



SUPREME AUDIT INSTITUTION OF INDIA
लोकहितार्थं सत्यनिष्ठा
Dedicated to Truth in Public Interest

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक
का
रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा बहु-कार्यात्मक
परिसरों एवं वाणिज्यिक कार्यस्थलों के विकास
पर प्रतिवेदन

संघ सरकार
रेल मंत्रालय
2025 का प्रतिवेदन सं. 26
(अनुपालन लेखापरीक्षा - रेलवे)

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक
का
रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा बहु-कार्यात्मक
परिसरों एवं वाणिज्यिक कार्यस्थलों के विकास
पर प्रतिवेदन

_____ को लोकसभा/राज्यसभा के पटल पर रखी गई

संघ सरकार
रेल मंत्रालय
2025 का प्रतिवेदन सं. 26
(अनुपालन लेखापरीक्षा - रेलवे)

प्राक्कथन

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का यह प्रतिवेदन भारत के संविधान के अनुच्छेद 151(1) के अंतर्गत भारत के राष्ट्रपति को संसद के समक्ष प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है।

प्रतिवेदन में 'रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा बहु-कार्यात्मक परिसरों और वाणिज्यिक कार्यस्थलों के विकास' की अनुपालन लेखापरीक्षा के परिणाम शामिल हैं।

इस प्रतिवेदन में उल्लिखित उदाहरण वे हैं, जिनका अप्रैल 2018 से मार्च 2023 की अवधि के लिए नमूना लेखापरीक्षा के दौरान संज्ञान लिया गया था, साथ ही वह भी हैं जो पूर्व के वर्षों में संज्ञान में आए थे, लेकिन पिछले लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में उल्लेखित नहीं किए जा सके।

लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक द्वारा जारी लेखापरीक्षा मानकों के अनुरूप की गई है।

विषय-सूची

विवरण	पृष्ठ
कार्यकारी सारांश	vii-xiv
अध्याय 1 : सामान्य	
1.1 परिचय	1
1.2 रेल मंत्रालय की भूमिका	1
1.3 प्राधिकरण का कार्य	2
1.4 संगठनात्मक संरचना	3
1.5 लेखापरीक्षा उद्देश्य	4
1.6 लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली	4
1.7 लेखापरीक्षा मानदंड	5
1.8 लेखापरीक्षा नमूना	6
1.9 पिछली लेखापरीक्षा आच्छादन क्षेत्र	7
1.10 आभार	8
1.11 लेखापरीक्षा को प्रस्तुत न किए गए अभिलेख	8
अध्याय 2 : वित्तीय एवं भौतिक प्रगति और पंचवर्षीय योजना का अवलोकन	
2.1 रेल भूमि विकास प्राधिकरण की वित्तीय प्रगति	9
2.2 रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा भूमि विकास की भौतिक प्रगति	13
2.2.1 भूमि क्षेत्र के संदर्भ में भौतिक प्रगति	13
2.2.2 भूमि हस्तांतरण के प्रस्ताव के संदर्भ में प्रगति	13
2.2.3 रेल भूमि विकास प्राधिकरण परियोजना स्थलों के विकास में प्रगति	14
2.2.3.1 वाणिज्यिक स्थलों के विकास में धीमी प्रगति	15
2.2.3.2 बहु-कार्यात्मक स्थलों के विकास में धीमी प्रगति	18
2.3 रेल भूमि विकास प्राधिकरण में स्थलों के वाणिज्यिक विकास के लिए पंचवर्षीय योजनाएँ	20
2.3.1 पंचवर्षीय योजना 2017-22 के लक्ष्य की प्राप्ति न होना	21
2.3.2 2022-27 की अवधि के लिए पंचवर्षीय योजना तैयार न करना	23
2.3.3 आरएलडीए वार्षिक अनुमानों एवं पंचवर्षीय योजना (2017-22) लक्ष्यों के बीच सहसंबंध न होना	24
2.3.4 लक्ष्य एवं वास्तविक आय - चयनित वाणिज्यिक कार्यस्थलों का विश्लेषण	26
2.4 रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा वित्तीय प्रबंधन	28
2.4.1 रेल मंत्रालय को हस्तांतरित आय एवं मार्जिन राशि सुरक्षित रखना	28

विवरण	पृष्ठ
2.4.1.1 रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा रेल मंत्रालय को ₹ 233.44 करोड़ की कमाई का कम हस्तांतरण	29
2.4.1.2 रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा मार्जिन राशि का अत्यधिक प्रतिधारण	29
2.4.2 प्राप्त अनुदान से अधिक व्यय	30
2.4.2.1 बजटीय आय के 2.50 प्रतिशत से अधिक स्थापना पर व्यय	31
2.5 निष्कर्ष	32
2.6 अनुशंसा	33
अध्याय 3 : भूमि को सौंपना एवं परामर्शदाताओं की नियुक्ति	
3.1 कार्यस्थलों के विकास और सौंपने की प्रक्रिया	35
3.1.1 आरएलडीए को भूमि सौंपने के प्रस्तावों के निस्तारण हेतु कोई समय-सीमा नहीं	36
3.1.2 रेल मंत्रालय द्वारा वाणिज्यिक कार्यस्थलों के प्रस्तावों के अनुमोदन में विलंब	38
3.1.3 रेल मंत्रालय द्वारा रेल भूमि विकास प्राधिकरण को वाणिज्यिक कार्यस्थल सौंपने में काफी समय लगा	41
3.1.4 रेल मंत्रालय द्वारा बहुकार्यात्मक स्थलों को रेल भूमि विकास प्राधिकरण को सौंपने में काफी समय लगा	45
3.1.5 अतिक्रमण, कब्जा तथा अस्पष्ट भूमि स्वामित्व वाले कार्यस्थलों का रेल भूमि विकास प्राधिकरण को सौंपे जाने के कारण, कार्यस्थलों का मुद्रोकरण न होना।	48
3.1.6 वाणिज्यिक कार्यस्थलों और बहुकार्यात्मक स्थलों का विस्थापन	58
3.2 वाणिज्यिक कार्यस्थलों के मूल्यांकन के लिए परामर्शदाताओं की नियुक्ति।	62
3.2.1 वाणिज्यिक कार्यस्थलों के लिए सचीबद्ध वित्त एवं विपणन परामर्शदाताओं की अपर्याप्त भागीदारी के बाद भी कोई कार्रवाई नहीं की गई।	63
3.2.2 पिछले खराब प्रदर्शन के बावजूद वाणिज्यिक स्थलों के लिए एफ एंड एम परामर्शदाताओं का पैनल तैयार करना	65
3.2.3 वाणिज्यिक स्थलों के परामर्शदाताओं के साथ समझौते के निष्पादन में विलंब के लिए दंडात्मक खंड का प्रावधान न होना	66
3.2.4 वाणिज्यिक कार्यस्थलों में परामर्शदाताओं द्वारा राजस्व साझाकरण मॉडल तैयार न करना	68
3.2.5 परामर्श गतिविधियों के लिए विशेष शाखा का निर्माण न होना	69
3.3 निष्कर्ष	71
3.4 अनुशंसाएं	71

विवरण	पृष्ठ
अध्याय 4 : कार्यस्थलों का मूल्यांकन	
4.1 कार्यस्थलों का मूल्यांकन	74
4.1.1 दरों, क्षेत्र, फर्श क्षेत्र अनुपात (एफएआर) और निर्माण लागत के उपयोग में अनियमितताएं	75
4.1.1.1 वाणिज्यिक कार्यस्थलों के मूल्यांकन के लिए आवासीय सर्किल रेट का अनियमित उपयोग	76
4.1.1.2 गलत ऋण मूल्यांकन के कारण वाणिज्यिक कार्यस्थलों का कम आकलन हुआ	78
4.1.1.3 वाणिज्यिक कार्यस्थल के मार्गदर्शन मूल्य को अंतिम रूप देने के लिए प्राधिकरण/सहकारी समिति के फ्लैटों की आवासीय दरों पर अनुचित विचार	80
4.1.1.4 अनुचित क्षेत्र और फर्श क्षेत्र अनुपात पर विचार करने के परिणामस्वरूप कार्यस्थल का कम मूल्यांकन हुआ	82
4.1.1.5 वाणिज्यिक कार्यस्थलों और एमएफसी कार्यस्थलों के मूल्यांकन के लिए बिना किसी सहायक/प्रमाणित दस्तावेज़ के उपयोग की जाने वाली बाज़ार दरें और किराये की दरें	83
4.1.1.6 वाणिज्यिक कार्यस्थलों की निर्माण लागत के अनुमानों में व्यापक भिन्नता	86
4.1.2 वाणिज्यिक कार्यस्थलों के मूल्यांकन में छूट के आवेदन में अनियमितताएं	88
4.1.2.1 वाणिज्यिक कार्यस्थलों के मूल्यांकन में पट्टाधृत छूट के आवेदन में अनियमितताएं	89
4.1.2.2 वाणिज्यिक कार्यस्थलों के मूल्यांकन के लिए आकृति कारक छूट के अनुप्रयोग में असंगतता	93
4.1.2.3 वाणिज्यिक कार्यस्थलों के मूल्यांकन के लिए भूखंड आकार छूट के आवेदन में असंगतता	94
4.1.2.4 वाणिज्यिक स्थलों के मूल्यांकन में अन्य अनुचित छूटों का प्रयोग	96
4.1.2.5 परामर्शदाता द्वारा बिना कार्यवृत्त दर्ज किए परिशिष्ट रिपोर्ट में एक वाणिज्यिक स्थल पर ₹ 41.77 करोड़ की अतिरिक्त छूट	98
4.1.3 वाणिज्यिक स्थलों और एमएफसी स्थलों के मूल्यांकन में मूल्यांकन विधियों को दिया गया अधिभार	100
4.1.3.1 वाणिज्यिक स्थलों में मूल्यांकन विधियों को अधिभार देने में असंगतता	101
4.1.3.2 एमएफसी साइटों में विभिन्न मूल्यांकन विधियों को अधिभार देने में असंगतता	104
4.1.4 वाणिज्यिक स्थलों के आरक्षित मूल्य को अंतिम रूप देने में विसंगतियां	105

