

अध्याय 7 स्वायत्त निकाय

रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन, दो स्वायत्त निकाय, रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) और रेल सूचना प्रणाली केंद्र (क्रिस) हैं। वर्ष 2016-17 के दौरान, आरएलडीए और क्रिस द्वारा क्रमशः ₹ 15.58 करोड़ और ₹ 266.30 करोड़ व्यय किये गये।

इस अध्याय में रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा वाणिज्यिक उपयोग हेतु रेल भूमि विकास पर एक लंबा पैराग्राफ शामिल किया गया है। इसके अतिरिक्त क्रिस द्वारा आईटी परियोजनाओं के कार्यान्वयन में विलंब पर तीन पैराग्राफ हैं।

7.1 रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा वाणिज्यिक उपयोग हेतु रेल भूमि का विकास

7.1.1 कार्यकारी सार

आरएलडीए की स्थापना का मुख्य उद्देश्य अधिशेष रेल भूमि के वाणिज्यिक विकास द्वारा गैर-यातायात उपायों द्वारा राजस्व प्राप्त करना है। लेखापरीक्षा ने 17 साइटों के विकास की समीक्षा की जो 2007 में आरएलडीए को समर्पित थे जब यह गठित की गई थी और अवलोकन किया कि इन साइटों में से अब तक किसी का विकास नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि परामर्शदाता को रखने, परामर्शदाता द्वारा रिपोर्ट की प्रस्तुती में विलंब भूमि उपयोग के परिवर्तन हेतु राज्य सरकार से अनुमति प्राप्त करने में विलंब, ऋणग्रस्त भूमि प्रदान करते हुए संबंधित ज़ोनल रेलवे द्वारा आरएलडीए की भूमि की सुपुर्दगी में कमी, गलत साइट और अपूर्ण पेपर वाली साइटों की पहचान करना आदि के परिणामस्वरूप 166.996 एकड़ की 17 साइटों के विकास न किये जाने की लेखापरीक्षा में समीक्षा की गई। समीक्षा किये गये 17 मामलों में से, केवल तीन मामलों में विकासकर्ता के नियुक्ति किये गये थे, परंतु वाणिज्यिक विकास नहीं हुआ। दो मामलों में, विकास समझौते नहीं किये जा सके और स्वीकृति पत्र रद्द किये गये थे क्योंकि लीज प्रीमियम की पहली किस्त, पार्टियों द्वारा जमा नहीं किया गया था और एक मामले में विकास समझौते को निरस्त कर दिया गया था क्योंकि विकास कर्ता ने रेलवे द्वारा वास्तविक रूप से पहचानी गई भूमि के विनिमय में आरएलडीए द्वारा दी गई भूमि को लेने से मना कर दिया था और रेलवे को ब्याज सहित ₹ 43.12 करोड़ के लीज प्रीमियम वापस देना पड़ा। इन 17 प्लॉटों में से तेरह में ₹ 282.69 करोड़ के लीज संभावना के साथ वाणिज्यिक विकास हेतु योजना बनाई गई थी। स्थापना किये जाने से, आरएलडीए रेलवे स्टेशन पर मल्टी-फंक्शनल काम्लैक्स के विकास से ₹ 67.97 करोड़ की कमाई कर सका, जो कि सौंपी गई भूमि के वाणिज्यिक विकास से किये गये अर्जन से अलग है। इसके विपरित, ₹ 102.29 करोड़ का व्यय 2006-07 से 2016-17 के दौरान स्थापना, सलाहकार प्रभार, विज्ञापन के प्रति किया गया।

7.1.2 प्रस्तावना

रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आएलडीए) रेल मंत्रालय के प्रति एक वैधानिक प्राधिकरण है। रेल भूमि के विकास के लिए रेल अधिनियम 1989 के संशोधन

द्वारा इसे स्थापित¹⁸⁸ किया गया था क्योंकि वाणिज्यिक उपयोग हेतु और गैर-यातायात उपायों द्वारा राजस्व प्राप्ति के उद्देश्य हेतु केन्द्रीय सरकार द्वारा सौंपा गया था। आरएलडीए के मुख्य कार्य हैं:

- (i) इस अधिनियम के प्रावधान के साथ पुष्टि में रेल भूमि के उपयोग हेतु योजना तैयार करने के लिए,
- (ii) वाणिज्यिक उपयोग हेतु रेल भूमि विकसित करने के लिए क्योंकि और गैर-यातायात उपायों द्वारा राजस्व प्राप्ति के उद्देश्य हेतु केन्द्रीय सरकार को सौंपा जा सकता है।
- (iii) सलाहकार, निर्माण या प्रबंधन सेवा विकसित और उपलब्ध कराने के लिए और भूमि के विकास और संपत्ति के संबंध में भारत में प्रचालन करने के लिए; और
- (iv) कोई अन्य कार्य या कार्य करने के लिए या जैसा कि लिखित आदेश द्वारा केन्द्रीय सरकार द्वारा इसे सौंपा गया है।

आरएलडीए द्वारा रिक्त रेल भूमि के वाणिज्यिक विकास में अग्रलिखित शामिल हैं:

- रेल द्वारा सौंपी गई साईट का निरीक्षण यह सुनिश्चित करने के लिए है कि ये किसी ऋण भार या अवैध कब्जे से मुक्त है तथा वाणिज्यिक विकास के लिए उपयुक्त है।
- भूमि के मूल्यांकन के लिए भूमि के प्रत्येक प्लॉट के सर्वे प्राप्त करने के लिए रियल एस्टेट सलाहकार की नियुक्ति और अधिकतम राजस्व उपलब्ध कराने के लिए भूमि के संभावित उपयोग की पहचान करने के लिए।
- सार्वजनिक निजी सहभागिता (पीपीपी) द्वारा वाणिज्यिक विकास हेतु विकासकर्ता से प्रस्तावों के लिए रुचि/अनुरोध की प्रस्तुती के लिए कहना।
- सूचीबद्ध विकासकर्ताओं से वित्तीय बोलियां प्राप्त करने के बाद विशेष तकनीकी और वित्तीय मानदंडों के आधार पर एक उचित विकासकर्ता का चयन करना

¹⁸⁸ 05.01.2007 के संशोधन द्वारा दिनांक 31.10.2006 के असमान्य गजट अधिसूचना के अनुसार आरएलडीए का गठन किया गया था। आरएलडीए की कार्य प्रणाली के लिए नियम दिनांक 04.01.2007 को असमान्य गजट में प्रकाशित किया गया था।

पदेन अध्यक्ष, एक उपाध्यक्ष और चार सदस्य अर्थात् सदस्य/वित्त, सदस्य/योजना, रेल यातायात सहयोग, सदस्य/योजना आधारभूत संरचना विकास और सदस्य/रियल एस्टेट और शहरी योजना के रूप में रेलवे में रेलवे बोर्ड के सदस्य अभियंता के आरएलडीए के कार्यकारी बोर्ड में हैं। प्रत्येक सदस्य को महाप्रबंधक, संयुक्त महाप्रबंधक और अन्य उप सहायकों द्वारा सहायता प्रदान की जाती है। रेल मंत्रालय द्वारा आरएलडीए के प्रशासनिक और स्थापना व्यय पूरे करने के लिए अनुदान प्रदान किया जाता है। रेल भूमि के विकास से प्राप्त सारे अर्जन मंत्रालय को हस्तांतरित किये गये हैं। लेखापरीक्षा ने यह अध्ययन इस सीमा के निर्धारण के लिए किया कि आरएलडीए गैर-यातायात उपायों द्वारा प्राप्त राजस्व के वाणिज्यिक उपयोग हेतु रेल भूमि के विकास का अपना मुख्य उद्देश्य प्राप्त करने के योग्य था। लेखापरीक्षा ने वर्ष 2007 से रेल द्वारा सौंपी गई 20 वाणिज्यिक साईट के संबंध में आरएलडीए के रिकॉर्डों की समीक्षा की।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

7.1.3 आरएलडीए को सौंपी गई साईटों का विकास न करना

2007 से 2017 की अवधि के दौरान भारतीय रेलवे ने आरएलडीए को 49 वाणिज्यिक साईट¹⁸⁹ सौंपा था। 49 साईटों में से,

- आठ साईट ऋण ग्रस्त पाई गई अर्थात् उनमें से कुछ के उचित भूमि पेपर उपलब्ध नहीं थे, कुछ साईटों पर अतिक्रमण किया गया था, कुछ साईटों के संबंध में अभियोग चल रहा था या कुछ मामलों में राज्य सरकार से मंजूरी लंबित थी।
- उ.प.रे. में जयपुर की एक साईट को रेलवे बोर्ड को गैर-सुपुर्दगी के लिए प्रस्तावित किया गया था क्योंकि उक्त भूमि पर होलीडे होम के निर्माण का प्रस्ताव उ.प.रे. ने किया था।
- शेष 40 साईटों (498 हेक्टेयर के कुल क्षेत्र) 31 मार्च 2017 को वाणिज्यिक रूप से योग्य पाया गया था। इन 40 साईटों में से, गया, बैंगलोर प्लेट फॉर्म रोड, ढाबा गार्डन विशाखापटनम (अंबेडकर सर्कल), विजयवाड़ा, गोलका मंदिर ग्वालियर और ओल्ड स्टीम लोको शैड, सराय रोहिल्ला, दिल्ली में स्थित 6 साईट में विकास कर्ताओं को सूचीबद्ध/निर्धारित किये गये थे यद्यपि,

¹⁸⁹ वाणिज्यिक साईट ऐसी रेल भूमि है जो रेलवे स्टेशन के पास नहीं है और वाणिज्यिक उपयोग अर्थात् शापिंग मॉल, मल्टीप्लैक्स-सिनेमा और अन्य वाणिज्यिक उद्देश्य आदि हेतु विकासकर्ता द्वारा विकसित की जानी अपेक्षित होती है।

- विकास समझौते नहीं किये जा सके और स्वीकृति पत्र दो साइटों अर्थात ढाबा गार्डन (अंबेडकर सर्कल)। विशाखापटनम (अप्रैल 2017) और विजयवाड़ा (अगस्त 2017) के संबंध में रद्द कर दिये गये थे क्योंकि लीज प्रीमियम की पहली किस्त उन्होंने जमा नहीं की थी।
- गोलका मंदिर/ग्वालियर की एक साइट के संबंध में, विकास समझौते को रद्द (11 अप्रैल 2012) कर दिया गया था क्योंकि विकासकर्ता ने रेलवे द्वारा वास्तविक रूप से पहचानी गई भूमि के बदले में आरएलडीए द्वारा प्रस्तुत की गई भूमि लेने से मना कर दिया था और ब्याज सहित ₹ 43.12 करोड़ का लीज प्रीमियम रेलवे को वापस अदा करना पड़ा था।
- ओल्ड स्टीम लोको शैड, सराय रोहिल्ला/दिल्ली, गया और बेंगलोर प्लेटफार्म रोड पर तीन साइट क्रमशः 19 सितम्बर 2013, 11 मई 2015 और 15 जनवरी 2016 से अभियोगाधीन हैं। 2016-17 के अंत तक, ₹ 1,189.89 करोड़ की राशि इन तीन साइटों से लीज प्रीमियम के रूप में एकत्र किये गये थे। गया कि एक साइट के संबंध में, विकासकर्ता पूर्णता की बढ़ाई गई अवधि में कार्य पूर्ण करने में विफल रहा और आरएलडीए ने समझौते को निरस्त करने की ईच्छा से नोटिस जारी किया। सराय रोहिल्ला और बेंगलोर की साइटों के संबंध में, विकासकर्ता लीज प्रीमियम की तीसरी/चौथी किस्त अदा करने में विफल रही और आरएलडीए द्वारा बैंक गारंटी की किस्त के प्रति स्थगन आदेश प्राप्त किया। आरएलडीए ने समझौते को निरस्त कर दिया क्योंकि परियोजना को पूर्णता की निर्धारित तिथि में पूरा नहीं किया गया था।
- सलाहकार/मूल्यांकन/वाणिज्यिक बोली आदि अभियोग के अंतर्गत तीन मामलों को छोड़कर 37 साइटों के संबंध में विकास अधीन थीं।

