

### अध्याय 3 - रेल विद्युतीकरण परियोजनाओं की योजना

3. लेखापरीक्षा ने ब्यौरेवार समीक्षा के लिए 36 रेल विद्युतीकरण परियोजनाओं (रे.वि.) का चयन किया। इसमें 17 पूर्ण परियोजनाएं, 12 प्रगति पर और 7 नई परियोजनाएं शामिल हैं। परियोजना प्रबंधन का मुख्य उद्देश्य संचालन की आवश्यकताओं को पूरा करने, निवेश पर रिटर्न प्राप्त करने और संचालन पर समय और लागत के अतिलंबन से बचने के लिए कार्यों की समय पर समाप्ति सुनिश्चित करना है। परियोजना के प्रस्ताव, क्रियान्वयन और परियोजना के बाद उपयोग सहित, परियोजना प्रबंधन के निम्नलिखित तत्वों की समीक्षा लेखापरीक्षा में विस्तार से की गई:

- i. औचित्य
- ii. तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता मूल्यांकन
- iii. प्रशासनिक अनुमोदन
- iv. ब्यौरेवार परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर)
- v. संस्वीकृति
- vi. परियोजना कार्यान्वयन के लिए तैयारी कार्य
- vii. कार्यान्वयन एजेंसी की पहचान
- viii. संविदाकरण
- ix. संविदा का कार्यान्वयन
- x. परियोजना की पूर्णता
- xi. विद्युतीकृत भाग का उपयोग
- xii. परियोजना का समापन
- xiii. तकनीकी आर्थिक व्यवहार्यता निर्धारण में अनुमानों के संबंध में पश्च परियोजना निर्धारण
- xiv. पश्च संविदा गतिविधियां, जैसे मध्यस्थता और न्यायिक कार्यवाहियां

उपर्युक्त में कार्य/परियोजना की पहचान, संक्षिप्त अनुमानों की तैयारी और अनुमोदन, संसद द्वारा अनुमोदन, वार्षिक निर्माण कार्यक्रम में परियोजना शामिल करना, निष्पादक एजेंसी-कोर, आरवीएनएल, जोनल रेलवे को कार्य आवंटित करना, विस्तृत आंकलनों की संस्वीकृति, बोलियां आमंत्रित करना, और ठेके देना, खाका योजना का अनुमोदन, बिजली आपूर्ति और ट्रांसमिशन लाइनों (भूमि और मार्गाधिकार) के लिए उपयोगिता प्रदाताओं के साथ समन्वय, ओवरहेड उपकरण (ओएचई) वायरिंग, सेवा भवन, ट्रैक्शन उप-स्टेशन (विद्युत आपूर्ति

संस्थापना), स्विचिंग पोस्ट (एसपी), सिग्नलिंग संशोधन, प्रत्यक्ष कार्य पूरा होने के बाद, रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) द्वारा निरीक्षण और अंतिम कमीशनिंग के कार्य शामिल हैं।

जोनल रेलवे और रेलवे बोर्ड में परियोजना स्वीकृति प्रक्रिया में जोनल रेलवे और रेलवे बोर्ड स्तर पर विभिन्न विभागों के साथ परामर्श, वित्त पुनरीक्षण, रेलवे बोर्ड के आर्थिक निदेशालय द्वारा वित्तीय मूल्यांकन, नीति आयोग द्वारा सैद्धान्तिक अनुमोदन और भारतीय रेल के वार्षिक निर्माण कार्यक्रम में परियोजना का समावेश शामिल है। इस पूरी प्रक्रिया को **परिशिष्ट II** में आरेखित रूप से वर्णित किया गया है। विभिन्न गतिविधियों, जैसे ओवरहैड उपकरण (ओएचई), ट्रेक्शन उप स्टेशन (टीएसएस), पर्यवेक्षी नियंत्रण और डाटा अधिग्रहण (स्काडा), सिविल इंजीनियरिंग, सिग्नलिंग और टेलीकॉम और जोनल रेलवे के अनुक्रम का सचित्र प्रतिनिधित्व **परिशिष्ट III** में संलग्न है।

### 3.1 संबंधित क्षेत्रीय रेलवे और रेलवे बोर्ड में संक्षिप्त प्राक्कलनों की संस्वीकृति सहित परियोजनाओं के अनुमोदन की प्रक्रिया

एक विद्युतीकरण परियोजना के लिए लागत अनुमान, हितधारकों के साथ परामर्श, और हितधारकों की पहचान, संक्षिप्त अनुमान तैयार करने की प्रक्रिया के माध्यम से की जाती है। संक्षिप्त प्राक्कलन तैयार करने की प्रक्रिया और इसकी संस्वीकृति निर्धारित निर्देशों<sup>6</sup> के अनुसार संचालित होती है। इसमें जोनल रेलवे और रेलवे बोर्ड में प्रसंस्करण शामिल है, जिसमें कई हितधारकों (भारतीय रेल के विभाग और पदानुक्रम सगठनों)के साथ परामर्श प्रक्रिया होती है। संक्षिप्त प्राक्कलन बनाने में परियोजना के लिए रिटर्न की आन्तरिक दर (आईआरआर) का मूल्यांकन, जो कि भारतीय रेल में रिटर्न की दर (आरओआर) के रूप में उल्लिखित है, शामिल है। आरओआर के लिए, रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित<sup>7</sup> पद्धतियों, प्रक्रियाओं/आंकड़ों के माध्यम से चिन्हित तत्वों के लिए, नकदी प्रवाह के निर्धारण की आवश्यकता होती है। संक्षिप्त प्राक्कलन में परियोजना लागत का अनुमान और विद्युतीकृत लिंक/भाग के संचालन की अपेक्षित/अनुमानित तिथि भी शामिल होती है।

लेखापरीक्षा में चयनित 36 परियोजनाओं के संक्षिप्त प्राक्कलनों के अनुमोदन की प्रक्रिया की समीक्षा से पता चला कि

<sup>6</sup> रेलवे बोर्ड परिपत्र/पत्र संख्या: 2000/पीएल/29/150 पार्ट दिनांक 12.02.2002

<sup>7</sup> रेलवे बोर्ड परिपत्र/पत्र संख्या: एफ (एक्स) II – 2008/आरड/1 दिनांक 12.06.2008

