

अध्याय 5

इंजीनियरिंग

भारतीय रेल के इंजीनियरिंग विभाग की अध्यक्षता रेलवे बोर्ड के इंजीनियरिंग सदस्य द्वारा की जाती है तथा यह नई लाइनों, गेज रूपान्तरण, दोहरीकरण तथा अन्य विस्तार और विकासीय कार्यों जैसी नई परिसम्पतियों के निर्माण के अतिरिक्त ट्रैक, पुल, इमारत, सड़क, जल आपूर्ति जैसी भारतीय रेल की सभी निर्धारित परिसम्पतियों के अनुरक्षण हेतु उत्तरदायी है। सदस्य इंजीनियरिंग की सहायता अतिरिक्त सदस्य (सिविल इंजीनियरिंग), अतिरिक्त सदस्य (कार्य) तथा सलाहकार (भूमि एवं सुविधा) द्वारा की जाती है। वह रेलवे बोर्ड स्तर पर संकेत तथा दूरसंचार विभाग का पूर्ण प्रभारी होता है।

क्षेत्रीय स्तर पर, इंजीनियरिंग विभाग की अध्यक्षता प्रधान प्रमुख अभियंता (पीसीई) द्वारा की जाती है। पीसीई की सहायता ट्रैक, पुल, प्लानिंग, ट्रैक मशीन, सामान्य मामले आदि के लिए विभिन्न प्रमुख इंजीनियरों द्वारा की जाती है। इसके अतिरिक्त, प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे में एक निर्माण संगठन होता है जिसके अध्यक्ष प्रमुख प्रशासनिक अधिकारी, निर्माण होते हैं जो क्षेत्रीय रेलवे के अन्दर सर्वेक्षण कार्यों सहित प्रमुख निर्माण कार्यों के लिए उत्तरदायी हैं तथा इनकी सहायता विभिन्न प्रमुख अभियंताओं (निर्माण) द्वारा की जाती है। क्षेत्रीय रेलवे के संकेत तथा दूरसंचार (सं. व दूरसं.) विभाग के संदर्भ में, प्रमुख संकेत तथा दूरसंचार अभियंता पूर्ण प्रभारी होता है।

वर्ष 2015-16 के दौरान सिविल इंजीनियरिंग विभाग तथा संकेत एवं दूर संचार विभाग का कुल व्यय क्रमशः ₹ 35033.56 करोड़ तथा ₹ 3500.14 करोड़ था। वर्ष के दौरान, वाउचरो तथा निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा, लेखापरीक्षा द्वारा रेलवे के निर्माण संगठन सहित इंजीनियरिंग विभाग के 1145 कार्यालयों तथा संकेत एवं दूर संचार विभाग के 224 कार्यालयों की जांच की गई।

इस अध्याय में नौ पैराग्राफ हैं, जो कि भूमि प्रबंधन, अधिग्रहण इत्यादि के कारण अतिरिक्त व्यय; स्पेक्ट्रम प्रभारों के भुगतान में देरी के कारण अवांछित व्यय; पट्टे शुल्क की अवसूली; पुलों के पुर्ननिर्माण में देरी; वीट-लाइन सुविधाओं का अनुपयोग; रिक्त स्थान की उपलब्धता के बिना ठेके के आवंटन आदि से संबंधित हैं।

5.1 दक्षिण पूर्व बगनान-अमता तथा देशप्रान-नन्दीग्राम न्यू रेलवे लाइन रेलवे(दपूरे): परियोजनाओं पर ₹ 93.89 करोड़ का निरर्थक व्यय

रेलवे बोर्ड ने भूमि के अधिग्रहण हेतु मुआवजे के रूप में भूमि खोने वालों की भर्ती की नीति आरम्भ की, यद्यपि भर्ती की प्रतिबद्धता किए बिना शीघ्र भूमि अधिग्रहण हेतु 'विशेष परियोजनाओं' की अधिसूचना के माध्यम से समर्थ प्रावधानों का उपयोग करके भूमि को अधिग्रहित किया जा सकता था। जब इस मामले पर दपूरे ने स्पष्टीकरण मांगा तो रेलवे बोर्ड उपरोक्त नीति पर स्पष्ट मत देने में विफल रहा। इससे सन्देह की स्थिति उत्पन्न हुई तथा भूमि खोने वाले आंदोलन करने लगे। दक्षिण पूर्व रेलवे के खंडगपुर डिविजन में बगनान-अमता तथा देशप्रान-नन्दीग्राम नई रेलवे लाइन परियोजनाओं के कार्य को रोकना पड़ा तथा ₹93.89 करोड़ का निरर्थक व्यय हुआ।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने अक्टूबर 2006 में भारतीय रेल के सभी प्रमुख प्रशासनिक अधिकारियों (निर्माण) को निर्देश²¹⁴ जारी कर यह सुनिश्चित करने के लिए कहा कि पूर्व अपेक्षाओं को पूरा किए बिना ठेके नहीं दिए जाने चाहिए अथवा यदि कार्य को शीघ्रता से पूरा करने के लिए कार्रवाई को न्यायसंगत ठहराया गया तो कार्यस्थल की रिक्तता तथा योजनाओं का निर्माण और आहरण जैसे अपेक्षित कार्यों को समय पर पूरा किया जाना चाहिए ताकि कार्य की प्रगति प्रतिबंधित न हो।

रेलवे परियोजनाओं हेतु भूमि के अधिग्रहण को शीघ्र करने के लिए, रेलवे (संशोधन) अधिनियम, 2008 संसद द्वारा अभिनीत किया गया था जो केन्द्र सरकार का विशेष रेलवे परियोजनाओं के रूप में परियोजनाओं को अधिसूचित करके समयबद्ध तरीके से भूमि के अधिग्रहण की शक्ति प्रदान करता है। तदनुसार, सभी क्षेत्रीय रेलवे को बोर्ड में संबंधित निदेशालयों के माध्यम से संबंधित बोर्ड सदस्य के अनुमोदन के साथ विशेष रेलवे परियोजना के रूप में भूमि अधिग्रहण सहित परियोजनाओं की अधिसूचना हेतु कार्रवाई करने का परामर्श दिया गया (अप्रैल 2010)। रेलवे बोर्ड ने भूमि अधिग्रहण द्वारा प्रभावित भूमि खोने वालों की भर्ती के लिए नीति प्रसारित की (जुलाई 2010)।

²¹⁴ 2005 की सीएजी की प्रतिवेदन संख्या 8 (रेलवे) के 'ठेके देने से पूर्व प्राथमिक कार्य का पूरा न होना' पर लेखापरीक्षा पैरा संख्या 3.3.12 की प्रतिक्रिया में निर्देश जारी किए गए।

रेलवे बोर्ड ने महत्वपूर्ण संशोधन परियोजनाओं के रूप में अमता से बगनान तथा देशप्रान से नन्दीग्राम को क्रमशः हावड़ा-अमता-चम्पादंगा तथा तालमुक-दीघा परियोजनाओं में नई ब्राड गैज लाइनो को स्वीकृति दी (अक्टूबर 2009)। अमता-बगनान प्रोजेक्ट तथा देशप्रान-नन्दीग्राम प्रोजेक्ट के लिए क्रमशः 168.30 एकड़ तथा 194.34 एकड़ भूमि की आवश्यकता थी। इन दो परियोजनाओं में, सिविल कार्यों हेतु ठेके, ₹ 127.60 करोड़ की कुल लागत पर नवम्बर 2009 से मार्च 2011 के दौरान दिया गया जैसाकि नीचे वर्णित है:

तालिका 5.1			
परियोजना का नाम	दिए गए ठेके का नाम	परियोजनाओं की लागत	ठेके के तहत लिए गए सिविल कार्य
अमता-बगनान (16 किमी)	दो (जनवरी 2010 तथा अक्टूबर 2010)	₹ 2.52 करोड़ ₹ 30.71 करोड़	भूमि कार्य, प्रमुख तथा लघु पुल, आवरण करना, रेल फाइलिंग आदि
देशप्रान नन्दीग्राम (17 किमी)	चार (नवम्बर 2009, अगस्त 2010, दिसम्बर 2010 तथा मार्च 2011)	₹ 5.25 करोड़ ₹ 14.67 करोड़ ₹ 37.32 करोड़ ₹ 37.13 करोड़	भूमि कार्य, प्रमुख (उप-ढांचा तथा सुपर ढांचा सहित) तथा लघु पुल, आवरण करना, रेल फाइलिंग, सबवे का निर्माण, बेलेस्ट की आपूर्ति सीमेंट तथा स्टील, पी प्रकार की सामग्री का परिवहन, स्टाफ क्वार्टर का निर्माण तथा सर्विस बिल्डिंग आदि।
कुल		₹ 127.60 करोड़	

लेखापरीक्षा ने पाया कि

- देशप्रान-नन्दीग्राम तथा अमता-बगनान परियोजनाओं को दिनांक मार्च 2010 तथा जून 2010 की राजपत्र अधिसूचना द्वारा 'विशेष परियोजनाओं' के रूप में अधिसूचित किया गया। यद्यपि इन परियोजनाओं की 'विशेष परियोजना' स्थिति, भूमि के बाजार मूल्य के आधार पर मुआवज़े का निर्धारण करके तथा भूमि मालिको को मुआवज़े के भुगतान हेतु समय सीमा निर्धारित करके केन्द्र सरकार शीघ्र भूमि के अधिग्रहण करने में सक्षम थी, तथापि, रेलवे बोर्ड ने भूमि मालिको को मुआवज़े के रूप में भूमि खोने वालो की भर्ती के संदर्भ में एक नीति आरम्भ की (जुलाई 2010)।
- रेल मंत्रालय की नीति के अनुसार, देशप्रान-नन्दीग्राम परियोजना के लिए 413 भर्तियां की गईं। अपेक्षित क्षेत्र के लिए, 163 एकड़ की आवश्यकता थी।