विवरण	पृष्ठ
4.1.4.1 वाणिज्यिक स्थलों के आरक्षित मूल्य को अंतिम रूप देते समय मार्गदर्शन मूल्य पर अनुचित छूट दी गई	106
4.1.4.2 वाणिज्यिक स्थल के पुनर्मूल्यांकन के लिए पिछली बोली के उच्चतम प्रस्ताव पर विचार न करना	109
4.1.4.3 वाणिज्यिक स्थल के आरक्षित मूल्य का कम आकलन	111
4.2 निष्कर्ष	113
4.3 अनुशंसाएँ	114
अध्याय 5 : डेवलपर का चयन, समझौता ज्ञापन और पट्टा समझौते का निष्पादन	
5.1 वाणिज्यिक कार्यस्थलों और एमएफसी कार्यस्थलों को पट्टे पर देने के लिए आरएफपी दस्तावेज़ को अंतिम रूप देना	118
5.1.1 वाणिज्यिक कार्यस्थलों को पट्टे पर देने के लिए आरएफपी में अनुमोदित नियमों एवं शर्तों को सम्मिलित न करना	118
5.1.2 निजी डेवलपर्स को एमएफसी कार्यस्थलों प्रदान करते समय आरएफपी में न्यूनतम गारंटीकृत वार्षिक भुगतान खंड पर विचार न करना	119
5.2 डेवलपर्स (वाणिज्यिक/एमएफसी कार्यस्थलों) के साथ पट्टा समझौते के निष्पादन में विलंब	122
5.3 पट्टा समझौते पर हस्ताक्षर के बाद डेवलपर को एमएफसी कार्यस्थलों को सौंपने में विलंब	125
5.4 पट्टा समझौतों के निष्पादन पर अन्य मुद्दे	127
5.4.1 रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा राइट्स और आरवीएनएल के साथ पट्टा समझौते का निष्पादन न करना	127
5.4.2 अपरिभाषित पट्टा अवधि / वित्तीय मॉडल का अंतिम रूप न दिया जाना	128
5.5 अन्य मुद्दे	130
5.5.1 रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा एमएफसी कार्यस्थलों के निजी डेवलपर्स के लिए 30 वर्ष की लीज अवधि पर विचार न करना - जैसा इरकॉन द्वारा अपनाया गया	133
5.5.2 विकासकर्ताओं/पीएसयू से रेलवे भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) को बकाया भुगतान	134
5.5.2.1 वाणिज्यिक कार्यस्थलों के डेवलपर्स से बकाया भुगतान	135
5.5.2.2 एमएफसी के निजी डेवलपर्स से बकाया भुगतान	136
5.5.2.3 एमएफसी कार्यस्थलों के विरुद्ध इरकॉन से बकाया भुगतान	138
5.6 निष्कर्ष	140
5.7 अनुशंसाएँ	142
अनुलग्नक	145-182
संकेताक्षर	183-185

कार्यकारी सारांश

रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) का गठन अक्टूबर 2006 की असाधारण राजपत्र अधिसूचना के अनुसार, रेलवे अधिनियम, 1989 में संशोधन द्वारा, रेल मंत्रालय के अधीन एक वैधानिक प्राधिकरण के रूप में किया गया था। आरएलडीए के गठन का उद्देश्य केंद्र सरकार द्वारा सौंपी गई रेलवे भूमि का वाणिज्यिक उपयोग करके गैर-टैरिफ उपायों द्वारा राजस्व उत्पन्न करना था।

“बहु-कार्यात्मक परिसरों एवं वाणिज्यिक कार्यस्थलों के विकास” पर एक अनुपालन लेखापरीक्षा आयोजित की गई ताकि वाणिज्यिक कार्यस्थलों के विकास एवं बहु-कार्यात्मक परिसर (एमएफसी) द्वारा गैर-किराया राजस्व सृजन के उद्देश्य को प्राप्त करने हेतु आरएलडीए के नियमों एवं विनियमों तथा रेल मंत्रालय के निर्देशों के अनुपालन की जाँच की जा सके। इस अनुपालन लेखापरीक्षा में कार्यस्थल के आवंटन की व्यवस्था, पट्टे पर देने से पहले की गतिविधियाँ जैसे सलाहकारों की नियुक्ति, कार्यस्थलों का मूल्यांकन एवं पट्टे पर देने के बाद की गतिविधियाँ जैसे डेवलपर का चयन एवं राजस्व अर्जन शामिल हैं। यह लेखापरीक्षा यह सुनिश्चित करने के उद्देश्य से की गई थी कि क्या:

- आरएलडीए को भूमि सौंपने में उचित प्रक्रिया का पालन किया गया;
- पूर्व-अनुबंध गतिविधियों के संचालन की प्रक्रिया का पालन किया गया;
- डेवलपर्स का चयन पारदर्शी, खुली, निष्पक्ष एवं प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के माध्यम से किया गया;
- पट्टा समझौतों एवं समझौता ज्ञापनों की शर्तों का अनुपालन किया गया; एवं
- गैर-किराया राजस्व उत्पन्न करने का उद्देश्य प्राप्त किया गया।

लेखापरीक्षा 2018-19 से 2022-23 तक पाँच वर्षों की अवधि के दौरान आरएलडीए की दो गतिविधियों, अर्थात् खाली रेलवे भूमि के वाणिज्यिक विकास एवं बहु-कार्यात्मक परिसरों (एमएफसी) के निर्माण पर केंद्रित रही। लेखापरीक्षा प्रतिदर्श में 26 वाणिज्यिक एवं 29 बहु-कार्यात्मक परिसर कार्यस्थल शामिल थे।

आरएलडीए ने 2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान ₹ 2138.06 करोड़ की कमाई की, जिसमें से ₹ 1919.23 करोड़ वाणिज्यिक एवं एमएफसी कार्यस्थलों के विकास से अर्जित किए गए। इसी अवधि के दौरान, आरएलडीए को स्थापना, प्रशासनिक एवं परिचालन व्यय हेतु रेल मंत्रालय से ₹ 141.45 करोड़ का अनुदान प्राप्त हुआ, जिसमें से इसने ₹ 184.65 करोड़ का व्यय किया।

मार्च 2023 तक, रेलवे के पास 4,88,336.82 हेक्टेयर भूमि थी, जिसमें से 62,740.44 हेक्टेयर (13 प्रतिशत) खाली थी एवं केवल 997.83 हेक्टेयर (खाली भूमि का 1.59 प्रतिशत) भूमि आरएलडीए को सौंपी गई थी। लेखापरीक्षा अवधि के दौरान, रेलवे बोर्ड को 657.10 हेक्टेयर के लिए 188 प्रस्ताव प्राप्त हुए। इसने 188 प्रस्तावों में से 59 प्रस्ताव (203.83 हेक्टेयर) आरएलडीए को सौंपे, जिसमें से आरएलडीए ने बदले में

35 कार्यस्थल डेवलपर्स को सौंपे। मार्च 2023 तक किसी भी वाणिज्यिक कार्यस्थल का विकास नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा अवधि के दौरान आरएलडीए को कोई एमएफसी कार्यस्थल प्रस्तावित या सौंपा नहीं गया था। आरएलडीए द्वारा डेवलपर्स को 53 एमएफसी कार्यस्थल प्रदान किये गए, जिनमें से मार्च 2023 तक निजी डेवलपर द्वारा केवल 14 एमएफसी परियोजनाएं पूर्ण की गई हैं।

सीएजी की 2018 की प्रतिवेदन संख्या 5 अनुपालन लेखापरीक्षा (रेलवे) में 'रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा व्यावसायिक उपयोग हेतु रेलवे भूमि का विकास' विषय पर पैरा 7.1 शामिल था, जिसमें लेखापरीक्षा ने आरएलडीए द्वारा 17 कार्यस्थलों के विकास की प्रगति (2016-17 तक) की समीक्षा की थी एवं अवलोकन किया कि इनमें से किसी भी कार्यस्थल का विकास नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा ने आरएलडीए को भूमि सौंपने में कमियों एवं पंचवर्षीय योजनाएँ तैयार न करने की ओर इशारा किया।

इस विषय पर (113^{वाँ}) लोक लेखा समिति (पीएसी) का प्रतिवेदन, फरवरी 2024 में संसद में प्रस्तुत किया गया। लेखापरीक्षा द्वारा उठाए गए परियोजना के विकास न होने एवं पंचवर्षीय योजनाएँ तैयार न होने से संबंधित मुद्दों पर लोक लेखा समिति (पीएसी) ने चर्चा की। पीएसी ने सिफारिश की कि चूँकि भूमि विकास की अवधि लंबी होती है, इसलिए आरएलडीए अगले 20 वर्षों के लिए लक्ष्य निर्धारित करते हुए एक विज़न मैप तैयार करे तथा दीर्घकालिक लक्ष्यों को ध्यान में रखते हुए पंचवर्षीय योजनाएँ बनाएँ।