इस प्रकार, आरएलडीए को सौंपी गई कोई भी वाणिज्यिक साइट 10 वर्षों के बाद भी अब तक पूर्णतः विकसित नहीं की गई है। लेखापरीक्षा ने 17 चयनित साइटों (भूमि के प्लॉट) की स्थिति की समीक्षा की। इनको विकास हेतु रेलवे द्वारा वर्ष 2007 में आरएलडीए को सौंपा गया था। तीन साइट¹⁹⁰ अध्ययन की सीमा से बाहर रखी गई थी क्योंकि उक्त को क्रमशः सितम्बर 2013, मई 2015 और जनवरी 2016 से अभियोग के अंतर्गत थे। इन साइटों के विवरण और भूमि के

¹⁹⁰ 15 जनवरी 2016 से अभियोग के अंतर्गत प्लेटफार्म (बेंगलोर) के पास 19 सितम्बर 2013 से अभियोग के अंतर्गत ओल्ड स्टीम लोको शैड, सराय रोहिल्ला (दिल्ली) 11 मई 2015 से अभियोग के अंतर्गत गौतम बुद्ध संस्थान, गया (मुगलसराय)

विकास की मौजूदा स्थिति **अनुलग्नक 7.1** में संलग्न की गई है। लेखापरीक्षा ने आठ ज़ोनल रेलवे की 17 साईट के गैर-विकास के लिए कारणों का विश्लेषण किया। इनकी नीचे चर्चा की गई है:

7.1.4 सलाहकारों की नियुक्ति में विलम्ब

आरएलडीए ने अपने मूल्यांकन हेतु भूमि के प्रत्येक प्लॉट के सर्वेक्षण प्राप्त करने के लिए और अधिकतम राजस्व प्रदान करने के लिए भूमि के संभावित उपयोग की पहचान करने के लिए सलाहकारों की नियुक्ति की। सलाहकार ठेकों के अंतर्गत, सलाहकारों को साईट अध्ययन और सर्वेक्षण करना, रिकॉर्ड की एकत्र करने और सत्यापन करने, व्यवहार्यता रिपोर्ट को तैयार करने, भूमि उपयोग सहित मास्टर पहचान, शहरी डिजाईन और संबंधित मानदंड की परियोजना साईट के वाणिज्यिक विकास हेतु प्रारंभिक डिजाईन और वास्तु कला संबंधी अवधारणा, पुनः विकास निर्माणकार्यों हेतु वास्तुकला संबंधी अवधारणा, वित्तीय मॉडल के विकास करने/परामर्श देने, रूचिनुसार बोली दस्तावेज, परियोजना का विपणन, परियोजनाओं के वाणिज्यिक विकास हेतु बोली प्रक्रिया प्रबंधन में आरएलडीए की सहायता करने की आवश्यकता है। नियमावली¹⁹¹ के अनुसार, आरएलडी को राजस्व प्रतिदाय के दृष्टिकोण से वाणिज्यिक विकास के ईष्टतम तरीके से कार्य करने और इसी प्रकार बोली प्रक्रिया के साथ कार्य करने के लिए भूमि के संभावित उपयोग के निर्धारण का आवश्यक बाजार सर्वेक्षण करना पड़ा।

इस प्रकार, साईट के वित्तीय मूल्यांकन से पहले, व्यवहार्यता अध्ययन करना और भूमि अधिकार प्राप्त करने के लिए बाजार सर्वेक्षण, सीमाओं का सत्यापन, भूमि के संभावित उपयोग विकास हेतु ईष्टतम मॉडल का सुझाव देना, लीज अवधि और रिटर्न के मूल्यांकन के लिए आवश्यक है। आरएलडीए ने सलाहकार नियुक्त किये जहां पर भूमि का मूल्य आरएलडीए अधिकारियों द्वारा किये गये निरीक्षण के दौरान ₹ 10 करोड़ से अधिक तक आंका गया है। लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि:

- सलाहकार की नियुक्ति के लिए, आरएलडीए ने खुली निविदाएं आमंत्रित की। लेखापरीक्षा ने पाया कि आरएलडीए के पास सितम्बर 2015 तक सरकारी अनुमोदित सलाहकारों का कोई पैनल नहीं था। अक्टूबर 2015 में, आरएलडीए ने भारतीय रेलवे की खाली भूमि के वाणिज्यिक विकास के लिए वित्तीय

¹⁹¹ आरएलडीए (संविधान) नियमावली 2007 का खंड 5 (बी)

सलाहकार सेवा के लिए पैनल के वित्तीय और बाजार सलाहकारों की सूची तैयार की।

- आरएलडीए के पास भूमि के मूल्यांकन के लिए विशिष्ट या निर्दिष्ट कार्य पद्धति नहीं है। यद्यपि आरएलडीए ने विस्तृत जांच सूची और विभिन्न तरीकों के लिए मानदंड तैयार किये, सलाहकार भूमि के मूल्यांकन हेतु कार्यपद्धति के चयन और उपयुक्त न्यासंगतता के आधार पर अपनी सिफारिशें देने के लिए मुक्त हैं।
- आरएलडीए ने भूमि सौंपने के बाद सलाहकार की नियुक्ति के लिए कोई समय अवधि निर्धारित नहीं की है। लेखापरीक्षा ने पाया कि तीन मामलों¹⁹² में, भूमि सौंपे जाने से लगभग तीन वर्षों के बाद सलाहकार नियुक्त किये गये थे, जिसके कारण रिकार्ड में उपलब्ध नहीं थे। दो मामलों¹⁹³ में, सलाहकार सौंपे जाने के आठ वर्षों के बाद नियुक्त किये गये थे क्योंकि जोनल रेलवे के पास भूमि विवरण उपलब्ध नहीं थे और भूमि निरीक्षण करने में विलंब थे। एक मामले (कटरा, फिरोजपुर मंडल, भूमिक्षेत्र 42775.72 वर्ग मी.) में, प्लॉट 2007 में आरएलडीए को सौंपा गया था, सलाहकार की नियुक्ति के लिए कोई प्रस्ताव प्राप्त (अगस्त 2011) नहीं हुआ। आरएलडीए ने सलाहकार नियुक्ति (जनवरी 2015 में) के लिए और पांच लिये।

7.1.5 सलाहकारों द्वारा रिपोर्टों के प्रस्तुतीकरण में विलंब

सलाहकार की नियुक्ति के लिए प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आरएफपी) के खंड 7 के अनुसार, सलाहकार को 36 सप्ताह में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करनी होती है। सलाहकारों के साथ आरएलडीए द्वारा किये गये समझौतों की शर्तों के अनुसार, सलाहकारों द्वारा आरंभ में किसी विलम्ब या समझौते के उत्तरदायित्वों को निभाने में विलम्ब से किसी एक या अग्रलिखित दोनों का पालन सलाहकार को करना होगा:

- (i) ठेका मूल्य के पांच प्रतिशत की अधिकतम की दशा में ठेका मूल्य प्रति सप्ताह के 0.5 प्रतिशत के निर्णीत हर्जानों को लागू करना। इसमें निष्पादन गारंटी का जब्त किया जाना शामिल है।

- (ii) ठेके का निरस्तीकरण

¹⁹² कंपू कोठी, ग्वालियर (झांसी), सेलम बाजार स्टेशन (सेलम) पर प्लॉट, नागापटीनम स्टेशन पर प्लॉट

¹⁹³ पट्टकोटि स्टेशन (तिरुचिरापल्ली) पर प्लॉट, वल्लीपुरम स्टेशन (तिरुचिरापल्ली) पर प्लॉट

लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि सात मामलों¹⁹⁴ में, सलाहकारों ने रिपोर्ट के प्रस्तुतीकरण में एक वर्ष से अधिक का समय लिया। यद्यपि, आरएलडीए ने ऐसे विलंब से प्रस्तुतीकरण के प्रति कोई कार्रवाई नहीं की और सलाहकार के साथ ठेके के प्रावधानों के अनुसार निर्णित हर्जानों की वसूली नहीं की। लेखापरीक्षा ने ₹ 3.67 लाख की राशि का निर्णित हर्जाना निर्धारण किया, जिसे सात सलाहकार संबंधी ठेकों में इन सलाहकारों से वसूल किये जाने चाहिए थे।

आरएफपी में निर्दिष्ट समय सीमा के अनुसार, आरएलडीए को सलाहकार द्वारा अपने प्रस्तुतीकरण के बाद एक सप्ताह में सलाहकार की रिपोर्ट स्वीकार करनी पड़ी। यद्यपि, लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि पांच मामलों (विजयवाड़ा, कैंपू कोटी (ग्वालियर), औरंगाबाद, सेलम और सीलीगुड़ी) में, आरएलडीए ने विशेष कमी और सुधार कार्य के कारण सलाहकार की रिपोर्ट स्वीकार करने के लिए चार महीने से तीन वर्षों तक समय लिया।

7.1.6 विकास के लिए योजना को तैयार न करना

आरएलडीए (संविधान) नियमावली¹⁹⁵ में बताया गया है कि प्राधिकरण कार्यान्वयन हेतु लिये गये प्रस्तावित वाणिज्यिक विकास परियोजना के पंच वर्षीय योजना तैयार कर सकता है। प्राधिकरण भूमि या संपत्ति के विकास के संबंध में इसके द्वारा कार्यान्वित किये जाने वाले सलाह, निर्माण या प्रबंधन सेवा और प्रचालन हेतु पंच वर्षीय योजना भी तैयार कर सकती है।

लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि वाणिज्यिक भूमि के विकास हेतु पंच वर्षीय योजना 2015-16 तक आरएलडीए द्वारा तैयार नहीं की गई थी। यद्यपि, 2015-16 के दौरान 12 वाणिज्यिक साइटों के विकास हेतु लक्ष्यों को आरएलडीए द्वारा निर्धारित किया गया था जिसमें लेखापरीक्षा समीक्षा हेतु चयनित पांच साइट¹⁹⁶ शामिल थी। इसमें से, स्वीकृति पत्र (एलओए) विजयवाड़ा और विशाखापट्टनम की साइट के लीज पर लेने और वाणिज्यिक विकास के लिए जारी किये गये थे। यद्यपि, संबंधित विकासकर्ता के रूप में लीज प्रीमियम की पहली किस्त जहां नहीं दी गई थी, एलओए निरस्त कर दिये गये थे। इसी प्रकार, 2016-17 के

¹⁹⁴ कटरा (फराजपुर), कैंपू कोठी, ग्वालियर (झांसी), ओल्ड आईटीडीसी होटल का भाग, औरंगाबाद, मौला अली फलाईओवर के पास, तेलंगाना, कक्कापालम, पड़ी (चेन्नई), ओम स्टेशन एप्रोच रोड, रेक्सूयल (समस्तीपुर), ओल्ड स्टेशन क्षेत्र जामनगर (राजकोट)

¹⁹⁵ आरएलडीए (संविधान) 2007 का नियम 6

¹⁹⁶ विजयवाड़ा, विशाखापट्टनम, कटरा, औरंगाबाद, कैंपू कोठी/ग्वालियर

दौरान, पाँच साईट (चार चयनित साईटों¹⁹⁷ सहित) वाणिज्यिक विकास के लिए लक्षित की गई थीं, परंतु एक भी साईट अभी तक विकसित नहीं की गई थी।

साईट के विकास न करने के कारण रेलवे द्वारा भूमि उपलब्ध और भूमि रिकॉर्ड उपलब्ध कराने में विलंब, अभियोग, अधिकतम प्रस्ताव को निरस्त करना और सलाहकार की पुनः नियुक्ति में अधिक समय लेना था। कुछ महत्वपूर्ण मामलों की चर्चा आगे की गई है:

7.1.6.1 विकास करार समाप्त करना तथा गोला का मंदिर, ग्वालियर में भूमि के संबंध में ब्याज का भुगतान

विकासकर्ता की नियुक्ति (जनवरी 2009) तथा ₹ 26.57 करोड़ का पट्टा प्रीमियम प्राप्त करने के बाद ग्वालियर में गोला का मंदिर में स्थान (भूमि क्षेत्र 13216.64 वर्ग कि.मी) के लिए अगस्त 2009 में विकास करार (डीए) किया गया था। आरएलडीए को भूमि के हस्तांतरण के लिए निर्धारित प्रक्रिया¹⁹⁸ स्पष्ट करती है कि यदि स्थानीय राजस्व प्राधिकरणों के साथ आवश्यक हो तो साईट भूमि का संयुक्त सीमांकन आरएलडीए तथा जोनल रेलवे द्वारा किया जाएगा तथा उचित अनुसूची सहित भूमि योजनो सटिक चाहर दीवारी तथा क्षेत्र तथा अन्य ब्यौरों सहित प्रत्येक दिशा में महत्वपूर्ण संरचनाओं/सीमाचिन्हों को दर्शाते हुए संयुक्त रूप से तैयार तथा हस्ताक्षरित की जाएगी। जोनल रेलवे तथा आरएलडीए द्वारा 'अनुसूची सहित भूमि योजना' को यथावत अनुबंधित करते हुए संयुक्त हस्तांतरण टिप्पणी तैयार की जाएगी। लेखापरीक्षा ने देखा कि आरएलडीए ने 'अनुसूची सहित भूमि योजना' तैयार करने के लिए महत्वपूर्ण प्रक्रिया का पालन नहीं किया था। इसके परिणामस्वरूप, वास्तविक हस्तांतरण के समय वास्तव में आबंटित क्षेत्र से भूमि न केवल कम पाई गई थी अपितु खसरा के ब्यौरे भी विकासक को भूमि हस्तारण के समय डीए में उचित प्रकार से शामिल नहीं किए गए थे।

इसके अतिरिक्त, यद्यपि विकासक को योजनाओं सहित विकास प्रस्ताव तीन महीनों में प्रस्तुत करना था, इसने मार्च 2011 में सूचना दी कि ग्वालियर में मॉल का निर्माण करने हेतु बाजार पर्याप्त रूप से सहायक नहीं था। लेखापरीक्षा ने देखा कि आरएलडीए ने करार को समाप्त करने के लिए विकासक के विरुद्ध कोई कार्रवाई शुरू नहीं की थी, यद्यपि विकासक ने डीए में निर्धारित शर्तों का अनुपालन नहीं किया था और आरएलडीए को तीन महीने की निर्धारित अवधि के

¹⁹⁷ रक्सौल, सराय रोहिल्ला, औरंगाबाद, कटरा

¹⁹⁸ रेलवे बोर्ड के पत्र सं. 2008/एलएमएल/2/17 दिनांक 28 अप्रैल 2009 के पैरा 8(क)

प्रति दो वर्षों से अधिक समय से विकास उपाय/योजना आदि प्रस्तुत नहीं किए थे। इसी बीच मध्य प्रदेश राज्य सरकार ने सड़क निर्माण के लिए भूमि का एक हिस्सा ले लिया तथा आरएलडीए राज्य सरकार को भूमि हस्तांतरित करने पर सहमत हो गया। विकासक उच्च न्यायालय में चला गया जहां न्यायालय ने इस मामले पर विकासक के पक्ष में निर्णय लिया। उमरे प्रशासन ने विकासक को विकासक द्वारा दिए गए पट्टा प्रीमियम पर 12 प्रतिशत ब्याज सहित ₹ 43.12 करोड़ वापस किए (अक्टूबर 2015)। यदि 'अनुसूची सहित भूमि योजना' उचित रूप से तैयार की गई होती तो डीए की शर्तों का पालन न करने के लिए विकासक को दंडित किया जा सकता था और ब्याज की देनदारी से बचा जा सकता था।

अतः उमरे तथा आरएलडीए द्वारा 'अनुसूची सहित भूमि योजना' तैयार करने में उचित परिश्रम नहीं किया गया था। आरएलडीए ने भी विकासक द्वारा विकास उपाय/योजना की प्रस्तुति सुनिश्चित नहीं की थी। इसके परिणामस्वरूप, रेलवे को ₹ 17.65 करोड़ की अतिरिक्त देयता वहन करनी पड़ी तथा विकासक को राशि वापस की।

7.1.6.2 औरंगाबाद में पुराने आईटीडीसी होटल में भूमि/भूखंड के विकास हेतु प्राप्त उच्चतम प्रस्ताव का निरस्तीकरण

परामर्शदाता की रिपोर्ट के आधार पर (मई 2009) आरएलडीए द्वारा साइट (भूमि क्षेत्र 38,971.23 वर्ग मी.) के विकास हेतु निविदा आमंत्रित की थी। ₹ 43.45 करोड़ की आरक्षित कीमत के प्रति ₹ 52.52 करोड़ का उच्चतम प्रस्ताव प्राप्त हुआ था (जून 2011)। तथापि, आरएलडीए ने उच्चतम बोली को निरस्त कर दिया तथा उसी परामर्शदाता को नया परामर्शदाती ठेका दे दिया। प्राधिकारी, लेखापरीक्षा को उच्चतम बोली को निरस्त करने के लिए कोई कारण देने में विफल रहे। पुनः मूल्यांकन के बाद जनवरी 2017 में निविदा पुनः आमंत्रित की गई परन्तु कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ। अतः भूमि/भूखंड को अभी तक विकसित नहीं किया जा सका था।

7.1.7 जोनल रेलवे द्वारा भूमि/भूमि अभिलेख उपलब्ध कराने में विलंब

रेलवे बोर्ड के अनुदेशों¹⁹⁹ के अनुसार भूमि को अतिक्रमणों तथा सभी बाधाओं से मुक्त रखना जोनल रेलवे की जिम्मेदारी है। आरएलडीए के साथ संयुक्त रूप से भूमि की सीमाओं का संयुक्त सीमांकन करने के बाद भूमि आरएलडीए को

¹⁹⁹ रेलवे बोर्ड के पत्र सं. 2008/एलएमएल/2/17 दिनांक 27 अप्रैल 2009 के अनुबंध 1 का पैरा 3(ग)

उपलब्ध कराना तथा भूमि के सभी संबंधित ब्यौरों के साथ 'अनुसूची सहित भूमि योजना' तैयार करना और सौंपना उनसे अपेक्षित है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि

- पू.सी.रे. तथा प.रे. में दो मामलों²⁰⁰ में ज़ोनल रेलवे द्वारा आरएलडीए को सौंपी गई भूमि ऋणग्रस्त थी। उ.पू.सी.रे. तथा परे में दो भूखंडों को सौंपने के बाद (अप्रैल 2007 में) आरएलडीए ने परामर्शदाताओं की नियुक्ति की तथा परामर्शदाती सेवा पर ₹ 0.21 करोड़ खर्च किए। तथापि, विकास कार्य शुरू नहीं किया जा सका क्योंकि भूमि भारमुक्त नहीं थी।
- पट्टकोटी स्टेशन (तिरुचिरापल्ली डिवीजन, भूमि क्षेत्र 8,012.776 वर्ग मी.) पर तीन भूखण्ड सितम्बर 2007 में आरएलडीए को सौंपे गए थे। आरएलडीए ने फरवरी 2009 में भूमि के ब्यौरे उपलब्ध कराने के लिए दरे को अनुरोध किया जो कि अप्रैल 2009 में उपलब्ध कराए गए थे। तथापि, आरएलडीए ने भूमि के कागज़ात की जांच करने के लिए लगभग छः वर्षों का समय लिया तथा दरे को भूमि योजनाओं के सत्यापन करने तथा स्वामित्व दस्तावेज उपलब्ध कराने के लिए अनुरोध किया। इस विलंब हेतु कारण अभिलिखित नहीं थे। मार्च 2016 में नियुक्त किए गए परामर्शदाता ने प्रस्तावित स्थान का विकास न करने का सुझाव देते हुए फरवरी 2017 में अपनी रिपोर्ट दी थी।
- एक भूखंड, रक्सोल स्टेशन पहुंचने की सड़क पर (समस्तीपुर डिवीजन, भूमि क्षेत्र 22,581.46 वर्ग मी.) अगस्त 2007 में आरएलडीए को सौंपा गया था। परामर्शदाता ने सितम्बर 2009 में रिपोर्ट प्रस्तुत की थी। आरएलडीए ने दो वर्षों के बाद अक्टूबर 2011 में भूमि अभिलेख प्राप्त करने के लिए प्रक्रिया शुरू की थी जो मई 2013 में प्राप्त हुए थे। यह परामर्शदाता द्वारा अपूर्ण पाए गए थे। परामर्शदाता के परामर्श पर (मई 2014) भूमि अभिलेख उपलब्ध कराने के लिए जिला मजिस्ट्रेट से आग्रह किया गया (अक्टूबर 2014)। यह अक्टूबर 2014 में प्राप्त हुए थे। आरएलडीए ने सितम्बर 2014 में अनापत्ति प्रमाणपत्र (एनओसी) प्राप्त करने के लिए कार्यकारी अधिकारी (इओ)/रक्सोल को वाणिज्यिक विकास योजना प्रस्तुत की थी। ईओ ने सूचना दी कि अनापत्ति प्रमाणपत्र नहीं दिया जा सकता क्योंकि तीन अत्यधिक व्यस्त सड़के प्रस्तावित साइट को क्रॉस करती हैं। आरएलडीए ने सड़को को बंद करने के लिए पूमरे से अनुरोध किया (दिसम्बर 2014)। अप्रैल 2015 में एक

²⁰⁰ वुर्दवान रोड सिलिगुड़ी (कटिहार)/उपूसीरे/(भूमि क्षेत्र 11,999.88 वर्ग मी.), ओल्ड स्टेशन क्षेत्र जाम नगर (राजकोट)/परे (भूमि क्षेत्र 11,088.39 वर्ग मीटर)

संशोधित योजना भी प्रस्तुत की गई। पूमरे ने जून 2016 में सड़कों को बंद करने में अपनी असमर्थता दर्शाई थी। इसके मद्देनजर अक्टूबर 2016 में मूल्यांकन हेतु परामर्शदाता को पुनः नियुक्त किया गया जिसने अपनी रिपोर्ट मार्च 2017 में प्रस्तुत की जिसे जून 2017 में स्वीकार किया गया। जुलाई 2017 में निविदाएं आमंत्रित की गईं और यह अभी तक खोजी जानी हैं। अतः वाणिज्यिक विकास के लिए भूमि सौंपने का निर्णय अविवेकपूर्ण था।

- सालेम बाजार स्टेशन में दो भूखंड (सालेम, भूमि क्षेत्र 3,318.422 वर्ग मी) सितम्बर 2007 में आरएलडी को सौंपे गए थे। परामर्शदाता ने अक्टूबर 2011 में रिपोर्ट प्रस्तुत की थी। मई 2012 में दरे ने केवल एक भूखंड के संबंध में विकास कार्य सीमित करने का अनुरोध किया था। इसके कारण परामर्शदाता ने अप्रैल 2014 में संशोधित रिपोर्ट प्रस्तुत की थी। तथापि, आरएलडी ने पट्टा तथा विकास हेतु निविदा आमंत्रण के लिए अन्य तीन वर्ष लिए, निविदा मार्च 2017 में खोली गई जिन्हे अभी अंतिम रूप दिया जाना था।
- अशोक विहार, नई दिल्ली में एक भूखंड (दिल्ली डिविजन, भूमि क्षेत्र 1,32,494.08 वर्ग मी) सितम्बर 2007 में आरएलडी को सौंपा गया था। आरएलडी ने परामर्शदाता की 2008 की रिपोर्ट के आधार पर जनवरी 2014 में अर्थात् छः वर्षों के पश्चात इस भूमि पर आवासीय विकास²⁰¹ करने के लिए एमओआर से विशेष अनुमोदन प्राप्त किया था। विलंब के कारण परामर्शदाता को अगस्त 2016 में दोबारा नियुक्त किया गया था जिसने अक्टूबर 2016 में रिपोर्ट प्रस्तुत की थी, परामर्शदाता से 45 वर्षों की पट्टा अवधि के लिए वित्तीय मोडल प्रस्तुत करने के लिए कहा गया था। परामर्शदाता द्वारा मूल्यनिर्धारण अभी किया जाना था।