- फरवरी 2013 में, रेल मंत्रालय के परिवर्तित दृष्टिकोण के कारण, (जैसाकि विभिन्न समाचार पत्र रिपोर्टों के माध्यम से जाना गया परन्तु क्षेत्रीय रेलवे को औपचारिक रूप से सूचित नहीं किया गया) दपूरे प्रशासन ने आगे नियुक्ति करने में अपनी असक्षमता व्यक्त की तथा रेलवे बोर्ड को मामले पर अपना निर्णय स्पष्ट करने का अनुरोध किया। हालांकि, रेलवे बोर्ड द्वारा दपूरे को इस मामले पर मंत्रालय का पक्ष स्पष्ट करने के लिए कोई जवाब नहीं दिया गया।
- चूंकि अन्य कोई भर्ती नहीं की गई, अतः भूमि खोने वालों ने आंदोलन आरम्भ किया तथा रेलवे द्वारा आरम्भ किये गये कार्य को अवरूद्ध किया गया। आमता-बगनान परियोजना के तहत कोई भर्ती नहीं की गई तथा कोई भूमि अधिग्रहित नहीं की गई। दो ठेकों को ₹ 25.54 करोड़ के भुगतान के पश्चात कार्य बन्द कर दिया गया (मार्च 2014 तथा अप्रैल 2016)।
- देशप्राण-नन्दीग्राम परियोजना में भूमि अधिग्रहण करने के बावजूद, सभी चार ठेकों को ₹32.58 करोड़ के व्यय करने के पश्चात भूमि खोने वालों द्वारा आंदोलन के कारण बन्द कर दिया गया।
- यद्यपि रेलवे ने उन दो रेलवे परियोजनाओं पर ₹ 58.11 करोड़ (मूल्य भिन्ना खण्ड भुगतान ₹ 4.74 करोड़ सहित) का व्यय किया तथापि ₹ 35.78 करोड़ की राशि भी स्टोर, भूमि लागत, स्थापन लागत, टेलीफोन, वाहन आदि जैसी अन्य मदों के प्रति व्यय किया गया।
- चूंकि सभी कार्यों को अब बन्द कर दिया गया, अतः अब तक किया गया सिविल कार्य लम्बे समय के पश्चात कार्य करने योग्य स्थिति में नहीं रहेगा।

इस प्रकार, रेलवे बोर्ड ने भूमि खोने वालों को उनकी भूमि के अधिग्रहण हेतु मुआवज़े के रूप में भर्ती की नीति प्रारम्भ की, भले ही भूमि को भर्ती की प्रतिबद्धता किए बिना शीघ्र भूमि अधिग्रहण हेतु 'विशिष परियोजनाओं' की अधिसूचना के माध्यम से सक्षम प्रावधानों का उपयोग करके अधिग्रहित किया जा सकता था। जब दपूरे ने इस मामले पर स्पष्टीकरण मांगा तो रेलवे बोर्ड नीति पर स्पष्ट मत देने में विफल रहा। इससे सन्देह की स्थिति उत्पन्न हुई तथा फलस्वरूप भूमि खोने वालों द्वारा आंदोलन हुआ। दक्षिण पूर्व रेलवे के खड़गपुर डिविजन में बगनान-अमता तथा देशप्राण-नन्दीग्राम नई रेलवे लाइन परियोजनाओं के कार्य को रोकना पड़ा तथा ₹93.89 करोड़ का निरर्थक व्यय हुआ।

रेलवे बोर्ड को मामला दिसम्बर 2016 में भेजा गया, उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

5.2 उत्तरपूर्व सीमांत, पूर्व, उत्तर दूरसंचार विभाग को स्पेक्ट्रम प्रभागों के मध्य, उत्तर तथा पूर्व मध्य रेलवे: भुगतान में विलम्ब के कारण परिहार्य व्यय

उरे तथा पूमरे द्वारा स्पेक्ट्रम प्रभागों के भुगतान में विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹ 19.47 करोड़ की विलम्ब फीस/अधिभार का भुगतान हुआ। उसीरे, पूरे तथा उमरे में, स्पेक्ट्रम प्रभाग अधिभार/विलम्ब शुल्क के रूप में ₹ 89.77 करोड़ (₹26.75 करोड़ के अधिभार/विलम्ब फीस सहित) बकाया था। यदि स्पेक्ट्रम प्रभागों का समय पर भुगतान न हो, तो दूरसंचार विभाग द्वारा विलम्ब शुल्क/अधिभार लगाया जाएगा, जिसका भुगतान क्षेत्रीय रेलवे द्वारा किया जाएगा क्योंकि स्पेक्ट्रम प्रभागों पर विलम्ब शुल्क के अधित्याग का कोई प्रावधान नहीं है।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने 'ए', 'बी' एवं 'सी' मार्गों पर मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्युनिकेशन (एमटीआरसी) सिस्टम प्रदान करने का निर्णय लिया (सितम्बर 1999)²¹⁵ तथा वर्कस प्रोग्राम 2000-2001 में कार्य प्रस्तावित करने के लिए सभी क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधक (जीएम)/ऑफिसर ऑफ स्पेशल ड्यूटी (ओएसडीज) को निर्देश दिए। रेलवे बोर्ड ने उत्तर रेलवे, पूर्व रेलवे तथा उत्तरपूर्व सीमान्त रेलवे के जीएम (सं. व दू. सं) को वायरलेस प्लानिंग के लिए एमटीआरसी तथा दूरसंचार विभाग (दूरसंचार विभाग) के समन्वय (डब्ल्यूपीसी) अनुभाग से संबंधित विभिन्न कार्यों के लिए आवृत्ति आवंटन हेतु आवेदन प्रस्तुत करने के निर्देश दिए (सितम्बर 2000)।²¹⁶ मोबाइल संचार-रेलवे के ग्लोबल सिस्टम (जीएसएम-आर)²¹⁷ आधारित तकनीक को ध्यान में रखकर आवेदन को तैयार किया जाना था।

लाइसेंस फीस तथा रॉयल्टी के रूप में स्पेक्ट्रम प्रभागों का उद्ग्रहण 1 जून 2004²¹⁸ से प्रभावी दरों पर था। विभिन्न लाइसेंसों के विलम्बित नवीनीकरण हेतु,

²¹⁵ दिनांक 10 सितम्बर 1999 की रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 95/टेली/एमडब्ल्यू/5/पीटी

²¹⁶ दिनांक 08 सितम्बर 2000 की रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2000/टेली/डब्ल्यूएम/1/एनएफएपी/विविध

²¹⁷ जीएसएम-आर रेलवे संचार तथा अनुप्रयोगों के लिए एक अन्तर्राष्ट्रीय वायरलेस संचार मानक है तथा यह इंडियन, प्रेषको, शंटिंग टीम सदस्य, ट्रेन इंजीनियर्स तथा स्टेशन नियंत्रक सहित रेलवे परिचालनात्मक स्टाफ के बीच वायरस तथा डाटा संचार हेतु एक सुरक्षित प्लेटफॉर्म है।

²¹⁸ दिनांक 5 अप्रैल 2004 के दूरसंचार विभाग की पत्र संख्या आर-11014/1/2004-एलआर/5676

अधिभार/विलम्ब शुल्क भी कुल देय²¹⁹ स्पेक्ट्रम प्रभार प्रति माह के दो प्रतिशत की दर पर या इसके भाग पर प्रभार्य हैं। एक वर्ष से अधिक विलम्ब के मामले में, विलम्ब शुल्क को वार्षिक²²⁰ रूप में संयोजित किया जाना था।

लेखापरीक्षा ने उरे, पूरे, उसीरे तथा अन्य क्षेत्रीय रेलवे में स्पेक्ट्रम प्रभारों के भुगतान के संदर्भ में मामले की समीक्षा की। फरवरी 2002 से पांच क्षेत्रीय रेलवे अर्थात् उरे, पूरे, उसीरे उमरे तथा पूमरे द्वारा आवृत्ति स्पेक्ट्रम लिए गए। यह पाया गया कि उसीरे, पूरे तथा उमरे ने समय पर दूरसंचार विभाग को स्पेक्ट्रम प्रभारों का भुगतान नहीं किया गया तथा उनके द्वारा महत्वपूर्ण राशि का अधिभार/विलम्ब शुल्क देय थी जैसाकि नीचे चर्चा की गई है:

उत्तर सीमान्त रेलवे

उसीरे प्रशासन ने अप्रैल 2003 से फरवरी 2008 के बीच 64 जीएसएम-आर आवृत्ति स्पेक्ट्रम लिए। दूरसंचार विभाग ने जून 2004 से स्पेक्ट्रम प्रभारों का उद्ग्रहण किया तथा रेल प्रशासन ने जुलाई 2016 तक ₹ 3.29 करोड़ की राशि का भुगतान किया। अभिलेख²²¹ की जांच से पता चला कि दिसम्बर 2013 के अन्त तक, उसीरे प्रशासन पर कुल बकाया राशि ₹ 28.76 करोड़ थी, जिसमें विलम्ब शुल्क के रूप में ₹ 3.77 करोड़ की राशि सम्मिलित थी। उसीरे द्वारा न तो किसी विलम्ब शुल्क का भुगतान किया गया है न ही 1 जनवरी 2014 के पश्चात की अवधि हेतु दूरसंचार विभाग से कोई मांग प्राप्त की गई है। इस प्रकार, उसीरे प्रशासन को 1 अगस्त 2013²²² से वार्षिक रूप में संयोजित होने वाली लाइसेंस शुल्क तथा रॉयल्टी प्रभारों पर दो प्रतिशत प्रति माह की दर पर अधिभार/विलम्ब शुल्क का भुगतान करना होगा।

पूर्व रेलवे

पूर्व रेलवे प्रशासन ने फरवरी 2002 तथा अक्टूबर 2006 के बीच मुगलसराय-हावड़ा मार्ग पर 59 जीएसएम-आर आवृत्ति स्पेक्ट्रम लिया। अप्रैल 2012 से सितम्बर 2016 तक की समयावधि के लिए लाइसेंस शुल्क, रॉयल्टी प्रभार,

²¹⁹ लाइसेंस फीस तथा रॉयल्टी

²²⁰ दिनांक 23 मार्च 2005 के दूरसंचार विभाग की पत्र संख्या आर -11014/28/2004-एलआर/2447

²²¹ दिनांक 1 जुलाई 2013 की डीओटी पत्र संख्या एल-14022/05/2005-एलआर

²²² चूंकि 31 दिसम्बर 2013 तक स्पेक्ट्रम प्रभारों का भुगतान 31 दिसम्बर 2013 तक बकाया था तथा इस प्रकार विलम्ब शुल्ककी 1 अगस्त 2013 से प्रभावी रूप में गणना की गई है।

स्पेक्ट्रम प्रभार तथा विलम्ब शुल्क के प्रति दूरसंचार विभाग को भुगतान हेतु कुल बकाया राशि (सितम्बर 2016) ₹ 6.69 करोड़ थी, जिसमें ₹ 1.29 करोड़ की विलम्ब शुल्क सम्मिलित थी। पूरे प्रशासन को अभी दूरसंचार विभाग को ₹ 6.69 करोड़ का भुगतान करना था (नवम्बर 2016)।

उत्तर मध्य रेलवे

उत्तर मध्य रेलवे ने गाजियाबाद-कानपुर-मुगलसराय मार्ग पर 90 स्टेशनों पर जीएसएम-आर आवृत्ति स्पेक्ट्रम लिए। स्पेक्ट्रम आवृत्ति हेतु लाइसेंस 27 जुलाई 2007 को मंजूर किया गया तथा अनुबंध 13 अक्टूबर 2011 तक हस्ताक्षरित किया गया। जुलाई 2007 से सितम्बर 2016 तक के नौ वर्षों हेतु लाइसेंस फीस, रायल्टी प्रभारों, स्पेक्ट्रम प्रभारों तथा विलम्ब शुल्क के प्रति दूरसंचार विभाग को भुगतान हेतु कुल बकाया राशि (सितम्बर 2016) ₹ 54.32 करोड़ थी, जिसमें ₹ 21.69 करोड़ का अधिभार तथा विलम्ब शुल्क सम्मिलित थी। उमरे प्रशासन को अभी दूरसंचार विभाग को ₹ 54.32 करोड़ का भुगतान करना था (नवम्बर 2016)।