मुख्य लेखापरीक्षा निष्कर्षों का सारांश नीचे दिया गया है:

पंचवर्षीय योजना 2017-22 के लक्ष्य की प्राप्ति न होना :

लेखापरीक्षा ने पाया कि आरएलडीए द्वारा तैयार की गई वित्तीय वर्ष 2017-22 की योजना के दौरान, आरएलडीए को कार्यस्थल न सौंपे जाने, निर्णय रद्द किए जाने, मुकदमेबाजी, वि-हस्तांतरण आदि के कारण आय में 94.17 प्रतिशत की कमी आई थी। आरएलडीए ने 2022-27 की अवधि के लिए योजना तैयार नहीं की थी।-

(पैराग्राफ 2.3.1)

वित्तीय वर्ष में निर्धारित लक्ष्यों के प्रति चयनित कार्यस्थल से आय प्राप्त न होना

पंचवर्षीय योजना अवधि 2017-2022 के लिए चयनित 26 वाणिज्यिक कार्यस्थलों में से 16 की अपेक्षित आय के विश्लेषण से पता चला कि ₹ 3,281.32 करोड़ की अपेक्षित आय के मुकाबले, आरएलडीए ने केवल ₹ 332.79 करोड़ अर्जित किए।

(पैराग्राफ 2.3.4)

रेल मंत्रालय को ₹ 233.44 करोड़ की कमाई का अल्प हस्तांतरण एवं आरएलडीए द्वारा ₹ 3.92 करोड़ की मार्जिन मनी/अग्रिम राशि का अधिक प्रतिधारण

आरएलडीए को 85 प्रतिशत रेल मंत्रालय को हस्तांतरित करना था एवं शेष आय का 15 प्रतिशत अग्रिम राशि के रूप में अपने पास रखना था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि आरएलडीए ने 2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान ₹ 1,817.35

करोड़ के बजाय ₹ 1,583.91 करोड़ की आय रेल मंत्रालय को हस्तांतरित की एवं ₹ 320.71 करोड़ के बजाय ₹ 324.63 करोड़ की अतिरिक्त अग्रिम राशि अपने पास रखी।

(पैराग्राफ 2.4.1)

रेल मंत्रालय द्वारा वाणिज्यिक कार्यस्थल के प्रस्तावों के अनुमोदन में विलंब

रेलवे बोर्ड ने प्रस्तावों के अनुमोदन के लिए कोई समय-सीमा निर्धारित नहीं की है। यह देखा गया कि रेल मंत्रालय को प्राप्त 188 (65.71 लाख वर्ग मीटर) प्रस्तावों में से केवल 59 वाणिज्यिक साइट (20.38 लाख वर्ग मीटर) ही आरएलडीए को सौंपे गए। शेष 129 वाणिज्यिक साइट (45.33 लाख वर्ग मीटर) अर्थात् 69 प्रतिशत प्रस्ताव अभी भी (मार्च 2023 तक) रेल मंत्रालय में सौंपे जाने के लिए लंबित हैं। रेल मंत्रालय में प्रस्तावों के एक वर्ष से अधिक समय तक लंबित रहने का कारण संबंधित क्षेत्रीय रेलवे से अपेक्षित प्रमाणपत्र (भारमुक्ति /स्वामित्व-रहित एवं उपयोग के लिए आवश्यक भूमि नहीं) प्राप्त न होना एवं आरएलडीए से व्यवहार्यता प्रतिवेदन प्राप्त न होना था।

(पैराग्राफ 3.1.2)

अतिक्रमण, भारग्रस्तता एवं स्पष्ट भूमि स्वामित्व के बिना कार्यस्थल को आरएलडीए को सौंपने के परिणामस्वरूप कार्यस्थल का अ-मुद्रीकरण

क्षेत्रीय रेलवे, रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव प्रस्तुत करने से पहले, आरएलडीए को सौंपे जाने से पहले, भूमि को भारग्रस्तता एवं अतिक्रमण मुक्त सुनिश्चित करने के लिए मुख्य रूप से जिम्मेदार थे। लेखापरीक्षा ने नोट किया कि चयनित 26 कार्यस्थलों में से 15 में भूमि संबंधी मुद्दे थे जैसे अतिक्रमण, भारग्रस्तता, भूमि स्वामित्व/ दाखिल खारिज (म्यूटेशन) आदि एवं ये समस्याएँ आरएलडीए को कार्यस्थल सौंपे जाने के बाद चिन्हित की गईं, जिससे पता चलता है कि विकास के लिए स्पष्ट भूमि की उपलब्धता सुनिश्चित करने में सभी स्तरों, यानी क्षेत्रीय रेलवे, आरएलडीए एवं रेल मंत्रालय, की ओर से विफलता रही।

(पैराग्राफ 3.1.5)

वाणिज्यिक कार्यस्थल के लिए पैनलबद्ध एफ & एम सलाहकारों की अपर्याप्त भागीदारी के बावजूद कोई कार्रवाई नहीं

पैनल में शामिल करने के अनुरोध की शर्तों के अनुसार, यदि कोई पैनलबद्ध सलाहकार लगातार तीन वित्तीय प्रस्ताव प्रस्तुत करने में विफल रहता है, तो आरएलडीए उस सलाहकार को पैनलबद्ध सूची से हटाने के लिए कार्रवाई कर सकता है। लेखापरीक्षा ने पाया कि दस में से आठ सलाहकारों ने 33 प्रतिशत से भी कम आरएफपी में भाग लिया। सलाहकारों की कम भागीदारी के बावजूद, आरएलडीए ने सलाहकारों को पैनलबद्ध सूची से हटाने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की।

(पैराग्राफ 3.2.1)

वाणिज्यिक कार्यस्थलों में सलाहकारों द्वारा राजस्व साझाकरण मॉडल तैयार न करना वाणिज्यिक स्थलों के लिए वित्तीय एवं विपणन सलाहकार (एफ एंड एम) हेतु आरएफपी की शर्तों एवं नियमों में यह प्रावधान था कि परामर्शदाता को आरएफपी में दी गई सूची में से सबसे उपयुक्त परियोजना मॉडल का सुझाव देना होगा, जिसमें राजस्व साझाकरण मॉडल भी शामिल होगा। लेखापरीक्षा ने पाया कि परामर्शदाता द्वारा मूल्यांकन किए गए सभी 19 नमूना कार्यस्थलों में, परामर्शदाताओं ने राजस्व साझाकरण मॉडल पर विचार नहीं किया। राजस्व साझाकरण मॉडल तैयार न होने के कारण, आरएलडीए गैर-किराया राजस्व के माध्यम से अधिकतम आय प्राप्त करने के लिए सबसे उपयुक्त मॉडल का आकलन नहीं कर सका।

(पैराग्राफ 3.2.4)

दरों, क्षेत्र, फ्लोर एरिया अनुपात (एफएआर) आदि के आवेदन में अनियमितताएं।

लेखापरीक्षा ने पाया कि कार्यस्थल के मार्गदर्शन मूल्य/आरक्षित मूल्य ज्ञात करने के लिए दरें, क्षेत्र, एफएआर आदि को लागू करने में अनियमितताएं पाई गईं, जिसके परिणामस्वरूप कार्यस्थलों का कम मूल्यांकन हुआ, जैसा कि नीचे उल्लेख किया गया है।

- सलाहकारों द्वारा मूल्यांकित 19 चयनित व्यावसायिक कार्यस्थलों में से तीन में, आवासीय एवं व्यावसायिक दोनों प्रकार की भूमि के मूल्यांकन के लिए आवासीय सर्किल दरों को ध्यान में रखा गया था। इसके परिणामस्वरूप तीन कार्यस्थलों का मूल्यांकन ₹ 287.76 करोड़ कम हुआ।

(पैराग्राफ 4.1.1.1)

- बांद्रा ईस्ट (स्माल), मुंबई कार्यस्थल में, परामर्शदाता ने गलत सर्किल रेट लागू किया था, जिसके परिणामस्वरूप आरक्षित मूल्य ₹ 1.84 करोड़ कम आंका गया।

(पैराग्राफ 4.1.1.2)

- अशोक विहार, दिल्ली स्थित कार्यस्थल में, एफ एंड एम सलाहकार ने निजी डेवलपर की इकाई बिक्री मूल्य के आधार पर कार्यस्थल का मूल्यांकन करने के बजाय, डीडीए, सहकारी समिति एवं निजी डेवलपर्स की आवासीय इकाइयों की औसत इकाई बिक्री मूल्य के आधार पर बाजार दर पद्धति से कार्यस्थल का मूल्यांकन किया था। इसके परिणामस्वरूप आरक्षित मूल्य का मूल्यांकन ₹ 204.22 करोड़ कम हुआ।

(पैराग्राफ 4.1.1.3)

- बिहार के रक्सौल में, एफ एंड एम सलाहकार ने कार्यस्थल के मूल्यांकन के लिए 1.52 के बजाय 2.0 एफएआर को आधार माना था। सलाहकार ने कार्यस्थल के मूल्यांकन के लिए 9271 वर्ग मीटर के बजाय 7291 वर्ग मीटर क्षेत्रफल को आधार माना था। इसके परिणामस्वरूप कार्यस्थल का मूल्यांकन ₹ 0.83 करोड़ कम हुआ।

(पैराग्राफ 4.1.1.4)