- विभिन्न चयनित परियोजनाओं में प्रतिफल दर की गणना के लिए नकदी प्रवाह तत्वों के संबंध में अपनाया गया आधार रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित मानदंडों<sup>8</sup> के अनुसार नहीं था। नकदी प्रवाह के कुछ तत्व जिनमें लोको के उपयोग, लोको की मरम्मत और रखरखाव लागत, ओएचई के कारण ब्याज देय पूंजी, ओएचई/ लोको के मूल्य हास/आन्तरिक प्रभार, विद्युत लोको और ओएचई पर व्यय, विशिष्ट ईंधन खपत (एसएफसी) पर सांख्यिकीय आंकड़े और विशिष्ट ऊर्जा खपत (एसईसी), चिकनाई तेल की खपत, साइडिंग के विद्युतीकरण की लागत, ओएचई कार की पूंजीगत लागत आदि आरओआर की गणना के लिए शामिल नहीं किये गए थे। लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा की गई 33 परियोजनाओं में से 31 में, अनुमानित आरओआर की गणना निर्धारित पद्धति के अनुसार नहीं की गई। 31 परियोजनाओं में से 28 में, परामर्श प्रक्रिया में कमी थी, जिनमें सभी विभागों से आवश्यकतानुसार परामर्श नहीं किया गया था। शेष पाँच परियोजनाओं के संबंध में सूचनाएँ उपलब्ध नहीं कराई गईं।

### अनुलग्नक 3.1

- संक्षिप्त प्राक्कलनों की संस्वीकृति में माने गए सभी चार तत्व अर्थात् संक्षिप्त प्राक्कलन तैयार करने की प्रक्रिया और हितधारकों के साथ परामर्श, नकदी प्रवाह के तत्वों, अनुमानित लागत और परिचालन की अनुसूचित तिथि में तैयारी के लिए लंबा समय लगता है, और इनका कोई असर परियोजना के वास्तविक निष्पादन कार्यान्वयन में नहीं होता है। लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि विद्युतीकरण परियोजना का कुल प्रसंस्करण समय (संबंधित जोनल रेलवे द्वारा रेलवे बोर्ड को संक्षिप्त अनुमान भेजने और रेलवे बोर्ड द्वारा इसकी संस्वीकृति के लिए ली गई समय अवधि) 24 परियोजनाओं जिसके लिए जानकारी उपलब्ध थी में 1.17 महीने से लेकर 59 महीने के बीच था। प्रति परियोजना औसतन 29 महीने का समय लिया गया था और मीडियन मान 30 महीने का था। उज्जैन-इंदौर और देवास-मकसी, झांसी-कानपुर, दौंड-मनमाड, रोजा-सीतापुर-बुढ़वाल, अलवर-रेवाड़ी, इटारसी-कटनी-माणिकपुर-छिओकी, झांसी-माणिकपुर, इरोड-तिरुचिरापल्ली और नई कटनी-सिंगरौली विद्युतीकरण परियोजनाओं के प्रसंस्करण के लिए लिया गया कुल समय 36 महीने से अधिक था।

### अनुलग्नक 3.2

<sup>8</sup>रेल विद्युतीकरण परियोजनाओं की पद्धति और मूल्यांकन पर अप्रैल 2007 में समिति द्वारा जारी अंतिम रिपोर्ट

- 31 विद्युतीकरण परियोजनाओं के संबंध में संक्षिप्त प्राक्कलन की तुलना में विस्तृत प्राक्कलन, छः प्रतिशत से 62 प्रतिशत तक अधिक थे। औसतन यह अंतर, 22.59 प्रतिशत के मीडियन मान के साथ 26.39 प्रतिशत था। तीन विद्युतीकरण परियोजनाओं, अर्थात: झारसुगुड़ा-संबलपुर-टिटलागढ़, सतना-रीवा सहित इटारसी-कटनी-माणिकपुर-छिओकी और पन्डेश्वर-सैंथिया सहित खाना-सैंथिया पाकुर के संक्षिप्त अनुमान क्रमशः चार, सात और 12 प्रतिशत कम थे। शेष एक परियोजना की जानकारी उपलब्ध नहीं थी। करेपल्ली-भद्राचलम, शकूरबस्ती-रोहतक, झांसी-कानपुर, बरौनी-कटिहार-गुवाहाटी और गुंटकल-कल्लुर परियोजनाओं में प्रतिशत भिन्नता 40 प्रतिशत से अधिक थी।

### अनुलग्नक 3.3

- संक्षिप्त प्राक्कलन<sup>9</sup> तैयार करने का मुख्य उद्देश्य सक्षम प्राधिकारी को व्यय की प्रकृति के प्रशासनिक अनुमोदन देने और अपेक्षित महत्व का अधिकार देना है ताकि संभावित व्यय और ऐसे ही अन्य डाटा का उचित रूप से सही अनुमान लगाया जा सके ताकि प्राधिकारी प्रस्ताव की वित्तीय संभावनाओं का पर्याप्त रूप से अन्दाजा लगा सके और व्यय और निर्माण कार्यों के लिए प्राक्कलन तैयार करने में विलम्ब से उस स्तर पर बचा जा सके जब सक्षम प्राधिकारी द्वारा जरूरत या प्रस्तावित निर्माण कार्य की सामान्य वाछनीयता के बारे में निर्णय नहीं लिया गया हो। 23 चयनित परियोजनाओं में, यह देखा गया कि संक्षिप्त अनुमान बनाने और अनुमोदन में लिया गया समय 59 महीने तक था और इसलिए समय की बचत का उद्देश्य पूरा नहीं हो सका। इसके अलावा, जहां तक परियोजना को लेने की सामान्य वाछनीयता का संबंध है, विद्युतीकरण को एक अधिक लागत प्रभावी और पर्यावरण अनुकूल कर्षण विकल्प माना गया है और इसलिए संक्षिप्त अनुमान परियोजना के निर्णय, कि इसे लेना है कि नहीं, लेने के लिए आवश्यक नहीं है।

इस प्रकार, प्रस्तावों के संसाधन और संक्षिप्त प्राक्कलन तैयार करने में देरी के कारण, समय की बचतके साथ साथ किसी रेलखंड के विद्युतीकरण के निर्णय लेने का उद्देश्य पूरा नहीं हुआ। संक्षिप्त और ब्यौरे वार प्राक्कलनों के बीच व्यापक अंतरों से यह भी संकेत मिलता है कि अनुमानित लागतों का विस्तृत और वास्तविक रूप से मूल्यांकन नहीं किया गया और इस प्रकार इस प्रक्रिया का उद्देश्य पूरा नहीं हुआ।

<sup>9</sup>अभियांत्रिक विभाग भारतीय रेल की संहिता का पैरा 702

चूंकि रे.वि. परियोजनाओं की मर्दें और प्रक्रियाएं लगभग समान हैं, इसलिए प्रति ट्रेक किलोमीटर (टीकेएम) लागत को विशिष्ट वांछनीय इनपुटों के साथ मानकीकृत किया जा सकता है और विद्युतीकरण के लाभ को सकल टन भार प्रति किलोमीटर (जीटीकेएम) के संदर्भ में मानकीकृत किया जा सकता है। जीटीकेएम और ट्रेक की लंबाई, जिस पर रेलवे विद्युतीकरण लाभकारी होने की संभावना है, मूल्यांकन के सरलीकृत आधार पर निर्धारित किया जा सकता है, जैसेकि, विद्युतीकरण परियोजना पर होने वाली जीटीकेएम क्षमता। एक मानकीकृत प्रक्रिया को, एक प्रस्ताव पर लागू करने का विचार किया जा सकता है। नीचे दिये गए उदाहरण में इसकी चर्चा की गई है:

**बेंचमार्क के आधार पर एक परियोजना के लिए आगे-बढ़ने की संस्वीकृति देने का उदाहरण**

लेखापरीक्षा में **मथुरा-अलवर परियोजना (समूह 163)** में संक्षिप्त अनुमान की संस्वीकृति की प्रक्रिया का विश्लेषण किया गया था।

छः महीने की अवधि, अप्रैल-अक्टूबर 2008 (अप्रैल 2008, सितंबर 2008 और अक्टूबर 2008 में क्रमशः ₹80.00 करोड़, ₹77.42 करोड़ और ₹163.81 करोड़) के दौरान इस विद्युतीकरण परियोजना की संक्षिप्त लागत की तीन बार अलग-अलग तरीके से गणना की गई। अंत में, रेलवे बोर्ड ने अक्टूबर 2010 में ₹99.71 करोड़ के संक्षिप्त अनुमान को मंजूरी दी। इस तरह से, संक्षिप्त प्राक्कलन जिसकी परिकल्पित लागत ₹77.42 करोड़ और ₹163.81 करोड़ के बीच थी, उसे ₹99.71 करोड़ के लिए अनुमोदित किया गया। संक्षिप्त अनुमान में अनुमानित रिटर्न की दर (आरओआर) 17.74 प्रतिशत परिकल्पित की गई थी। ₹119.83 करोड़ के ब्यौरेवार अनुमान को मई, 2011 में संस्वीकृत किया गया था। रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) द्वारा इस रेल विद्युतीकरण परियोजना के परिचालन की संस्वीकृति मार्च 2015 में दी गई थी। इस परियोजना में अक्टूबर 2016 तक ₹82.08 करोड़ व्यय किया गया था, और भौतिक और वित्तीय प्रगति क्रमशः 99 प्रतिशत और 68.5 प्रतिशत थी।

वित्तीय मूल्यांकन की गणना: अनुमानित यातायात, ऊर्जा की खपत में अनुमानित बचत, स्नेहक उपभोग में बचत आदि (बचत पक्ष पर) और इंजनों की पूंजी लागत, परियोजना की लागत, इंजनों की मरम्मत और रखरखाव लागत आदि (व्यय पक्ष पर) पर आधारित थी। बचत, वर्तमान और अनुमानित यातायात, मिलियन सकल टन किलोमीटर (एमजीटीकेएम प्रति वर्ष) और उपलब्ध नवीनतम सांख्यिकीय आंकड़ों के अनुसार डीजल इंजनों के लिए विशिष्ट ईंधन खपत (एसएफसी) और बिजली के इंजनों के लिए विशिष्ट विद्युत उपभोग (एसईसी) में अंतर पर आधारित थी।

इस विद्युतीकरण परियोजना में, परियोजना की लागत का बेंचमार्क मूल्य ₹0.49 करोड़ प्रति टीकेएम (लागत प्रति टीकेएम, कोर के झांसी-कानपुर परियोजना (ग्रुप 148) के ब्यौरेवार अनुमान जिसे दिसंबर 2008 में ₹0.49 करोड़ अनुमोदित किया गया था, से लिया गया था) पर निर्धारित किया जा सकता था। इस मापदंड पर, 160 टीकेएम के लिए मथुरा-अलवर विद्युतीकरण परियोजना की अनुमानित लागत ₹75.4 करोड़ होगी।

इस परियोजना की आरओआर 14 प्रतिशत (निर्धारित बेंचमार्क के अनुसार) से अधिक थी और तदनुसार 14 प्रतिशत की न्यूनतम वार्षिक बचत  $0.14 \times 75.40 = ₹10.56$  करोड़ होगी।

परियोजना की व्यवहार्यता का आंकलन करने और इसे आगे बढ़ाने की संस्वीकृति के उद्देश्य के लिए अन्य बचतों की क्षतिपूर्ति के लिए इसकी बचत में 50 प्रतिशत की वृद्धि, (इंजन लागत, शेडलागत, परियोजना लागत आदि) को मुआवजे के लिए जोड़ने पर, परियोजना की बेंचमार्क बचत ₹15.84 करोड़ होगी।

ईंधन और स्नेहक, मरम्मत और रख-रखाव (इंजनों के) की बचत के कारण, अनुमानित यातायात के अनुसार ₹17.84 करोड़ की बचत परिकल्पित की गई।

चूंकि ₹17.84 करोड़ की बचत, ₹15.84 करोड़ की बेंचमार्क बचत के अधिक है, इसलिए आगे बढ़ने की संस्वीकृति दी जा सकती थी।

यह सिफ़ारिश की जाती है कि

1. रेल विद्युतीकरण परियोजना की व्यवहार्यता (i) डीजल ट्रेक्शन की तुलना में विद्युत ट्रेक्शन के प्रयोग द्वारा अनुमानित बचत (ii) विद्युतीकरण की पूंजीगत लागत पर निर्भर करेगी। विद्युत ट्रेक्शन डीजल ट्रेक्शन से अधिक मितव्ययी होने से बचत सीधे रूप से विद्युत ट्रेक्शन प्रयोग करते हुए परिवहन किए गए सकल टन भार किलोमीटर (जीटीकेएम) से संबंधित होगी। चूंकि विद्युतीकरण में भारी पूंजीगत लागत शामिल होती है, इसलिए एक रेलवे विद्युतीकरण परियोजना तभी व्यवहार्य होगी यदि जीटीकेएम का कुछ थ्रेशहोल्ड स्तर प्राप्त किया जा सके। यदि डीजल के मूल्य में गिरावट आती है, तो एक रेल विद्युतीकरण परियोजना को व्यवहार्य बनाने के लिए, अधिक जीटीकेएम परिवहन करने की आवश्यकता होगी। इसी प्रकार, विद्युत दरों में कमी या डीजल के मूल्य में वृद्धि जीटीकेएम के निम्न स्तर पर रे.वि. परियोजनाओं को व्यवहार्य बनाएंगे। अतः मौटे तौर पर यदि ढुलाई किए जाने वाले जीटीकेएम के रूप में प्रत्याशित यातायात अधिक होगा तो रे.वि. की वाछंनीयता भी अधिक होगी। संक्षिप्त प्राक्कलन तैयार करने की प्रक्रिया को 'गो अहेड संक्शन' जो सरल अनिवार्य मापदंडों पर आधारित है, जैसे संभावित सकल टन किलोमीटर (जीटीकेएम) जिसे विद्युतीकृत ट्रेक/भाग पर परिवहन किया जाना होता है, से बदल कर सरल किया जा सकता है। अन्य विस्तृत पहलूओं जिन्हें संक्षिप्त प्राक्कलन के अन्तर्गत कवर किया जाता है को विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) में समाविष्ट किया जाना चाहिए।