आगे यह पाया गया कि उरे तथा पूमरे प्रशासनों ने भी दूरसंचार विभाग को स्पेक्ट्रम प्रभारों का भुगतान विलम्ब से किया तथा अधिभार/विलम्ब शुल्क के प्रति काफी राशि का भुगतान पहले ही कर दिया है।

उत्तर रेलवे प्रशासन ने अप्रैल 2003 से अक्टूबर 2011 के बीच चार मार्गों²²³ पर 1182 स्टेशनों पर चार जीएसएम आवृत्ति स्पेक्ट्रम लिए। स्पष्ट नियम तथा शर्तों के बावजूद, उरे प्रशासन ने दिसम्बर 2009 तक यह स्पष्ट नहीं किया कि दूरसंचार विभाग को स्पेक्ट्रम प्रभारों का भुगतान कैसे किया जाएगा। राजस्व शीर्ष के तहत भुगतान हेतु पर्याप्त निधि रेलवे बोर्ड द्वारा प्रदान नहीं की गई तथा विलम्ब प्रशासनिक कारण से था। जब उरे प्रशासन ने किसी विलम्ब शुल्क का भुगतान में छूट की अनुमति हेतु डब्ल्यूपीसी से सम्पर्क किया, दूरसंचार विभाग ने सूचित किया (नवम्बर 2013) कि स्पेक्ट्रम प्रभारों पर विलम्ब शुल्क की छूट का कोई प्रावधान नहीं था। 31 मार्च 2016 तक, उरे प्रशासन ने स्पेक्ट्रम प्रभार के विलम्बित भुगतान पर विलम्ब शुल्क/अधिभार के प्रति ₹ 11.52 करोड़ की राशि का भुगतान किया।

²²³ दिल्ली-लुधियाना-जम्मूतवी तथा जलन्धर -अमृतसर-पठानकोट, नई दिल्ली -पलवल, दिल्ली-जम्मूतवी, अतिरिक्त दो बीटीएस साइट (एलावापुर तथा सुजनपुर स्टेशन) तथा दिल्ली सोनीपत-जम्मूतवी।

पूर्व मध्य रेलवे प्रशासन ने अप्रैल 2003 तथा दिसम्बर 2011 के बीच 35 तथा 11 जीएसएम-आर आवृत्ति स्पेक्ट्रम लिये। अप्रैल 2009 से सितम्बर 2016 तक की समयावधि हेतु लाइसेंस शुल्क, रॉयल्टी प्रभारों, स्पेक्ट्रम प्रभारों तथा विलम्ब शुल्क के प्रति दूरसंचार विभाग को भुगतान हेतु कुल देय राशि (सितम्बर 2016) ₹ 27.50 करोड़ थी, जिसमें ₹ 7.95 करोड़ की विलम्ब शुल्क सम्मिलित थी। दूरसंचार विभाग को देय राशि का भुगतान सितम्बर 2016 तक किया गया।

उत्तर रेलवे तथा पूमरे द्वारा स्पेक्ट्रम प्रभारों के भुगतान में विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹ 19.47²²⁴ करोड़ की विलम्ब शुल्क/अधिभार का भुगतान हुआ। उसीरे, पूरे तथा उमरे में, स्पेक्ट्रम प्रभार अधिभार/विलम्ब फीस ₹ 89.77²²⁵ करोड़ (₹26.75²²⁶ करोड़ के अधिभार/विलम्ब फीस सहित) तक बकाया थी। यदि स्पेक्ट्रम प्रभारों का समय पर भुगतान न हो, तो दूरसंचार विभाग द्वारा विलम्ब शुल्क/अधिभार लगाया जाएगा जिसका भुगतान क्षेत्रीय रेलवे द्वारा किया जाएगा क्योंकि स्पेक्ट्रम प्रभारों पर विलम्ब शुल्क के अधित्याग का कोई प्रावधान नहीं है।

मार्च 2016 तथा दिसम्बर 2016 के बीच उरे, उसीरे, पूरे, उमरे तथा पूमरे प्रशासन के साथ मामला उठाया गया। उसीरे को छोड़कर सभी रेलवे का उत्तर प्रतीक्षित था (दिसम्बर 2016)। उसीरे प्रशासन ने अपने उत्तर में कहा (सितम्बर 2016) कि 1 जून 2004 से 31 दिसम्बर 2012 तक की समयावधि हेतु स्पेक्ट्रम प्रभारों के भुगतान के प्रावधान को निर्माण संगठन द्वारा संशोधित आकलन में सम्मिलित नहीं किया गया क्योंकि इसके लिए आकलन में संशोधन तथा बोर्ड द्वारा स्वीकृति आवश्यक थी। चूंकि विलम्ब शुल्क की छूट हेतु कोई प्रावधान नहीं था, अतः उसीरे प्रशासन को अधिभार/विलम्ब शुल्क सहित पूर्ण प्रभारों का भुगतान करना होगा।

रेलवे बोर्ड को यह मामला दिसम्बर 2016 में भेजा गया, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

²²⁴ उरे ₹ 11.52 करोड़ तथा पूमरे ₹ 7.95 करोड़

²²⁵ उसीरे ₹28.76 करोड़, पूरे ₹6.69 करोड़ तथा उमरे ₹54.32 करोड़

²²⁶ उसीरे ₹3.77 करोड़ पूरे ₹1.29 करोड़ तथा उमरे ₹21.69 करोड़

5.3 दक्षिण रेलवे (दरे): भूमि अधिग्रहण मामले के समय पर निपटान में विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 50.68 करोड़ की परिहार्य व्यय देयता

दक्षिण रेलवे ने उस भूमि पर अवसंरचना बनाई जो वास्तव में उनकी नहीं थी तथा कोडल प्रावधानों के उल्लंघन करते हुए लम्बी अवधि के लिए इस पर कब्जा करना जारी रखा। उन्होंने राज्य सरकार द्वारा निर्धारित रूप में मुआवज़े का भुगतान करके समय पर मामले का निपटान करने के अवसर का भी उपयोग नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप भूमि मालिक को मुआवज़े के प्रति ₹ 50.68 करोड़ की परिहार्य व्यय देय हुआ।

भारतीय रेल इंजीनियरिंग संहिता का पैरा 915 यह वर्णित करता है कि “जब राज्य सरकार द्वारा अवार्ड घोषित किया जाता है, रेल प्रशासन भूमि के कब्जे के लिए प्रवेश कर सकता है, परन्तु ऐसा करने से पूर्व भूमि प्राप्ति कार्यालय को अपने व्यवसाय के लिए प्राधिकार प्राप्त करना चाहिए। जब कब्जा कर लिया जाता है तो भूमि अधिग्रहण पूर्ण हो जाता है तथा तब भूमि पूर्ण रूप से सरकार के अधिकार में होती है।”

करूर-दीन्दीगुल-मुदुरै खण्ड के लिए नई ब्रॉड गेज लाइन के निर्माण हेतु दरे प्रशासन ने एक अधिग्रहण तथा तमिलनाडु राज्य सरकार को दीन्दीगुल स्टेशन के समीप अदीयान्थु गांव में भूमि²²⁷ के अधिग्रहण हेतु कार्यक्रम भेजा (जनवरी 1990)। लेखापरीक्षा ने पाया कि अधिग्रहण की प्रतीक्षा किए बिना, दरे ने भूमि पर कब्जा किया (जून 1990) तथा उक्त वर्णित कोडल प्रावधानों का उल्लंघन कर भूमि पर संरचना निर्मित की।

राज्य सरकार ने दो पार्टियों से संबंधित भूमि के अधिग्रहण हेतु एक अधिसूचना जारी की (मई 1991)। एक भूमि मालिक²²⁸ को रेलवे द्वारा ₹ 16 लाख का मुआवज़ा दिया गया (मार्च 1993)। इसी बीच, अन्य भूमि मालिक (ईस्ट इंडिया कॉरपोरेशन लिमिटेड²²⁹) ने सम्पूर्ण भूमि अधिग्रहण कार्रवाई को रद्द करने का अनुरोध करते हुए मद्रास उच्च न्यायालय में याचिका दायर की (सितम्बर 1992) जिसे भूमि मालिक के साथ बात चीत करने तथा तीन माह की अवधि के अन्दर दरे द्वारा कब्जा की गई भूमि के लिए मुआवज़े का भुगतान करने के निर्देश के

²²⁷ सर्वेक्षण संख्या 1638/1डी, 1644 1645/1 तथा 1645/2

²²⁸ सर्वेक्षण संख्या 1638/1डी

²²⁹ सर्वेक्षण संख्या 1644, 1645/1 तथा 1645/2

साथ रद्द किया गया (जनवरी 1999)। राज्य सरकार ने दरे प्रशासन को उनके द्वारा कब्जा की गई भूमि के लिए ₹ 92 लाख जमा करने का परामर्श दिया (मई 2000)। भूमि अभिलेखों की जांच किए बिना दरे प्रशासन ने सूचित किया (अगस्त 2000) कि कथित भूमि की रेलवे को ज़रूरत नहीं थी क्योंकि नई लाइन का निर्माण पहले ही पूरा हो गया था, भले ही कथित भूमि पर स्थायी संरचना बनाई गई थी। दरे प्रशासन के अनुरोध के अनुसरण में, राज्य सरकार ने भूमि अधिग्रहण कार्रवाई समाप्त होने की घोषणा की तथा इसे भूमि मालिक को भी सूचित किया (मार्च 2004)।

लेखापरीक्षा ने पाया कि जून 2004 में, भूमि मालिक ने राज्य सरकार तथा रेलवे को अनधिकृत कब्जा तथा रेलवे द्वारा कथित भूमि का उपयोग तथा कथित भूमि छोड़ने के लिए क्षतियों (₹ एक करोड़) का भुगतान करने हेतु एक नोटिस दिया। बाद में रेलवे, राज्य सरकार तथा भूमि मालिकों द्वारा संयुक्त जांच की गई (मई 2005) तथा यह पाया गया कि भूमि रेलवे के कब्जे में ही थी। इसके पश्चात, दरे प्रशासन ने अपना मत बदला तथा राज्य सरकार को रेल उपभोक्ता डिपो²³⁰ तथा अन्य इमारतों का निर्माण करने के उद्देश्य हेतु भूमि अधिग्रहण की कार्रवाई प्रारम्भ करने का अनुरोध किया (जुलाई 2005)। तदनुसार, राज्य सरकार ने दरे प्रशासन को भूमि हेतु मुआवज़े के प्रति ₹ 11.90 करोड़ जमा करने की सूचना दी (जुलाई/अगस्त 2006)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि मुआवज़ा काफी ज्यादा होने के कारण, दरे की निर्माण इकाई/मदुरै ने अगस्त 2006 में निजी बातचीत के माध्यम से कथित भूमि का अधिग्रहण करने का प्रस्ताव दिया। राज्य सरकार को मंजूरी मांगने में 17 माह के विलम्ब के पश्चात सम्पर्क किया गया (जनवरी 2008)। हालांकि, इसे उनके द्वारा स्वीकृत नहीं किया गया क्योंकि रेलवे द्वारा भूमि पर पहले ही कब्जा कर लिया गया था।