- 14 वाणिज्यिक कार्यस्थलों एवं 16 एमएफसी कार्यस्थलों में, न तो स्पॉट कमेटी एवं न ही परामर्शदाताओं ने बाजार दरों एवं किराये की दरों के समर्थन में प्रमाणित दस्तावेज अभिलेख पर रखे, जिनका संचयी भार कार्य स्थलों के मूल्यांकन के लिए ₹ 1,674.63 करोड़ था।

(पैराग्राफ 4.1.1.5)

वाणिज्यिक कार्यस्थलों के मूल्यांकन में छूट के आवेदन में अनियमितताएं

किसी कार्यस्थल के यथार्थवादी मूल्यांकन हेतु, आरएलडीए कार्यस्थल के मार्गदर्शन मूल्य की गणना हेतु विभिन्न प्रकार की छूट पर विचार करता है। लेखापरीक्षा ने कार्यस्थलों के मूल्यांकन में छूट के प्रयोग में निम्नलिखित अनियमितताएँ पाई:

- आरआईसीएस सापेक्षता का ग्राफ, यूनाइटेड किंगडम में आवासीय संपत्तियों के लिए पट्टा अवधि मूल्यांकन के आधार पर पट्टेदारी छूट का वर्णन करता है। हालाँकि, आरएलडीए ने भारतीय परिस्थितियों में इस ग्राफ के प्रभाव की जाँच किए बिना इसे व्यावसायिक संपत्तियों पर लागू किया। आरएलडीए ने आरआईसीएस की कार्यप्रणाली में भी बदलाव किया एवं अपने कार्यस्थलों के मूल्यांकन के लिए पट्टेदारी छूट कारक निकालने हेतु भूमि के पट्टेदारी मूल्य के बजाय निर्माण लागत का उपयोग किया। मूल्यांकित 21 में से 14 कार्यस्थलों पर, आरएलडीए ने आरआईसीएस पर आधारित इस संशोधित आरआईसीएस ग्राफ कार्यप्रणाली को लागू किया एवं ₹135.76 करोड़ की छूट दी।

(पैराग्राफ 4.1.2.1)

- लेखापरीक्षा ने यह पाया किया कि वाणिज्यिक कार्यस्थलों के मूल्यांकन के लिए आकार कारक हेतु छूट के अनुप्रयोग में विसंगतियाँ थीं। +/- 5 प्रतिशत आकृति कारक छूट के मानदंडों के अनुसार, आरएलडीए ने पाँच कार्य स्थलों पर 10 प्रतिशत एवं 15 प्रतिशत आकृति कारक छूट की अनुमति दी (पैराग्राफ 4.1.2.2)। 10 स्थलों पर प्लॉट आकृति छूट के आवेदन में विसंगतियाँ देखी गईं (पैराग्राफ 4.1.2.3)। आरएलडीए ने अशोक विहार, दिल्ली कार्यस्थल पर ₹ 41.77 करोड़ की अतिरिक्त छूट उन चर्चाओं के आधार पर दी, जिन्हें दर्ज नहीं किया गया था।

(पैराग्राफ 4.1.2.5)

वाणिज्यिक एवं एमएफसी कार्यस्थलों में मूल्यांकन विधियों को महत्व देने में अनियमितताएं

कोई भी एकल मूल्यांकन पद्धति कार्यस्थल के वास्तविक मूल्य को प्राप्त नहीं कर सकती है, इसलिए अंतिम मार्गदर्शन मूल्य की गणना के लिए आरएलडीए द्वारा मूल्यांकन विधियों को महत्व प्रदान किए जाते हैं। आरएलडीए ने विभिन्न मूल्यांकन विधियों को महत्व प्रदान करने के लिए कोई मानदंड निर्धारित नहीं किए हैं।

यह अवलोकन किया गया कि एक ही श्रेणी के शहरों में एक ही प्रकार की परियोजनाओं के लिए एक ही मूल्यांकन पद्धति को दिए गए महत्व में व्यापक भिन्नताएं थीं, जो भार निर्धारण के लिए प्रयुक्त सिद्धांतों में असंगतता को दर्शाता है।

(पैराग्राफ 4.1.3.1)

वाणिज्यिक कार्यस्थलों के आरक्षित मूल्य को अंतिम रूप देने में विसंगतियां

वाणिज्यिक कार्यस्थलों के आरक्षित मूल्य को अंतिम रूप देते समय मार्गदर्शन मूल्य पर अनुचित छूट दी गई

आरएलडीए बोर्ड ने मई 2019 में बोली दस्तावेजों/एनआईटी में आरक्षित मूल्य घोषित करने और मार्गदर्शन मूल्य से 5 प्रतिशत कम की सीमा तक निविदाओं पर विचार करने की प्रथा को समाप्त करने का निर्णय लिया। हालाँकि, आरएलडीए ने सात (63.64 प्रतिशत) कार्यस्थलों में आरक्षित मूल्य को अंतिम रूप देने के लिए मार्गदर्शन मूल्य पर छूट की अनुमति दी। यह अवलोकन किया गया कि तीन कार्यस्थलों में मार्गदर्शन मूल्य पर छूट आरएलडीए बोर्ड के निर्णय का उल्लंघन था। इन तीन कार्यस्थलों हेतु प्राप्त मार्गदर्शन मूल्य एवं एच1 प्रस्ताव की तुलना करने पर, यह देखा गया कि प्राप्त एच1 प्रस्ताव मार्गदर्शन मूल्य से ₹ 3.12 करोड़ से ₹ 7.79 करोड़ अधिक थे।

(पैराग्राफ 4.1.4.1)

निजी डेवलपर्स को एमएफसी कार्यस्थल प्रदान करते समय आरएफपी में न्यूनतम गारंटीकृत वार्षिक भुगतान खंड पर विचार न करना

लेखापरीक्षा निष्कर्षों से पता चला कि 16 चयनित एमएफसी परियोजनाओं में से सात में, यूएलपी एवं एएलआर का मूल्य ₹ 102.11 करोड़ (शुद्ध वर्तमान मूल्य के संदर्भ में ₹ 20.54 करोड़) था, जबकि लेखापरीक्षा द्वारा गणना की गई एमजीएपी का मूल्य, उसी पट्टा अवधि के दौरान ₹ 866.21 करोड़ (शुद्ध वर्तमान मूल्य के संदर्भ में ₹ 34.75 करोड़) था। हालाँकि, आरएलडीए ने निजी डेवलपर्स के साथ एमजीएपी जैसे अधिक लाभकारी मॉडल की संभावना नहीं तलाशी, जैसा कि आरएलडीए विनियमों में प्रावधान किया गया है।

(पैराग्राफ 5.1.2)

डेवलपर्स (वाणिज्यिक/एमएफसी कार्यस्थलों) के साथ पट्टा समझौते के निष्पादन में विलंब

आठ नमूना वाणिज्यिक कार्यस्थलों पर आरएलडीए द्वारा समझौते के निष्पादन में औसतन 118 दिनों का विलंब हुआ, जबकि 14 एमएफसी कार्यस्थलों पर आरएलडीए द्वारा समझौते के निष्पादन में विलंब एक महीने से लेकर सात वर्ष एवं चार महीने के मध्य रहा। डेवलपर की ओर से पट्टा समझौते के निष्पादन में विलंब के कारण, पट्टे की अवधि को देरी की सीमा तक कम कर दिया गया था। इसके परिणामस्वरूप वाणिज्यिक कार्यस्थलों में पट्टा अवधि में कमी के कारण गैर मुद्रीकरण हुआ।

एमएफसी कार्यस्थलों में भी 17 प्रतिदर्श कार्यस्थलों में से 14 में पट्टा समझौते के निष्पादन में विलंब हुआ। इसके परिणामस्वरूप ₹ 3.49 करोड़ का गैर-मुद्रीकरण हुआ।

(पैराग्राफ 5.2)

