/2007 के पत्र द्वारा परियोजना के चरण II का विस्तार रोक दिया है। जीओके के प्रधान सचिव ने दिनांक 02/02/2013 के पत्र के द्वारा परियोजना को खोलने का अनुरोध किया था तथा चरण II की लागत का 50 प्रतिशत हिस्सा बांटने पर सहमति व्यक्त की थी।

कडूर-चिकमगलूर एनएल परियोजना के परियोजना के संशोधित अनुमानों में ₹ 0.74 करोड़ की लागत पर आठ मानव सहित एलसीज का प्रावधान था। कार्य पूरा कर लिया गया था। रेलवे बोर्ड के नीति दिशानिर्देशों के आधार पर (जनवरी 2012), निष्पादन प्राधिकारी ने एलसीज को समाप्त करने की व्यवहार्यता की जांच की थी तथा एलसीज को विधिवत रूप से रोके रखने के लिए खण्ड को खोलने का प्रस्ताव किया। तथापि, जीएस ने परियोजना को व्यय प्रभारित करते हुए, योजनागत शीर्ष 3000 के अधीन अनुमोदित कार्यों की सूची (एलएडब्ल्यू) के अन्तर्गत दो आरयूबीज के निर्माण, चार स्थानों पर आरओबीज के निर्माण तथा शेष दो स्थानों पर विपथन शुरू करने के लिए अप्रैल 2012 में अनुदेश दिए। निर्माण संगठन ने मई 2012 के दौरान एलएडब्ल्यू के अन्तर्गत आरयूबीज शामिल करने के लिए वित्तीय सहमति प्राप्त की थी। तथापि, सभी पुल के कार्य, परियोजना को प्रभार्य निर्माण द्वारा सौंपे गए थे जिनका विवरण नीचे दिया गया है:

क्रम.	ठेका सं;	आरओबी/आरयूबी	सौंपा गया मूल्य (₹ करोड़ में)	निष्पादित मूल्य (₹ करोड़ में)
1	73600 दिनांक 19/10/2012	2 आरयूबी	3.17	3.79
2	73628 दिनांक 18/12/2012	2 आरयूबी	10.83	12.22
3	73622 दिनांक 18/11/2012	2 आरयूबी	5.25	7.38
	जोड़		19.25	23.39

निम्नलिखित कारणों से इन पुलों का निष्पादन पूर्णतः अनुचित था:

- (i) इन आठ स्थानों पर मूल अनुमान में एलसीज का प्रावधान भी नहीं था जो यह दर्शाता था कि प्रावधान अपेक्षित गाड़ी वाहन इकाई (टीवीयू) कारक द्वारा समर्थित नहीं था।
- (ii) आठ स्थान न तो राज्य राजमार्गों पर थे न ही राष्ट्रीय राजमार्गों पर जो इन पुलों की मांग को उचित ठहराते थे। इस प्रकार आरओबीजी तथा आरयूबीज के प्रावधान के त्रुटिपूर्ण और अनुचित निर्णय के परिणामस्वरूप तीन एलसीज के निर्माण पर ₹ 0.74 करोड़ के निष्फल व्यय के अतिरिक्त ₹ 23.39 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

### 30. रायदुर्गा-दुमकुर नई लाईन परियोजना- (दक्षिण पश्चिम रेलवे)

परियोजना की मंजूरी सामाजिक-आर्थिक आधार पर दी गई थी। यह बेंगलुरु-रायदुर्गा-बेल्लारी खण्ड के बीच 137 किमी तक की रेल दूरी को कम करता। इस परियोजना को आरम्भ में ₹ 887.315 करोड़ की प्राकलित लागत पर पिंक बुक 2007-08 में शामिल किया गया था। 2009 के दौरान स्वीकृत विस्तृत प्राकलन लागत ₹ 970.34 करोड़ थी।

हाल में प्राकलित परियोजना लागत ₹ 1743.09 करोड़ है। यह 50:50 के अनुपात में जीओके और जीओएपी वाली लागत साझाकरण परियोजना है।

**31. बैंगलूरु-हासन वाया श्रवणबेलगोला नई लाइन - (दक्षिण पश्चिम रेलवे)**

आरम्भ में परियोजना को रेलवे बोर्ड द्वारा 1996-97 में ₹ 295.75 करोड़ के प्राकलित लागत पर मंजूरी दी गई थी। एनएल परियोजना को सामाजिक-आर्थिक आधार पर लिया गया था। एचएस-एसबीसी के बीच 44 किमी. का विस्तार पूर्ण हो गया था तथा एसजीबीएल के महामस्तकाभिषेक हेतु पर्यटन क्षमता के मद्देनजर इसे 2006 में शुरू कर दिया गया। सम्पूर्ण परियोजना लागत को रेलवे द्वारा वहन किया जाना था। रेलवे द्वारा 2011 में ₹ 355.50 करोड़ का व्यय करने के पश्चात जीओके अप्रैल 2010 से 50:50 के अनुपात में परियोजना शेष लागत, साझा करने पर सहमत हुआ। पत्र सं.96/डब्ल्यू-1/एनएल/एस/27 दिनांक 24/09/2013 द्वारा संशोधित प्राकलन के अनुसार परियोजना की कुल लागत ₹ 1289.92 करोड़ है। शेष लागत जीओके एवं एमओआर के बीच 50:50 के अनुपात में साझा किया जाना है।

बैंगलूरु-हासन वाया श्रवणबेलगोला नई लाइन परियोजना को ₹ 295.75 करोड़ की प्राकलित लागत पर 1996-97 में मंजूरी दी गई थी। तत्पश्चात् ₹ 412.91 करोड़ के विस्तृत प्राकलन और ₹ 1289.92 करोड़ की संशोधित प्राकलन की मंजूरी दी गई थी। आरम्भ में, सम्पूर्ण परियोजना की लागत रेलवे से ली जानी थी। अप्रैल 2010 से जीओके 50:50 के अनुपात में लागत साझा करने पर सहमत हुआ। हासन-श्रवणबेलगोला खण्ड (41.17 किमी.) ₹ 140 करोड़ की लागत पर पूरा हो गया था (जनवरी 2006) और 07/02/2006 को यात्री यातायात हेतु खोल दिया गया। सीआरएस ने सशर्त प्राधिकार दिया जो इस प्रकार है:

शेष कार्य, सिग्नलिंग और इंटरलॉकिंग कार्यों को संयुक्त सुरक्षा प्रमाणपत्र के तहत मंजूरी के अनुसार पूरा किया जाए और

चालू किया जाए। चालू होने की तिथि से एक माह के भीतर अनुमोदित यार्डस्टिक के अनुसार विनिर्दिष्ट गेटमैन सहित स्टॉफ/गैंग की तैनाती की जानी चाहिए।

उपरोक्त शर्तों के गैर-अनुपालन के कारण सीआरएस ने मंजूरी वापस ले लिया और सितम्बर 2006 से 2011-12 तक खण्ड को बंद रखा गया। अभिलेखों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:



- ✓ आरम्भिक दस्तावेजों के साथ-साथ कोई भी भू-तकनीकी रिपोर्ट सीआरएस को नहीं प्रस्तुत किया गया था। सीई द्वारा सीएओ को स्थापन देरी से संबंधित टिप्पणी में भी इसका उल्लेख किया गया था। यह देखा गया कि जमीनी कार्य शुरू करने से पूर्व कोई भी मृदा जाँच नहीं की गई थी जो एक मूलभूत आवश्यकता थी।
- ✓ हालांकि दिसम्बर 2005 के दौरान ही चूँकि अस्थायी और गहरे कटिंग के कारण फार्मेशन एवं स्लिप्स (चेनेज 122/00 से चेनेज 162/000 से जल रिसाव देखा गया था, आरडीएसओ को एक संदर्भ नोट दिया गया था। समस्या को देखे बिना ही सीआरएस निरीक्षण का प्रस्ताव दिया गया था और सीआरएस द्वारा खण्ड को यात्री यातायात हेतु खोलने की प्राधिकार दिया गया था। यह बहुत बड़ी लापरवाही थी क्योंकि यात्री सुरक्षा से समझौता किया गया था और क्योंकि सभी कटिंग में समस्या बनी रही थी। यह भी स्पष्ट नहीं था कि सीआरएस द्वारा किस प्रकार से खण्ड को खोलने की अनुमति दी गई थी।
- ✓ आरडीएसओ ने फरवरी और मई 2006 के दौरान लाइन का निरीक्षण किया और कटिंग में 45 सीयूएम मोटाई की चाटर चढ़ाने, पुक्का ड्रेन की व्यवस्था, लाइन कैच वाटर ड्रेन्स, सभी कटिंग में 4 मीटर की पटरियों के साथ 2:5:1 के साइट ढाल को सुगम बनाने का सुझाव दिया था। अतः जमीनी कार्य करने हेतु आरडीएसओ के सुझावों के अनुसार, 2009-10 के दौरान दो ठेके दिए गए और ₹ 8.68 करोड़ की लागत पर 2011-12 में पूरे हुए।