दक्षिण रेलवे प्रशासन द्वारा अन्य साढ़े पांच वर्षों के लिए तब तक कोई अन्य कार्रवाई नहीं की गई जब तक कि भूमि मालिक (ईस्ट इंडिया कॉरपोरेशन लिमिटेड) ने दरे प्रशासन को भूमि के कब्जे को पुनःसम्प्रेषित करने तथा अप्राधिकृत कब्जे के प्रति क्षतियों का भुगतान करने हेतु पुनः अभिवेदन नहीं किया (जनवरी 2014)। भूमि मालिक ने अपने अभिवेदन पर कार्रवाई की मांग

²³⁰ ट्रेन परिचालन के सम्बंध में रेल इंजनों तथा बिल्डिंग के निर्माण हेतु डीजल स्टोर करने के लिए

करते हुए माननीय उच्च न्यायालय को भी सम्पर्क किया (जनवरी 2014)। न्यायालय ने राज्य सरकार तथा दरे प्रशासन को छः सप्ताह की अवधि के अन्दर उचित कार्रवाई करने का निर्देश दिया (जून 2014)। हालांकि दरे प्रशासन ने दावा किया कि भूमि रेलवे से संबंधित थी तथा भूमि मालिक को राज्य सरकार के साथ मामले का निपटान करने को कहा।

इसके बाद, भूमि मालिक ने दरे प्रशासन के विरुद्ध न्यायालय के आदेश की अवहेलना याचिका दायर की (अप्रैल 2015) तथा मुआवज़े के रूप में ₹ 80 करोड़ मांगे। फलस्वरूप, दरे प्रशासन ने भूमि अधिग्रहण हेतु नया प्रस्ताव दिया (जून 2015) जो पिछले 25 वर्षों से रेलवे के कब्ज़े में थी तथा भूमि अधिग्रहण हेतु राज्य सरकार के पास ₹ 10 करोड़ जमा किए (जुलाई 2015)। राज्य सरकार ने प्रस्ताव की जांच की तथा कम्पनी को भुगतान किए जाने वाले मुआवज़े की राशि ₹ 51.60 करोड़ आकलित की (दिसम्बर 2015), जिसमें 26 वर्षों के ब्याज के ₹ 31.88 करोड़ शामिल थे। शेष ₹ 41.60 करोड़ के भुगतान हेतु, दरे ने राज्य सरकार से औपचारिक अधिग्रहण की प्राप्ति के पश्चात भुगतान करने का प्रस्ताव दिया जो अभी प्रतीक्षित था।

इस तरह दरे प्रशासन ने मामले को गंभीरता से नहीं लिया तथा सम्पूर्ण भूमि का अधिग्रहण करते समय भूमि की आवश्यकता के बारे में अपना मत बदलना शुरू किया। दरे प्रशासन ने उस भूमि पर अवसंरचना करके जो वास्तव में उनकी नहीं थी, कोडल प्रावधानों का उल्लंघन किया इसके अलावा, उन्होंने राज्य सरकार द्वारा निर्धारित मई 2000 में ₹ 92 लाख के मुआवज़े का भुगतान करके तथा फिर जुलाई 2006 में ₹ 11.90 करोड़ के मुआवज़े का निपटान करने के लिए मामले को व्यवस्थित करने के अवसर का उपयोग नहीं किया। मामले का निपटान करने में विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹ 50.68 करोड़²³¹ की परिहार्य व्यय देय हुआ।

जब मामला उठाया गया (सितम्बर 2015) तो दरे प्रशासन ने कहा कि विवाद के निपटान में विलम्ब रेलवे की ओर से नहीं था परन्तु भूमि मालिकों द्वारा सहयोग न करने के कारण था। हालांकि तथ्य यह है कि यद्यपि दरे प्रशासन ने भूमि पर कब्ज़ा करना जारी रखा तथा भूमि पर स्थाई निर्माण किए तथापि, इसने विधि सम्मत मुआवज़े का भुगतान नहीं किया तथा जब अवसर था तब मामले का निपटान करने में विफल हुआ।

²³¹ ₹ 51.50 करोड़ - ₹ 0.92 करोड़ (आरंभिक लागत)

रेलवे बोर्ड को मामला नवम्बर 2016 में भेजा गया, उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

5.4 दक्षिण पूर्व रेलवे (दपूरे) : भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकारण से पट्टा प्रभारों की वसूली न होना

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकारण (भा.रा.रा.प्रा.) ने रेलवे भूमि पर कोलाघाट में पुल के निर्माण का कार्य किया। रेल प्रशासन ने पट्टा प्रभारों की मांग करने में विलम्ब किया तथा एन भा.रा.रा.प्रा. के साथ अनुबंध हस्ताक्षरित करने में विफल हुआ जिसके परिणामस्वरूप ₹ 19.94 करोड़ के पट्टा प्रभारों की वसूली नहीं हुई।

भारतीय रेल के इंजीनियरिंग विभाग संहिता के पैरा 1003 के अनुसार, रेलवे से सरकार के अन्य विभाग को भूमि अथवा इमारत के हस्तांतरण के मामले में, भूमि अथवा इमारत का पूर्ण बाजार मूल्य प्रभारित होगा। रेलवे बोर्ड (अक्टूबर 2001) ने क्षेत्रीय रेलवे को सूचित किया कि हस्तांतरण/त्याग की बजाय सभी नए मामलों में, भूमि को उसके वर्तमान बाजार मूल्य के 99 प्रतिशत मूल्य पर तथा ₹ 1000 प्रति वर्ष की नाममात्र लाइसेंस शुल्क के समान पट्टा प्रभारों के एकमुश्त भुगतान पर 35 वर्षों की अवधि हेतु दीर्घकालीन पट्टा आधार पर सरकारी विभागों (या उपक्रमों) को पट्टे पर दिया जाएगा। पट्टा करार, अगले 35 वर्षों की अवधि हेतु उसी समय निर्णित होने वाली नाममात्र लाइसेंस फीस पर नवीकरण योग्य होगा।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकारण (भा.रा.रा.प्रा.) ने अगस्त 2011 में नेशनल हाइवे डेवलपमेंट प्रोजेक्ट (एनएचडीपी) के पाँचवें चरण के अन्तर्गत एनएच-6 की छः लेन के लिए रूपनारायण नदी पर कोलाघाट (पश्चिम बंगाल) में नए पुल के निर्माण हेतु 26657.25 वर्गमीटर (6.587 एकड़) माप की रेलवे भूमि के हस्तांतरण के लिए दक्षिण पूर्व रेलवे (दपूरे) प्रशासन से सम्पर्क किया। भा.रा.रा.प्रा. भूमि के लिए अपेक्षित मूल्य/शुल्क का भुगतान करने के लिए सहमत हुआ। इस संदर्भ में, दपूरे तथा भा.रा.रा.प्रा. के अधिकारियों के बीच एक बैठक की गई तथा दपूरे को आहरणों, एनओसी, भूमि मूल्य तथा ड्राफ्ट लीज करार प्रदान करने का अनुरोध किया गया (सितम्बर 2011)। खड़गपुर डिविजन ने यह भी प्रमाणित किया कि उनकी भा.रा.रा.प्रा. द्वारा अपेक्षित भूमि हेतु कोई आगामी योजना नहीं थी (अक्टूबर 2011) तथा भा.रा.रा.प्रा. द्वारा अपेक्षित रेलवे भूमि के विस्तृत माप को दर्शाने वाली योजना की पुष्टि की (जनवरी 2012)।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित भूमि हेतु योजना को प्रमाणित (जनवरी 2012) करने के लगभग नौ माह पश्चात जून 2012 में, दपूरे प्रशासन ने भा.रा.रा.प्रा. को 35 वर्षों की अवधि के लिए ₹ 15.04 करोड़ की कुल राशि पर 26657.25 वर्ग मीटर माप की भूमि को पट्टे पर देने के प्रस्ताव को रेलवे बोर्ड की स्वीकृति के लिए अग्रेषित किया। यह पाया गया कि रेल प्रशासन ने प्रस्तावित पट्टा प्रभारों के निर्धारण में अनुचित समय लिया तथा अन्त में मार्च 2014 में रेलवे बोर्ड द्वारा पट्टे के स्वीकृत होने के पश्चात अप्रैल 2014 में भा.रा.रा.प्रा. को ₹ 19.94 करोड़ के दावे की अधिमान्यता दी। हालांकि यह पाया गया कि नए पुल के निर्माण हेतु भूमि को पट्टे पर देने के लिए दपूरे द्वारा भा.रा.रा.प्रा. के साथ कोई करार हस्ताक्षरित नहीं किया गया। इसी बीच, भा.रा.रा.प्रा. ने रेलवे के साथ भूमि पट्टा करार किए बिना तथा पट्टा प्रभारों के भुगतान किए बिना पुल के निर्माण का कार्य किया।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने पट्टा प्रभारों को माफ़ करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे को यह कहते हुए अनुरोध किया (जून 2014 तथा अक्टूबर 2014) कि नेशनल हाइवे डेवलपमेंट प्रोजेक्ट राष्ट्र के आर्थिक विकास हेतु था इसीलिए भारत सरकार की नीति के अनुसार, सरकारी भूमि के लिए कोई भुगतान नहीं किया जाना चाहिए। हालांकि, भा.रा.रा.प्रा. को अप्रैल 2014 में पट्टा प्रभारों के भुगतान की मांग करने के पश्चात, दपूरे प्रशासन ने पट्टा अनुबंध पर हस्ताक्षर करने तथा भा.रा.रा.प्रा. से पट्टा प्रभारों की वसूली करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की। पट्टा किराए की माफ़ी के लिए भा.रा.रा.प्रा. के अनुरोध को मामले को आगे निर्णय लेने के लिए रेलवे बोर्ड को अग्रेषित नहीं किया गया।