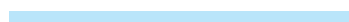
अनुशंसाओं का सारांश

- रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) को अपने ही लक्ष्य एवं वाणिज्यिक तथा बहु-कार्यात्मक परिसर (एमएफसी) स्थलों के विकास की योजनाओं की निराशाजनक प्रगति को देखते हुए, बाज़ार की संभावनाओं एवं स्थलों की तैयारी का सम्यक आकलन करते हुए भूमि मुद्रीकरण हेतु स्पष्ट समयबद्ध लक्ष्यों सहित एक विस्तृत एवं यथार्थवादी पाँच वर्षीय योजना तैयार करनी चाहिए। इस योजना को रेलवे मंत्रालय के साथ समन्वय कर तैयार किया जाना चाहिए तथा समय-समय पर इसकी समीक्षा भी की जानी चाहिए तथा रेल मंत्रालय को वाणिज्यिक रूप से व्यवहार्य भूमि का समय पर एवं पर्याप्त हस्तांतरण भी सुनिश्चित करना चाहिए।
- भूमि पार्सल के प्रस्तावों के संरचित डेटा बैंक की अनुपस्थिति के कारण रेल मंत्रालय द्वारा आरएलडीए को भूमि सौंपने की प्रक्रिया में अक्षमताएं आईं। इसलिए, रेल मंत्रालय को मुद्रीकरण के लिए प्राप्त भूमि पार्सलों के प्रस्तावों का एक डाटा बैंक बनाए रखना चाहिए, जो प्रस्तावों की निगरानी के लिए एक ऑनलाइन ट्रैकिंग प्रणाली द्वारा समर्थित हो।
- रेल भूमि विकास प्राधिकरण को पैनल मानदंडों का सख्ती से पालन करना चाहिए, इसमें प्रदर्शन-आधारित नवीकरण शर्तें, समझौते के निष्पादन में विलंब के लिए दंडात्मक प्रावधान सम्मिलित होने चाहिए और यह सुनिश्चित करने के लिए समय-समय पर मूल्यांकन करना चाहिए कि परामर्शदाता गुणवत्ता व्यवहार्यता अध्ययन प्रदान करें और एकाधिक राजस्व मॉडलों का पता लगाएं।
- आरएलडीए को मूल्यांकन दिशानिर्देशों का पालन सुनिश्चित करने, मनमानी छूट को न्यूनतम करने और बोर्ड के निर्देशों के अनुरूप निर्णय सुनिश्चित करने के लिए निगरानी तंत्र को बढ़ाना चाहिए, जिससे सार्वजनिक संपत्तियों की सुरक्षा हो सके और मूल्यांकन सटीकता में वृद्धि हो सके।
- आरएलडीए ने मूल रूप से यूनाइटेड किंगडम के आवासीय रियल एस्टेट बाज़ार के लिए विकसित आरआईसीएस लीज़होल्ड डिस्काउंट पद्धति को लागू किया और इसकी प्रासंगिकता का गहन मूल्यांकन किए बिना या इसे भारतीय सामाजिक-आर्थिक संदर्भ में अनुकूलित किए बिना ₹ 135.76 करोड़ का लीज़होल्ड डिस्काउंट लागू किया। आरएलडीए को किसी भी विदेशी मूल्यांकन पद्धति को अपनाने से पहले एक व्यापक समीक्षा करनी चाहिए, यह सुनिश्चित करते हुए कि वे भारतीय रियल एस्टेट बाज़ार और सामाजिक-आर्थिक परिस्थितियों के

अनुकूल हों और अच्छी तरह से प्रलेखित और न्यायोचित हों। स्पाॅट समिति के मानदंडों से अलग छूट को भी उचित दस्तावेजीकरण और सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से उचित ठहराया जाना चाहिए।

- आरएलडीए प्रस्तावों के लिए अनुरोध (आरएफपी) में अनुमोदित प्रावधानों को शामिल करने में विफल रहा, जिससे पट्टे की अवधि की समीक्षा करना जब वाणिज्यिक उपयोग अनुमेय सीमा से अधिक हो गया हो जिसके परिणामस्वरूप डेवलपर को अनुचित लाभ हो सकता है। इसलिए, आरएलडीए को भविष्य के सभी आरएफपी में सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित आवश्यक धाराओं को शामिल करना सुनिश्चित करना चाहिए।
- आरएलडीए ने निजी डेवलपर्स के साथ न्यूनतम गारंटीकृत वार्षिक भुगतान (एमजीएपी) जैसे अधिक लाभकारी भुगतान मॉडल का पर्याप्त रूप से अन्वेषण या कार्यान्वयन नहीं किया, जबकि आरएलडीए विनियमों में प्रावधान थे और वित्तीय लाभ भी था। आरएलडीए को अपनी सभी भावी परियोजनाओं में एमजीएपी मॉडल का अनिवार्य रूप से मूल्यांकन और अन्वेषण करना चाहिए।

અધ્યાય । સામાન્ય



अध्याय 1 सामान्य

1.1 परिचय

रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) रेल मंत्रालय के अधीन एक वैधानिक प्राधिकरण है, जिसकी स्थापना, रेलवे अधिनियम, 1989 में संशोधन द्वारा केंद्र सरकार द्वारा सौंपी गई रेलवे भूमि का वाणिज्यिक विकास गैर टैरिफ उपायों द्वारा राजस्व उत्पन्न करने के उद्देश्य हेतु की गई थी। आरएलडीए का गठन 31 अक्टूबर 2006 की असाधारण राजपत्र अधिसूचना, जिसे 5 जनवरी 2007 को संशोधित किया गया था, के अनुसार किया गया था।

1.2 रेल मंत्रालय की भूमिका

रेल मंत्रालय (एमओआर) वाणिज्यिक उपयोग¹ हेतु रेलवे भूमि विकसित करने के लिए अधिकृत है। तदनुसार, रेलवे बोर्ड (आरबी)/रे.मं. (रेल मंत्रालय) ने आरएलडीए के माध्यम से रेलवे भूमि के वाणिज्यिक विकास के संबंध में दिशानिर्देश जारी किए (अप्रैल 2009)। निकट भविष्य में जिन भूमि खंडों की आवश्यकता नहीं है एवं जिनमें वाणिज्यिक विकास की संभावना है, उन्हें क्षेत्रीय रेलवे या आरएलडीए द्वारा रेलवे बोर्ड की मंजूरी के बाद आरएलडीए के माध्यम से वाणिज्यिक विकास के लिए चिन्हित किया जाता है। जोनल रेलवे यह सुनिश्चित करता है कि अप्रभावित शीर्षक एवं भूमि स्वामित्व अभिलेख, योजनाएं आदि उसके अधीन हैं तथा राजस्व/नगरपालिका अभिलेख में अपेक्षित दाखिल खारिज (उत्परिवर्तन) रेल मंत्रालय के पक्ष में मौजूद है। बहु-उद्देशीय कॉम्प्लेक्स (एमएफसी) के विकास के लिए स्टेशनों को एमओआर/आरएलडीए द्वारा चिन्हित किया जाता है तथा उन्हें एमओआर द्वारा आरएलडीए को सौंपा जाता है।

¹ रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 11 (डीए) के अंतर्गत

1.3 प्राधिकरण का कार्य

आरएलडीए को रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 4डी 2(ii) के अंतर्गत सौंपी गई अधिशेष रेलवे भूमि से गैर टैरिफ राजस्व अर्जित करना अनिवार्य है। आय का मुख्य स्रोत निम्नलिखित चार प्रकार की गतिविधियों को पट्टे पर देना है:

- **वाणिज्यिक विकास** : आरएलडीए, रेलवे द्वारा सौंपी गई भूमि को खुली बोली प्रक्रिया के माध्यम से आवासीय, कार्यालय परिसरों, शॉपिंग मॉल एवं होटल आदि के विकास के लिए निजी डेवलपर्स को पट्टे पर देता है।
- **बहुक्रियाशील कॉम्प्लेक्स (एमएफसी)** : बहुक्रियाशील कॉम्प्लेक्स रेलवे स्टेशनों पर स्थित इमारतें हैं जो रेल यात्रियों के लिए शॉपिंग आउटलेट, रेस्तरां, बजट होटल, एटीएम, बुकस्टोर, दवा स्टोर आदि जैसी सुविधाएं प्रदान करती हैं। आरएलडीए, रेल मंत्रालय द्वारा सौंपी गई साइट को नामित रेलवे पीएसयू या निजी डेवलपर्स को पट्टे पर देता है।
- **रेलवे कॉलोनी का पुनर्विकास** : आरएलडीए को रेलवे कॉलोनियों के पुनर्विकास के लिए प्रमुख शहर-केंद्र स्थानों के आर्थिक मूल्य को जोड़ने एवं पुरानी कॉलोनियों के पुनर्विकास हेतु फ्लोर एरिया अनुपात (एफएआर)² या फ्लोर स्पेस इंडेक्स (एफएसआई) का उपयोग करके धन जुटाने का काम सौंपा गया है।
- **स्टेशन पुनर्विकास** : रेलवे स्टेशनों का विकास/उन्नयन/आधुनिकीकरण डेवलपर्स के माध्यम से आरएलडीए द्वारा यात्रियों को उन्नत एवं आधुनिक सुविधाएं प्रदान करने के लिए किया जाता है।

² फ्लोर एरिया अनुपात (एफएआर) कुल निर्मित क्षेत्रफल और कुल प्लॉट क्षेत्रफल का अनुपात है। एफएआर दिशानिर्देश नगरपालिकाओं द्वारा निर्धारित किए जाते हैं और आमतौर पर एक इलाके से दूसरे इलाके में भिन्न होते हैं। एफएआर को फ्लोर स्पेस इंडेक्स (एफएसआई) भी कहा जाता है।

1.4 संगठनात्मक संरचना

- **रेलवे बोर्ड स्तर:** रेलवे बोर्ड का भूमि प्रबंधन एवं सुविधाएं (एल एंड ए) निदेशालय, सदस्य (बुनियादी ढांचा) के समग्र निर्देशन के अंतर्गत भूमि प्रबंधन के लिए नीति निर्धारित करने तथा क्षेत्रीय/मंडल स्तर पर इसके कार्यान्वयन को सुनिश्चित/निगरानी करने के लिए उत्तरदायी है।
- **जोनल स्तर:** महाप्रबंधक के अधीन क्षेत्रीय प्रमुख मुख्य अभियंता, रेलवे बोर्ड द्वारा जारी विभिन्न नीतियों/आदेशों के कार्यान्वयन एवं समन्वय के प्राधिकारी हैं। उनकी सहायता के लिए मुख्य अभियंता एवं उप मुख्य अभियंता/भूमि नियंत्रण अधिकारी कार्यरत हैं।
- **मंडलीय स्तर:** वरिष्ठ मंडल अभियंता भूमि के उपयोग को विनियमित करने, अतिक्रमणों को रोकने एवं हटाने, वाणिज्यिक लाइसेंसिंग आदि समझौतों के लिए विभिन्न निर्देशों के निष्पादन के लिए उत्तरदायी है। उन्हें सहायक अभियंता एवं वरिष्ठ अनुभाग अभियंता (निर्माण/स्थायी मार्ग) द्वारा क्षेत्र में सहायता प्रदान की जाती है।
- **आरएलडीए:** आरएलडीए के कार्यकारी बोर्ड में³ एक अध्यक्ष, उपाध्यक्ष एवं अधिकतम चार⁴ अन्य सदस्य होते हैं। सदस्य अभियंता⁵ (अब सदस्य इन्फ्रास्ट्रक्चर), प्राधिकरण के पदेन अध्यक्ष होते हैं।