इस प्रकार, आरएलडी को भूमि सौंपने में कमियाँ थी, दो मामलों में भूमि ऋण ग्रस्त थी, दो मामलों में भूमि के कागजात नियमानुसार नहीं थे और भूमि प्राधिकरणों से सत्यापन कराने में काफी समय लगा तथा एक मामले में साइट का चयन न्यासंगत नहीं था।

7.1.8 भूमि उपयोग में परिवर्तन तथा राज्य सरकार के उप नियमों का अननुपालन

भारतीय रेल ने इसके परिचालन उद्देश्यों अर्थात् यातायात सुविधाओं का विकास के लिए भूमि अधिग्रहण किया था तथा शेष भूमि इसके भावी विस्तारण/

²⁰¹ रेलवे बोर्ड के पत्र सं. 2008/एलएमएल/2/2017 दिनांक 27.4.2009 के अनुसार आरएलडी विभिन्न विकल्पों का प्रकट करता है जिसमें भूमि के वाणिज्यिक विकास हेतु आवासीय शामिल है।

परिचानात्मक उद्देश्यों के लिए आरक्षित भी रखी थी। हालांकि समय गुजरने के साथ भारतीय रेल ने इस शेष भूमि का गैर-यातयात उपायों के माध्यम से वाणिज्यिक उद्देश्यों के लिए उपयोग करने का निर्णय लिया। चूंकि रेलवे भूमि को राजस्व अभिलेखों में 'सार्वजनिक तथा अर्धसार्वजनिक जोन' के रूप में सीमांकन किया जा रहा था, उक्त को भूमि उपयोग में परिवर्तन (सीएलयू) के माध्यम से संबंधित राज्य सरकार से अनुमति प्राप्त करके 'वाणिज्यिक जोन' में रूपांतरित करना आवश्यक था।

उप-नियमों के अनुसार, सरकार के प्रतिमानों के अनुसार समुदाय सुविधाओं को सृजित करने हेतु कुछ खुला स्थान (विकसित भूमि का 10 प्रतिशत) रखना तथा भूमि के वाणिज्यिक उपयोग से पूर्व पंजीकृत विलेख के माध्यम से स्थानीय निकाय को सौंपना आवश्यक है। इस प्रावधान को खुला स्थान आरक्षण (ओएसआर) कहा जाता है। ओएसआर के अंतर्गत दी गई भूमि मालिक को वापस नहीं की जाती अपितु राज्य सरकार से 10 प्रतिशत भूमि को विकसित करने तथा रखरखाव के लिए केवल अनुमति ली जाती है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि निम्नलिखित मामलों में आरएलडीए द्वारा मामलों को संसाधित करने में विलंब के अलावा असंभावित सीएलयू तथा ओएसआर मामलों के कारण विलंब हुए थे:

- मौला अली फलाईओवर, हैदराबाद के निकट एक भूखंड (तेलंगाना, भूमि क्षेत्र 88,962.04 वर्ग मी), जिसे अप्रैल 2007 में आरएलडीए को सौंपा गया था, के संबंध में परामर्शदाता ने अपनी रिपोर्ट जून 2008 में प्रस्तुत की थी। तथापि साइट को विकास को भूमि को चिकित्सा महाविद्यालय खोलने के लिए उपयोग करने के दमरे के निर्णय के कारण रोक दिया गया था। चिकित्सा महाविद्यालय खोलने के निर्णय को मई 2011 में वापस ले लिया गया था। जुलाई 2011 में आरएलडीए ने फिर से परामर्शदाता से संपर्क किया था परामर्शदात्री सेवा का विस्तारण किया। अब तक सीएलयू तथा ओएसआर को अंतिम रूप न देने के कारण मामले में और अधिक विलंब हुआ।
- काकापालम पाड़ी में एक भूखंड (चेन्नई डिविजन, भूमि क्षेत्र 21,003.18 वर्ग मी) अप्रैल 2007 में आरएलडीए को सौंपा गया था। परामर्शदाता ने जून 2009 में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की। तथापि, साइट को विकसित नहीं किया जा सका क्योंकि असमाधित ओएसआर मामलों के कारण कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ।

- नागाप्तिनाम स्टेशन के निकट एक भूखंड (तिरुचिरापल्ली डिविजन, भूमि क्षेत्र 1,294.99 वर्ग मी) सितम्बर 2007 में आरएलडीए को सौंपा गया था। आरएलडीए ने परामर्शदाता की नियुक्ति में तीन वर्ष लिए (दिसम्बर 2010)। परामर्शदाता ने सितम्बर 2011 में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की तथा भूखंड की वाणिज्यिक विकास क्षमता को और अधिक बढ़ाने के लिए इसके आकार को बढ़ाने का सुझाव दिया। परामर्शदाता ने फरवरी 2015 में अंतिम रिपोर्ट प्रस्तुत की तथा ओएसआर खंड से बचने के लिए भूखंड के आकार को दो भागों में बांटने का सुझाव दिया। इसी बीच आरएलडीए ने उचित प्राधिकारियों के साथ सीएलयू के मामले पर चर्चा नहीं की तथा उक्त पर कार्य चल रहा था।
- विल्लीपुरम स्टेशन पर तीन भूखंड (तिरुचिरापल्ली डिविजन, भूमि क्षेत्र 7,081.99 वर्ग मी) सितम्बर 2007 में आरएलडीए को सौंपे गए थे। भूमि सौंपने के 18 माह बाद आरएलडीए ने दरे से भूमि के ब्यौरे उपलब्ध कराने का अनुरोध किया (फरवरी 2009) जो अप्रैल 2009 में उपलब्ध कराए गए थे। पांच वर्षों के बाद आरएलडीए ने साइट का निरीक्षण किया (जुलाई 2014) तथा परामर्शदाता की नियुक्ति में और 23 महीने का समय लिया (मई 2016) जिसने अपनी रिपोर्ट जुलाई 2016 में प्रस्तुत की थी। इसके पश्चात, आरएलडीए ने भूमि उपयोग में परिवर्तन करने के लिए प्रक्रिया शुरू की थी जो अब तक लंबित थी।

अतः मामलों में सीएलयू तथा ओएसआर के असमाधिक मामलों के कारण विलंब हुआ था।

7.1.9 आवासीय उद्देश्यों के लिए निराला नगर, कानपुर में भूमि के विकास हेतु निर्णय लेने में विलंब

निराला नगर, कानपुर में एक भूखंड (इलाहाबाद डिविजन, भूमि क्षेत्र 2,64,886.98 वर्ग मी) फरवरी 2007 में आरएलडीए को सौंपा गया था। आरएलडीए ने इस साइट पर आवासीय परियोजना के लिए अनुमोदन देने के लिए रेलवे बोर्ड को अनुरोध किया था (जनवरी 2009)। हालांकि, रेलवे बोर्ड ने जनवरी 2014 में इस साइट पर आवासीय विकास के लिए अनुमति दे दी थी। आरएलडीए ने रेलवे बोर्ड को आवासीय विकास हेतु 90 वर्षों की पट्टा अवधि तक बढ़ाने का अनुरोध किया (जुलाई 2015)। रेलवे बोर्ड ने आरएलडीए को केवल 45 वर्षों की अवधि के लिए आवासीय उद्देश्यों हेतु भूमि के विकास के लिए अनुमति

दी (अगस्त 2015)। आरएलडीए द्वारा सितम्बर 2017 में परामर्शदाता की नियुक्ति की प्रक्रिया शुरू कर दी गई थी।

7.1.10 निष्कर्ष

आरएलडीए के प्रतिष्ठापन का मुख्य उद्देश्य रेल भूमि के वाणिज्यिक विकास के माध्यम से गैर-टैरिफ उपायों द्वारा राजस्व सृजित करना था। लेखापरीक्षा ने 17 साईटों के विकास की समीक्षा की जो 2007 में आरएलडीए को समर्पित थे जब यह गठित की गई थी और अवलोकन किया कि इन साईटों में से अब तक किसी का विकास नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि परामर्शदाता को रखने, परामर्शदाता द्वारा रिपोर्ट की प्रस्तुती में विलंब, भूमि उपयोग के परिवर्तन हेतु राज्य सरकार से अनुमति प्राप्त करने में विलंब, ऋणग्रस्त भूमि प्रदान करते हुए संबंधित ज़ोनल रेलवे द्वारा आरएलडीए की भूमि की सुपुर्दगी में कमी, गलत साईट और अपूर्ण पेपर वाली साईटों की पहचान करना आदि के परिणामस्वरूप 166.996 एकड़ की 17 साईटों के विकास न किये जाने की लेखापरीक्षा में समीक्षा की गई। समीक्षा किये गये 17 मामलों में से, केवल तीन मामलों²⁰² में विकासकर्ता नियुक्ति किये गये थे, परंतु वाणिज्यिक विकास नहीं हुआ। दो मामलों में, विकास समझौते नहीं किये जा सके और स्वीकृति पत्र रद्द किये गये थे क्योंकि लीज प्रीमियम की पहली किस्त पार्टियों द्वारा जमा नहीं किया गया था और एक मामले²⁰³ में विकास समझौते को निरस्त कर दिया गया था क्योंकि विकास कर्ता ने रेलवे द्वारा वास्तविक रूप से पहचानी गई भूमि के विनिमय में आरएलडीए द्वारा दी गई भूमि को लेने से मना कर दिया था और रेलवे को ब्याज सहित ₹ 43.12 करोड़ के लीज प्रीमियम वापस देना पड़ा। इन 17 प्लॉटों में से तेरह में ₹ 282.69 करोड़ के लीज संभावना के साथ वाणिज्यिक विकास हेतु योजना बनाई गई थी। स्थापना के बाद से, आरएलडीए, रेलवे स्टेशन²⁰⁴ के मल्टी फंक्शनल कॉम्प्लेक्स (एमएफसी) से ₹ 67.97 करोड़ अर्जित करने में सक्षम रहा, जो कि सौंपे गए भूमि के वाणिज्यिक विकास के कमाई के अलावा है। इसके विपरीत, ₹ 102.29 करोड़ का खर्च, 2006-07 से 2016-17 के दौरान, स्थापना, परामर्श शुल्क, विज्ञापन, आदि पर किये गये।

²⁰² ग्वालियर में गोला का मंदिर

²⁰³ ओल्ड स्टीम लोको शेड, सराय रोहिल्ला/दिल्ली, गया तथा बेंगलोर प्लेटफार्म रोड

²⁰⁴ एमएफसी के विकास के लिए रद्द किए गए समझौतों के कारण जब्त की गई राशि के मुकाबले एमआरसी के विकास के लिए आईआरसीएन से प्राप्त ₹7.55 करोड़ की कमाई और ₹ 4.82 करोड़ की कमाई के अलावा