इस प्रकार विस्तृत भू-तकनीकी सर्वेक्षण के बिना जमीनी कार्य शुरू करने से पाँच वर्षों (2006-11) तक ₹ 140 करोड़ का निवेश बेकार पड़ा रहा, बेकार पड़ी परिसंपत्तियों के रख-रखाव पर अतिरिक्त व्यय करना पड़ा।

### 32. मुनीराबाद-रायचूर नई लाइन परियोजना-(दक्षिण पश्चिम रेलवे)

इस नई लाइन परियोजना को मूल रूप से महबूबनगर से मुनीराबाद तक की मंजूरी दी गई थी और द.म.रे के पीबी में शामिल किया गया था, बाद में रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार रायचूर और मुनीराबाद के बीच के इस खण्ड को 25/01/2008 को द.प.रे. को हस्तांतरित कर दिया गया। इस परियोजना को सामाजिक आर्थिक आधार पर लिया गया था। गिनीगेरा-रायचूर के बीच लाइन के विस्तृत प्राकलन की मंजूरी बोर्ड के पत्र सं. 2008/डब्ल्यू 1/एनएल/द.प.रे./एम.आर./2 दिनांक 30/11/2013 द्वारा ₹ 1350.91 करोड़ में दी गई थी। 31/03/2014 तक 15

प्रतिशत कार्य पूर्ण हुआ था। यह कार्य भी जीओके द्वारा मुफ्त में उपलब्ध कराई गई जमीन के साथ 50:50 के अनुपात में जीओके के साथ एक लागत साझाकरण कार्य है।

**33. बंगालकोट-कुदाची नई लाइन परियोजना-(दक्षिण पश्चिम रेलवे)**

मुख्यतः इस कार्य को ₹ 816.14 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2010-11 के पीबी मद 7 द्वारा मंजूरी दी गई थी। यह भी जीओके द्वारा मुफ्त में उपलब्ध कराई गई जमीन के साथ 50:50 के अनुपात में जीओके के साथ एक लागत साझाकरण कार्य है। इस नई लाइन परियोजना को घाटप्रभा और कृष्णा नदी घाटी को शामिल करते हुए धारवाड़ और बेलगाम जिले के कृषि एवं पिछड़े क्षेत्रों से जोड़ा जाएगा। यह लाइन दो मौजूदा मुख्य लाइनों गडग-होटगी एवं लोण्डा-पुणे को भी जोड़ती है। ₹ 986.30 करोड़ के विस्तृत प्राकलन की मंजूरी रेलवे बोर्ड के दिनांक 04/10/2013 द्वारा दी गई थी।

**34. वाइटफील्ड-कोलार नई लाइन परियोजना-(दक्षिण पश्चिम रेलवे)**

बीजी नई लाइन परियोजना को शुरू में ₹ 341.05 करोड़ की लागत पर 2011-12 पीबी के मद सं. 7ए द्वारा शामिल किया गया था। यह लाइन लगभग 32 किमी की दूरी की बचत करने वाली (मौजूदा मार्ग बंगारपेट के माध्यम से) लंबाई के साथ डब्ल्यूएफडी और केक्यूजेड के बीच एक सीधी लिंक के रूप में कार्य करेगी। इस लाइन से चित्तूर और कुडापा की तरफ से यात्री और माल यातायात हेतु छोटी लीड प्रदान करने के अलावा कर्नाटक के बेंगलुरु ग्रामीण और कोलार जिले के सुधार में भी सहायता मिलेगी। विस्तृत प्राकलन की मंजूरी दिनांक 08/10/2012 के पत्र सं. 2009/डब्ल्यू 1/द.प.रे./डब्ल्यूके द्वारा दी गई थी। जीओके द्वारा मुफ्त में उपलब्ध कराई गई जमीन के साथ 50:50 के अनुपात में जीओके के साथ एक लागत साझाकरण कार्य है।

द.प.रे. के पास जीओके और जीओएपी के साथ लागत साझाकरण शर्तों पर दस चालू परियोजनाएँ थीं। जीओके के साथ लागत साझाकरण शर्तों पर निष्पादित नौ में से पाँच परियोजनाओं के लिए लागत साझाकरण के अलावा जमीन भी मुफ्त में उपलब्ध करायी जानी है। एक परियोजना जिसमें जीओके 2/3 लागत वहन करने पर सहमत थी, को छोड़कर सभी परियोजनाओं हेतु लागत साझाकरण अनुपात 50:50 है। यह देखा गया कि इन परियोजनाओं के लिए राज्य सरकारों और रेल मंत्रालय के बीच कोई भी समझौता ज्ञापन (एमओयू) नहीं किया गया था। इन लागत साझाकरण परियोजनाओं की समीक्षा से पता चला कि:

1. जीओके द्वारा मुफ्त में प्रदान की जाने वाली जमीन सौंपने में अत्यधिक देरी हुई थी जिसके कारण समय और लागत में वृद्धि हुई।
2. समापन में आरोग्य देरी, लागत साझाकरण परियोजनाओं की लागत में भारी वृद्धि के कारण जीओके ने दिनांक 05/07/2014 के पत्र सं. सीएम/246/जीओआई/14 द्वारा रेल मंत्रालय से या तो परियोजनाओं की पूरी लागत वहन करने अथवा जीओके से 50 प्रतिशत की बजाए 1/3 हिस्सा लिए जाने का अनुरोध किया गया था।

जीओके के साथ एमओयू के अभाव में परियोजना के समय पर निष्पादन हेतु रेलवे के वित्तीय हितों की पर्याप्त रूप से सुरक्षा नहीं की गई थी। लागत साझा करने वाले प्राधिकरणों के हित भी प्रभावित हुए क्योंकि परियोजनाओं के निष्पादन/समापन हेतु कोई समय-सीमा नहीं थी जिसके परिणामस्वरूप वित्तीय देयताओं में वृद्धि हुई और वांछित उद्देश्य पूरा नहीं हो पाया।

#### 35. टुमकुर-दावांगेर वाया चित्रदुर्ग नई बीजी लाइन परियोजना-(द.प.रे.)

इस परियोजना को ₹ 913 करोड़ की अनुमानित लागत के साथ वर्ष 2011-12 में मंजूरी दी गई थी। जीओके द्वारा मुफ्त में उपलब्ध कराई गई जमीन के साथ 50:50 के अनुपात में जीओके के साथ एक लागत साझाकरण कार्य है। इस परियोजना को चेन्नई- बेंगलुरु गलियारे के भाग के रूप में चिन्हित किया गया है जिसे प्रस्तावित गलियारे की पूरी क्षमता का उपयोग करने हेतु पूरा किया जाना अपेक्षित है। टीके को डीवीजी लाइन से जोड़ने वाली मौजूदा बीजी लाइन 255.18 किमी की दूरी के साथ वाया एएसके, आरआरबी, जेआयू थी। प्रस्तावित लाइन से टीके, सीटीए एवं डीवीजी जिलों को लाभ होगा और यूबीएल तथा एसबीसी के बीच 55.48 किमी की दूरी कम होगी। विस्तृत प्राकलन की मंजूरी ₹ 1801.01 करोड़ की लागत पर दिनांक 29/10/2013 के रेलवे बोर्ड के पत्र सं. 2009/डब्ल्यू-1/एनएल/एसडब्ल्यूआर/टीडी द्वारा दी गई थी। परियोजना की लागत में वृद्धि कार्य के कार्यक्षेत्र (68.33 प्रतिशत) जैसे- एलसीज के स्थान पर आरओबी/आरयूबी लाने हेतु तटबंध के निर्माण की ऊँचाई में परिवर्तन और रेलवे बोर्ड के दिशा-निर्देशों के अनुसार नया मार्ग ढाँचा अपनाने के कारण है।