जब रेलवे बोर्ड ने दपूरे प्रशासन द्वारा भा.रा.रा.प्रा. से पट्टा प्रभारों की वसूली की स्थिति मांगी (फरवरी 2016) तो यह सूचित किया गया कि पुल का निर्माण कार्य मार्च 2011 में भा.रा.रा.प्रा. द्वारा किसी प्राधिकार के बिना रेलवे भूमि पर आरम्भ हुआ तथा कार्य नवम्बर 2012 में पूरा हो गया। दपूरे प्रशासन ने आगे भारतीय रेल निर्माण विनियमावली पैरा 813 (बी) उद्धरित किया, जिसके अनुसार विभाग अभियंता (निर्माण) किसी अतिक्रमण के बिना रेलवे भूमि का अनुरक्षण करने हेतु उत्तरदायी है तथा यह वर्णित किया कि उन्होंने विभाग अभियंता (निर्माण) कोलघाट का उत्तरदायित्व निर्धारित किया था, जो रेलवे भूमि में पुल के निर्माण से भा.रा.रा.प्रा. नहीं रोक पायें।

हालांकि डिविजनल तथा क्षेत्रीय मुख्यालय प्राधिकारी इस मामले से परिचित थे तथा दपूरे और भा.रा.रा.प्रा. के बीच प्रत्राचार चल रहा था, अतः यह अपेक्षा करना अधिक है कि एक विभाग अभियंता भा.रा.रा.प्रा. को पुल निर्माण से बचाएगा तथा एनएचडीपी के पांचवे चरण के छः लेन की एक मुख्य परियोजना को बाधित करेगा। तथ्य यह है कि भा.रा.रा.प्रा. की परियोजना को सुविधा देने के बजाय दपूरे प्रशासन ने मामले का निपटान करने, भा.रा.रा.प्रा. के साथ अनुबंध हस्ताक्षरित करने तथा पट्टा प्रभारों की वसूली करने के लिए शीघ्र कार्रवाई नहीं की जिसके परिणामस्वरूप भा.रा.रा.प्रा. से ₹19.94 करोड़ के पट्टा किराया प्रभारों की वसूली नहीं हुई (सितम्बर 2016)।

रेलवे बोर्ड को मामला नवम्बर 2016 में भेजा गया। उत्तर में उन्होंने कहा (फरवरी 2017) कि रेलवे बोर्ड की स्वीकृति प्राप्त करने की प्रक्रिया में राज्य सरकार राजस्व प्राधिकरण, डिविजन तथा मुख्यालय स्तर के अधिकारी सम्मिलित थे जिन्होंने समय लिया तथा इसके परिमाणस्वरूप भा.रा.रा.प्रा. से लाइसेंस शुल्क तथा अन्य प्रभारों की मांग करने में विलम्ब हुआ। उन्होंने आगे कहा कि एक केन्द्र सरकार निकाय होने के नाते, भा.रा.रा.प्रा. को अवलोकित की जाने वाली अनिवार्य औपचारिकताओं से परिचित होना अपेक्षित था तथा यह अपेक्षा की गई कि वे अपना कार्य अनिवार्य भुगतान करके तथा रेलवे के साथ उचित करार करके तथा उसके बाद भूमि पर कब्जा लेने के पश्चात ही आरम्भ करें।

हालांकि भूमि का मालिक होने के नाते वह एक महत्वपूर्ण अवसंरचना परियोजना की सुविधा के लिए लाइसेंस करार करने, समय पर पट्टे तथा अन्य प्रभारों हेतु बिल प्रस्तुत करना रेलवे का उत्तरदायित्व था।

5.5 पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे) : *पुल को पुनः बनाने में विलम्ब के परिणामस्वरूप मौजूदा पुल पर ट्रेन चला कर यात्रियों की सुरक्षा से समझौता*

ठेकेदार को अनिवार्य सुविधा/सामग्री/क्षेत्र प्रदान करने में पूमरे प्रशासन की ओर से विलम्ब के परिणामस्वरूप नए पुल के निर्माण में विलम्ब हुआ। दूसरी ओर, मौजूदा पुल को मजबूत बनाने के लिए लिया गया कार्य भी पूमरे प्रशासन की ओर से चूको के कारण समय पर पूरा नहीं हुआ। इसके परिणामस्वरूप मौजूदा पुल पर स्थाई गति प्रतिबन्ध तथा पुल ट्रेनों का चलना जारी रहा जो एक सुरक्षा जोखिम है।

कीयूल पुल²³² पूमरे के तहत प्रमुख लाइन पर कीयूल तथा लखीसराय स्टेशनों के बीच स्थित है। वह पुल वर्ष 1862 में निर्मित हुआ था।

वर्ष 1998-99 में, पूमरे ने पुल के फ्लोर सिस्टम की मरम्मत का कार्य तब प्रस्तावित किया जब फ्लोर सिस्टम में व्यापक प्रसारित क्षय देखा गया था। पूमरे ने 2002 में पुनः पुल की दीर्घकालीन सुरक्षा के लिए गर्डर में भारी क्षय के कारण पुल की पुनःगर्डरिंग का कार्य प्रस्तावित किया। रेलवे बोर्ड द्वारा 2003-04 में पुनःगर्डरिंग कार्य को स्वीकृत करने के पश्चात, महाप्रबंधक, पूमरे ने पुल की जांच की (दिसम्बर 2003) तथा यह बताया कि कीयूल पुल गंभीर क्षय समस्या वाला एक पुराना पुल है तथा एक स्थायी उपाय के रूप में इसे पुनः बनाने की आवश्यकता है।

तदनुसार, पूमरे ने मौजूदा पुल के फ्लोर सिस्टम की पुनःगर्डरिंग तथा मरम्मत कार्य के बजाय पुल (समीप के क्षेत्र पर नए पुल का निर्माण) के पुनः निर्माण के कार्य का आकलन प्रस्तुत किया (अप्रैल 2006)। रेलवे बोर्ड ने ₹42.01 करोड़ की लागत पर पुल के पुनः निर्माण को मंजूरी दी (मई 2007)। इसी दौरान, पूमरे ने पुल के क्षय तथा कमजोर गर्डर के कारण मौजूदा पुल पर 30/10 किमी प्रतिघंटा²³³ का स्थायी गति प्रतिबंध (पीएसआर) लगा दिया (जुलाई 2003)।

लेखापरीक्षा से पता चला कि पूमरे ने ₹15.79 करोड़ की लागत पर पुल की उप संरचना के निर्माण हेतु ठेका देने के लिए दो वर्ष से अधिक का समय लिया (नवम्बर 2009)। पुल के पुनः निर्माण का कार्य मई 2011 तक पूर्ण करना निर्धारित था। यह पाया गया कि पूर्णता की तारीख को रेलवे द्वारा फरवरी 2016 तक 12 बार बढ़ाया गया था। विस्तारण को मुख्य रूप से परिवर्तन की स्वीकृति में विलम्ब, आहरणों में संशोधन, वर्षा ऋतु, रिक्त स्थान की उपलब्धता न होने, राज्य सरकार द्वारा सड़क के विपथन हेतु विलम्बित स्वीकृति आदि जैसे कारणों की वजह से मंजूर किया गया। अधिकतर ये कारक पूमरे प्रशासन की ओर से चूको/विलम्बों की वजह से थे। पुल की आधारभूत संरचना का कार्य लगभग पांच वर्षों के विलम्ब के पश्चात अप्रैल 2016 में पूरा किया गया। मार्च 2016 तक, ठेकेदार ने पुल की आधारभूत संरचना के कार्य हेतु भुगतान में वृद्धि के रूप में ₹3.69 करोड़ सहित ₹19.83 करोड़ का भुगतान किया।

²³² ब्रिज संख्या 136

²³³ क्रमशः ऊपर तथा नीचे की दिशा में

नए पुल की अधिरचना के लिए दूसरा ठेका अगस्त 2016 में पूर्णता की निर्धारित तिथि के साथ, अगस्त 2015 में ₹ 9.47 करोड़ की लागत पर दिया गया। गर्डर की आपूर्ति में विलम्ब तथा असेंबली कार्य के आरम्भ हेतु पहुँच की उपलब्धता में विलम्ब (दोनों के लिए रेलवे ही उत्तरदायी थी), के कारण, मार्च 2017 तक पहले ही कार्य के लिए कार्यावधि बढ़ा दी गयी है। अधिरचना कार्य की वर्तमान प्रत्यक्ष प्रगति केवल 14 प्रतिशत थी जिसके लिए ₹ 87 लाख की राशि व्यय की गई (जून 2016 तक)।

कार्य की पूर्णता में विलम्ब के कारण, कार्य की लागत ₹ 42.01 करोड़ से बढ़कर ₹ 71.42 करोड़ हो गई, जिसके लिए रेलवे बोर्ड की स्वीकृति हेतु संशोधित आकलन अभी प्रस्तुत होना था। अतः कार्य की स्वीकृति (मई 2007) के नौ वर्ष बीत जाने के पश्चात भी पुल के पुनः निर्माण कार्य को पूरा नहीं किया गया।

इसी बीच, चूंकि नए पुल के निर्माण का कार्य विलम्बित हो रहा था, अतः ट्रेनों के सुरक्षित परिचालन के लिए मौजूदा पुल की मरम्मत की आवश्यकता अनुभव की गई। पूमरे ने ₹ 3.25 करोड़ की लागत पर मौजूदा पुल के फ्लोर मेम्बर की मजबूतीकरण तथा मेटेलाइज करने के कार्य हेतु निर्माण कार्यक्रम 2013-14 में रेलवे बोर्ड की स्वीकृति प्राप्त की। यद्यपि इस कार्य की पूर्णता की लक्षित तिथि सितम्बर 2015 थी तथापि कार्य को ₹ 2.63 करोड़ (अक्टूबर 2016) का व्यय करने के पश्चात भी अभी तक पूर्ण नहीं किया गया था। पूमरे प्रशासन के खातों में विलम्ब के कारण नहीं पाए गए।

छिद्रित गर्डर को बदलकर मौजूदा पुल को मजबूत करने हेतु अन्य कार्य को ₹ 3.91 करोड़ की लागत पर निर्माण कार्यक्रम 2015-16 में रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत किया गया। इस कार्य को आरम्भ में ₹ 2.72 करोड़ की लागत पर 1998-99 में लिया गया था, परन्तु इसे पूरा नहीं किया गया। इस कार्य को दिसम्बर 2015 तक पूरा करना था। अभी तक ₹ 5.79 करोड़ जो स्वीकृत अनुमान से 48 प्रतिशत अधिक है, के व्यय करने के बावजूद यह कार्य अपूर्ण है।

इस प्रकार, ठेकेदार को अनिवार्य सुविधाएं/सामग्री/क्षेत्र प्रदान करने के लिए पूमरे प्रशासन की ओर से देरी के कारण पुल को पुनः बनाने में विलम्ब हुआ। इसके फलस्वरूप मूल्य बढ़ने के कारण ₹ 3.69 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ। चूंकि नए पुल का निर्माण समय पर नहीं किया जा सका अतः पूमरे प्रशासन को मौजूदा पुल को मजबूत करने के लिए कार्य करना पड़ा जिसे पूमरे प्रशासन की ओर से चूकों/विलम्बों के कारण समय से 10 से 13 माह के बाद भी पूरा नहीं