7.1.11 सिफारिशें

1. संबंधित राज्य सरकारों से, भूमि उपयोग और खुले स्थान आरक्षण में बदलाव के लिए, मंजूरी प्राप्त करने हेतु, रेलवे समय पर कार्रवाई करे तथा भूमि उपयोग में बदलाव के कानूनी प्रभावों की भी जांच, राज्य सरकारों के साथ परामर्श के साथ करें।
2. स्थानीय अधिकारियों के मानदंडों के अनुसरण करते हुए, ज़ोनल रेलवे, केवल भारमुक्त साइटों की पहचान कर, उन्हें आरएलडीए को सौंपे तथा सुनिश्चित करें कि उनकी पूर्ण दस्तावेज़/रिकॉर्ड हो।
3. आरएलडीए को परामर्शदाताओं की समय पर नियुक्ति सुनिश्चित करनी चाहिए। आरएलडीए को करारों की निबंधन एवं शर्तें भी लागू करनी चाहिए ताकि वह अपना कार्य समय पर पूरा करे और उनकी रिपोर्टों पर शीघ्रता से कार्रवाई हो। आरएलडीए को प्रत्येक कार्यकलाप के लिए उचित समय सीमा निर्धारित कर, विकास ठेकों को जल्द अंतिम रूप देना सुनिश्चित करने के लिए एक तंत्र की स्थापना करने की आवश्यकता है।
4. व्यावसायिक रूप से खाली भूमि का फायदा उठाने का प्रयास करने से पहले, रेलवे राज्य सरकार / स्थानीय निकायों / अन्य विभागों को सार्वजनिक उद्देश्यों के लिए जमीन की पेशकश करने पर विचार कर सकता है, पर ऐसा न हो कि वे भूमि के विकास के लिए बाधा बनें

उपरोक्त मामला रेलवे बोर्ड के संज्ञान (2 फ़रबरी 2018) को लाया गया; जिस पर जबाब अभी तक अपेक्षित है (28 फ़रबरी 2018)।

7.2 रेलवे सूचना प्रणाली केन्द्र (क्रिस): आईटी अनुप्रयोगों के लिए भारतीय रेल आपदा बहाली डाटा केन्द्र के कार्यान्वयन में विलंब

रेलवे ने जून 2007 में आपदा बहाली डाटा केन्द्र के प्रतिष्ठापन हेतु प्रस्ताव पर विचार किया था। दस वर्ष गुजर गए, परन्तु रेलवे को अभी इसे अंतिम रूप देना था। प्रत्येक चरण पर विलंब हुए थे और निर्माण कार्य सौंपने के लिए निर्णय अभी लिया जाना था। यद्यपि यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) तथा अनारक्षित टिकेटिंग प्रणाली (यूटीएस) के लिए अंतरिम आपदा बहाली (डीआर) कार्यशील कर दी गई थी, यह रेलवे आरक्षण कॉम्प्लैक्स के रूप में उसी भवन में स्थित थी। दूरस्थ स्थानों पर प्राथमिकता के आधार पर डीआरडीसी की स्थापना करने की तत्काल आवश्यकता है ताकि यह गंभीर आग, भूकम्प अथवा आतंकी हमला आदि जैसे मामलों से उत्पन्न जोखिम को कम कर सके।

रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र (क्रिस), एक स्वायत्त निकाय, भारतीय रेल की आईटी शाखा के रूप में कार्य करता है। भारतीय रेल ने बड़ी संख्या में आईटी अनुप्रयोग²⁰⁵ विकसित तथा कार्यान्वित किए हैं जिन्हें समस्त देश में डाटा केंद्रों में परिनियोजित किया गया है और जो भारतीय रेलवे के परिचालनों के लिए महत्वपूर्ण हैं। ऐसे महत्वपूर्ण अनुप्रयोगों में 99.9 प्रतिशत अनुमत लक्ष्य सेवा अपटाइम के साथ उच्च उपलब्धता अपेक्षित है। ऐसा उच्च अपटाइम प्राप्त करने के लिए संपूर्ण आपदा बहाली (डीआर) प्रणाली के रूप में व्यापक कारबार नितरता नीति दूरस्थ स्थानों पर अपेक्षित है जो किसी संभावित घटना पर ध्यान दे सकता था जो कि प्रचंड आग भूखंड या आतंकी हमले आदि जैसी क्षेत्रीय स्तर की घटनाओं से उत्पन्न हो सकती थी।

जून 2007 में रेलवे बोर्ड ने ₹ 37.34 करोड़ की अनुमानित लागत पर पांच स्थानों पर पीआरएस के लिए आपदा प्रबंधन प्रणाली संस्वीकृत की थी। मई 2008 में रेलवे बोर्ड ने मालभाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस) परियोजना के लिए आपदा बहाली प्रणाली के लिए ₹ 50 करोड़ संस्वीकृत किए थे जिसमें क्रिस द्वारा स्थापित किए जाने वाले अपदा बहाली डाटा केंद्र²⁰⁶ के कार्यान्वयन हेतु निधि भी शामिल थी। क्रिस ने फरवरी 2012 में निम्नलिखित आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए आपदा बहाली डाटा केंद्र (डीआरडीसी) के लिए ₹ 17.71 करोड़²⁰⁷ की राशि निर्धारित की थी:

- यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) के लिए डीआर प्रतिष्ठापन, अनारक्षित टिकेटिंग प्रणाली (यूटीएस), मालभाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस) तथा अन्य मौजूदा अनुप्रयोग²⁰⁸।
- क्रिस द्वारा मुख्य रूप से प्रबंधित सभी अनुप्रयोगों हेतु डीआर प्रणाली (अर्थात मानव संसाधन प्रबंधन प्रणाली, रेलपथ प्रबंधन प्रणाली आदि)।

रेलवे बोर्ड द्वारा अक्टूबर 2010 में डीआरडीसी के प्रतिष्ठापन/गठन के लिए मौला अली, सिकंदराबाद में 15000 वर्ग मीटर क्षेत्र चिन्हित किया था (मार्च 2010)।

²⁰⁵ यात्री आरक्षण प्रणाली, अनारक्षित टिकेटिंग प्रणाली, कंट्रॉल ऑफिस अनुप्रयोग, मालभाड़ा प्रचालन सूचना प्रणाली, ई-खरीद प्रणाली आदि।

²⁰⁶ इसमें सिकंदराबाद में आपदा वसूली केन्द्र तथा क्रिस, चाणक्यपुरी, नई दिल्ली में डाटा केन्द्र शामिल हैं (डाटा वेयर हाऊस के लिए ₹ 10.88 करोड़ आपदा बहाली के लिए ₹ 18.72 करोड़ तथा डाटा केन्द्र के लिए ₹ 19.86 करोड़)

²⁰⁷ पीआरएस परियोजना के लिए संस्वीकृत ₹ 37.34 करोड़ निर्धारित किए गए थे और एफओआईएस परियोजना हेतु संस्वीकृत ₹ 50 करोड़ में से ₹ 12.1 करोड़ निर्धारित किए गए थे।

²⁰⁸ भारतीय रेल ने स्थापना, लेखाकरण, इंजीनियरिंग, उत्पादन, कार्यशालाओं, प्रचालनों (ट्रेन प्रचालन) मालसूची प्रबंधन जिसमें माल खरीद, श्रमबल प्रबंधन, हॉस्पिटल प्रबंधन शामिल हैं आदि से संबंधित इसकी विभिन्न प्रक्रियाओं का कंप्यूटरीकरण किया है।

सिकंदराबाद में डीआरडीसी की स्थापना के लिए आवश्यकता अध्ययन करना, प्रस्तावों (आरएफपी) के लिए आवेदन तैयार करने तथा कार्य प्रदान करने के लिए सहयोग करने हेतु क्रिस द्वारा मई 2010 में निविदा आमंत्रित की गई थी। कार्य आदेश ₹ 12.50 लाख की लागत पर जुलाई 2010 में मै. 3i इन्फोटेक लिमिटेड, नोएडा को दिया गया। कार्य आदेश की, संदर्भ शर्तों के अनुसार विभिन्न कार्यकलापों के लिए निम्नलिखित समय सीमाएं निर्धारित की गई थी:

तालिका 7.1 - डीआरडीसी परियोजनाओं में कार्यकलापों के लिए समय सीमा	
कार्यकलाप	समय सीमा
परामर्शदाता द्वारा आरंभ रिपोर्ट डाटा केंद्र साइजिंग रिपोर्ट, तथा प्राथमिक डिजाइन रिपोर्ट जैसी आवश्यक रिपोर्टें तैयार करना तथा प्रस्तुत करना	कार्य आदेश देने के 8 सप्ताह के अंदर (17 सितम्बर 2010 तक)
बोली दस्तावेजों/तकनीकी विनिर्देशों तथा बिल सामग्री तैयार करना	कार्य आदेश देने के 11 सप्ताह के अंदर (08 अक्टूबर 2010 तक)
डीआरडीसी के लिए निविदा परामर्शदाता/ठेकेदार द्वारा जारी की जानी थी	23 जुलाई 2010 के कार्य आदेश को जारी करने की तिथि से 20 सप्ताह के अंदर (11 दिसम्बर 2010 तक)

प्रस्ताव के लिए प्रथम ड्राफ्ट आवेदन (आरएफपी) दिसम्बर 2010 में परामर्शदात्री फर्म ने प्रस्तुत किया तथा अंतिम आरएफपी 16 अप्रैल 2012 को प्रस्तुत किया गया था। विलंब आरएफपी की प्रस्तुति अर्थात् फर्म द्वारा क्रमशः 22 अप्रैल 2011, 31 मई 2011, 20 जुलाई 2011 तथा 16 फरवरी 2012 को प्रस्तुत संशोधित संस्करण के बाद क्रिस द्वारा परिवर्तन आवेदन के कारण था। विभिन्न रिपोर्टें²⁰⁹ तैयार करने के लिए परामर्शदात्री फर्म के पारिश्रमिक के लिए ₹ 9.95 लाख व्यय किया गया था।

क्रिस ने नवम्बर 2011 और जून 2013 के दौरान डीआरडीसी की स्थापना के संबंध में साइट से 33 केवीए हाई टेंशन वायर के स्थानांतरण तथा संबंध कार्यकलापों (पीआईजेएफ यूजी केबलों²¹⁰ का विचलन, बाडबंदी का निर्माण आदि) पर ₹ 41.92 लाख व्यय किए थे।

²⁰⁹ आरंभ रिपोर्ट, डाटा केन्द्र साइजिंग रिपोर्ट, प्रारम्भिक डिजाइन रिपोर्ट, बोली दस्तावेजों एवं तकनीकी विनिर्देशों की तैयारी तथा सामग्री रिपोर्ट का बिल

²¹⁰ पोलिथलीन इन्सुलेटिड जेली फिल्ड अंडर ग्राउंड (पीआईजेएफ यूजी) कम्प्यूनिवेशन केबल्स

परामर्शदात्री सेवा ठेका की संदर्भ शर्तों के अनुसार डीआरडीसी के लिए निविदा 11 दिसम्बर 2010 तक दी जानी थी। आरएफपी (निविदा) को अंतिम रूप देने तथा परामर्शदात्री फर्म द्वारा प्रस्तुत अन्य दस्तावेजों में विलंब के कारण निविदा लक्ष्य तिथि पर जारी नहीं की जा सकी थी। क्रिस द्वारा 5 जुलाई 2012 को निविदा जारी गई थी और 22 मार्च 2013 को खोली गई थी। निविदा खोलने में विलंब निविदा शर्तों के बारे में पूछताछ तथा उसके बाद आशोधन के कारण हुआ था। पात्र फर्म द्वारा ₹ 17.64 करोड़ की अनुमानित निविदा लागत के प्रति ₹ 39.98 करोड़ का प्रस्ताव नामित निविदा स्वीकरण अधिकारी की शक्ति से बाहर था। बोली में दी गई दरे उच्चतर निधि की आवश्यकता दर्शाती है। निविदा को प्रस्ताव की वैधता के अंदर अंतिम रूप नहीं दिया गया था (30 मई 2014)। मार्च 2016 में मांगे गए प्रस्तावों की वैधता के विस्तारण पर विक्रेता सहमत नहीं हुआ। अतः एमडी/क्रिस ने उच्च लागत/प्रस्ताव अवधि की वैधता समाप्त होने के कारण निविदा को अप्रैल 2016 की खारिज कर दिया।