आरएलडीए प्राधिकरण रेलवे भूमि के उपयोग के लिए योजना(ओं) को तैयार करने, वाणिज्यिक उपयोग के लिए रेलवे भूमि विकसित करने एवं परामर्श, निर्माण या प्रबंधन सेवाएं विकसित करने एवं प्रदान करने के लिए उत्तरदायी है।

आरएलडीए की संगठनात्मक संरचना *अनुलग्नक 1.1* में दी गई है।

³ रेलवे संशोधन अधिनियम 2005 (2005 का अधिनियम 47) की धारा 4 बी (1) के अंतर्गत।

⁴ (i) सदस्य/योजना, (ii) सदस्य/व्यवसाय विकास, (iii) सदस्य/परियोजना, (iii) रेलवे संशोधन अधिनियम 2005 (2005 का अधिनियम 47) की धारा 4 बी (3) और आरएलडीए (संविधान) संशोधन नियम, 2020 के अंतर्गत सदस्य/राजस्व।

⁵ रेलवे संशोधन अधिनियम 2005 (2005 का अधिनियम 47) की धारा 4 बी (2) के अंतर्गत

1.5 लेखापरीक्षा उद्देश्य

“रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा बहु-कार्यात्मक परिसरों एवं वाणिज्यिक साईट के विकास” पर अनुपालन लेखापरीक्षा यह पता लगाने के लिए की गई थी कि क्या:

- आरएलडीए को भूमि सौंपने में उचित प्रक्रिया का पालन किया गया;
- पूर्व-अनुबंध गतिविधियों के संचालन की प्रक्रिया का पालन किया गया;
- डेवलपर्स का चयन पारदर्शी, खुली, निष्पक्ष एवं प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के माध्यम से किया गया;
- पट्टा समझौतों एवं समझौता ज्ञापनों की शर्तों का अनुपालन किया गया; एवं
- गैर किराया राजस्व उत्पन्न करने का उद्देश्य प्राप्त किया गया।

1.6 लेखापरीक्षा का दायरा एवं कार्यप्रणाली

अनुपालन लेखापरीक्षा (सीए) में आरएलडीए की चार में से दो गतिविधियां सम्मिलित हैं, अर्थात् खाली रेलवे भूमि का वाणिज्यिक विकास एवं 2018-19 से 2022-23 तक पांच वर्षों की अवधि के दौरान बहु-कार्यात्मक परिसरों (एमएफसी) का निर्माण।

अनुपालन लेखापरीक्षा (सीए) में अपनाई गई कार्यप्रणाली में रेलवे बोर्ड/रेल मंत्रालय एवं आरएलडीए में रखे गए अभिलेखों एवं फाइलों की जाँच सम्मिलित थी। रेलवे बोर्ड में, साईट की पहचान एवं साईट सौंपे जाने, पट्टे की अवधि, पंचवर्षीय योजनाओं, संशोधित अनुमानों, बजट अनुमानों एवं आरएलडीए को सौंपे गए आय लक्ष्यों से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा की गई। इसके अतिरिक्त, आरएलडीए से संबंधित नीतिगत मामलों, जिनमें अधिनियम, संवैधानिक नियम एवं विनियम सम्मिलित हैं, की भी जाँच की गई।

आरएलडीए कार्यालय में, वार्षिक लेखा, आवधिक गोपनीय अर्ध-अधिकारी (पीसीडीओ) पत्र, आरएलडीए बोर्ड बैठकों के कार्यवृत्त, परियोजना फाइलें, सलाहकार

की नियुक्ति, परामर्श प्रतिवेदनों का विश्लेषण एवं मूल्यांकन, अदालती मामले, कराधान संबंधी मुद्दे, बहीखाते एवं लेखा जैसे अभिलेखों एवं फाइलों की जाँच की गई। कार्यप्रणाली में लेखापरीक्षा पूछताछ पर आरएलडीए से प्राप्त प्रतिक्रियाएँ एवं आरएलडीए अधिकारियों एवं सलाहकारों के साथ हुई चर्चाएँ भी सम्मिलित थीं।

मई 2023 में आयोजित प्रवेश सम्मेलन में लेखापरीक्षा के उद्देश्यों, मानदंडों, दायरे एवं कार्यप्रणाली एवं नमूना चयन पर चर्चा की गई। मसौदा प्रतिवेदन मई 2024 में आरएलडीए को जारी किया गया। आरएलडीए का उत्तर अगस्त 2024 में प्राप्त हुआ एवं प्रबंधन के विचारों को प्रतिवेदन में सम्मिलित किया गया है।

लेखापरीक्षा निष्कर्षों एवं अनुशंसाओं पर 7 अगस्त 2024 को आयोजित एक समापन सम्मेलन में चर्चा की गई।

रेल मंत्रालय को प्रतिवेदन 15 मई 2025 को जारी किया गया एवं उत्तर 3 जुलाई 2025 को प्राप्त हुआ। रेल मंत्रालय के उत्तर, जहां भी प्राप्त हुए, प्रतिवेदन में सम्मिलित कर लिए गए हैं।

1.7 लेखापरीक्षा मानदंड

लेखापरीक्षा मानदंड निम्नलिखित स्रोतों से लिए गए थे:

- रेलवे संशोधन अधिनियम, 1989
- समय-समय पर संशोधित आरएलडीए (संविधान) नियम, 2007
- आरएलडीए (भूमि एवं अन्य कार्यों का विकास) विनियम, 2013 एवं जेपीओ 2011
- भूमि के अभिलेखों का रखरखाव रेल मंत्रालय एवं आरएलडीए के भूमि एवं सुविधा प्रकोष्ठ में किया जाता है।
- एमएफसी एवं वाणिज्यिक साईट के विकास पर रेल मंत्रालय/आरएलडीए द्वारा समय-समय पर जारी दिशानिर्देश/निर्देश।
- 2018-19 से 2022-23 की अवधि के लिए वार्षिक प्रतिवेदन एवं वार्षिक लेखा।

1.8 लेखापरीक्षा नमूना

मार्च 2023 तक, 2006 में आरएलडीए की स्थापना के बाद से 126 वाणिज्यिक साइट⁶ एवं 163 एमएफसी साइट इसे सौंपी⁷ गई। लेखापरीक्षा नमूने में चयनित साइटों की संख्या तालिका 1.1 में दी गई है।

तालिका 1.1: लेखापरीक्षा के लिए चयनित वाणिज्यिक साइट एवं एमएफसी साइट की कुल संख्या

साइट का प्रकार	विवरण	31/3/2023 तक साइट की कुल संख्या	लेखापरीक्षा के लिए चयनित स्थलों की संख्या
वाणिज्यिक साइट	निजी डेवलपर्स को प्रदत्त	35	13
	अप्रदत्त साइट	91	13
	कुल (क)	126	26
एमएफसी साइट	निजी डेवलपर्स को प्रदत्त	53	17
	पीएसयू को प्रदत्त	40	12
	वि-हस्तांतरण के लिए प्रस्तावित स्थल/अभी तक आवंटित नहीं किए गए	70	0
	कुल (ख)	163	29
	कुल योग (क + ख)	289	55

⁶ आरएलडीए के मार्च 2023 के पीसीडीओ के अनुसार 125 वाणिज्यिक साइट हैं। नमूना आकार का चयन पीसीडीओ में दिए गए साइट के विवरण के आधार पर किया गया था। वार्षिक प्रतिवेदन 2022-23 के अनुसार, मार्च 2023 तक आरएलडीए को 126 साइट सौंपी गई।

⁷ रेलवे बोर्ड ने स्टेशनों पर एमएफसी के विकास का निर्णय लिया (अक्टूबर 2010) और इन स्टेशनों को आरएलडीए को सौंप दिया ताकि संबंधित क्षेत्रीय रेलवे से योजनाएं और प्रासंगिक विवरण एकत्र किए जा सकें और साइट सौंपने के लिए संयुक्त/सहमत साइट योजना प्रस्तुत की जा सके।

क. वाणिज्यिक स्थल

रेल भूमि विकास प्राधिकरण को सौंपी गई कुल 126 वाणिज्यिक कार्यस्थलों में से, लेखापरीक्षा के लिए चुने गए नमूने में 26 कार्यस्थल सम्मिलित थे - 13 कार्यस्थल 35 आवंटित कार्यस्थलों से चुनी गई एवं अन्य 13 कार्यस्थल 91 वाणिज्यिक कार्यस्थलों से चुनी गई जहाँ अनुबंध प्रदान करने का कार्य प्रगति पर था (अनुलग्नक 1.2)।

13 आवंटित कार्यस्थलों का कुल मौद्रिक मूल्य⁸ ₹ 2,396 करोड़ था, जिसमें से एक साइट, अशोक विहार, नई दिल्ली का मूल्य ₹ 1,359 करोड़ (56.72 प्रतिशत) था।