एक्जिट कॉन्फ्रेंस (दिसंबर 2016 और मार्च 2017) के दौरान, जोनल रेलवे, कोर और आरवीएनएल ने सहमति व्यक्त की, कि यह प्रक्रिया समय लेने वाली है, और इसे सरलीकृत करने की आवश्यकता है। सदस्य (कर्षण) ने एक्जिट कॉन्फ्रेंस (मार्च 2017) के दौरान कहा कि एक विद्युतीकरण परियोजना को लेने के लिए केवल जीटीकेएम, एक अच्छा मान दंड नहीं हो सकता, क्योंकि प्रस्तावित जीटीकेएम मानदंडों में, रेलवे प्रक्रियाओं की मौजूदा आवश्यकताओं और अन्य कई कारक जैसे कि कर्षण परिवर्तन, आरयूबी/आरओबी के निर्माण इत्यादि शामिल नहीं होंगे। लेखापरीक्षा ने कहा कि विद्युतीकरण का उद्देश्य कर्षण में परिवर्तन है, और अनुमानित लागत तथा बचत को, विद्युतीकृत खंड के जीटीकेएमके लिए प्राप्त मापदंडों में शामिल किया जा सकता है, जैसा कि ऊपर दिए गए उदाहरण में दिखाया गया है। जहां रे.वि.परियोजना में मौजूदा आरओबी/आरयूबी के स्थानांतरण/ उठाने की आवश्यकता हो, वहां मौजूदा आरओबी (रेल

प्रशासन के पास पहले से उपलब्ध) की संख्या, लम्बाई और ऊंचाई एक सांचे में एकत्रित की जा सकती है और इस कार्य के लिए अनुमानित लागत जीटीकेएम के अतिरिक्त ऐसी परियोजनाओं के लिए निर्णय लेने में शामिल की जा सकती है। लेखापरीक्षा द्वारा यह भी सुझाव दिया गया कि संक्षिप्त प्राक्कलन तैयार करने की वर्तमान प्रक्रिया में बड़ी संख्या में क्षेत्रीय इकाइयां शामिल हैं और प्रक्रिया जटिल है, जिससे संक्षिप्त प्राक्कलन तैयार करने के लिए बहुत समय लगता है। वर्तमान प्रक्रिया को बदलने और सरल बनाने से, बिना किसी प्रतिकूल परिणाम के, समयबचेगा चूँकि परियोजना क्रियान्वयन अभी भी विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) के आधार पर ही किया जाएगा।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर (मार्च 2017) में कहा कि, रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार, विद्युतकर्षण पर परिवहन किया जाने वाला जीटीकेएम, विद्युतीकरण परियोजना के वार्षिक निर्माण कार्यक्रम में शामिल करने के लिए माने जाने वाले कारकों में एक है। तथापि, उन्होंने कहा कि, 'आगे बढ़ाने की संस्वीकृति के मामले की जांच की जाएगी और बोर्ड के विचार के लिए प्रस्तुत किया जाएगा।

### 3.2 नई लाइन परियोजनाओं का विद्युतीकरण

उ.म.रे. के आगरा डिवीजन के उडी-भंडाई खंड पर नई लाइन परियोजना में देखा गया कि यह परियोजना, वार्षिक निर्माण कार्यक्रम 1999-2000 में शामिल की गई थी और इसके लिए ₹214.09 करोड़ (अक्टूबर 2002) का ब्यौरेवार अनुमान, विद्युतीकरण को उसके कार्यक्षेत्र में शामिल किये बिना बनाया गया था। इस परियोजना को शुरू करने के आठ सालों के बाद, अगस्त 2008 में, रेलवे बोर्ड ने जीएम, उमरे को इस खंड के विद्युतीकरण को नए काम पर सामग्री संशोधन के रूप में शामिल करने की सलाह दी। जबकि, मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (सीएओ)/निर्माण, उमरे द्वारा सहमती नहीं दी गई थी। अगस्त 2016 तक, इस परियोजना पर पहले ही ₹450.67 करोड़ का व्यय किया जा चुका था। यद्यपि सीआरएस की संस्वीकृति अक्टूबर 2015 को दी गई, और दिसंबर 2015 में यात्रीगाड़ी के सिंगल पेयर का संचालन शुरू हुआ, इस खंड के विद्युतीकरण न होने की वजह से, नई लाइन का उपयोग न्यून रहा। इससे यह संकेत भी मिला कि परियोजना के लिये योजना व्यापक नहीं थी। उमरे प्रशासन द्वारा 2015-16 में इस लाइन के विद्युतीकरण के लिए ₹105.77 करोड़ का संक्षिप्त अनुमान रेलवे बोर्ड को

प्रस्तुत किया और रेलवे बोर्ड द्वारा अगस्त 2008 में इसकी विद्युतीकरण आवश्यकता की पहचान होने के बावजूद यह अभी तक रेलवे बोर्ड में स्वीकृति हेतु लंबित है।

*ये सिफ़ारिश की जाती है कि*

**2. जहां विद्युतीकरण के बिना नई लाइनों का मूल्यांकन किया जाता है और विद्युतीकरण एक पूरक और बाद की गतिविधि के रूप में जोड़ा जाता है, के स्थान पर, सभी नई लाइन परियोजनाओं का निर्धारण विद्युतीकृत मार्गों के साथ किया जाना चाहिए। यह तरीका, यदि व्यवहार्य हो, तो लाइन परियोजना को प्रारंभ से विद्युतीकरण के साथ किया जा सकता है।**

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में कहा (मार्च 2017) कि विद्युतीकृत/विद्युतीकरण हो रहे खंडों में दूसरी/तीसरी लाइन के प्रस्ताव में टीआरडी अनुमान के प्रावधान के लिए निर्देश (जून 2015) पहले से ही मौजूद हैं। उन्होंने कहा कि नई लाइन के विद्युतीकरण के लिए, मामले की जांच सिविल और यातायात निदेशालायों के साथ की जाएगी और अलग निर्देश जारी किए जाएंगे।