रेलवे बोर्ड ने मई 2016 में ₹ 26.38 करोड़ की लागत पर जांच परियोजनाओं (अर्थात् आईपीएस, ई-आरईसीओएन, एआरपीएएन, टीएएमएस तथा डब्ल्यूएमएस²¹¹) के लिए आपदा बहाली साइट की स्थापना के लिए दूसरे कार्य को मंजूरी दी थी। अक्टूबर 2016 में मौला अली (सिकंदराबाद) में डीआरडीसी की स्थापना के लिए विकल्पों की संख्या (दमरे के निर्माण संगठन को कार्य सौंपने सहित) पर क्रिस विचार कर रहा था। कोई अंतिम निर्णय अभिलेख में उपलब्ध नहीं था (अगस्त/सितम्बर 2017)।

यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएल) तथा अनारक्षित टिकेटिंग प्रणाली (यूटीएस) के लिए अंतरिम आपदा बहाली (डीआर) साइट के लिए पीआरएल तथा यूटीएस के लिए अंतरिम डीआर साइट रेलवे आरक्षण कॉम्प्लैक्स, सिकंदराबाद की प्रथम तल से 11 मार्च 2012 से चालू की गई थी। तथापि, जून 2015 में हैदराबाद में लगातार बारिश हुई थी जिसके परिणामस्वरूप डीआर कक्ष की छत से जल रिसाव हुआ तथा जल सर्वर रैकों में भी चला गया। हालांकि ऐसी घटनाओं से बचने के लिए निदानात्मक उपाय किए गए थे, दमरे ने डीआर साइट की स्थापना प्रक्रिया को तीव्र करने पर जोर दिया क्योंकि यह समस्त भारतीय रेल के लिए एकमात्र डीआरडीसी था। तथापि, सितम्बर 2017 तक मामले में कोई महत्वपूर्ण/मूर्त प्रगति नहीं हुई थी।

²¹¹ आईपीएस - एकीकृत पेट्रोल तथा लेखाकरण प्रणाली; ई-रिकोन समस्त रेलवे में स्थानांतरण संव्यवहारों के समाधान हेतु वेब आधारित पोर्टल है; एआरपीएएन - एडवान्सड रेलवे पेंशन एक्सेस नेटवर्क; टीएमएस - ट्रेफिक लेखा प्रबंधन प्रणाली डब्ल्यूएमएस - कार्यशाला लेखा प्रबंधन प्रणाली

इस प्रकार, आपदा बहाली डाटा केंद्र की स्थापना के प्रस्ताव के दस वर्ष बाद भी रेलवे को अभी इसे अंतिम रूप देना था। प्रत्येक चरण पर विलंब हुए थे तथा निर्माण कार्य सौंपने का निर्णय अभी लिया जाना था। यद्यपि यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) तथा अनारक्षित टिकेटिंग प्रणाली (यूटीएस) के लिए अंतरिम आपदा बहाली (डीआर) साइट चालू कर दी गई है, यह उसी रेलवे आरक्षण कॉम्पलैक्स भवन में स्थित है। यह सिफारिश की जाती है कि रेलवे दूरस्थ स्थानों पर प्राथमिकता के आधार पर डीआरडीसी की स्थापना करे ताकि यह गंभीर आग, भूकम्प अथवा आतंकी हमला आदि जैसे मामलों से उत्पन्न जोखिम को कम कर सके।

क्रिस ने अपने उत्तर (फरवरी 2017) में स्पष्ट किया कि कार्य की प्रकृति जटिल थी तथा क्रिस के पास कोई पूर्व अनुभव नहीं था तथा यह भी बताया कि 33 केवीए हाई टेंशन वायर के हस्तांतरण पर किया गया व्यय अपरिहार्य था। अतः डीआरडीसी परियोजना अभी शुरू की जानी थी तथा रेलवे आईटी अनुप्रयोग किसी आपदा के कारण अवरोध के जोखित हेतु असुरक्षित रहा।

मामले को 2 फरवरी 2017 को रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया; उत्तर अभी प्राप्त होना है (28 फरवरी 2018)।

7.3 रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र (क्रिस): भारतीय रेल परिसंपत्तियों के लिए भौगोलिक सूचना प्रणाली (जीआईएस) मैपिंग तथा भू-स्थानिक डाटा बेस के कार्यान्वयन में विलंब

‘संसाधनों के उपेक्षित उपयोग हेतु भूमि तथा परिसंपत्ति प्रबंधन के लिए व्यापक वेब आधारित डाटा बैंक का विकास’ पर परियोजना जून 2012 में पेश की गई, किंतु यह अब तक कार्यान्वयन के आरंभिक चरणों पर है। विलंब के मुख्य कारण अनुमानों को अंतिम रूप देने में विलंब, समझौता ज्ञापन कार्यान्वित करने में विलंब, समझौता ज्ञापन लक्ष्यों के पालन में विफलता तथा ज़ोनल रेलवे द्वारा जीपीएस सर्वेक्षण करने में विलंब था। परियोजना के शीघ्र क्रियान्वयन की आवश्यकता है ताकि सरलीकृत परिसम्पत्ति प्रबंधन के अभीष्ट लाभ, आसान विजुअलाइजेशन तथा दैनिक परिचालनों का प्रबंधन, जीआईएस मानचित्र पर रोलिंग स्टॉक की लोकेशन का निर्धारण, यातायात के लिए प्रभावी योजना तथा आपदा के समय के दौरान प्रभावित क्षेत्र के आसान विजुअलाइजेशन प्राप्त किए जा सकें।

रेल मंत्री ने 2011-12 के अपने बजट भाषण में 'संसाधनों के उपेष्टतम उपयोग के लिए भूमि तथा परिसंपत्ति प्रबंधन के लिए व्यापक वेब आधारित डाटाबैंक का विकास' की घोषणा की थी। तदनुसार, 'भारतीय रेल परिसंपत्तियों के जीआईएस मैप तथा भू-स्थानिक डाटाबेस' नामक परियोजना के लिए एक प्रस्ताव पर दिसम्बर 2011 में विचार किया गया था। परियोजना में विभिन्न सिविल इंजीनियरिंग परिसंपत्तियों²¹², भूमि एवं सुविधा (एलएण्डए) परिसंपत्तियों²¹³, मैकेनिकल इंजीनियरिंग परिसंपत्तियों²¹⁴, सिग्नल तथा दूर संचार (एसएण्डटी) परिसंपत्तियों²¹⁵ तथा सुरक्षा परिसंपत्तियों²¹⁶ से संबंधित सूचना की मैपिंग के लिए कम्प्यूटर आधारित प्रणाली विकसित करने की परिकल्पना की गई है। रेलवे बोर्ड ने ₹ 36.24 करोड़ की संक्षिप्त लागत पर जून 2012 में परियोजना को मंजूरी दी थी। परियोजना के रोडमैप में निम्नलिखित शामिल है:

- समस्त भारतीय रेल के लिए उचित विश्लेषण वाला जीआईएस मैप तैयार करना,
- मैप में भारतीय रेल से संबंधित स्थानिक (विषयक) पुरावशेष शामिल करना,
- प्रत्येक विभाग के संबंध में प्रत्येक पुरावशेष के साथ मूल विशेषताओं को जोड़ना,
- भारतीय रेल के मुख्य अनुप्रयोगों के लिए इंटरफेस तैयार करना,
- स्थानिक ब्यौरों के साथ निर्णय सहायता प्रणाली उपलब्ध कराना,
- आपदा के समय बेहतर प्रतिक्रिया उपलब्ध कराने के लिए आपदा प्रबंधन डिजाइन तथा एकीकृत करना; और
- बेहतर मॉनीटरिंग, स्थिति निर्धारण, भारतीय रेल मूर्त परिसंपत्तियों की निष्पादन एवं वैकल्पिक मूल्यांकन।

आरंभिक योजना के अनुसार, परियोजना को दो चरणों में कार्यान्वयन हेतु प्रस्तावित किया गया तथा रुचिपूर्ण क्षेत्रों को निम्नलिखित दो श्रेणियों में बांटा गया था:

- **फोकस क्षेत्र:** इसमें शहरों, स्टेशनों, यार्डों, मुख्य पुलों तथा अन्य क्षेत्रों में रेलवे परिसंपत्तियाँ शामिल थी जहां उच्च विश्लेषण मैपिंग आवश्यक थी।

²¹² ट्रैक-लाइन (विद्युतीकृत-गैर विद्युतीकृत), पुल, सुसंग, लेवल क्रॉसिंग, यार्ड, साइडिंग आदि।

²¹³ रेलवे भवनों, कॉलोनियों, स्टेशनों, स्टेशन सुविधाओं/यात्री सुविधाओं, कार्यशालाओं, शेड, रखरखाव डिपो आदि।

²¹⁴ खराब लाइने, उत्पादन यूनिट आदि।

²¹⁵ जैसे स्थान, पता, सिविल प्रशासन का टेलिफोन नंबर, सिविल/रेलवे हास्पिटल फायर ब्रिगेड स्कूल हेलीपैड, दुर्घटना राहत ट्रेन आदि।

²¹⁶ स्टेशन/सैक्शनों में सिग्नल तथा इंटरलॉकिंग ओएफसी नेटवर्क, पावर सप्लाई उपस्कर, केबल, नियंत्रण फोन आदि।

- **गेर-फोकस क्षेत्र** - इसमें स्थायी रेलपथ, इसके परिक्षेत्र में आसपास की भूमि शामिल थी जहां उच्च विश्लेषण मैपिंग महत्वपूर्ण नहीं थी।

यह परियोजना सरल परिसंपत्ति प्रबंधन के संबंध में लाभ, दैनिक प्रचालनों का आसान मानसदर्शन एवं प्रबंधन, जीआईएस मैप पर रोलिंग स्टॉक का स्थान निर्धारण, यातायात हेतु प्रभावी योजना तथा आपदा के समय पर प्रभावी क्षेत्रों का सरल मानस दर्शन उपलब्ध कराना चाहती है।

मुख्य प्रशासन अधिकारी/एफओआईएस²¹⁷ (सीएओ/एफओआईएस) को परियोजना के कार्यान्वयन हेतु परियोजना कार्यान्वयन एजेंसी के रूप में नामित (नवम्बर 2012) किया गया था और यह परियोजना (अनुप्रयोग) रेलवे सूचना प्रणाली²¹⁸ केंद्र (क्रिस) को सौंपी गई थी। चूंकि उत्तरी रेलवे ने भारतीय रेल (चरण । भूमि) के लिए 'प्रबंधन सूचना प्रणाली' का दायित्व लिया था, अतः उन्होंने जीआईएस परियोजना इसे सौंपने के लिए रेलवे बोर्ड को नवम्बर 2014 को कहा। भारतीय रेल की सभी भूमि परिसंपत्तियों का संरक्षक तथा अधिकतर रेलवे परिसंपत्तियों के रख-रखाव के लिए उत्तरदायी होने के नाते भी उरे के इंजीनियरिंग विभाग को परियोजना कार्यान्वयन का उत्तरदायित्व सौंपा गया था। मुख्य इंजीनियर (टीएमएस)/उरे को परियोजना के कार्यान्वयन हेतु नोडल अधिकारी नियुक्त किया गया था।

रेलवे बोर्ड ने मार्च 2015 में भारतीय रेल के जीआईएस पोर्टल की स्थापना तथा पृष्ठभूमि मैप सहित भारतीय रेल की भूमि एवं अन्य परिसंपत्तियों की मैपिंग पर विचार करने तथा मार्गदर्शन देने तथा एनआरएससी, एसओआई तथा एनएसडीआई से अपेक्षित इनपुटों की सहक्रिया एवं सरलता के लिए रेलवे बोर्ड, भारत का सर्वेक्षण (एसओआई), क्रिस, राष्ट्रीय स्थानिक डाटा संरचना (एनएसडीआई) तथा राष्ट्रीय मुद्र संवेदन केन्द्र (एनआरएससी) का प्रतिनिधित्व करने वाले छः अधिकारियों की समिति के गठन हेतु उरे के प्रस्ताव का अनुमोदन किया। समिति ने डाटाबेस लेयर, जीआईएस विकास लेयर, जीआईएस पोर्टल लेयर के लिए सॉफ्टवेयर प्लेटफार्म की सिफारिश की (23 नवम्बर 2015) तथा बताया कि प्रासंगिक सॉफ्टवेयर पैकेजों की तत्काल आवश्यकता है।