#### 36. शिमोगा-हरिहर नई बीजी लाइन परियोजना-(दक्षिण पश्चिम रेलवे)

मूल रूप से ₹ 562.74 करोड़ की लागत पर 2011-12 में शामिल की गई थी। रेलवे बोर्ड के दिनांक 29/11/2013 के पत्र सं. 2010/डब्ल्यू-1/एनएल/एसडब्ल्यूआर/84 द्वारा ₹ 832.47 करोड़ के विस्तृत प्राकलन की मंजूरी दी गई थी। 31/03/2014 तक कार्य अभी भी शुरू किया जाना था। जीओके द्वारा मुफ्त में उपलब्ध कराई गई जमीन के साथ 50:50 के अनुपात में जीओके के साथ एक लागत साझाकरण कार्य है।

**37. बैंगलुरु- सत्यमंगलम नई बीजी लाइन परियोजना-(दक्षिण पश्चिम रेलवे)**

अंतिम स्थान सर्वेक्षण (एफएलएस) की मंजूरी ₹ 0.60 करोड़ की लागत पर जीएम द्वारा दिनांक 16/08/1999 के पत्र सं. डब्ल्यू 193/सीएन/बीएनसी/एसबीसी/एसटीएमएलएम/1 द्वारा दी गई थी। आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति (सीसीईए) ने दिनांक 04/12/1999 को ₹ 640 करोड़ की लागत पर परियोजना को मंजूरी दिया। एफएलएस को पूर्ण नहीं किया जा सका क्योंकि 58 किमी विस्तार तमिलनाडु वन विभाग के अंतर्गत आने के कारण इसकी अनुमति नहीं दी गई थी। सीईसी द्वारा वन क्षेत्र में एफएलएस की अनुमति नहीं दी गई थी। अतः रेलवे बोर्ड ने पत्र सं. 96/डब्ल्यू-1/एनएल/एसडब्ल्यूआर/34 दिनांक 14/06/2011 ने आरक्षित वन में कार्य बन्द करने का निर्देश दिया और यह बैंगलुरु से चामराजनगर तक कनकपुर, टी-नरसीपुर के माध्यम से सीधे रेलवे सुविधा प्रदान करेगा और मेलकोट, हालगुडा एवं मालवल्ली से भी जुड़ेगा। जीओके मुफ्त में जमीन प्रदान करने के अलावा परियोजना की 50 प्रतिशत लागत देने पर सहमत हुआ। तदनुसार, हेज्जला-चामराजनगर (152 किमी.) के लिए ₹ 1382.78 करोड़ के विस्तृत प्राकलन की मंजूरी दी (दिसम्बर 2013)। इस परियोजना को सामाजिक आर्थिक आधार पर लिया गया था। कार्य अभी भी शुरू किया जाना था। मार्च 2014 की समाप्ति पर प्राथमिक सर्वेक्षण व्यय के प्रति बुक किया गया था।

**38. रामनगर-मैसूर दोहरीकरण-(दक्षिण पश्चिम रेलवे)**

एसबीसी-एमवाईएस खण्ड (138.25 किमी.) आरएमजीएम से एकल लाइन है। एसबीसी-केजीआई और केजीआई-आरएमजीएम के पैच डीएल की मंजूरी पहले ही दे दी गई है और एसबीसी-केजीआई के बीच कार्य समाप्त है और केजीआई-आरएमजीएम के बीच कार्य प्रगति पर है। इस खण्ड में मालगाडी के अतिरिक्त 24 एक्सप्रेस/यात्री ट्रेन अनुसूचित हैं। एमटीसीई ब्लॉक की लाइन क्षमता का उपयोग 107.9 प्रतिशत है। दिन में दो और ट्रेनों की सार्वजनिक माँग है क्योंकि एमवाईएस के अत्यधिक यात्री क्षमता के साथ मैसूर एक पर्यटन स्थल है। भीड़भाड़ से निपटने के लिए 2007-08 के दौरान ₹ 343.20 करोड़ की लागत पर रेलवे बोर्ड द्वारा आरएमजीएम-एमवाईएस के बीच दोहरीकरण की मंजूरी दी गई थी। रेलवे बोर्ड द्वारा संस्वीकृत ₹ 874.54 करोड़ के संशोधन में इलेक्ट्रिकेशन शामिल है। यह परियोजना जीओके के साथ लागत साझाकरण परियोजना है जिसमें डीएल लागत हेतु 66:33 का अनुपात और इलेक्ट्रिकेशन लागत हेतु 50:52 है।

परिशिष्ट - XII (संदर्भ पैरा 1.6.10)					
स्पर-I एवं II के संबंध में कुल व्यय दर्शाने वाला विवरण					
क्र.सं.	सीए सं. तिथि	स्पर सं.	राशि (₹ में)		
1.	कॉन/बीसी/125 दि. 15.03.2007	I	57771211		
2.	कॉन/बीबी/डीबीआरटी दि. 20.03.2008	I	47666833		
3.	कॉन/बीसी/113 दि. 29.01.2007	II	50878594		
			<b>156316638</b>		
स्पर-I के संबंध में किए गए व्यय का विवरण					
मद. सं.	कार्य का विवरण	मात्रा	दर (₹ में)	200 प्रतिशत से ऊपर	धन राशि (₹ में)
13	वायर सासेज बनाना, आपूर्ति करना, बुनाई, शेष देना, आदि	1010.2 RM	2950	--	2980090
15/9(II)	सर्कुलर सासेज क्रेट (1606/a/iv)	3620.45 RM	377	--	4094728
15/1(b)	जल में 2मी. से 3मी. तक की ऊँचाई (1602/बी) तक बंडल प्रदान करना और बांधना	1909.44 Sqm	122.5	367.50	701719
15/2	सीमेंट की खाली बोरी आदि आपूर्ति करना (1617/बी)	13026 nos Sqm	5.35	16.05	209067
15/3	पागम्य स्क्रीन का निर्माण (1618)	15 nos	1040	3120	46800
10	लूज बोल्टर की आपूर्ति, भराई आदि	2397.516 cum	1500	--	3596274
11	फिल्टर मीडिया की आपूर्ति एवं प्रसार आदि	1289.122 cum	990	--	1276230
15/1(a)	जल में 2मी. तक की ऊँचाई (1602/ए) तक बंडल प्रदान करना और बांधना (1602/ए)	1073.3 Sqm	92.50	277.50	297840
15/9(I)	सर्कुलर सासेज क्रेट (1602/ए/iii)	1250.7 RM	765.7	2297.10	2872982
9	हाथ से पैक सिंगल बोल्टर की आपूर्ति एवं पिचिंग	3355.99 cum	1860	--	6242141
1	भराव...संकुचन में जमीनी कार्य	78267.50 cum	129	--	10096507

**चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ**

9(i)	सर्कुलर सासेज क्रेट (1606/ए/iii)	596.2 RM	765.7	2297.10	1369531
9(ii)	बोल्डर द्वारा सर्कुलर सासेज क्रेट (1606/ए/iv)	5508.85 RM	377	1131	6230509
				कुल:	<b>40014418</b>
	* ₹ 1825/- की दर से 9729.75 घन मी. रेलवे बोल्डर की कीमत जोड़ कर				<b>(+)17756793</b>
			<b>कुल योग:</b>		<b>57771211</b>
<b>टिप्पणी: रेलवे बोल्डर की दर राइट्स परियोजना रिपोर्ट, अप्रैल 2006 से ली गई है।</b>					
<b>स्पर-II के संदर्भ में किए गए व्यय का विवरण दर्शाने वाला विवरण</b>					
मद. सं.	कार्य का विवरण	मात्रा	दर (₹में)	160 प्रतिशत से ऊपर	राशि (₹में)
1	तट बंध आदि से सतह भरने में जमीनी कार्य आदि	137957.906 cum	88	--	12140295
1602 एनएफ एसआर	पानी में 2मी. ऊँचाई तक बंडल प्रदान करना, बनाना और बांधना	4434.91 sqm	122.5	318.5	1412518
1618 एनएफ एसआर	संरक्षण के अनुसार पारगम्य स्क्रीन का निर्माण आदि	327.8 nos	1040.25	2704.65	886584
11	वायर सासेज बनाना, आपूर्ति करना, शेप देना आदि	6940.399 RM	3000	--	20821197
10	अनुमोदित गुणवत्ता फिल्टर मीडिया की आपूर्ति एवं विस्तार आदि	657.277 cum	850	--	558685
9	सिंगल बोल्डर हाथ की पैकिंग की आपूर्ति एवं पिचिंग	9412.072 cum	1600	--	15059315
				<b>कुल=</b>	<b>50878594</b>
<b>स्पर-I के सुरक्षा कार्य से संबंधित किए गए व्यय का विवरण</b>					
क्र. सं.	विवरण				राशि (₹में)
1	सीए के निष्पादन की कुल लागत				13057489.81
2	* ₹1825 प्रति घन मी. की दर पर 18964.024 घन मी. बोल्डर की लागत				34609343.80
	<b>कुल</b>				<b>47666833.61</b>

\* टिप्पणी: रेलवे बोल्डर की दर राइट्स परियोजना रिपोर्ट अप्रैल/2006 से लिया गया है।

**परिशिष्ट – XIII (संदर्भ पैरा 1.6.10)**

**नार्थ गाइड बंध और नदी प्रशिक्षण सुरक्षा कार्यों के अविवेकपूर्ण निर्माण से हानि दर्शाने वाला विवरण**

क्र. सं.	कार्य का विवरण	सीसी-III (घन मी. में) के अनुसार	प्रति घन मी. द (₹ में)	मूल दर से कम प्रतिशत	14 प्रतिशत से नीचे मानने के बाद, दर (₹ में)	राशि (₹ में)
1	तटबंध/उप-तट आदि से सतह में भराव में जमीनी कार्य	1418000	156	14 प्रतिशत	134.16	19023888
2	ठेकेदार की अपनी जमीन के भराव में जमीनी कार्य	625000	148	14 प्रतिशत	127.28	79550000
9(एफ)	खुले बोल्डर लाना और डालना	41000	467	14 प्रतिशत	401.62	16466420
9(जी)	वायर सासेज क्रेट्स बनाना, आपूर्ति करना, बुनाई करना, शेष देना, आदि	7000 RM	1561 per RM	14 प्रतिशत	1342.46	9397220
					<b>कुल</b>	<b>124437528</b>
	अतिरिक्त: ₹ 1529.24 प्रति घन मी. की दर पर 41000 घन मी. बोल्डर की लागत					62698840
					<b>उप जोड़</b>	<b>187136368</b>
	सीसी बिल सं. XIX दिनांक 26.11.10 के अनुसार ₹ 134.16 की दर से (14 प्रतिशत कम मानने के बाद) 200000 घन मी. हेतु पुराने स्थान से नए स्थान तक रेलवे जमीन की लागत का फिर से उपयोग					26832000
					<b>कुल</b>	<b>160304368</b>
	* अतिरिक्त: मद सं. एनएफएसआर/201/ई एण्ड एनएफएसआर/202/ई के लिए क्रमशः ₹ 15.35/- प्रति घन मी. एवं ₹ 8.30/- प्रति घन मी. का निष्पादन करके एनएफएसआर के माध्यम से पुराने स्थान से नए स्थान तक रेलवे जमीन की लागत का फिर से उपयोग अर्थात् प्रति घन मी. हेतु कुल दर ₹ 23.65/- है।					4730000
	<b>कुल योग:</b>					<b>165034368</b>

\* टिप्पणी:- यद्यपि परिवर्तन विवरण में यह प्रस्तावित था कि 250000 घन मी. (केडी-15) जमीन का दुबारा उपयोग एनएफएसआर के तहत किया जाता था क्योंकि प्रतिस्थापित स्थान से रेलवे जमीन का सीसी बिल सं. XIX के अनुसार अभी भी 200000 घन मी. का फिर से उपयोग किया जाना था।

परिशिष्ट - XIV (संदर्भ पैरा 1.6.10)

पुल की लंबाई में वृद्धि के कारण अतिरिक्त व्यय दर्शाने वाली संगणना

ए) 34 स्पैन की उप-संरचना का सीए मूल्य = ₹ 343.90 करोड़

अतः, स्पैन का मूल्य =  $5 \times 343.90/34 = ₹50.55$  करोड़

बी) 34 स्पैन की सुपर-संरचना का सीए मूल्य = ₹ 987.19 करोड़

अतः 5 स्पैन का मूल्य =  $5 \times 987.19/34 = ₹ 145.15$  करोड़

सी) 5 अतिरिक्त स्पैन की उप-संरचना और सुपर-संरचना का कुल वित्तीय प्रभाव = ₹ (50.55 + 145.15) करोड़ = ₹195.70 करोड़

परिशिष्ट - XV (संदर्भ पैरा 1.6.11)

ठेके की समय-पूर्व समाप्ति और निष्फल व्यय दर्शाने वाला विवरण

जनजातीय विस्तार के माध्यम से भूमि के गैर-अधिग्रहण के कारण छोटा उदयपुर- धर (प.रे.) परियोजना रूक गई। इस प्रकार, इस कार्य में कोई भी भौतिक प्रगति नहीं हुई और चार ठेके पहले ही समाप्त हो गए क्योंकि कार्य में प्रगति नहीं हो सकी। इससे अपूर्ण कार्यों पर ₹ 12.03 करोड़ का व्यय किया गया।

निविदा सं.	ठेके का मूल्य (₹ लाख में)	31/03/2014 तक किया गया भुगतान (₹ लाख में)
डि.सीई/बीआरसी/सीटीडी-डीएचएआर/ 1 कैनो.डि.सीई/बीआरसी/सीए/261 दिनांक: 26/12/2008	177.77	147.49
डि.सीई/बीआरसी/सीटीडी-डीएचएआर/3 सीए. सं. डीसाई/बीआरसी/सीए/293 दिनांक: 04/12/08	950.87	666.04
डि.सीई/बीआरसी/सीटीडी-डीएचएआर/4 सीए. सं. डीसाई/बीआरसी/सीए/294 दिनांक: 04/12/2009	897.89	371.51
डि.सीई/बीआरसी/सीटीडी-डीएचएआर/9 सीए. सं. डीसाई/बीआरसी/सीए/317	93.66	17.56



परिशिष्ट - XVI (संदर्भ पैरा 1.6.12.2)			
लॉम्डिंग-सिल्चर गज परिवर्तन परियोजना (367.247 किमी.) की मंजूरी का विवरण			
क्र. सं.	मंजूरी का विवरण	संस्वीकृति लागत (₹ करोड़ में)	संस्वीकृति का संदर्भ
1.	लॉम्डिंग-सिल्चर		
	(i) लॉम्डिंग - हाटीखाली (19.994 किमी.)	72.94	95/W1/LCT/NF/I/Pt.I dt.2.11.99 & 13.11.2000
	(ii) हाटीखाली - लॉम्डिंग (19.130 किमी.)	63.37	95/W1/LCT/NF/I/Pt.III dt.28.3.2000 & 20.11.2000.
	(iii) लॉम्डिंग - लैगिंग (89.90 किमी.)	872.54	2001/W1/GC/NF/4 dt. 17.06.2002
	(iv) डिटोक्चेरा - चन्द्रनाथपुर (20.020 किमी.)	152.09	2000/W1/LCT/NF/DTC-CNE dt.14.11.2000
	(v) चन्द्रनाथपुर - बदरपुर (20.158 किमी.)	54.72	95/W1/LCT/NF/I/Pt.II dated 22.10.99 & 20.11.2000
	(vi) बदरपुर - सिल्चर (29.84 किमी.)	32.83	95/W1/LCT/NF/I/Pt.I dt.8.9.97
2.	सिल्चर - झीरीबाम (50.385 किमी.)	49.41	95/W1/LCT/NF/I/Pt. dt.20.11.2000
3.	बदरपुर - बेरियाग्राम (42.74 किमी.)	56.19	2002/W-1/GC/NF/9 (MME) dt.25.9.03
4.	बेरियाग्राम - कुमारघाट (75.08 किमी.)	192.68	95/W-1/NF/GC/II (Pt) dt.20.7.2007
	सिविल इंजी. - कुल	1546.77	
	अन्य इंजी. प्राकलन	129.99	
	<b>कुल योग</b>	<b>1676.76</b>	