### 3.3 क्रियान्वयन एजेंसियों की पहचान

संक्षिप्त प्राक्कलन की संस्वीकृति के बाद रेल विद्युतीकरण परियोजना को संसद द्वारा अनुमोदन के लिए बजटीय प्रक्रिया में शामिल किया जाता है। संसद द्वारा अनुमोदन के बाद, परियोजना वार्षिक निर्माण कार्यक्रम<sup>10</sup> में परिलक्षित होती है। रेलवे बोर्ड तब रेलवे विद्युतीकरण का केन्द्रीय संगठन (कोर) या किसी अन्य क्रियान्वयन एजेंसी से जोनल रेलवे को परियोजना का कार्यान्वयन आवंटित करता है। कुछ मामलों में, परियोजनाएं, आरवीएनएल को नामांकन आधार पर सौंपी जाती हैं। परियोजना की लागत का रेलवे बोर्ड<sup>11</sup> द्वारा निर्धारित 8.5 प्रतिशत प्रबंधन परामर्श प्रभार आरवीएनएल को तथा 0.25 प्रतिशत निर्देशन और सामान्य (डीएंडजी) प्रभार, संबंधित जोनल रेलवे को प्रदान किया जाता है। प्रबंधन शुल्क, परियोजना की लागत से जुड़ा है, और अगर परियोजना की लागत बढ़ती है, तो यह बढ़ भी जाती है।

यह देखा गया कि

<sup>10</sup>इसे पिंक बुक के रूप में भी जाना जाता है

<sup>11</sup>पत्र संख्या 2004/डब्ल्यू-1/आरवीएनएल/15/दिनांक 04.11.2012



- आरवीएनएल को जोनल रेलवे की परिचालन जरूरतों के आधार पर उन प्रकरणों में कार्य सौंपे गये जहां आरवीएनएल संबंधित नई लाइन/दोहरीकरण परियोजनाओं/गेज परिवर्तन के लिए भी क्रियान्वयन एजेंसी थी। रेलवे ने यह भी कहा है कि, कोर के मौजूदा कार्यभार उनकी क्षमता से अधिक होने के कारण, इन परियोजनाओं को आरवीएनएल को सौंपा गया था।
- रेलवे बोर्ड और आरवीएनएल के बीच परियोजना की सुपुर्दगी के संबंध में कोई माइलस्टोन निर्धारित नहीं है। समय पर परियोजना की सुपुर्दगी न करने या कार्य की गुणवत्ता में किसी प्रकार की कमी के लिए आरवीएनएल पर कोई जुर्माना नहीं है।
- रेलवे बोर्ड द्वारा, 17 विद्युतीकरण परियोजनाओं को वार्षिक निर्माण कार्यक्रम में शामिल करने के बाद और कोर को निष्पादन एजेंसी के रूप में निर्दिष्ट करने के लिए, 337 दिन तक का समय लिया गया (अलवर-रेवाड़ी विद्युतीकरण परियोजना में 13 दिन पहले), जब कि आरवीएनएल के लिए छः परियोजनाओं में, यह 202 दिन तक था (दौंड-मनमाड और जाखल-धुरी-लुधियाना की रे.वि. परियोजनाओं के मामले में क्रमशः 29 दिन और 12 दिन)। कोर को परियोजना आवंटन में लिया गया समय, एक महीने के मीडियन मान के साथ, औसतन तीन महीने था। आर वीएनएल के लिए यह समय, दो महीने के मीडियन मान के साथ, औसतन तीन महीने का था।
- रेलवे बोर्ड द्वारा एजेंसी निर्दिष्ट करने के बाद, कोर/आरवीएनएल, परियोजनाओं को, उनके संबंधित मुख्य परियोजना निदेशक/कोर या मुख्य परियोजना प्रबंधक (सीपीएम)/आरवीएनएल को निर्दिष्ट करते हैं। यह देखा गया कि
  - जबकि कोर ने, परियोजना को सीपीडी को निर्दिष्ट करने के लिए 229 दिन तक का समय लिया; वहीं आरवीएनएल ने, अपने सीपीएम को परियोजना निर्दिष्ट करने में 40 दिन का समय लिया।
  - कोर ने 24 परियोजनाओं के कार्य को सीपीडी को निर्दिष्ट करने में, विद्युतीकरण परियोजनाओं को वार्षिक निर्माण कार्यक्रम में शामिल करने तक, औसतन छः महीने और छः महीने के मीडियन मान के साथ, 605 दिन तक का समय लिया (दो परियोजनाओं के मामले में, रेलवे बोर्ड द्वारा कोर के लिए निर्दिष्ट समय अवधि को अपनाया गया है, क्योंकि अनुवर्ती कार्यों को कोर द्वारा सीपीडी को निर्दिष्ट करने की समय अवधि उपलब्ध नहीं कराई गई थी)।

आरवीएनएल के लिए छः परियोजनाओं में सम्बंधित आंकड़े, तीन महीने के औसत और तीन महीने के मीडियन मान के साथ, 202 दिन थे। (आरवीएनएल द्वारा सीपीएम को निर्दिष्ट समय अवधिचार परियोजनाओं में उपलब्ध नहीं कराई गई थी, तदनुसार, आरवीएनएल को रेलवे बोर्ड द्वारा निर्दिष्ट समय अवधि को अपनाया गया है)

### अनुलग्नक 3.4 और 3.5

इस प्रकार, सभी कार्यान्वयन एजेंसियों की संबंधित फील्ड संरचनाओं को कार्य निर्दिष्ट करने के लिए पर्याप्त समय लिया गया था।

**ये सिफारिश की जाती है कि**

#### 3. क्रियान्वयन एजेंसी और इसकी क्षेत्रीय संरचनाओं की पहचान शीघ्र की जानी चाहिए।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में, कहा(मार्च 2017) कि क्रियान्वयन एजेंसियों (कोर, आरवीएनएल, अन्य पीएसयू और जोनल रेलवे) की पहचान की प्रक्रिया को उन्हें, बजट संस्वीकृति के तुरंत बाद विद्युतीकरण कार्य सौंपने के लिए तेज किया गया है, ताकि ये एजेंसियां साइट के वास्तविक निर्धारण के आधार पर तुरन्त डीपीआर तैयार करना शुरू कर सकें। उन्होंने आगे कहा कि क्रियान्वयन एजेंसियों की पहचान अन्य कारकों पर निर्भर करती है, जैसे कि परियोजना क्रियान्वयन के क्षेत्र में संगठन का सामर्थ्य आदि।