परियोजना के लिए समझौता ज्ञापन 18 अक्टूबर 2016 को क्रिस तथा उरे के बीच किया गया था। इसमें विस्तृत अनुमान, कार्य का क्षेत्र, निबंधन एवं शर्तें,

²¹⁷ मालभाड़ा प्रचालन सूचना प्रणाली

²¹⁸ आईटी के डाटाबेस स्थापन तथा विकास हेतु भारतीय रेल की आईटी संस्था के रूप में कार्यरत स्वायत्त निकाय

भुगतान के ब्यौरे, माइलस्टोन तथा लक्ष्य, प्रदेय वस्तु, वारंटी सहायता, समझौता जापन की पार्टियों की भूमिकाए/उत्तरदायित्व शामिल थे। समझौता जापन में परिकल्पित माइल स्टोन तथा उनकी स्थिति निम्नानुसार थी:

तालिका 7.2 - 15 सितम्बर 2017 को समझौता जापन में परिकल्पित विभिन्न माइलस्टोनों की स्थिति			
क्रम सं.	माइलस्टोन	समापन का लक्ष्य	क्रिस द्वारा निष्पादित वास्तविक कार्य की स्थिति
1	जीआईएस के लिए एसआरएस (अवधारणा) दस्तावेज तैयार करना	2 सप्ताह	तैयार नहीं किया गया
2	हैंडहैल्ड जीपीएस, जीआईएस हार्डवेयर एवं सॉफ्टवेयर तथा भूमि योजना डिजीटलीकरण के लिए निविदा	6 सप्ताह	निविदा को नवम्बर 2016 तक अंतिम रूप दिया जाना चाहिए था परंतु हार्डवेयर अवसंरचना तथा इसके सहायक सॉफ्टवेयर की खरीद के लिए निविदा जारी की गई और निविदा 20 सितम्बर 2017 को खोलने हेतु निर्धारित की गई।
3	हार्डवेयर तथा सॉफ्टवेयर के लिए खरीद आदेश देना	20 सप्ताह	अभी किया जाना है
4	हार्डवेयर एवं सॉफ्टवेयर का प्रतिष्ठापन शुरू करना तथा जांच	24 सप्ताह	अभी किया जाना है
5	चरणों में अनुप्रयोग विकास तथा होस्टिंग	34 सप्ताह	अभी किया जाना है
6	जीआईएस प्लेटफॉर्म पर दर्ज डाटा की अपलोडिंग तथा संसाधन	42 सप्ताह	अभी किया जाना है
7	जीआईएस मैप का प्रकाशन (प्रथम संस्करण)	52 सप्ताह	अभी किया जाना है

उपरोक्त माइलस्टोनों के अनुसार कार्य को समझौता जापन पर हस्ताक्षर की तिथि से 52 सप्ताह अर्थात् अक्टूबर 2017 तक पूरा किया जाना था। इसके अलावा, 2014-15 तथा 2015-16 में रेल मंत्री की बजट घोषणाओं के अनुसार भारतीय रेल की विभिन्न परिसंपत्तियों की जीआईएस/जीपीएस मैपिंग चालू वर्ष के दौरान पूरी की जानी थी। सभी परिसंपत्तियों की मैपिंग की जानी थी तथा सैटेलाइट पर देखने हेतु संभव बनानी थी। कार्यक्षेत्र डाटा हेतु जीपीएस सर्वेक्षण जोनल रेलवे द्वारा किया जाना था।

क्रिस ने सितम्बर 2015 में उरे को जांच एवं अनुमोदन हेतु परियोजना के आरंभिक चरण के विस्तृत अनुमान प्रस्तुत किए थे। उरे ने ₹ 32.74 करोड़²¹⁹ की लागत पर विस्तृत अनुमानों को अनुमोदन दे दिया था (27 मई 2016)। सीई/टीएमएस उरे ने हार्डवेयर/सॉफ्टवेयर मदेां की खरीद के संसाधन हेतु शीघ्र कार्रवाई करने के लिए जुलाई 2016, अगस्त 2016, नवम्बर 2016 तथा मार्च 2017 में क्रिस को अनुरोध किया था। इसके अलावा, रेलवे बोर्ड ने परियोजना कार्य को फास्ट ट्रेक मोड पर रखने के लिए उरे से भी अनुरोध किया था (नवम्बर 2016) तथा उक्त हेतु कार्यान्वयन योजना में तत्काल प्रभाव से भारतीय रेल की सभी डिविजन शामिल होनी चाहिए। क्रिस ने अगस्त 2017 के दौरान परियोजना के हार्डवेयर तथा संबंधित सॉफ्टवेयर की खरीद हेतु निविदा तैयार की थी जिसे 20 सितम्बर 2017 को खोला जाना था।

इस संबंध में निम्न देखा गया

- परियोजना जून 2012 में संस्वीकृत हुई थी। तथापि, परियोजना की संस्वीकृति से लगभग 30 माह की अवधि तक क्रिस द्वारा परियोजना में कोई महत्वपूर्ण प्रगति नहीं की गई जिसके परिणामस्वरूप इसे उरे को पुनः आबंटित किया गया (जनवरी 2015)। क्रिस ने सितम्बर 2015 में विस्तृत अनुमान तैयार किए थे जिन्हें उरे ने नौ माह के पश्चात मई 2016 में अनुमोदित किया था।
- अक्टूबर 2016 में अन्य 21 माह के बाद उरे तथा क्रिस के बीच समझौता जापन किया गया था। कार्य की स्थिति की तुलना में समझौता जापन में निर्दिष्ट लक्ष्य/माइलस्टोनों की समीक्षा से पता चला कि कार्य प्रगति समझौता जापन में निर्धारित माइलस्टोन के अनुसार नहीं थी। जीआईएस के लिए एसआरएस (अवधारणा) तैयार करने हेतु दो सप्ताह का माइलस्टोन वास्तविक नहीं था और इस पर बिल्कुल ध्यान नहीं दिया गया। इसे अभी तैयार किया जाना था। निविदा प्रक्रिया भी निर्धारित समय से एक वर्ष पीछे चल रही थी।
- कार्यक्षेत्र डाटा के लिए जीपीएस सर्वेक्षण ज़ोनल रेलवे द्वारा किया जाना था। रेलवे बोर्ड ने 31 दिसम्बर 2015 तक कार्य के समापन हेतु लक्ष्य दिया था। तथापि, सितम्बर 2017 तक कार्य प्रगति में था।

अतः, जून 2012 में संस्वीकृति से पांच वर्ष से अधिक बीत जाने के बाद भी परियोजना अनुमानों को अंतिम रूप देने में विलंब, समझौता जापन के

²¹⁹ ₹ 32,73,61,330 (क्रिस हिस्सा : ₹ 26.58 करोड़)

कार्यान्वयन में विलंब, समझौता ज्ञापन लक्ष्यों का पालन करने में विफलता तथा ज़ोनल रेलवे द्वारा जीपीएस सर्वेक्षण करने में विलंब के कारण कार्यान्वयन के प्रारंभिक चरण में थी।

उत्तरी रेलवे (परियोजना हेतु नोडल कार्यालय) ने अपने उत्तर में बताया (दिसम्बर 2017) कि रेलवे के दैनिक कार्यकलाप, परियोजना के कार्यान्वयन में विलंब द्वारा किसी प्रकार प्रभावित नहीं हुए क्योंकि परियोजना प्रणाली सुधार के प्रति एक कदम है तथा रेलवे परिसंपत्तियों का डिजिटलीकरण बेहतर प्रबंधन तथा संसाधनों के इष्टतमीकरण के लिए है। लेखापरीक्षा इससे सहमत है कि यह उन्नति का मार्ग है तथा यह सिफारिश करता है कि रेलवे को परियोजना के शीघ्र क्रियान्वयन की आवश्यकता है ताकि सरलीकृत परिसम्पत्ति प्रबंधन के अभीष्ट लाभ, आसान विजुअलाइजेशन तथा दैनिक परिचालनों का प्रबंधन, जीआईएस मानचित्र पर रोलिंग स्टॉक की लोकेशन का निर्धारण, यातायात के लिए प्रभावी योजना तथा आपदा के समय के दौरान प्रभावित क्षेत्र के आसान विजुअलाइजेशन प्राप्त किए जा सके।

मामले को 2 फरवरी 2017 के रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया; उनका उत्तर अभी प्राप्त किया जाना है (28 फरवरी 2018)।

7.4 रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र (क्रिस): भारतीय रेल में भूमि प्रबंधन प्रणाली के कार्यान्वयन में विलंब

भारतीय रेल में वेब आधारित भूमि प्रबंधन प्रणाली शुरू करने के लिए प्रस्ताव जनवरी 2011 में शुरू किया गया था। रेलवे के क्षेत्राधिकार के तहत भूमि के बड़े क्षेत्र के मद्देनजर प्रस्ताव महत्वपूर्ण था क्योंकि इसमें वेब आधारित अनुप्रयोग में भूमि से संबंधित मामलों अर्थात् भूमि अभिलेख, भूमि सीमा सत्यापन, भूमि पट्टा/लाइसेंसिंग, अतिक्रमण रोकने तथा हटाने की प्रक्रिया, भूमि का वाणिज्यिक उपयोग आदि के रूपांतरण की परिकल्पना की गई थी। तथापि, अनुमानों को अंतिम रूप देने में विलंब, समझौता ज्ञापन के कार्यान्वयन में विलंब, समझौता ज्ञापन लक्ष्यों के पालन में विफलता तथा ज़ोनल रेलवे द्वारा जीपीएस सर्वेक्षण में विलंब के कारण उक्त का कार्यान्वयन अभी शुरू नहीं हुआ था। परियोजना के शीघ्र क्रियान्वयन की आवश्यकता है ताकि नियमावली में परिकल्पित रूप में, रजिस्टर/अभिलेखों की आवश्यकता समाप्त हो सके तथा रेलवे भूमि योजनाओं, राज्य सरकार राजस्व योजना, रेलवे भूमि तथा संलग्न क्षेत्रों की भौगोलिक विशेषताओं का जीआईएस प्लेटफॉर्म पर पता लगाया जा सके।

रेलवे बोर्ड ने भारतीय रेल में वेब आधारित भूमि प्रबंधन प्रणाली शुरू करने का प्रस्ताव रखा (जनवरी 2011) तथा 'कम्प्यूटरीकरण' योजना शीर्ष के अंतर्गत कार्य की संस्वीकृति के लिए संक्षिप्त अनुमान तैयार करने के लिए रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र (क्रिस), भारतीय रेल की एक आईटी शाखा, को निर्देश दिया था। क्रिस ने फरवरी 2011 में रेलवे बोर्ड को ₹ 8.6 करोड़ की लागत पर संक्षिप्त अनुमान प्रस्तुत किया था। परियोजना में वेब आधारित अनुप्रयोग में भूमि से संबंधित मामलों अर्थात् भूमि अभिलेख, भूमि सीमा सत्यापन, भूमि पट्टा/लाइसेंसिंग, अतिक्रमण रोकने तथा हटाने की प्रक्रिया, भूमि का वाणिज्यिक उपयोग आदि के रूपांतरण की परिकल्पना की गई थी। इसका उद्देश्य मानवीय रजिस्टर/अभिलेखों की आवश्यकता खत्म करना तथा रेलवे भूमि योजनाओं, रेलवे भूमि तथा दोनों तरफ थोड़े भूमि क्षेत्र को शामिल करते हुए राज्य सरकार राजस्व योजना रेलवे भूमि तथा निकटवर्ती क्षेत्रों की भौगोलिक विशेषताओं को जीआईएस²²⁰ प्लेट फार्म पर डालना था।