किया गया। यद्यपि, स्थाई गति प्रतिबंध लगाय गया है तथापि, ट्रेन का पिछले 12 वर्षों से पुराने कीयूल पुल पर चलना जारी है जो एक सुरक्षा जोखिम है क्योंकि पुल पर मरम्मत कार्य को योजना के अनुसार पूरा नहीं किया गया है। स्थाई गति प्रतिबंध के परिणामस्वरूप यात्री ट्रेनों, माल ट्रेनों तथा सेक्शन पर चलने वाले ट्रेन इंजन, अतिरिक्त ईंधन खपत तथा सेक्शन क्षमता लागत के अवरोधन पर अतिरिक्त व्यय हुआ। पुल पर ट्रेनों के गति प्रतिबंध तथा धीरे चलने के कारण ₹ 17.58 करोड़²³⁴ अतिरिक्त खर्च हुआ।

रेलवे बोर्ड को मामला नवम्बर 2016 में भेजा गया, उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

5.6 उत्तर रेलवे(उरे): उपयुक्त सुरक्षा उपायों के बिना ट्रेफिक के लिए पुल के ऊपर सड़क के एक अतिरिक्त लेन का प्रारम्भ

अनुसंधान डिजायन और मानक संगठन (अ.डि.मा.सं.) के तरफ (उ.स.पु.) की एक अतिरिक्त एकल तीसरी लेन को ₹ 7.75 करोड़ की लागत पर राज्य सरकार के पुल प्राधिकरण तथा सहयोगी वित्त के प्रतिकूल मत के बावजूद निर्मित किया गया। यह पुल ट्रेफिक के लिए उचित चेतावनी संकेतक तथा टायर अपस्फीकारक के बिना तथा सुरक्षा लेखापरीक्षा किए बिना तथा वन वे ट्रेफिक के आवागमन को सुनिश्चित करने के लिए उपाय किए बिना मार्च 2015 में खोला गया।

पुल के ऊपर सड़क (उ.स.पु.) अथवा पुल के नीचे सड़क (नि.स.पु.) के निर्माण का प्रमुख उद्देश्य लेवल क्रॉसिंग (एलसी) हटाना है जिससे रेलवे परिचालन की कुशलता में सुधार आता है तथा सड़क और रेलवे द्वारा जन परिवहन की सुरक्षा सुनिश्चित होती है। मौजूदा लेवल क्रॉसिंग के बदले में ऊपरी सड़क पुल (उ.स.पु) निचली सड़क पुल (नि.स.पु.) के निर्माण हेतु कार्य को सामान्य रूप में रेलवे द्वारा राज्य सरकार के साथ लागत हिस्सेदारी आधार पर लिया जाता है।

लखनऊ, बड़ी सड़क तथा रेल ट्रेफिक वाले, उत्तर प्रदेश का एक घनी आबादी वाला बड़ा शहर है। लखनऊ से दिल्ली की यात्रा करने के लिए दो रेल मार्ग हैं, एक कानपुर तथा अलीगढ़ द्वारा तथा दूसरा हरदोई तथा मुरादाबाद द्वारा। लखनऊ शहर में दोनों ट्रैक आलमबाघ के समीप से गुजरते हैं जहां कानपुर क्रॉसिंग पर कानपुर मार्ग (एलसी 1 बी तेजीखेरा) तथा हरदोई क्रॉसिंग पर हरदोई

²³⁴ राशि को अगस्त 1991 में आरडीएसओ द्वारा की गई लागत अध्ययन रिपोर्ट के आधार पर संगणित किया गया है जिसे दमरे द्वारा 2003-04 में अद्यतित किया गया। इसके अनुसार, ₹ 3.46 करोड़ प्रति वर्ष की बचत निर्धारित की गई है यदि एक गति प्रतिबंध हटाया जाए।

मार्ग (एलसी 218ए) के माध्यम से तालकटोरा से चॉक तक दोनों मार्गों को काटने वाली सड़क निकलती है।

अनुसंधान डिजायन और मानक संगठन (अ.डि.मा.सं.) भारतीय रेलवे का प्रमुख संस्थान है जो डिजाइनो तथा मानको से संबंधित महत्वपूर्ण तकनीकी मामलो पर रेलवे को परामर्श देता है। इसके कार्यालय, अन्य सम्बद्ध इमारतों तथा आवसीय मकान कानपुर क्रॉसिंग के समीप तथा तालकटोरा सड़क की बांयी तरफ पर स्थित है। एलसी 1 बी तेजखेरा पर निरन्तर ट्रेफिक की समस्याओं से बचने के लिए, रेलवे बोर्ड ने प्रशासनिक ब्लॉक, अ.डि.मा.सं. कॉलोनी तथा अनुबंध 1,11 एवं अ.डि.मा.सं. (लखनऊ) में अन्य कार्यालयो के बीच निःशुल्क मार्ग हेतु ₹ 2.39 करोड़ की लागत पर नि.स.पु. के निर्माण के लिए एक कार्य को स्वीकृति दी (अप्रैल 2008)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि

- दोनो लेवल क्रॉसिंग को हटाने के लिए, इन लेवल क्रॉसिंग के बदले में दो लेन उ.स.पु. के निर्माण हेतु कार्य को ट्रेवलड व्हीकल यूनिट (टीवीयू) के आधार पर ₹ 31.46 करोड़ की कुल प्रत्याशित लागत पर 2004-05 में स्वीकृत किया गया। निर्माण की लागत को रेलवे तथा राज्य सरकार द्वारा बांटा जाना था। इस लागत को अगस्त 2008 में ₹ 36.84 करोड़ तक संशोधित किया गया। लागत को उ.स.पु. के लिए तीसरे लेन (401 मीटर लम्बाई तथा 5.50 मीटर चौड़ाई) प्रदान करने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा संस्वीकृत (जनवरी 2010) सामग्री संशोधन के कारण, ₹ 44.59 करोड़ तक पुनः संशोधित किया गया (जनवरी 2010)। बढ़ी हुई लागत (₹ 7.75 करोड़) मुख्य रूप से तीसरी लेन के प्रावधान के कारण थी तथा इसे केवल रेलवे द्वारा वहन किया जाना था, क्योंकि एलसी संख्या 1बी पर उ.स.पु. में इसका समावेश मुख्य रूप से अ.डि.मा.सं. के प्रति था। अतः सामग्री संशोधन को ट्रेफिक समस्याओं तथा अ.डि.मा.सं. से संबंधित उपयोगकर्ताओं को असुविधा का समाधान करना था तथा सामग्री संशोधन की स्वीकृति महानिदेशक, अ.डि.मा.सं. की सिफारिश के अनुसार थी।

- राज्य सरकार²³⁵ के पुल प्राधिकरण ने मुख्य उ.स.पु. से अ.डि.मा.सं. के तरफ टी-जंक्शन के प्रावधान को खारिज किया (मई 2008) क्योंकि वह दुर्घटना संभावित होने के नाते सुरक्षा आधार पर अव्यवहारिक हो सकता था। सहयोगी फाइनेंस ने अ.डि.मा.सं. के तरफ तीसरी लेन उपलब्ध कराने के लिए इस सामग्री

²³⁵ महाप्रबंधक, उत्तर प्रदेश राज्य ब्रिज निगम लिमिटेड (यूपीएसबीसी)

संशोधन की अनिवार्यता पर प्रश्न किए, जब अ.डि.मा.सं. कॉलोनी को जोड़ने के लिए एक पृथक उ.स.पू. को पहले ही 2008-09 में स्वीकृत किया गया था। हालांकि, राज्य सरकार के साथ-साथ सहयोगी फाइनेंस के पुल प्राधिकरण के प्रतिकूल मत के बावजूद, रेलवे बोर्ड द्वारा प्रमुख रूप से रेलवे पर तीसरी लेन के निर्माण हेतु ₹ 7.75 करोड़ के अतिरिक्त बोझ के साथ एक संयुक्त संशोधित अनुमान को स्वीकृत किया गया (जनवरी 2010)।

- तकनीकी कारणों से उ.स.पू. के तीसरी लेन की चौड़ाई, इसके लोडिंग पेटर्न तथा ट्रैफिक प्रवाह में समस्याओं के कारण 5.5 मीटर से घटाकर 4.85 मीटर की गई। उ.स.पू. तथा नि.स.पू. दोनों को क्रमशः एक साथ बनाया गया तथा क्रमशः ₹ 5.15 करोड़ (7 मीटर चौड़ा दो तरफा नि.स.पू.) तथा ₹ 7.75 करोड़ (4.85 मीटर एक तरफा उ.स.पू.) की पूंजीगत लागत पर क्रमशः दिसम्बर 2014 तथा मार्च 2015 में ट्रैफिक के लिए खोला गया।

उ.स.पू.²³⁶ के अतिरिक्त तीसरी लेन का प्रावधान, विशेष रूप से आलमबाघ से अ.डि.मा.सं. को एक तरफा कम ट्रैफिक के सहज तथा अबाधित प्रवाह का प्रबंध करने हेतु था। इसे 4.85 मीटर की घटी हुई चौड़ाई तथा तीखे मोड़ की मौजूदगी के कारण कम दृश्यता की वजह केवल एक तरफा ट्रैफिक को मंजूरी देने हेतु डिजाइन किया गया था। उ.स.पू. को ट्रैफिक के लिए मार्च 2015 में उचित सुरक्षा व्यवस्थाओं अर्थात् संकेत तथा टायर डिफ्लेटर के बिना खोला गया। रेल प्रशासन द्वारा ट्रैफिक के दोनों तरफ के आवागमन को प्रोत्साहित न करने के लिए कोई सुरक्षा लेखापरीक्षा नहीं की गई। इस प्रकार, गाड़ी के रास्ते की सामान्य मानक चौड़ाई से कम संकीर्ण अतिरिक्त तीसरी लेन असुरक्षित तथा दुर्घटना संभावित रही।

इस प्रकार अ.डि.मा.सं. के तरफ उ.स.पू. की एक अतिरिक्त तीसरी एकल लेन को ₹ 7.75 करोड़ की लागत पर राज्य सरकार के पुल प्राधिकरण तथा सहयोगी वित्त के प्रतिकूल मत के बावजूद निर्मित किया गया। यह पुल ट्रैफिक के लिए उचित चेतावनी संकेतक तथा टायर अपस्फीकारक के बिना तथा सुरक्षा लेखापरीक्षा किए बिना तथा वन वे ट्रैफिक के आवागमन को सुनिश्चित करने के लिए उपाय किए बिना मार्च 2015 में खोला गया है।

रेलवे बोर्ड को मामला दिसम्बर 2016 में भेजा गया, उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