#### 3.4 ब्यौरेवार परियोजना रिपोर्ट तैयार करना और ब्यौरेवार प्राक्कलनों की संस्वीकृति

कोर/आरवीएनएल को कार्य के आवंटन के बाद, कार्य को कोर/आरवीएनएल द्वारा अपने क्षेत्रीय संगठन यथा मुख्य परियोजना निदेशक (सीपीडी)/कोरया मुख्य परियोजना प्रबंधक (सीपीएम)/आरवीएनएल को ब्यौरेवार परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने के लिए निर्दिष्ट किया जाता है। ब्यौरेवार परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) में ब्यौरेवार प्राक्कलन शामिल है, कोर को सौंपी गई परियोजनाओं के लिए ब्यौरेवार प्राक्कलन कोर के अधिकारियों द्वारा तैयार किए जाते हैं और शक्तियों की अनुसूची (एसओपी) में निहित शक्तियों के प्रत्यायोजन के अनुसार, कोर और रेलवेबोर्ड में उपयुक्त अधिकारियों द्वारा अनुमोदित किए जाते हैं। आरवीएनएल को सौंपी गई परियोजनाओं के लिए, ब्यौरेवार प्राक्कलन सलाहकारों के माध्यम से तैयार किए जाते हैं और आरवीएनएल द्वारा अनुमोदित किए जाते हैं।

##### 3.4.1 डी पी आर में सम्मिलित तत्व तथा उसकी तैयारी में समयबद्धता

वित्त मंत्रालय, द्वारा जारी 'निर्माण कार्यों की खरीद के लिए नीतियों और प्रक्रियाओं पर नियमावली' में ब्यौरेवार परियोजना रिपोर्ट के विभिन्न घटकों को विस्तार से दिया गया है।<sup>12</sup>

1. कार्य की आवश्यकता के औचित्य हेतु कार्य/परियोजना की पृष्ठ भूमि।
2. परियोजना के कार्यक्षेत्र का विवरण
3. अपर्जन (यदि कोई हो) - इसमें उस कार्य को शामिल किया जाएगा जो इस विशेष परियोजना प्राक्कलन में शामिल न किया गया हो।
4. भूमि की उपलब्धता - पूरी परियोजना की पूर्णता के लिए आवश्यक भूमि की उपलब्धता के बारे में स्पष्ट संकेत होना चाहिए। भूमि सभी प्रकार से बाधा मुक्त उपलब्ध होनी चाहिए।
5. अवधारणा ड्राइंग और स्वीकृति का संदर्भ - यह तैयार अवधारणा ड्राइंग का विवरण और सक्षम अधिकारी द्वारा अनुमोदन को इंगित करेगा।
6. परियोजना की लागत का लाभ विश्लेषण तथा अनुमानित आंतरिक दर के रिटर्न विद्युतीकृत मार्ग पर विद्युत कर्षण के अनुमानित यातायात सहित होगा।
7. पूरा होने का समय - इसमें दो भाग होंगे, पहला काम के लिए ठेका प्रदान करने तक पूर्व निर्माण गतिविधि के लिए और दूसरा सीपीएम, पीईआरटी आदि<sup>13</sup> जैसी समयबद्धन गतिविधियों का उपयोग करके निष्पादन के लिए।
8. परियोजना के पर्यावरण प्रभाव आकलन (ईआईए) और उसका अनुमोदन, जहां लागू हो।
9. स्रोत और धन की उपलब्धता - क्रियान्वित करने वाली एजेंसी को निधि के अन्तरण करने का तरीका बताया जाना।
10. साइट योजना के लिए वैधानिक निकायों का अनुमोदन, वास्तुकला चित्र आदि जैसा आवश्यकता हो।
11. विस्तृत मिट्टी जांच
12. विस्तृत स्थापत्य ड्राइंग

<sup>12</sup>पैरा 2.3.2 और पैरा 2.5.1

<sup>13</sup>डीपीआर के घटकों में पीईआरटी और सीपीएम जैसे समय निर्धारण कार्यक्रमों का उपयोग शामिल है। परियोजना प्रबंधन में, सीपीएम परियोजना नेटवर्क गतिविधियों का क्रम है जो समय लम्बी अवधि को जोड़ते और परियोजना को पूर्ण करने में अल्पतम संभव समय का निर्धारण करते हैं। यह एक सामान्य रूप से प्रयुक्त होने वाला परियोजना प्रबंधन साधन है और अन्योन्याश्रित कार्यों के साथ कोई भी परियोजना गणितीय विश्लेषण की इस विधि को लागू कर सकते हैं। अन्य समान प्रकार की तकनीक पीईआरटी है जो एक परियोजना में अनुसूची, संगठन और कार्यों का समन्वय करने के लिए प्रयोग होती है और अन्योन्याश्रित कार्यों के साथ एक परियोजना की पूर्णता के लिए अपेक्षित न्यूनतम समय का निर्धारण करने में भी मदद करती है।

13. विस्तृत संरचनात्मक ड्राइंग।
14. विनिर्देशों और दरों की अनुसूची के आधार पर विस्तृत लागत अनुमान।
15. वार्षिक योजनाएं और परिणामी अनुमानित आवंटन और नकदी प्रवाह
16. परियोजना निगरानी के लिए अपनाया जाने वाला सिस्टम।
17. कार्य लेखाकरण प्रणाली।
18. गुणवत्ता आश्वासन प्रणाली / तंत्र
19. बोली-आमंत्रण प्रणाली - एकल भाग, दो भाग, पूर्व-योग्यता, आदि।

व्यापक रूप से एक डीपीआर में उपरोक्त उल्लिखित घटक शामिल होने चाहिए। इसके अलावा, डीपीआर में अपनाई जाने वाली परियोजना निष्पादन कार्यप्रणाली भी शामिल होनी चाहिए अर्थात् ईपीसी, टर्नकी, क्वासीटर्नकी, पारम्परिक सामग्री आपूर्ति के साथ/बिना और कार्यान्वयन एजेंसी और उसकी क्षेत्रीय संरचनाओं की पहचान।

रे.वि. परियोजनाओं के लिए तैयार डीपीआर में विद्युतीकृत किए जाने वाले भाग की सर्वेक्षण रिपोर्ट, विभिन्न गतिविधियाँ अर्थात्, परिचालन, विद्युतीय, सिविल इंजीनियरिंग, सिग्नल और दूरसंचार और निर्माण विभाग, आंकलन और विस्तृत आंकलनों के आधारके अन्तर्गत तकनीकी आवश्यकताएं शामिल होते हैं। विस्तृत प्राक्कलनों में लेखा के शीर्ष वाली लागत का मद-वार आंकलन और प्रत्येक मद में लागत का विभाग-वार (सिविल, विद्युत, सिग्नल और टेलीकाम) घटक शामिल होते हैं। प्रत्येक मद के लिए वित्तपोषण का स्रोत (मूल्यहास आरक्षित निधि, विकास निधि, अतिरिक्त बजटीय स्रोत इत्यादि) भी विस्तृत प्राक्कलन का एक भाग है। लागत का आंकलन लागू नियमों की अनुसूची (एसओआर) और नवीनतम/अंतिम स्वीकृत दरों (एलएआर) के माध्यम से बताए गए तरीके से किया जाता है। विस्तृत आंकलन किसी समय या स्रोत डाटा द्वारा समर्थित नहीं किया जाता है।