परिशिष्ट - XVII (संदर्भ पैरा 1.6.12.2 ए)								
जमीनी ठेकाओं के निष्पादन के दौरान हाल में लिए गए अतिरिक्त सुरक्षात्मक कार्यों को दर्शाने वाला विवरण								
सीई/सीओएन/एमएलजी के माध्यम से निष्पादित				डि.सीई/सीओएन-IV/एलएमजी के माध्यम से निष्पादित				
क्र. सं.	सीए सं. और तिथि	कार्य का विवरण	सीए मूल्य (₹ में)	क्र. सं.	सीए सं. और तिथि	कार्य का विवरण	सीए मूल्य (₹ में)	मंजूर राशि (₹ करोड़ में)
1	CON/S-L/985 दि.7.8.2006 (मै. शिवम)	बीजी मानक के अनुसार विचलित अलाइमेंट पर प्रोफाइल बनाने हेतु कटिंग में नए किनारे और ई/कार्य करने हेतु निर्माण में जमीनी कार्य, साइड ड्रेन्स, टो वॉल और 114/030 से किमी. से 114/920 किमी. (मुख्य ब्र.सं.III/96 और III/97 के लिए) तक अन्य सहायक कार्य	1,81,13,750	1	CON/S-L/IV/ 26 दि.27.3.2008 (मै. डी.एन. सिंह)	प्रस्तावित बीजी अलाइमेंट के 114/512 किमी. से 114/715 किमी के बीच संशोधित साइड ड्रेन और अन्य सुरक्षा कार्य का निर्माण	98,56,52 SCA =Rs. 2 करोड़	1.52
				2	CON/S-L/IV/20 दि. 28.2.2008 श्री ए.के. ठाकुर	114/715 किमी. से 114/ 925 किमी. के बीच संशोधित साइड ड्रेन और अन्य सुरक्षा कार्य का निर्माण	0.67 करोड़	0.60
				3	CON/S-L/IV/21 दि. 14.3.2008 [मै. शिवम]	बीजी मानक के अनुसार विचलित अलाइमेंट पर प्रोफाइल बनाते हुए कटिंग में जमीनी कार्य और 114/745 किमी. से 114/850 किमी. तक अन्य सहायक कार्य	36,54,000/-	0.40

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

2	CON/S-L/1023 दि.20.9.2006 (मै. आर एवं एल कंस्ट्रक्शन)	जटिंगा-लम्पुर-न्यू हारंगजाव-डिटेक्चरा स्टेशन के बीच विचलित अलाइमेंट पर बीजी मानकों के अनुसार न्यू सीएच 119/800 किमी. से 119/950 किमी के बीच बीजी बनाने, और न्यू सीएच 122/585 किमी. से 123/740 के बीच 6 छोटे पुल के निर्माण, साइड ड्रेन और अन्य सुरक्षा कार्यों में और भराव में जमीनी कार्य	4,03,38,245/-  SCA-2 value = Rs. 7,90,07,590.23	1	CON/S-L/IV/14 दि.10.1.2008 [मै. आर.एल. कंस्ट्रक्शन]	119/800 किमी. से 119/ 950 किमी और 122/585 किमी. से 123/740 किमी के बीच एक छोटे पुल, भराव में ई/कार्य, संशोधित साइड ड्रेन और अन्य सुरक्षात्मक कार्य	95,47,310/-	0.94
				2	W/362/CON/L-S/LMG/MB/16 दि. 11.16.2007	119/800 किमी. से 119/950 किमी. में ई/कार्य और 122/585 किमी. से 123/740 किमी. तक संशोधित साइड ड्रेन्स का निर्माण	0.95	-
				3	CON/S-L/IV/15 दि.10.1.2008 [मै. आर.एल. कंस्ट्रक्शन]	न्यू एचजेओ-डीटीसी स्टेशन के बीच 122/800 किमी. से 123/ 740 किमी के बीच अन्य सुरक्षा कार्य	97,05,950/-	-
3	CON/S-L/773 दि.5.11.2003 (मै. सी.सी. कंस्ट्रक्शन)	जटिंगा-लम्पुर-न्यू हारंगजाव-डिटेक्चरा स्टेशन के बीच विचलित आलाइमेंट पर बीजी मानकों के अनुसार न्यू सीएच 111/020 किमी. से 112/680 किमी के बीच बीजी बनाने, 6 छोटे पुल के निर्माण, साइड ड्रेन और अन्य सुरक्षा कार्यों में और भराव में जमीनी कार्य	11,25,92,891.25 SAC-1 vaue = Rs.12,57,05,264.5	1	CON/S-L/IV/11 दि.28.12.2007 [मै. सी.सी. कंस्ट्रक्शन]	111/025 किमी. से 111/ 300 किमी. के बीच में संशोधित साइड ड्रेन्स का निर्माण और अन्य सुरक्षा कार्य	76,57,400/-	0.45
				2	CON/SL/IV / 32 दि.16.3.2010	चेन-एज 111/300 से 112/650 के लिए अतिरिक्त जमीनी कार्य और सुरक्षा कार्य	1.99	1.46

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

4	CON/S-L/554 दि.20.12.2001 (मै. ए.सी. नायक)	न्यू हारंगाजाव-डिटेक्चेरा स्टेशन के बीच विचलित आलइमेंट पर बीजी मानकों के अनुसार न्यू सीएच 125/820 किमी. से 127/880 किमी के बीच बीजी बनाने, 7 छोटे पुल के निर्माण, साइड ड्रेन और अन्य सुरक्षा कार्यों में और अन्य सहायक कार्य	5,90,76,917/-	1	CON/SL/IV/ 31 दि. 9.2.2010	ब्री. सं. 111/126 से 111/127 में सुरक्षा कार्य और 122/600 से 124/400 तक कैच वाटर ड्रेन व्यवस्था	0.62	0.61
5	CON/S-L/553 दि.20.12.2001 (मै. ए.सी. नायक)	जटिंगा-लम्पुर-न्यू हारंगाजाव-डिटेक्चेरा स्टेशन के बीच विचलित आलइमेंट पर बीजी मानकों के अनुसार न्यू सीएच 115/420 किमी. से 117/000 किमी और 117/516 किमी. से 119/420 किमी के बीच बीजी बनाने, 6 छोटे पुल के निर्माण, साइड ड्रेन और अन्य सुरक्षा कार्य	4,35,21,826/-	1	CON/L-S/IV/24 दि. 20.3.2008 [मै. नायक कंस्ट्रक्शन]	छोटे ब्री. (ब्री.सं. III/102) से सीएच. 115/850 से सीएच. 116/602 के विस्तार सहित निर्माण में जमीनी कार्य, साइड ड्रेन्स और अन्य सुरक्षा कार्य	0.97	0.85
				2	CON/S-L/IV/19 दि.28.2.2008 [श्री ए.के. ठाकुर]	सीएच. 117/598 और 120/575 पर 2 छोटे पुलों (ब्री. सं. III/105 और III/111) का निर्माण और भराव में ई/कार्य, साइड ड्रेन और अन्य सुरक्षा कार्य	1.32	1.32
				3	CON/SL/IV/ 37 दि.28.3.2011	118/790 से 118/860 पर संशोधित साइड ड्रेन	1.48	0.99