ख. बहुक्रियाशील परिसर (एमएफसी) कार्यस्थल

रेल भूमि विकास प्राधिकरण को सौंपी गई कुल 163 एमएफसी कार्यस्थलों में से, चयनित नमूने में 29 कार्यस्थल सम्मिलित थीं - 17 कार्यस्थल निजी डेवलपर्स को दी गई 53 कार्यस्थलों में से चुनी गई एवं 12 कार्यस्थल पीएसयू को दी गई 40 कार्यस्थलों में से चुनी गई (अनुलग्नक 1.2)।

इस प्रकार, अनुपालन लेखापरीक्षा के लिए कुल 55 कार्यस्थलों को लेखापरीक्षा नमूने के रूप में चुना गया।

1.9 पिछला लेखापरीक्षा आच्छादन

अनुपालन लेखापरीक्षा पैरा 7.1 'रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा वाणिज्यिक उपयोग के लिए रेलवे भूमि का विकास' 2018 की सीएजी प्रतिवेदन संख्या 5 (रेलवे) में सम्मिलित है। लेखापरीक्षा ने रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा 17 स्थलों के विकास की प्रगति (2016-17 तक) की समीक्षा की एवं पाया कि इनमें से किसी भी स्थल को विकसित नहीं किया गया था। यह पाया गया कि सलाहकारों की नियुक्ति एवं सलाहकारों द्वारा प्रतिवेदन प्रस्तुत करने में विलंब हुआ। लेखापरीक्षा ने संबंधित क्षेत्रीय रेलवे द्वारा रेल भूमि विकास प्राधिकरण को भूमि सौंपने में कमियों की ओर इशारा किया, जैसे कि भारग्रस्त भूमि प्रदान करना, गलत स्थलों या अधूरे कागजात वाले स्थलों की पहचान करना आदि, जिसके

⁸ मौद्रिक मूल्य का अर्थ है सरकार के स्वामित्व वाली किसी परिसंपत्ति के सीमित पट्टे के लिए डेवलपर द्वारा भुगतान किया गया अग्रिम पट्टा प्रीमियम।

परिणामस्वरूप 166.996 एकड़ के 17 स्थलों का विकास नहीं हो सका। पंचवर्षीय योजनाएँ तैयार न करने की ओर भी ध्यान दिलाया गया।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा वाणिज्यिक उपयोग के लिए रेलवे भूमि के विकास पर लोक लेखा समिति (113^{वाँ}) का प्रतिवेदन फरवरी 2024 में संसद में रखा गया। लोक लेखा समिति द्वारा पांच अनुशंसाएँ दी गईं, जिनमें से दो अनुशंसाएँ (संख्या एक एवं तीन) वर्तमान लेखापरीक्षा निष्कर्षों से संबंधित हैं। परियोजना के आगे न बढ़ने एवं पंचवर्षीय योजनाओं की तैयारी न करने के संबंध में लेखापरीक्षा द्वारा उठाए गए मुद्दों पर लोक लेखा समिति (पीएसी) ने अपनी बैठक (फरवरी 2024) में चर्चा की। लोक लेखा समिति ने कहा कि रेलवे बोर्ड ने सभी महाप्रबंधकों को निर्देश जारी किए हैं कि वे रेल भूमि विकास प्राधिकरण को सौंपने से पहले रेलवे भूमि का स्वामित्व रेलवे के नाम पर एवं अतिक्रमण/भार मुक्त भूमि सुनिश्चित करें। लोक लेखा समिति ने यह भी अनुशंसा की कि चूंकि भूमि के विकास की एक लंबी अवधि होती है, इसलिए रेल भूमि विकास प्राधिकरण अगले 20 वर्षों के लिए लक्ष्यों को समेकित करके एक दृष्टिकोण बना सकता है और फिर दीर्घकालिक लक्ष्यों को ध्यान में रखते हुए पंचवर्षीय योजनाएं तैयार की जा सकती हैं।

1.10 आभार

लेखापरीक्षा रेल मंत्रालय/रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा विभिन्न पहलुओं पर प्रदान की गई मूल्यवान जानकारी एवं दिए गए सहयोग के लिए निष्ठापूर्वक आभार व्यक्त करती है।

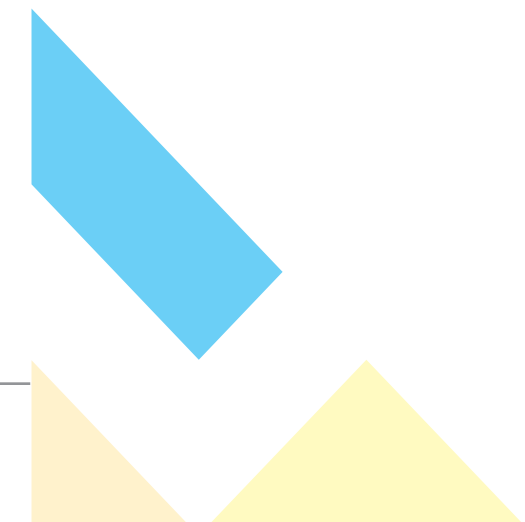

1.11 लेखापरीक्षा को प्रस्तुत न किए गए अभिलेख

झांसी एवं विजयवाड़ा एमएफसी का मूल्यांकन प्रतिवेदन लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराया गए। नमूना स्थलों के संबंध में डिस्काउंटेड कैश फ्लो (डीसीएफ) पद्धति के माध्यम से सलाहकारों द्वारा किए गए मूल्यांकन की एक्सेल शीट (सॉफ्ट प्रति) लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराई गई, जिसके कारण लेखापरीक्षा भूमि के मूल्यांकन में सलाहकारों द्वारा अपनाए गए मापदंडों के परिणामों की जांच नहीं कर सकी।



अध्याय ॥

वित्तीय एवं भौतिक प्रगति एवं पंचवर्षीय योजना का अवलोकन



अध्याय II

वित्तीय एवं भौतिक प्रगति एवं पंचवर्षीय योजना का अवलोकन

प्राप्त की गई वित्तीय एवं भौतिक प्रगति, उस दक्षता एवं प्रभावशीलता के संकेतक हैं जिसके साथ रेल भूमि विकास प्राधिकरण रेलवे भूमि के विकास एवं प्रबंधन से संबंधित अपनी गतिविधियों को अल्पकालिक एवं दीर्घकालिक योजनाओं के अनुसार संचालित करता है।

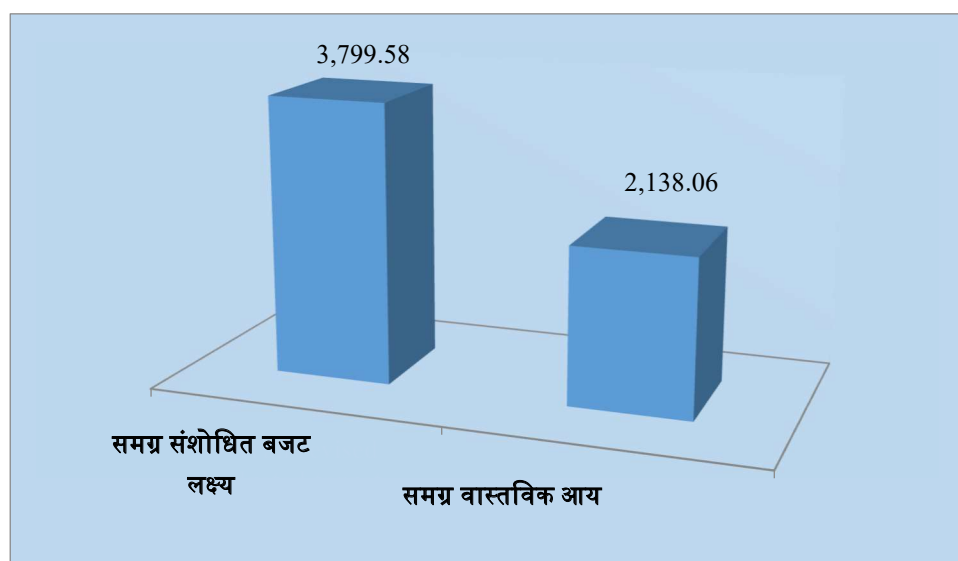
वित्तीय एवं भौतिक प्रगति एवं पंचवर्षीय योजनाओं की तैयारी का अवलोकन निम्नलिखित अनुच्छेदों में दिया गया है।

2.1 रेल भूमि विकास प्राधिकरण की वित्तीय प्रगति

2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान, आय का समग्र संशोधित लक्ष्य ₹3,799.58 करोड़ था, जिसके सापेक्ष रेल भूमि विकास प्राधिकरण केवल ₹2,138.06 करोड़ ही प्राप्त कर सका। इस प्रकार, आरएलडीए की कुल वास्तविक आय में ₹1661.52 करोड़ (43.73 प्रतिशत) की कमी रही।

चार्ट 2.1: 2018-19 से 2022-23 के दौरान संशोधित आय बनाम वास्तविक आय

(करोड़ ₹ में)



2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान आरएलडीए की समग्र वास्तविक आय की तुलना में बजटीय आय तालिका 2.1 में दर्शाई गई है:

तालिका 2.1: वर्षवार संशोधित बजट बनाम वास्तविक आय

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	वर्ष	वार्षिक संशोधित बजटीय आय लक्ष्य ⁹	वास्तविक* आय	कमी (3-4)	कमी (प्रतिशत में)
1	2	3	4	5	6
1	2018-19	661.30	81.61	579.69	87.66
2	2019-20	1,298.28	899.18	399.10	30.74
3	2020-21	776	340.10	435.90	56.17
4	2021-22	350	377.59	-27.59	-7.88
5	2022-23	714	439.58	274.42	38.43
	योग	3,799.58	2,138.06	1,661.52	43.73