²³⁶ प्रमुखआरओबी से आरडीएसओ के प्रति

5.7 दक्षिण रेलवे (दरे): पिट लाइन सुविधाओं का उपयोग न होना

मदुरै कोचिंग डिपो में पिटलाइन (चौथी) को ₹6.08 करोड़ की लागत पर बनाया गया तथा यांत्रिकी शाखा को सौंपा गया (मार्च 2011)। हालांकि बनाई गई परिसम्पत्तियों को विभिन्न कमियों को कारण लाभकारी उपयोग में अभी लगाया जाना था।

मदुरै-रामेश्वरम सेक्शन में, मदुरै कोचिंग काम्प्लेक्स में मौजूदा तीन पिट लाइनों के अतिरिक्त एक पिट लाइन भी बनाई गई (मार्च 2011)। रेलवे बोर्ड द्वारा चौथी पिट लाइन के निर्माण का कार्य एमडीयू-आरएमएम सेक्शन के गेज रूपांतरण कार्य के एक भाग के रूप में स्वीकृति दी गई (मार्च 2006)। विस्तृत आकलन के अनुसार, कैटवॉक व्यवस्थाओं (₹ 78 लाख), वाटर हाइड्रेंट (₹ 30 लाख) तथा वाटरिंग और ड्रेनेज व्यवस्थाओं (₹ 8 लाख) सहित चौथी पिट लाइन के निर्माण की लागत ₹ 1.16 करोड़ थी। एमडीयू कोचिंग काम्प्लेक्स में चौथी पिट लाइन का निर्माण ₹ 6.08 करोड़ की कुल लागत पर किया गया तथा निर्माण संगठन द्वारा ट्रेनों के अनुरक्षण हेतु यांत्रिक शाखा को सौंपा गया (मार्च 2011)। मदुरै कोचिंग काम्प्लेक्स के अभिलेखों की संवीक्षा से यह पता चला कि

- यद्यपि इसे मार्च 2011 में निर्मित किया गया, तथापि अप्रैल 2016 तक चौथी पिटलाइन को उपयोग में नहीं लगाया जा सका।
- यांत्रिकी, विद्युतीय तथा ओपन लाइन इंजीनियरिंग विभाग द्वारा की गई संयुक्त जांच (सितम्बर 2012) ने चौथी पिट लाइन में विभिन्न कमियां बताईं। इन कमियों में मौजूदा पाइपलाइन का इनकी वाटर पाइपलाइन से सम्बद्ध न होना, अनुपयुक्त ड्रेनेज सिस्टम, अपूर्ण सिविल तथा विद्युतीय कार्य आदि सम्मिलित था। यद्यपि इनमें से कुछ को संशोधित किया गया तथापि, जल निकासी के अवरुद्ध होने, चलने के रास्तों में पानी जमा होने तथा पिट लाइन के प्रवेश द्वार पर स्टेप तथा ट्रॉली पाथवेज का प्रावधान न होने की समस्याओं को अभी संशोधित करना था (अप्रैल 2016)।

इस प्रकार ₹ 6.08 करोड़ की लागत पर निर्मित चौथी पिट लाइन को उपयोग में नहीं लाया जा सका तथा यह अनुपयुक्त रही (अप्रैल 2016)। लेखापरीक्षा द्वारा मामले को आरम्भ में मई 2013 में उठाया गया। प्रतिक्रिया में, दरे प्रशासन ने कहा (अक्टूबर 2013) कि चौथी पिट लाइन का उपयोग स्टिलिंग लाइन के रूप में किया जा रहा था तथा यह आगामी आवश्यकताओं हेतु अनिवार्य था। कोच अनुरक्षण हेतु चौथी पिट लाइन का उपयोग करने के संदर्भ में, दरे प्रशासन ने

कहा (मार्च 2016) कि एक सप्ताह के लिए चौथी पिटलाइन का उपयोग करके पूर्ण स्केल ट्रायल किया गया था। ड्रेन पाइपलाइन में ब्लॉकेज पाई गई तथा ओपन लाइन संगठन को ब्लॉकेज हटाने के लिए अनुरोध किया गया क्योंकि पिट लाइन को ब्लॉकेज के कारण उपयोग में नहीं लगाया जा सका। उत्तर यह दर्शाता है कि चौथी पिट लाइन अभी तक अनुपयुक्त है। अतः ₹ 6.08 करोड़ की लागत पर बनी परिसम्पत्तियों को लम्बित कार्यों के पूर्ण न होने के कारण उपयोग नहीं किया गया (मई 2016)।

रेलवे बोर्ड को मामला अगस्त 2016 में भेजा गया, उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

5.8 उत्तर रेलवे(उरे): कार्य के क्रियान्वयन हेतु स्वीकृत क्षेत्र तथा आहरणों की उपलब्धता के बिना ठेका देने के कारण निरर्थक व्यय

रेलवे के खाली स्थान तथा आहरणों को सुनिश्चित किए बिना पैदल पार पथ बदलने के लिए ठेका देने के निर्णय के परिणामस्वरूप पैदल पार पथ के लिए स्टील सामग्री के निर्माण पर ₹ 5.75 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ जो कि कार्य को करने का निर्णय लेने तक अवरूद्ध रहेगा। मौजूदा फुट ओवर पुल बहुत पुराने हैं तथा इन्हें संस्थापन के बाद से बदला/परिवर्तित नहीं किया गया है। जब तक इन्हें बदला नहीं जाता है तब एक इनका उपयोग यात्रियों की सुरक्षा के लिए एक खतरा प्रस्तुत करता है।

रेलवे बोर्ड के निर्देशों (अगस्त 1980) के अनुसार, कार्य का ठेका तब तक नहीं दिया जाना चाहिए जब तक कार्य के क्षेत्र की जांच, योजनाओं की स्वीकृति, आहरणों तथा आकलनों जैसे प्रारम्भिक कार्य पूरे न हो तथा कार्य के क्रियान्वयन हेतु ठेकेदार को क्षेत्र सौंपने में कोई रुकावट नहीं है।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने लखनऊ में चारबाग रेलवे स्टेशन पर पैदल पार पथ बदलने के लिए दो कार्य स्वीकृत किए (2006-07)। कार्यों का विवरण 'प्रथम श्रेणी फुट ओवर पुल को बदलना' तथा 'द्वितीय प्रविष्टि पैदल पार पथ को बदलना' था इसमें क्रमशः ₹ 2.42 करोड़ तथा ₹ 2.71 करोड़ की लागत का पूर्वानुमान था। डिविजन प्राधिकरण, लखनऊ ने दोनों कार्यों के लिए आकलनों को

स्वीकृत किया (मई 2009) तथा अगस्त 2010 तक पूरा होने की लक्षित तिथि के साथ एक समेकित ठेका²³⁷ दिया (नवम्बर 2009)।

कार्य की प्रगति धीमी थी क्योंकि रेलवे समय पर ठेकेदार को दोनो एफओबी को बदलने के लिए कार्य के संदर्भ में स्वीकृत डिजाइन उपलब्ध नहीं करा सकी। प्रथम श्रेणी एफओबी को बदलने के संदर्भ में रेल प्रशासन ने अक्टूबर 2011 से पूर्व ठेकेदार को डिजाइन सौंप दिया परन्तु ठेकेदार ने प्रथम श्रेणी एफओबी बदलने को कार्य प्रारम्भ नहीं किया (फरवरी 2012)। द्वितीय प्रविष्टि एफओबी को बदलने के संबंध में डिजाइन को संशोधित करने की आवश्यकता थी तथा इसे रेलवे द्वारा ठेकेदार को केवल जून 2012 में उपलब्ध कराया गया। हांलाकि, ठेकेदार ने ठेके की वैद्यता हेतु विस्तारण मांगते समय (मई 2013) यह दावा किया कि उन्हें 30 मई 2013 तक डिजाइन नहीं सौंपे गए थे।

इसके अलावा, जब ठेकेदार ने द्वितीय श्रेणी एफओबी को बदलने का कार्य शुरू किया तो चारबाग, लखनऊ (उरे) स्टेशन के परिचालन प्राधिकरण ने आपत्ति की (नवम्बर 2013) तथा कार्य को इस आधार पर रोक दिया कि स्टेशन परिसर में कोई कार्य स्टेशन परिचालन नियमावली में संशोधन के बिना नहीं किया जा सकता। वे इस विचार के अन्तर्गत थे कि प्लेटफॉर्म संख्या 2 पर लाइन को एफओबी की नीव के निर्माण हेतु शिफ्ट करना अपेक्षित था तथा इसीलिए वे कार्य आरम्भ होने से पूर्व स्टेशन कार्यकारी नियमावली में संशोधन चाहते थे। हांलाकि बाद में यह पाया गया कि किसी लाइन का बाधित होना अपेक्षित नहीं था तथा स्टेशन परिचालन नियमों में संशोधन अपेक्षित नहीं था। विभिन्न विभागों के बीच सम्न्वय के अभाव से कार्य का क्रियान्वयन विलम्बित हुआ।

डिविजनल प्राधिकारियों ने पूर्णता की लक्षित तिथि को पिछली बार अप्रैल 2014 में बढ़ाया था (नौवीं बार) जो कि 31 मई 2014 तक थी। अप्रैल 2014 में कार्य की प्रगति कम (तीन प्रतिशत) थी। अतं में, मई 2014 में ठेकेदार ने सम्मिलित विलम्ब तथा श्रमिक तथा निर्माण सामग्री की लागत में वृद्धि के संदर्भ में कार्य का क्रियान्वयन जारी रखने में अपनी अक्षमता दर्शाई। इस कार्य को उरे के निर्माण कार्यक्रम में दर्शाने के लिए जारी रखा गया है तथा इसके बाद रेल प्रशासन ने कार्य को करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की।

इसी बीच डिविजनल प्राधिकारियों ने दोनो एफओबी के लिए स्टील सामग्री के निर्माण हेतु पुल वर्कशॉप-चारबाग, लखनऊ को कार्य आदेश दिए थे (अप्रैल तथा

²³⁷ चारबाग लखनऊ स्टेशन तथा परिसर में कुछ अन्य नवीनीकरण तथा स्थानांतरण कार्यों सहित

सितम्बर 2007) जिसके लिए सितम्बर 2008 से जनवरी 2014 के दौरान ₹ 5.75 करोड़ मूल्य की सामग्री प्राप्त की गई थी। सामग्री तब से उपयोग किए बिना इंजीनियरिंग डिपो में खुले में पड़ी थी।

इस संदर्भ में, यह देखा गया कि

- यद्यपि, दोनों कार्यों को रेलवे बोर्ड द्वारा 2006-07 में स्वीकृत किया गया था तथापि उनके विस्तृत आकलन को डिविजनल प्राधिकारियों द्वारा मई 2009 में स्वीकृत किया गया। स्वीकृति में विलम्ब के कारण दर्ज नहीं थे। इसके अलावा, स्टील पैदल पार पथ के लिए स्टील सामग्री के नर्माण हेतु पुल वर्कशॉप-चारबाग, लखनऊ को कार्य आदेश 2007-08 में अर्थात् विस्तृत आकलन के स्वीकृत होने से पूर्व दिया गया (अप्रैल एवं सितम्बर 2007)। फलस्वरूप उरे प्रशासन ने प्रशासनिक आधार पर ठेका बंद करने तथा आहरणों के लिए आकलनों को संशोधित करने का प्रस्ताव दिया (अगस्त 2016)। यह पैदल पार पथ के स्थानापन्न कार्यों में ओर विलम्ब करेगा।