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

6	CON/S-L/566 दि.11.02.2002 (मै. नायक इंजीनियरिंग वर्क्स)	विचलित आलइमेंट पर बीजीमानकों के अनुसार न्यू सीएच 121/300 किमी. से 121/800 किमी के बीच बीजी बनाने, 1 छोटे पुल के निर्माण, साइड ड्रेन और अन्य सुरक्षा कार्यों में और भराव में जमीनी कार्य	1,52,37,864/- SCA-2 दि.3.1.2006= 3,07,82,997.04	1	CON/S-L/IV/36 दि. 20-12-2010 [मै. ए.सी. नायक]	121/300 किमी. से 121/ 600 किमी. के बीच अन्य सुरक्षा कार्य और संशोधित साइड ड्रेन्स का निर्माण	0.86	0.51
7	CON/S-L/558 दि.3.01.2002 (मै. नायक इंजीनियरिंग वर्क्स)	विचलित आलइमेंट पर बीजीमानकों के अनुसार न्यू सीएच 123/940 किमी. से 125/760 किमी के बीच बीजी बनाने, 3 छोटे पुल के निर्माण, साइड ड्रेन और अन्य सुरक्षा कार्यों में और भराव में जमीनी कार्य	3,62,08,108.50/- SCA-2 दि.30.12.2005 = 4,50,19,019.30	1	CON/S-L/IV/22 दि.20.3.2008 [मै. नायक कंस्ट्रक्शन]	123/960 किमी. से 124/ 150 किमी. सुरक्षा कार्य और संशोधित साइड ड्रेन्स का निर्माण	87,47,920/-	0.87
				2	CON/SL/IV/ 35 दि.20.12.2010 [मै. नायक कंस्ट्रक्शन]	124/620 किमी. से 124/ 700 किमी. सुरक्षा कार्य और संशोधित साइड ड्रेन्स का निर्माण	36,88,500/-	0.48
				4	CON/S-L/IV/23 दि.20.3.2008 [मै. नायक कंस्ट्रक्शन]	124/150 किमी. से 124/ 325 किमी. सुरक्षा कार्य और संशोधित साइड ड्रेन्स का निर्माण	82,10,600/-	0.71

चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

8	CON/S-L/752 दि.1.08.2003 (मै. हरी कंस्ट्रक्शन)	किमी. 120/040 से किमी. (नई सीएच) से 4 सं. छोटे पुल, साईट ड्रेन, टो वॉल और अन्य निर्माण कार्यों के निर्माण सहित बीजी मानक के अनुसार विचलित अलाइमेंट पर प्रोफाईल बनाने के लिए नये बैंक को बनाने और ई/कार्य करिंग हेतु निर्माण में अर्थ वर्क	4277550 5	1	CON/S-L/IV/25 दि.20.3.2008 [मै. ए.सी. नायक]	120/270 किमी. से 121/ 300 किमी. किमी. सुरक्षा कार्य और संशोधित साइड ड्रेन्स का निर्माण	9451425/-	0.25
				2	CON/S-L/IV/13 दि.10.1.2008 [मै. आर.एल कंस्ट्रक्शन]	सीएच. 120/193 और फिलिंग, साईड ड्रेन और अन्य सुरक्षा निर्माण कार्यों में ई/कार्य पर छोटे (ब्रा.सं. III/110) का निर्माण	7874750/-	0.98
				3	CON/S-L/IV/27 दि.19.7.2008 [मै. आर.एल कंस्ट्रक्शन]	किमी. 120/100 से किमी. 121/300 1 सं. छोटे पुल की बीजी प्रोफाईल एक्सटेंशन करने के लिए और अन्य निर्माण कार्यों आदि से हेतु अतिरिक्त ई/कार्य	19772200/-	1.82
..								19.22

अनुबंध-XVIII (संदर्भ पैरा 1.6.12.2)				
टनल सं. 8 के 28 एम की खराब टनल के विखंडन और बाद के निर्माण के कारण ₹ 5.90 करोड़ की हानि (नीचे क से ₹ 21.71 लाख और ख से ₹ 5.69 करोड़)				
क. टनल सं. 8 में खराब 28 एम टनल की विखंडन हेतु सीए सारणी में एनएस मद का संचालन (विवरण-1)				
मद सं.	मद का विवरण	मात्रा	दर (₹ में)	कुल राशि (₹ में)
एनएस-01	कंक्रीट लाईनिंग को तोड़ना और हटाना	210 कम	7853 प्रति कम	1649130
एनएस-02	स्थाई स्टील स्पोर्ट की कटिंग,विखंडन और हटाना	40 एमटी	13053 प्रति एमटी	522120
			कुल	₹ 2 1.71 लाख
ख. टनल सं. 8 में खराब 28 एम टनल का निर्माण (विवरण-1)				
मद सं. की सारणी	मद का विवरण	मात्रा	दर (₹ में)	कुल राशि (₹ में)
6	बैकफिल कंक्रीट सहित कंक्रीट लाईनिंग	5500 cum	5760 प्रति कम	31680000
5(ए)	स्थाई स्टील स्पोर्ट की आपूर्ति	530 एमटी	38700 प्रति एमटी	20511000
5 (बी)	स्थाई स्टील स्पोर्ट का निर्माण, और	530 एमटी	9000 प्रति एमटी	4770000
			कुल	₹ 5.69 करोड़

परिशिष्ट – XIX (संदर्भ पैरा 1.6.12.2)

टनल सं. 12 की विफलता के कारण हानि (विवरण-II)

चरण-2 साईड में 28 एम टनल के निर्माण के बाद, जमीन के अधिक दबाव के कारण टनल का पूरा भाग गिर गया जिसके कारण टनल का स्वरूप तंग, विकृति हो गया और स्पोर्ट मुड़ गई और इसके दौरान ₹ 13.10 करोड़ एजेंसी को पहले ही अदा किये जा चुके थे। इसके बाद, एजेसी के जोखिम और लागत पर ठेके को निरस्त कर दिया गया था। इस प्रकार, ठेकेदार को अदा किया गया सारा खर्च निष्फल व्यय रहा और यह रेलवे की हानि के रूप में लिया गया।

नई एजेंसी ने पुराने कंक्रीट स्टील स्पोर्ट के विखंडन द्वारा गिर चुकी टनल के सुधार कार्य को पूरा करने के लिए दो वर्षों का समय लिया और खराब ढांचे के विखंडन के प्रति उक्त के पुनः निर्माण में ₹ 0.12 करोड़ का व्यय हुआ जिसका विवरण नीचे दिया गया है:

मद सं.	मद का विवरण	मात्रा	दर (₹ में)	कुल राशि (₹ में)
एनएस-01	कंक्रीट लाईनिंग को तोड़ना और हटाना	110 कम	7800 प्रति कम	858000
एनएस-02	स्थाई स्टील स्पोर्ट की कटिंग,विखंडन और हटाना	27एमटी	13050 प्रति एमटी	352350
			कुल	12.10 लाख



परिशिष्ट - XX (संदर्भ पैरा 1.6.12.2)

कुएं का आधार गिरने के कारण अतिरिक्त व्यय दर्शाने वाला विवरण

1.	पुल सं.572 की उपसंरचना के लिए वास्तविक सीए सं. नि./एस-एल/620 दिनांक 31.5.02 के अनुसार व्यय	₹11.17 करोड़
2.	पुल की उप-संरचना के निर्माण हेतु बाद के ठेके का ठेका मूल्य	₹19.03 करोड़
3.	क्र. सं.2 पर ठेके के प्रति पुल के निर्माण के लिए व्यय	₹16.99 करोड़
4.	कुल व्यय (क्र. सं. 1 और 3)	₹28.16 करोड़
5.	वास्तविक ठेका मूल्य	₹13.56 करोड़
6.	अतिरिक्त व्यय (क्र. सं. 4 - क्र. सं. 5)	₹14.60 करोड़