भारतीय रेल भूमि पर प्रबंधन सूचना प्रणाली (चरण I) परियोजना के प्रथम चरण को ₹ 4.0 करोड़ की संक्षिप्त लागत पर निर्माण कार्य कार्यक्रम 2011-12 में शामिल किया गया था (जनवरी 2012)। परियोजना 2012 में क्रिस को सौंपी गई थी। प्रधान मुख्य इंजीनियर, उत्तरी रेलवे को कार्य के निष्पादन हेतु नोडल अधिकारी नियुक्त किया गया था। क्रिस को फरवरी 2012 में भारतीय रेल की अंबाला (उरे) तथा सिकंदराबाद (दमरे) डिविजन पर आरंभिक परियोजना के रूप में भूमि प्रबंधन प्रणाली (चरण I) (भूमि एमएस) के निष्पादन का अधिकार दिया गया था। बैठक के दौरान 10 माह में कार्य को पूरा करने की परिकल्पना की गई थी। फरवरी 2013 में कार्यक्षेत्र को केवल अहमदाबाद डिविजन में बदल दिया गया।

परियोजना का कार्यान्वयन संक्षिप्त अनुमानों तथा व्यापक अनुमानों (डीईज) के अनुमोदन तथा क्रिस तथा रेलवे के बीच समझौता ज्ञापन के कार्यान्वयन के बाद शुरू हुआ है। क्रिस ने अंबाला डिविजन के लिए जीआईएस आधारित भूमि प्रबंधन प्रणाली (चरण I) की आरंभिक परियोजना हेतु रेलवे बोर्ड को ₹ 4.69 करोड़ हेतु व्यापक अनुमान प्रस्तुत किए थे (जुलाई 2012)। लेखापरीक्षा ने देखा कि चूंकि प्रस्ताव उत्तरी रेलवे को (कार्य के लिए नामित रेलवे) नहीं भेजा गया था तथा व्यापक अनुमानों की वित्त विभाग ने जांच नहीं की थी तथा जीएम/उरे ने

²²⁰ भौगोलिक सूचना प्रणाली (जीआईएस) सभी प्रकार के भौगोलिक डाटा कैप्चर, स्टोर, मैनिपुलेट विश्लेषण, प्रबंधन लाया प्रस्तुत करने के लिए डिजाइन की गई प्रणाली है और यह संबंधों, पैटर्न तथा रुझानों को समझने के लिए विजुअलाइज प्रश्न, विश्लेषण तथा डाटा व्याख्या करने में सक्षम बनाता है।

अनुमोदन नहीं दिया था, अतः रेलवे बोर्ड इसे अनुमोदित नहीं किया। अनुमानों को अनुमोदित न करने के लिए उन्होंने अन्य कारण भी बताए जैसे अनुमानों में दर आधार उद्धत न करना, अंतर विवरण संलग्न न करना आदि। इसके पश्चात, रेलवे बोर्ड ने विभिन्न उपशीर्षों में लागत में कमी के द्विभाजन के बारे में क्रिस को सूचना दिए बिना क्रिस द्वारा तैयार किए गए ₹ 8.6 करोड़ के संक्षिप्त अनुमानों को ₹ 4 करोड़ तक कम कर दिया था।

अहमदाबाद डिविजन में आरंभिक परियोजना के कार्यान्वयन हेतु क्रिस ने भूमि योजना तथा डिजिटलीकृत रूप में अन्य दस्तावेज उपलब्ध कराने तथा परियोजना के संबंध में सहयोग तथा संबंधित कार्यकलाप के लिए अधिकारियों को नामित करने का अनुरोध किया। चूंकि क्रिस के पास सॉफ्टवेयर विकास के जीआईएस भाग के लिए अनुभव/जानकारी नहीं थी, अतः उन्होंने विभिन्न बाजार अग्रणियों से परामर्श किया तथा रेलवे बोर्ड को ₹ 5.69 करोड़ का व्यापक अनुमान (डीई) प्रस्तुत किया (मार्च 2013)। क्रिस ने इसके अतिरिक्त बताया कि अनुप्रयोग का क्षेत्र क्रिस के लिए नया था, अतः डीई ने सभी कार्यकलापों को सूचीबद्ध करना तथा उनकी कीमत सटीक रूप से बताया संभव नहीं था। क्रिस ने डीई में कार्य के समापन हेतु 12 माह की अवधि निर्धारित की थी। केवल अहमदाबाद डिविजन में कार्य शुरू कर दिया गया था।

रेलवे बोर्ड ने मई 2013 में क्रिस को उरे (परियोजना कार्यान्वयन हेतु नोडल कार्यालय) के साथ समझौता ज्ञापन करने का निर्देश दिया लेखापरीक्षा ने देखा कि यद्यपि समझौता ज्ञापन कार्यान्वित करने की प्रक्रिया मई 2013 में शुरू की गई थी, फिर भी समझौता ज्ञापन अभी कार्यान्वित किया जाना था (नवम्बर 2017)। समझौता ज्ञापन न करने के कारण अभिलेख में उपलब्ध नहीं थे।

लेखापरीक्षा ने देखा कि क्रिस ने रूकावट का कारण श्रमबल की कमी बताया था तथा परियोजना के लिए स्टाफ उपलब्ध कराने के लिए रेलवे बोर्ड ने अनुरोध किया था (मार्च 2013)। लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि क्रिस द्वारा तैयार की गई परियोजना से उरे संतुष्ट नहीं था (अगस्त 2013) तथा अपर्याप्त तथा अपूर्ण क्षेत्र जानकारी को इसका कारण बताया। परियोजना कार्यान्वयन प्राधिकरण (उरे) से निर्देशों के बावजूद क्रिस ने जुलाई 2014 तक इस मामले में कोई कार्रवाई नहीं की थी। उरे ने यह भी दर्शाया (अप्रैल 2014) कि परियोजना की प्रगति क्रिस की तरफ से कार्रवाई की कमी के कारण रोक दी गई थी। क्रिस ने जुलाई 2014 में रेलवे बोर्ड को सूचना दी कि उसे क्रिस के कार्य तथा भूमिका के बारे में ज्ञात नहीं था।

रेलवे बोर्ड ने जून 2016 में अंबाला, अहमदाबाद तथा सिकंदराबाद डिविजनों में LandMS परियोजना का आरंभिक कार्यान्वयन करने हेतु दुबारा निर्देश दिए थे। क्रिस ने अक्टूबर 2016 में तीन वर्ष से अधिक समय बीत जाने के बाद डीई को पुनः संसाधित किया तथा उरे ने तीन डिविजनों हेतु ₹ 4.05 करोड़ (अगस्त 2017) की लागत पर डीई अनुमोदित कर दी थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि भूमि एमएस परियोजना के आरंभिक चरण के कार्यान्वयन के बिना क्रिस ने 2018-19 की बजट में शामिल करने हेतु ₹ 16.98 करोड़ की संक्षिप्त लागत पर LandMS परियोजना के अखिल भारतीय प्रसार का प्रस्ताव रखा (सितम्बर 2016)।

वित्त वर्ष 2017-18 के लिए बजट अनुमानों में LandMS के लिए ₹ 70 लाख का प्रावधान किया गया था। रेलवे बोर्ड ने नवम्बर 2017 में अनुप्रयोग के विकास के संबंध में इनपुट उपलब्ध कराने में सहयोग देने तथा विभिन्न मुद्दों पर निर्णय लेने के लिए चार सदस्यों²²¹ का कोर ग्रुप गठित किया था और आईटी अनुप्रयोग के विकास हेतु 31 मार्च 2018 की लक्ष्य तिथि निर्धारित की थी। तथापि, नवम्बर 2017 तक परियोजना के व्यापक अनुमान संस्वीकृत हुए थे और परियोजना विकास तथा कार्यान्वयन के लिए रेलवे प्रशासन के साथ समझौता ज्ञापन अभी किया जाना था।

इस संबंध में निम्नलिखित देखा गया

1. क्रिस ने परियोजना सौंपे जाने में ढाई वर्षों की अवधि के बाद परियोजना में कार्यक्षेत्र तथा अपनी भूमिका के बारे में पूछताछ की थी। इससे स्पष्ट रूप से उरे तथा क्रिस के बीच तालमेल की कमी का पता चला।
2. क्रिस ने व्यापक अनुमान तैयार करने में निर्धारित प्रक्रिया का पालन नहीं किया। इसने प्रस्ताव उरे के माध्यम से नहीं भेजा, उरे के सहायक से अनुमानों की जांच नहीं कराई तथा अनुमानों में अपनाए गए दर आधार तथा लागत वृद्धि के ब्यौरों नहीं दिए। इसके परिणामस्वरूप, रेलवे बोर्ड ने अनुमानों को अनुमोदित नहीं किया जिससे विलंब में वृद्धि हुई।
3. यद्यपि परियोजना जनवरी 2012 में क्रिस को सौंपी गई थी, फिर भी समझौता ज्ञापन के कार्यान्वयन की प्रक्रिया मई 2013 में ही शुरू हुई थी। तथापि, उक्त को कार्यान्वित किया जाना था (नवम्बर 2017)।

²²¹ मुख्य इंजीनियर (टीएमएस)/उरे, कार्यकारी निदेश (ट्रैक/पी)/आरबी, कार्यकारी निदेशक (एलएण्डए-1)/आरबी तथा मुख्य इंजीनियर (एमआरटीएस)/उरे कोर ग्रुप के सदस्य थे।

4. क्रिस ने 2018-19 के बजट में समावेशन हेतु ₹ 16.98 करोड़ की संक्षिप्त लागत पर भूमि एमएस परियोजना के अखिल भारत प्रसार के लिए प्रस्ताव दिया।

अतः परियोजना प्रयासों के किसी तालमेल के बिना आवश्यक श्रमबल उपलब्ध कराए बिना और उचित प्रक्रिया का पालन किए बिना कार्यान्वित की गई थी जिसके कारण छः वर्षों का विलंब हुआ (जनवरी 2012 से)। आरंभिक परियोजना पूरी किए बिना पूरे भारत में प्रसार का प्रस्ताव विवेकपूर्ण नहीं था और इसकी समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है।

दिसम्बर 2017 में परियोजना के कार्यान्वयन में विलंब के प्रभाव के बारे में लेखापरीक्षा पूछताछ पर प्रतिक्रिया में उत्तरी रेलवे (परियोजना हेतु नोडल कार्यालय) ने सूचना दी कि रेलवे के दैनिक कार्यकलाप परियोजना के कार्यान्वयन में विलंब द्वारा किसी भी प्रकार प्रभावित नहीं हुए क्योंकि यह परियोजना प्रणाली सुधार की ओर एक कदम है और रेलवे परिसंपत्तियों का डिजिटलीकरण संसाधनों के बेहतर प्रबंधन तथा इष्टमीकरण के लिए है।

अतः परियोजना के कार्यान्वयन में विलंब के कारण प्रणाली सुधार से संबंधित लाभ और संसाधनों के बेहतर प्रबंधन तथा इष्टमीकरण अभी प्राप्त किए जाने हैं इसके अलावा आरंभिक परियोजना पूरी किए बिना अखिल भारतीय प्रसार गड़बड़ियों से भरा होगा तथा इसकी समीक्षा की आवश्यकता है। यह सिफारिश की जाती है कि रेलवे परियोजना का शीघ्रता से क्रियान्वयन करें ताकि नियमावली में परिकल्पित रूप में, रजिस्टर/अभिलेखों की आवश्यकता समाप्त हो सके तथा रेलवे भूमि योजनाओं, राज्य सरकार राजस्व योजना, रेलवे भूमि तथा संलग्न क्षेत्रों की भौगोलिक विशेषताओं का जीआईएस प्लेटफॉर्म पर पता लगाया जा सके।

मामले को 2 फरवरी 2017 को रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनसे उत्तर अभी प्राप्त किया जाना है (28 फरवरी 2018)।