- यद्यपि पैदल पार पथ के स्थानापन्न के लिए कार्य का क्रियान्वयन आरम्भ करने के लिए ठेकेदार सौंपने हेतु रेलवे के पास स्वीकृत आहरण तथा रिक्त स्थान उपलब्ध नहीं थे तथापि, उन्होंने अगस्त 2010 में पूर्णता तिथि के साथ ठेका दिया (नवम्बर 2009)। लक्षित तिथि को 31 मई 2014 तक बढ़ाया गया था जब कार्य की प्रगति लगभग तीन प्रतिशत थी। चूंकि ठेका पांच वर्ष से अधिक पुराना था तथा ठेकेदार ने कार्य करने की अनैच्छा दर्शाई है अतः दोनों पैदल पार पथ के स्थानापन्न की संभावना कम है।

- दोनों पैदल पार पथ का स्थानापन्न न होने में विलम्ब प्रत्यक्ष रूप से यात्री सुरक्षा से संबंधित था क्योंकि दोनों पैदल पार पथ बहुत पुराने हैं तथा उन्हें तुरन्त स्थानापन्न की आवश्यकता है। प्रथम श्रेणी पैदल पार पथ के स्थानापन्न हेतु 2009 में औचित्य देते समय, यह कहा गया कि “सभी नीचले चैनल, पार्श्व ब्रेसिंग को बुरी तरह से संक्षारित किया गया है।” द्वितीय प्रविष्टि पैदल पार पथ को 1925 में संस्थापित किया गया तथा इसकी स्थिति तब खराब थी जब स्थानापन्न हेतु प्रस्ताव दिया गया।

इस प्रकार, रेलवे के खाली स्थान तथा आहरणों को सुनिश्चित किए बिना पैदल पार पथ बदलने के लिए ठेका देने के निर्णय के परिणामस्वरूप पैदल पार पथ के लिए स्टील सामग्री के निर्माण पर ₹ 5.75 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ जो कार्य लेने हेतु अन्य निर्णय तक अवरूद्ध रहा। मौजूदा पैदल पार पथ बहुत पुराने हैं,

तथा इन्हें संस्थापन के बाद से बदला/परिवर्तित नहीं किया गया है। जब तक इन्हें बदला नहीं जाता, है तब एक इनका उपयोग यात्रियों की सुरक्षा के लिए एक खतरा प्रस्तुत करता है।

रेलवे बोर्ड को यह मामला सितम्बर 2016 में भेजा गया, उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

5.9 दक्षिण रेलवे (दरे): रेनफोर्सड सीमेंट कन्क्रीट डिपो (आर.सी.सी.) का अलाभकारी परिचालन

पोनमलाई में आरसीसी डिपो का आउटपुट पिछले वर्षों से कम हो रहा है। आउटपुट का प्रति यूनिट व्यय पिछले छः वर्षों में लगभग 150 प्रतिशत तक बढ़ा है। आरसीसी डिपो ने इस अवधि के दौरान बाजार दरो की तुलना में काफी अधिक लागत पर मदो का निर्माण करने पर ₹ 5.68 करोड़ का अतिरिक्त व्यय वहन किया। चूंकि, डिपो का परिचालन एक अलाभकारी प्रस्ताव होना प्रमाणित कर रहा है, अतः स्टाफ के साथ-साथ डिपो की उपयोगी परिसम्पतियों का लाभकारी प्रयोग करने के वैकल्पिक तरीको तथा साधनो का पता लगाने की आवश्यकता है।

रेनफोर्सड सीमेंट कन्क्रीट (आरसीसी) डिपो 1952 में पोन्मलाई (जीओसी) में आरम्भ किया गया। डिपो 33,184 वर्गमीटर के क्षेत्र में स्थित है तथा इसमें बड़े पैमाने पर संसाधन खान तथा भारी क्रेनो सहित अवसंरचनात्मक सुविधाएं हैं। डिपो मीटर गेज (एमजी) प्री-स्ट्रैस्ड कन्क्रीट (पीएससी) स्लीपर्स तथा भारी आरसीसी उत्पाद का निर्माण करता था। एमजी स्लीपर्स का उत्पादन 1992 में भारतीय रेल की यूनी-गेज पॉलिसी तथा 2003 में प्री-स्ट्रैस्ड कन्क्रीट पुल स्लेब बदलने के कारण उन आरसीसी उत्पादो के कारण रोक दिया गया। इसके पश्चात, यह डिपो स्लेब, किलोमीटर पोस्ट, स्पीड ब्रेकर, डस्टबिन, कर्व-बोर्ड जैसे हल्के आरसीसी उत्पादो तथा स्लेब, पावर ब्लॉक, बेंच सेट आदि जैसे सीमेंट कन्क्रीट मदो का निर्माण कर रहा है।

आरसीसी डिपो के अभिलेखो की समीक्षा से पता चला कि वर्ष 2006 से आरसीसी/पीसीसी²³⁸ उत्पादो के निर्माण हेतु कोई उत्पादन योजना अथवा कार्यक्रम नहीं था। इसके अतिरिक्त, उत्पादन के लिए या तो क्षेत्रीय रेलवे या रेलवे बोर्ड द्वारा कोई मानदण्ड निर्धारित नही किया गया।

²³⁸ प्री-स्ट्रैस्ड सीमेंट कन्क्रीट

लेखापरीक्षा ने पाया कि वर्ष 2007 से विभिन्न आरसीसी मदो के निर्माण/उत्पादन हेतु डिपो को कोई सूची नहीं दी जा रही थी। जब खुली लाइन तथा निर्माण से कोई मांग प्राप्त की गई तो डिपो में इन मदो/उत्पादो का निर्माण किया गया। स्टाफ के संदर्भ में विवरण, श्रम घटक पर व्यय, स्टोर जैसे अन्य घटको पर व्यय, ठेकेदार को भुगतान तथा पिछले छः वर्षों के लिए क्यूबमीटर में डिपो के कुल आउटपुट को नीचे तालिका में दिया गया है:

तालिका 5.2						
वर्ष	आउटपुट (क्यूबमीटर में)	स्टाँफ की संख्या	कुल व्यय (₹ लाख में)	श्रम घटक (%)	अन्य व्यय घटक (%)	आउटपुट का प्रति इकाई व्यय (₹ लाख में)
1	2	3	4	5	6	7=4/2
2010-11	792	46	177.23	67.41	32.59	0.22
2011-12	754	43	208.04	58.46	41.54	0.28
2012-13	655	40	176.96	79.31	20.69	0.27
2013-14	321	35	166.80	86.83	13.17	0.52
2014-15	426	25	219.01	66.87	33.13	0.51
2015-16	252	21	138.29	82.88	17.12	0.55

जैसाकि देखा जा सकता है निर्मित मदो के आउटपुट की मात्रा 2010-11 में 792 क्यूबमीटर से 2015-16 में 252 क्यूबमीटर तक कम हुई। दूसरी ओर, 2011 में 46 से 2016 में 21 तक स्टाफ की संख्या में कमी के बावजूद श्रम घटक में 2010-11 में कुल व्यय के 67.41 प्रतिशत से 2015-16 में 82.88 प्रतिशत वृद्धि हुई। आउटपुट का प्रति इकाई व्यय 150 प्रतिशत से अधिक तक बढ़ा।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि दरे प्रशासन द्वारा फरवरी 2013 के दौरान कार्य अध्ययन किया गया जिसके अनुसार श्रम प्रभार, उपरिशीर्ष प्रभार, स्थापन प्रभार आदि सामग्री लागत के 500 प्रतिशत थे तथा यह कि आरसीसी उत्पाद बाजार मूल्य से तीन गुना महंगे थे। अध्ययन रिपोर्ट ने यह भी वर्णित किया कि पिछले वर्षों के दौरान नई मदों में बहुत कम अभिवृद्धि हुई थी तथा उत्पाद रेलवे के लिए विशिष्ट नहीं थे तथा बाजार में सरलता से उपलब्ध थे। कार्य अध्ययन का मत था कि उत्पादन के वर्तमान स्तर के साथ, बाहरी स्रोत से सेवाएं प्राप्त करना अधिक लाभकारी था।

लेखापरीक्षा ने प्रचलित बाजार मूल्यों²³⁹ के अनुसार डिपो में मदो के उत्पादन की लागत तथा इन मदो के निर्माण की लागत में भिन्नता की गणना की। यह पाया गया कि 2010-11 से 2015-16 तक के दौरान डिपो द्वारा उत्पादित मदे बाजार लागत से ₹ 5.68 करोड़ अधिक महंगी थी। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि लगभग ₹ 70 लाख की कीमत के भारी आरसीसी उत्पाद जिन्हें 2003 से पूर्व मांगा गया था, तभी से खाली पड़े थे।

आरसीसी डिपो के अलाभकारी परिचालन का मामला दरे प्रशासन के साथ नवम्बर 2014 में उठाया गया। दरे प्रशासन ने स्वीकृत किया (सितम्बर 2015) कि आरसीसी डिपो उत्पादो की लागत श्रमिक की अधिक लागत के कारण अधिक थी तथा यह कहा कि नीचली श्रेणी के पदो को बढ़ाकर स्लीपर्स प्लांट जैसी गतिविधियों की बाह्य स्रोत से सेवाएं प्राप्त करके उत्पादन लागत को कम करने हेतु कार्रवाई की जाएगी।

आउटपुट तथा स्टाफ की संख्या की प्रवृत्ति से यह प्रमाणित होता है कि दरे प्रशासन ने डिपो का परिचालन धीरे-धीरे कम किया है। हालांकि उस पर विचार करना कि डिपो का परिचालन एक अलाभकारी स्थिति होना प्रमाणित कर रहा था, अतः स्टाफ के साथ-साथ डिपो की अलाभकारी परिसम्पत्तियों का लाभकारी उपयोग करके वैकल्पिक तरीको तथा माध्यमो का पता लगाने की आवश्यकता है। रेलवे बोर्ड को मामला अक्टूबर 2016 में भेजा गया, उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

²³⁹ दरे ने 2015-16 के लिए आरसीसी मदो तथा पीसीसी मदो के लिए बाजार मूल्य क्रमशः ₹ 16,404 तथा ₹ 7,382 प्रदान किया। लेखापरीक्षा ने प्रतिवर्ष 10 प्रतिशत तक इसे घटाकर पिछले वर्षों के लिए बाजार दरो की गणना की।