परिशिष्ट I (संदर्भ पैरा 2.1)				
नमूना चयन के आधार पर				
क्र. सं.	क्षेत्र	मौद्रिक सीमाएं	चयन हेतु मापदंड	कवर की गई अवधि
1	वर्ष के दौरान अंतिम रूप दिये गये ठेके	1 करोड़ तक	प्रत्येक वर्ष के लिए दो मंडलों पर 6 ठेके	2011-12 से 2013-14
		1 करोड़ से 5 करोड़	प्रत्येक वर्ष के लिए दो मंडलों पर 8 ठेके और	
		मंडल 5 करोड़ से अधिक और 5 करोड़ से 10 करोड़	प्रत्येक वर्ष हेतु दो मंडलों पर 6 ठेके और निर्माण पर 4 ठेके	
		10 करोड़ से अधिक	प्रत्येक वर्ष हेतु दो मंडलों पर 4 ठेके	
2	प्रगतिशील ठेके	ओपन लाईन और निर्माण के लिए 15 प्रतिशत प्रत्येक		31-3-2014 तक
3	पूर्ण ठेके	ओपन लाईन और निर्माण के लिए 25 प्रतिशत प्रत्येक		2013-14
4	दी गई निविदाएं	1 करोड़ से अधिक मूल्य वाली निविदाओं हेतु 100 प्रतिशत		2011-12 से 2013-14
5	8 करोड़/ 10 करोड़ से अधिक मूल्य वाली निविदाएं	100 प्रतिशत		2011-12 से 2013-14
6	बीच में रोके गये/बंद किये गये ठेके	1 करोड़ से अधिक मूल्य वाली निविदाओं के लिए 100 प्रतिशत		2011-12 से 2013-14
7	निरस्त किये गये ठेके	1 करोड़ से अधिक मूल्य वाली निविदाओं के लिए 100 प्रतिशत		2011-12 से 2013-14
8	मध्यस्थता से सुझाये गये मामले	अलग-अलग निर्माण और ओपन लाईन 10 मामले		2011-12 से 2013-14

परिशिष्ट II (संदर्भ पैरा 2.1)		
लेखापरीक्षा में जांच किया गया नमूना		
क्र.सं.	विवरण	जांचा गया नमूना
1.	कार्यान्वित निविदाएं	1215
2.	कार्यान्वित तक प्रगतिशील ठेके	927
3.	2013-14 के दौरान पूरे किये गये ठेके	313
4.	दी गई निविदाएं	647
5.	₹8 करोड़/ ₹10 करोड़ से ऊपर मूल्य वाली निविदाएं	321
6.	बीच में रोके गये/बंद किये गये ठेके	173
7.	ठेकेदार की विफलता के कारण निरस्त किये गये ठेके	265
8.	मध्यस्थता से सुलझाये गये मामले	214

परिशिष्ट I (संदर्भ पैरा- 4.1)

विदेशी ऋण द्वारा निधिबद्ध संकेतक और दूरसंचार के आधुनिकीकरण हेतु किये गये निर्माण कार्यों को दर्शाने वाला विवरण

- I. गाजियाबाद-कानपुर में सोलीड स्टेट इंटरलॉकिंग (5 स्टेशन) द्वारा संकेतक गीयर्स का प्रतिस्थापन
- II. गाजियाबाद-टुंडला खंड में इलैक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (7 स्टेशन) द्वारा संकेत उपस्कर का प्रतिस्थापन
- III. टुंडला में मार्ग रिले इंटरलॉकिंग द्वारा संकेतक गीयर्स का प्रतिस्थापन
- IV. अलीगढ़-गाजियाबाद खंड में स्वचालित ब्लॉक संकेतक
- V. गाजियाबाद-कानपुर मार्ग पर संकेतकों का आधुनिकीकरण
- VI. दिल्ली-गाजियाबाद-पनकी खंड में ऑप्टिक फाइबर केबल द्वारा केबल का प्रतिस्थापन
- VII. गाजियाबाद-कानपुर खंड में इलैक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (19 खंड) द्वारा गियर्स का प्रतिस्थापन
- VIII. गाजियाबाद-कानपुर खंड में इलैक्ट्रॉनिक इंटर लॉकिंग (15 स्टेशन) द्वारा गियर्स का प्रतिस्थापन
- IX. स्वर्णिम चतुर्भुज/राजधानी और शताब्दी मार्ग-अलीगढ़-कानपुर मार्ग में इलैक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग द्वारा संकेतक गीयर्स का प्रतिस्थापन
- X. अलीगढ़ में इंडोर उपस्कर, रिकॉर्डिंग प्रणाली और नियंत्रण उपस्कर।
- XI. इटीडब्ल्यू में नियंत्रण उपस्कर के साथ इंडोर उपस्कर, रिकॉर्डिंग प्रणाली और नियंत्रण उपस्कर

## परिशिष्ट II (संदर्भ पैरा - 4.2)

### समर्पित भारतीय रेलवे परियोजना प्रबंधन इकाई (आईआरपीएमयू) के कार्यान्वयन के साथ जुड़े अधिकारियों के पद

टर्न-की आधार पर एसएंडटी ठेकों के कार्यान्वयन के कार्यात्मक योजना, निविदाकरण, ठेकेदारी और संपूर्ण पर्यवेक्षण हेतु एमओआर उत्तरदायी है। आईआरपीएमयू से संबंधित मामले सदस्य (विद्युत) की अध्यक्षता के अंतर्गत एस डीटी निदेशालय द्वारा एमओआर में निपटाये जाते हैं। अध्यक्ष सलाहकार (संकेत) और कार्यकारी निदेशक (सिग्नल परियोजना) द्वारा सहायता प्रदान की जाती है। सदस्य विद्युत परियोजना संयोजक के रूप में कार्य करते हैं और भा.रे. में मुख्य नीतिगत निर्णय लेने, मुख्य परियोजना संशोधन प्राधिकृति, सभी परियोजना प्रगति की निगरानी, निविदा मूल्यांकन हेतु अनुमोदन, खरीद पर निर्णय, अन्य परियोजनाओं के साथ समन्वयन स्थापित करने लिए उत्तरदायी होता है।

महाप्रबंधक (एनसीआर) भा.रे. द्वारा निर्धारित राशि तक परामर्श के अनुसार सहयोग में परियोजना व्यय के अनुमोदन, परियोजना समय निर्धारण का संशोधन और अनुमोदन, धन के बँटवारे, सभी खरीद, परियोजना निर्माण कार्यों के लिए दस्तावेजीकरण और सदस्य (विद्युत) और केएफडब्ल्यू को तिमाही प्रगति रिपोर्ट जैसे संबंधित परियोजना मामलों पर सदस्य विद्युत की सहायता के लिए उत्तरदायी है।

आईआरपीएमयू का अध्यक्ष मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (सीएओ) होता है। सीएओ/आईआरपीएमयू को दिये गये विभिन्न कार्यों को करते हुए विभिन्न अधिकारियों द्वारा सहायता की जाती है। ये अधिकारी मुख्य सिग्नल और दूरसंचार अभियंता (सीएसटीई), सीएसटीई/योजना, मुख्य परियोजना प्रबंधक (सीपीएम), सीपीएम/रेलगाड़ी सुरक्षा और चेतावनी प्रणाली (टीपीडब्ल्यूएस), मुख्य कार्मिक अधिकारी (सीपीओ), मुख्य यातायात प्रबंधक (सीटीएम और वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी (एफए और सीएओ) के साथ-साथ अलीगढ़, इलाहाबाद और कानपुर में पदस्थ विभिन्न स्तरों के अभियंता होते हैं।

परिशिष्ट III (संदर्भ पेरा - 4.4.1)

"अयोग्य" के रूप में मै. एएससी के सुझाव को ध्यान में रखने के कारण

केवल तकनीकी रूप से स्वीकार्य सुझावों की वित्तीय बोलियां आगामी मूल्यांकन और रैंकिंग हेतु खोली गई थी। परामर्शदाता को तकनीकी बोली हेतु 70 अंकों की और वित्तीय बोली हेतु 30 अंकों की अधिकतम भारिता को ध्यान में रखते हुए निविदाओं के प्रस्तावों का मूल्यांकन करना था। परामर्शदाता ने पाया कि केवल दो बोलीदाताओं (मै. अलैक्टल कंसोरटियम एल1 और मै. सिमंस-एल 2) के प्रस्ताव तकनीकी रूप से उचित थे। इनमें से, एल 2 निविदाकर्ता उच्चतम अंकों के कारण अधिमत बोलीदाता निकला। परामर्शदाता ने शेष दो निविदाकर्ताओं (मै. आईजीई कंसोरटियम (मै. आईजीईसी) और अंसाल्डो कंसोरटियम (मै. एएससी) के प्रस्तावों को तकनीकी रूप से अयोग्य पाया और आगामी मूल्यांकन प्रक्रिया में उनके वर्जन की सिफारिश की यद्यपि, अयोग्य बोलीदाता का दूसरा पैकेट खोला जाना पूर्व-अर्हता मानदंड के सिद्धांत के विपरीत था। परामर्शदाता ने इस अनुरोध पर भी मै. एएससी की वित्तीय बोली को स्वीकृत नहीं किया कि बोलीदाता ने सभी सारणियों के "कुल योग" की गैर-आपूर्ति के अतिरिक्त संगत सारणी, शेष आपूर्तियां और तकनीकी प्रस्ताव में सीमांकित सेवाएँ प्रदान नहीं की। निविदा समिति (टीसी) ने अवलोकन किया कि यद्यपि, परामर्शदाता ने अन्य बोलीदाताओं की वित्तीय बोलियों के अंक प्रदान करने के आधार के रूप में मै. एएससी के बोली मूल्य लिये थे, परन्तु उन्होंने मै. एएससी की वित्तीय बोली को स्वीकार नहीं किया था।