वर्तमान में रे.वि. परियोजनाओं के लिए डीपीआर परियोजना के निष्पादन के लिए उत्तरदायी एजेंसियों जिन्हें डीपीआर तैयार करने का उत्तरदायित्व दिया जाता है की पहचान के बाद तैयार की जाती है। विभिन्न घटकों को अपनाने के कारण, प्रति टीकेएम लागत डीपीआर तैयार करने वाली विभिन्न कार्यान्वयन एजेंसियों के लिए भिन्न है। परियोजना निष्पादन कार्यप्रणाली रे.वि. परियोजनाओं के लिए तैयार डीपीआर में पहचानी नहीं जाती है। डीपीआर (कार्यान्वयन एजेंसी पर ध्यान दिए बिना) तैयार करने के लिए एजेंसी की पहचान से विशेषता और तैयार की गई डीपीआर की पूर्णता

और व्यापकता भी सरल होगी जो परियोजना नियोजन, कार्यान्वयन और मानीटरिंग में सहायता करेगी।

कोर या आरवीएनएल द्वारा तैयार डीपीआर में भी समय के अनुरूप निर्धारण या निगरानी साधनों जैसे क्रिटिकल पाथ मेथड (सीपीएम), कार्यक्रम मूल्यांकन, तथा समीक्षा तकनीक (पीईआरटी), गेंट चार्ट आदि का प्रयोग किसी भी परियोजना में नहीं किया गया। अपवर्जन, निर्माण-पूर्व तथा निष्पादन के दौरान लगने वाला समय, पर्यावरण पर पड़ने वाले प्रभाव का आकलन, संवैधानिक निकायों के अनुमोदन, परियोजना निगरानी प्रणाली, गुणवत्ता आश्वासन, निविदा प्रणाली आदि वर्तमान में तैयार की जा रही डीपीआर का भाग नहीं हैं।

कोर और आरवीएनएल (दिसंबर 2016) के साथ एकजिंट कॉन्फ्रेंस में, रेल प्रशासन ने स्वीकार किया कि रेलवे परियोजनाओं के लक्ष्य को पूरा करना किसी भी उचित और वैज्ञानिक आधार द्वारा समर्थित नहीं है और कार्यों का समय निर्धारण नहीं किया जाता है। यह भी स्वीकार किया गया कि निविदा में कार्यों की समापन तिथि (डीओसी) किसी भी वैज्ञानिक आधार पर निर्धारित नहीं की जाती है।

लेखापरीक्षा में 36 चयनित परियोजनाओं के लिए ब्यौरेवार प्राक्कलन सहित डीपीआर तैयार करने में लिए गए समय का विश्लेषण किया गया। यह देखा गया कि

- कोर को विनिर्दिष्ट परियोजनाओं के लिए वर्ष के 1 अप्रैल से जब वार्षिक निर्माण कार्यक्रम में परियोजना शामिल की गई से ब्यौरेवार अनुमानों के अनुमोदन तक लिया गया समय 11 माह के मीडियन मान के साथ एक महीने से 35 महीने तक था, और 27 परियोजनाओं में 10 महीने का मीडियन मान था।
- आरवीएनएल को विनिर्दिष्ट परियोजनाओं में लिया गया समय 11 माह के मीडियन मान के साथ 2 महीने से 18 महीने तक और सात परियोजनाओं में मीडियन मूल्य 11 महीने का था।
- कोर के मामलों में, संक्षिप्त प्राक्कलन तैयार करने से ब्यौरेवार प्राक्कलनों के अनुमोदन तक लिया गया समय सात महीने से 69 महीने तक रहा, जो कि औसतन 39 महीने और मीडियन मान 39 महीने रहा। आरवीएनएल के लिए सम्बंधित रेंज, 30 महीने से 50 महीने तक रहा, जो कि औसतन 27 महीने और मीडियन मान 26 महीने का रहा। कोर को सौंपी गई 11 परियोजनाओं और आरवीएनएल को सौंपी गयी दो परियोजनाओं में लिया गया समय तीन साल से अधिक था।

**अनुलग्नक 3.4 और 3.5**

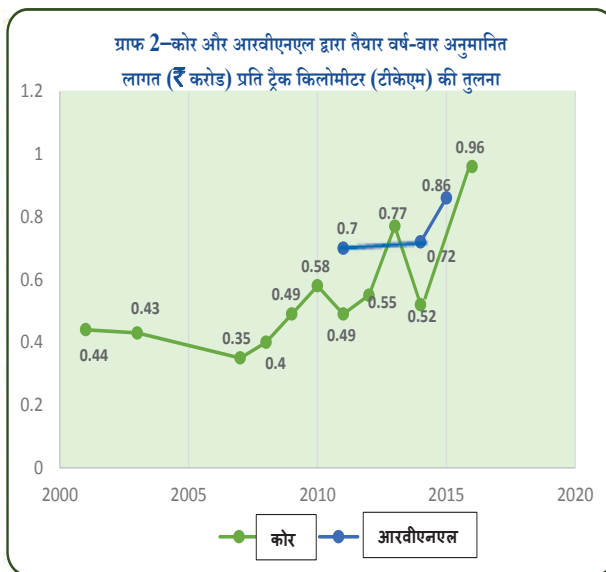
- आरवीएनएल को सौंपी गई एक परियोजना में ब्यौरेवार अनुमान अभी तैयार किया जाना था। रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित और अगस्त 2008 में कोर को सौंपी गयी आंशिक परियोजना बरौनी-कटिहार-गुवाहाटी, जुलाई 2015 में आरवीएनएल को सौंपी गयी। एक परियोजना, यथा, न्यू-कटनी-सिंगरौली, जिसे कोर को 2015-16 के वार्षिक निर्माण कार्यक्रम में सौंपा गया था, को बाद में भारतीय रेलवे निर्माण कंपनी लिमिटेड (इरकान) को जनवरी 2017 में स्थानांतरित कर दिया गया था।