**परिशिष्ट IV (संदर्भ पैरा - 4.4.1)**

ग्लोबल निविदा को अंतिम रूप दिये जाने में त्रुटियां और केएफडब्ल्यू निधिबद्ध निर्माण कार्यों के कार्यान्वयन हेतु मै. एएससी का ठेका दिया जाना

ठेकेदार का नाम	प्रमाण-पत्र पर अंक (100 में से)	बोली (100)	प्रमाण-पत्र बोली पर अंक (70 में से)	वित्तीय बोली पर अंक (30 में से)	कुल स्कोर (कों. 4 और 5)
1	2	3	4	5	
मै. सिमंस एजी	81.45		57.01	21.38	78.39
मै. एलैक्टलसैल एजी	75.00		52.50	18.26	70.76
मै. एएससी	67.50		47.25	निरंक (तकनीकी रूप से अयोग्यता के कारण)	निरंक (तकनीकी रूप से अयोग्यता)

टीसी ने प्रस्तावित यूरो 24,337,604 तक राशि को बढ़ाकर वित्तीय प्रस्ताव में समायोजन द्वारा मै. एएससी प्रस्ताव को तुलनायोग्य बनाया। टीसी द्वारा दिया गया स्कोर नीचे इस प्रकार दर्शाया गया था:

ठेकेदार का नाम	प्रमाण-पत्र पर अंक (100 में से)	बोली (100)	प्रमाण-पत्र बोली पर अंक (70 में से)	वित्तीय बोली पर अंक (30 में से)	कुल स्कोर (कों. 4 और 5)
1	2	3	4	5	
मै. सिमंस एजी	84.57		59.41	16.26	75.67
मै. एलैक्टलसैल एजी	83.56		58.49	12.98	71.47
मै. अंसाल्डो सिग्नल कंसारेटियम	83.53		58.47	30.00	88.47

रेलवे बोर्ड ने सिफारिश की कि एक वचन लेते हुए मै. एएससी को ठेका दिया जा सकता है कि माइक्रोलॉक II के रूप में, प्रणाली भारी मिश्रित यातायात हेतु सेनलेक सुरक्षासमग्रता स्तर 4 (सिल 4) आवश्यकताओं के अनुसार नहीं पाई गई थी, ठेकेदार को बिना किसी

अतिरिक्त लागत पर भा.रे. को स्वीकार्य अन्य अनुमोदित एसएसआई प्रणाली की आपूर्ति करती थी। परिणामस्वरूप, ठेकेदार को स्वीकृत पत्र (एलओए) सशर्त जारी किया गया था। टीयूवी अंतर यातायात द्वारा सेनलेक मानकों के अनुसार माइक्रोलॉक II इंटरलॉकिंग प्रणाली के निर्धारण की सफल समीक्षा के बाद ही हस्ताक्षरित की जानी थी।

इसके अतिरिक्त, यद्यपि केएफडब्ल्यू ने भा.रे. (सितम्बर 2005) को सूचित किया था कि माइक्रोलॉक II इंटरलॉकिंग प्रणाली बांग्लादेश/मलेशिया के मार्गों के साथ भा.रे. के मार्ग की तुलना वास्तविक उल्लेख नहीं होगा। यहा तक कि भा.रे. ने सेनलेक, इलैक्ट्रो-तकनीकी मानकीकरण हेतु यूरोपीय समिति के अनुसार माइक्रोलोक II इंटरलॉकिंग प्रणाली के आकलन के लिए पहले कदम के रूप जिम्मेदारी लेने का निर्णय लिया। उन्होंने (फरवरी 2006) में ठेका किया जबकि अंतिम निर्धारण रिपोर्ट अगस्त 2006 में प्राप्त की गई थी। यह एलओए की शर्तों के विपरीत था और विशिष्ट इंटर लॉकिंग कार्य के निर्धारण के प्रथम कदम के रूप में उत्तरदायित्व लेने के लिए बाद के समय में रेलवे द्वारा निर्णय लिये जाने के भाव के विपरीत था।



परिशिष्ट V (पैरा संदर्भ 4.4.2.2)

एसऔरटी निर्माणकार्यों के कार्यान्वयन में विलम्ब के कारण और संपूर्णता अवधि में अतिरिक्त समय की आवश्यकता

रेलवे बोर्ड ने 12 स्टेशनों और संबंधित ब्लॉक खंडों में और स्टेशनों पर केवल डीसी ट्रैक सर्किट में समानांतर रूप से दोहरी जांच जैसे एफटीसी और एक्सल काउंटर्स प्रणाली का उपयोग करने का निर्णय नवम्बर 2006 में लिया गया था। इसका सिप, चयन तालिका, इंटरफेस सर्किट, एप्लीकेशन लोजिक परैपेरेशन आदि पर नकारात्मक प्रभाव पड़ा और केबल कोर आबंटन चार्टों और फिल्ड डिजाईनों की तैयारी की आवश्यकता पड़ी। सामग्री खरीद और ऐसी प्रणाली के खतरों के आकलन के अतिरिक्त एलएससी और स्टेशनों पर पावर आपूर्ति की आवश्यकता थी। इस समय तक, दोहरी जांच का उपयोग किये बिना तीन खंडों को आरंभ किया जा चुका था। मुख्यतः चोरी और जानबुझकर हानि पहुँचाने के कारण एफटीसी की विफलता के कारण रेलवे को काफी समस्याओं का सामना करना पड़ा जिसके परिणामस्वरूप रेल गाड़ियों में स्वचालित सिग्नल और अवरोधन में विफल हो गये। परिणामतः, दोहरे जांच मार्ग (जनवरी 2007) की आवश्यकता समझी गई थी। यद्यपि, इस संबंध में निर्णय अप्रैल 2009 में ही रेल मंत्रालय को संप्रेषित किया जा सका। इस प्रकार, सभी स्टेशनों और ब्लॉक स्टेशनों पर दोहरी जांच प्रदान करने के लिए डिजाईन और फिल्ड वर्क इस निर्णय के बाद आरंभ किया गया था। दोहरी जांच के अतिरिक्त, सभी स्टेशनों पर सुविधाओं जैसे अतिरिक्त शंट सिग्नल और स्टैंड हंप/डैड एंडस आदि के प्रावधान में परिवर्तन थे। स्टेशन जहां पर उस समय तक स्वचालित सिग्नलिंग कार्य नहीं लिया गया था, ठेके के पूर्णता समय पर प्रभाव डालते हुए यार्ड रिमाडलिंग की योजना (एचआरएस, टीसीएल, इटीडब्ल्यू और एफजैडडी स्टेशन) बनाई जा चुकी थी। इसके अतिरिक्त, रेलवे अलीगढ़ जं. गाजियाबाद खंड में और एकीकृत रूप से केएफडब्ल्यू परियोजना निर्माणकार्यों में तीसरी लाईन के कार्य के कार्यान्वयन पर विचार कर रही थी तथा उस पर एक निर्णय प्रतीक्षित था। फरवरी 2008 में विभिन्न स्थानों पर 13 चाईल्ड एक्सचेंज उपलब्ध और संस्थापित कराने के निर्णय से ठेकेदार को अवगत कराया गया था। ठेकेदार ने शेष एक्सचेंज के लिए भी निर्णय लेने का अनुरोध किया। जून 2009 में ही अपेक्षित निर्णय संप्रेषित किया गया था।