यह भी पाया गया कि संक्षिप्त प्राक्कलन और अनुमोदित ब्यौरेवार प्राक्कलन की लागतों के बीच बहुत अंतर था। कोर की 27 परियोजनाओं में लागतों का अंतर 6 प्रतिशत से लेकर 62 प्रतिशत के बीच था (झारसूगुडा-संबलपुर-टिटलागढ़, सतना-रीवा सहित इटारसी-कटनी-माणिकपुर-छौकी और पन्डबेस्वर-सैथिया सहित खाना-सैथिया-रायपुर के विद्युतीकरण परियोजनाओं के संबंध में क्रमशः 4, 7 और 12 प्रतिशत से कम) औसतन 23 प्रतिशत और मीडियन मान 21 प्रतिशत था। इसी तरह, आरवीएनएल की सात परियोजनाओं में यह औसतन 28 प्रतिशत था, मीडियन मान 20 प्रतिशत था और अंतर 15 प्रतिशत से लेकर 62 प्रतिशत के बीच था। कोर और आरवीएनएल परियोजनाओं के लिए कुल भिन्नता, औसतन 23.38 प्रतिशत और 21.5 प्रतिशत मीडियन मान के साथ 6 से 62 प्रतिशत थी। करपल्ली-भद्रचलम, शकुरबस्ती-रोहतक, झांसी-कानपुर, बरौनी-कटिहार-गुवाहाटी और गुन्तकल-काल्लुर परियोजनाओं के संबंध में प्रतिशत भिन्नता 40 प्रतिशत से अधिक थी।

**अनुलग्नक 3.3, 3.6 और 3.7**

उपरोक्त स्थितियां दर्शाती हैं कि संक्षिप्त प्राक्कलन को तैयार करने और ब्यौरेवार प्राक्कलन अनुमोदन के लिए पर्याप्त समय लिया गया और दोनों की लागतों में काफी

भिन्नता पाई गई।



**3.4.2 कोर और आरवीएनएल द्वारा तैयार विस्तृत प्राक्कलनों की तुलना**

प्रति ट्रैक किलो मीटर ब्यौरे वार प्राक्कलन की लागत की वर्ष-वार

(वित्तीय वर्ष) तुलना में पता चला कि आरवीएनएल द्वारा तैयार किए गए ब्यौरेवार अनुमान कोर द्वारा तैयार ब्यौरेवार अनुमानों की तुलना में 2010-11 से 2014-15<sup>14</sup> की अवधि के दौरान, 36 प्रतिशत से 37 प्रतिशत तक अधिक थे जैसा कि ग्राफ 2 में देखा जा सकता है। इसके अलावा, कोर की तुलना में आरवीएनएल के संक्षिप्त प्राक्कलन और ब्यौरेवार प्राक्कलन की लागत में अधिक भिन्नता थी। यह इस तथ्य के बावजूद है कि आरवीएनएल परियोजनाओं में कार्य का महत्वपूर्ण हिस्सा, सीआरएस स्वीकृति कार्य सहित, जोनल रेलवे द्वारा रेल मंत्रालय और आरवीएनएल के बीच समझौता ज्ञापन (एमओयू) के तहत क्रियान्वित किया जाता है।

### अनुलग्नक 3.8

यह सिफारिश की जाती है कि

4. डीपीआर तैयार करने के लिए नामित एजेंसी को कार्य की पूर्णता के लिए निर्धारित समय सीमा दी जानी चाहिए जैसे तीन महीने।
5. चूंकि डीपीआर के लिए डिविजनल रेलवे, जोनल रेलवे और रेलवे बोर्ड से इनपुट काफी महत्वपूर्ण है, इसलिए रेलवे बोर्ड के अधिकारियों की सहभागिता समय पर वांछित गुणवत्ता की डीपीआर तैयार करने में महत्वपूर्ण होगी। डीपीआर तैयार करने का कार्य आरवीएनएल/अन्य निष्पादन सा.क्षे.उ. के अलावा अन्य एजेंसियों द्वारा किया जाना चाहिए क्योंकि आरवीएनएल/अन्य निष्पादन सा.क्षे.उ. को प्रबन्धन शुल्क के रूप में मुआवजे का परियोजना की लागत के साथ एक सकारात्मक सीधा संबंध है।

अपने उत्तर में रेलवे बोर्ड ने कहा (मार्च 2017) कि नामित एजेंसी द्वारा डीपीआर तैयार करने के लिए लेखापरीक्षा की तीन महीने की समयसीमा की सिफारिश स्वीकार्य है और वह यथा समय निष्पादन एजेंसियों को इसकी सूचना दे देंगे। तथापि, रेलवे बोर्ड आरवीएनएल के अलावा अन्य एजेंसियों द्वारा डीपीआर तैयार करवाने से संबंधित लेखापरीक्षा की सिफारिश से सहमत नहीं है क्योंकि यह रेल मंत्रालय का एक पीएसयू है और जीएफआर और सीवीसी दिशानिर्देशों द्वारा शासित है। इस संबंध में आरवीएनएल ने कहा कि आरवीएनएल और कोर के बीच विस्तृत अनुमानों की लागत में अन्तर कार्य क्षेत्र (सिग्नलिंग कार्य, वायरिंग ट्रेन, उपयोगिता वाहन इत्यादि सहित) में अन्तरों के कारण आया था। कोर अधिकारियों ने विस्तृत आकलन तैयार करने, रे.वि. परियोजनाओं

<sup>14</sup>दोनों संगठनों के तुलनात्मक आंकड़े केवल 2010-11 से 2014-15 तक उपलब्ध थे

के डीपीआर तैयार करने के लिए एक विशेष एजेंसी विकसित करते समय, घटकों में अनुरूपता और परस्पर लागत की आवश्यकता से सहमति जताई और डीपीआर तैयार करने के लिए घटकों और प्रक्रियाओं का सुझाव दिया। लेखापरीक्षा ने इस बात पर जोर दिया कि आरवीएनएल के अलावा अन्य सत्व द्वारा तैयार डीपीआर से रेलवे को वास्तविक लागत और दस्तावेजी योजना के रूप में लाभ होगा जिससे समय पर और वांछित गुणवत्ता की रे.वि. परियोजनाओं का कार्यान्वयन हो सकेगा। लेखापरीक्षा ने कहा कि परियोजना निष्पादन कार्यप्रणाली, पूर्णता की समयावधि (जो ठेकेदार के लिए श्रम और मशीनों की संसाधन आवश्यकताओं को प्रभावित करती है) और निविदागत नियम और शर्तों को ध्यान में रखते हुए विस्तृत आकंलनों में वास्तविक और तर्कसंगत अनुमान लगाए जाने चाहिए। एग्जिट कान्फ्रेंस के दौरान (मार्च 2017) कोर ने कहा कि इसके परिणामस्वरूप परियोजना की अनुमानित लागत में काफी वृद्धि हो सकती है। लेखापरीक्षा की राय है कि विलम्बों के कारण प्रत्याशित बचतों की हानि, नियोजित श्रमबल की कम उत्पादकता और समग्र रूप से बेकार निवेश की समय लागत और इसे निर्णय लेते समय शामिल करने के दृष्टिगत उच्चतर लागत अनुमान देखते हुए यह वित्तीय रूप से विवेकी निर्णय होगा।