स्रोत: रेल भूमि विकास प्राधिकरण के अभिलेख

*वाणिज्यिक एवं एमएफसी स्थलों से होने वाली आय के अलावा, वास्तविक आय में कॉलोनी पुनर्विकास, ब्याज, सुरक्षा जमा की जब्ती आदि सम्मिलित हैं।

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि 2021-22 को छोड़कर सभी वर्षों के दौरान बजटीय आय की प्राप्ति में कमी रही। यह कमी 2022-23 में ₹274.42 करोड़ (38.43 प्रतिशत) से लेकर 2018-19 में ₹579.69 करोड़ (87.66 प्रतिशत) तक रही।

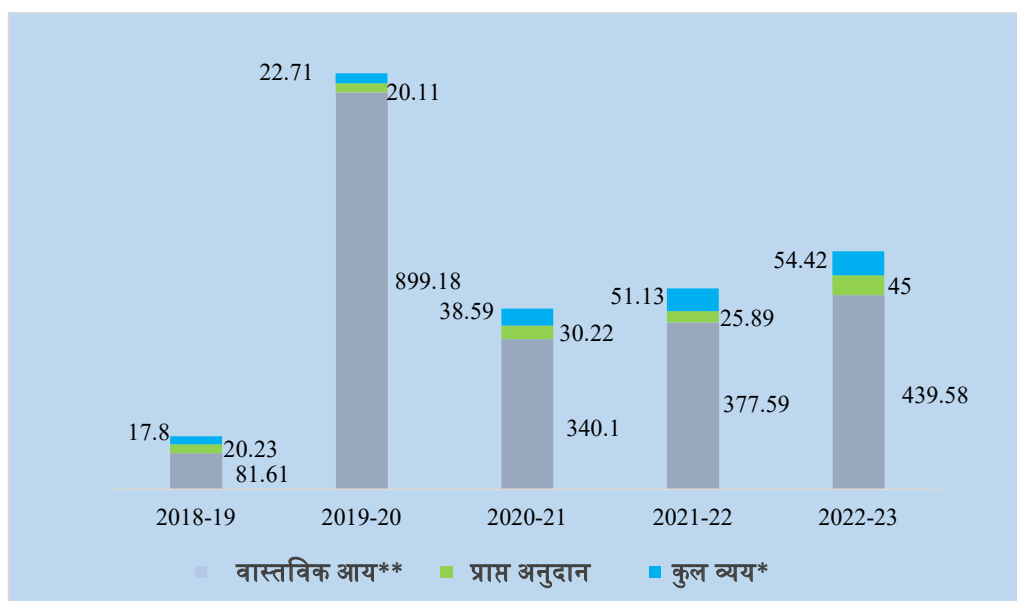
रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने अपने उत्तर (अगस्त 2024) में कहा कि आय रियल एस्टेट बाजार पर आधारित है एवं आरएलडीए के सर्वोत्तम प्रयासों के बावजूद कम हुई है।

रेल मंत्रालय ने इस संबंध में कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की (जुलाई 2025)।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण की आय में केंद्र सरकार से प्राप्त अनुदान, स्वयं की परामर्श सेवा, भूमि और संपत्ति का निर्माण प्रबंधन या संचालन, अग्रिम पट्टे का प्रीमियम एवं निजी डेवलपर्स से प्राप्त वार्षिक पट्टे का किराया शामिल है, जिसे रेल मंत्रालय के निर्धारित मानदंडों के अनुसार मार्जिन राशि के रूप में रखा है। 2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान आरएलडीए की आय एवं व्यय चार्ट 2.2 में दर्शाया गया है:

⁹ रेल मंत्रालय द्वारा अनुमोदित वार्षिक संशोधित बजट आय की सूचना हर साल आरएलडीए को दी जाती है।

चार्ट 2.2: 2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान रेल भूमि विकास प्राधिकरण की आय एवं व्यय (₹ करोड़ में)



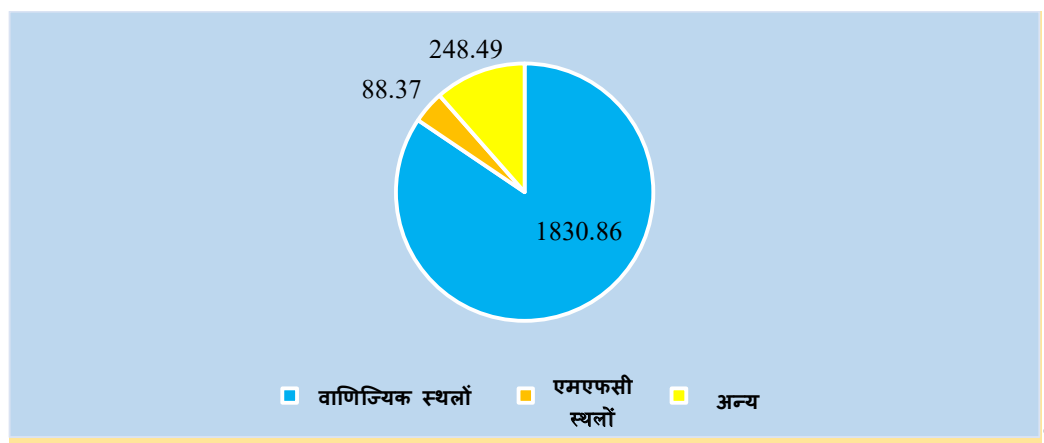
***2019-20 में, आरएलडीए को धारावी पुनर्विकास परियोजना से 15 जून 2019 को ₹800 करोड़ की राशि प्राप्त हुई, जो आरएलडीए एवं डीआरपी-एसआरए (धारावी पुनर्विकास परियोजना-स्लम पुनर्वास प्राधिकरण) के बीच हस्ताक्षरित समझौता ज्ञापन के अनुसार है।**

****वाणिज्यिक एवं एमएफसी स्थलों से होने वाली आय के अलावा, वास्तविक आय में कॉलोनी एवं स्टेशन पुनर्विकास, ब्याज, सुरक्षा जमा की जब्ती आदि शामिल हैं।**

उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि आरएलडीए ने 2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान ₹2,138.06 करोड़ कमाए, जिसमें से ₹1,919.23 करोड़ वाणिज्यिक एवं एमएफसी स्थलों के विकास से अर्जित किए गए।

2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान विभिन्न प्रकार के विकास गतिविधियों से प्राप्त रेल भूमि विकास प्राधिकरण की आय का विवरण चार्ट 2.3 में दर्शाया गया है:

चार्ट 2.3: विभिन्न प्रकार की विकास गतिविधियों से प्राप्त आय (₹ करोड़ में)

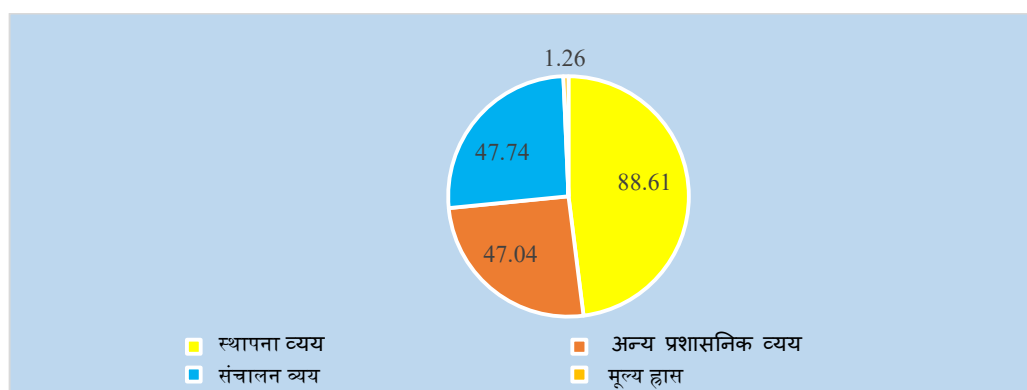


* अन्य आय में कॉलोनी एवं स्टेशन पुनर्विकास से आय, ब्याज, सुरक्षा जमा की जबती आदि शामिल हैं।

समीक्षाधीन अवधि के दौरान आरएलडीए की आय का मुख्य स्रोत¹⁰ वाणिज्यिक का पट्टा (84.46 प्रतिशत) था।

2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान रेल मंत्रालय से प्राप्त अनुदानों से रेल भूमि विकास प्राधिकरण के व्यय का विवरण चार्ट 2.4 में दर्शाया गया है:

चार्ट 2.4:-2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान रेल भूमि विकास प्राधिकरण का व्यय (₹ करोड़ में)



¹⁰ वाणिज्यिक और एमएफसी स्थलों से होने वाली आय में डेवलपर्स को किए गए ₹29.66 करोड़ के प्रतिदाय शामिल हैं। डेवलपर्स को गतिविधि-वार किए गए प्रतिदाय की जानकारी उपलब्ध नहीं थी।

आरएलडीए ने ₹184.65 करोड़ का व्यय किया। इसी अवधि के दौरान, आरएलडीए को स्थापना, प्रशासनिक एवं परिचालन व्यय के लिए रेल मंत्रालय से ₹141.45 करोड़ का अनुदान प्राप्त हुआ। अतिरिक्त व्यय की भरपाई आरएलडीए ने अपने स्वयं के कोष से की।

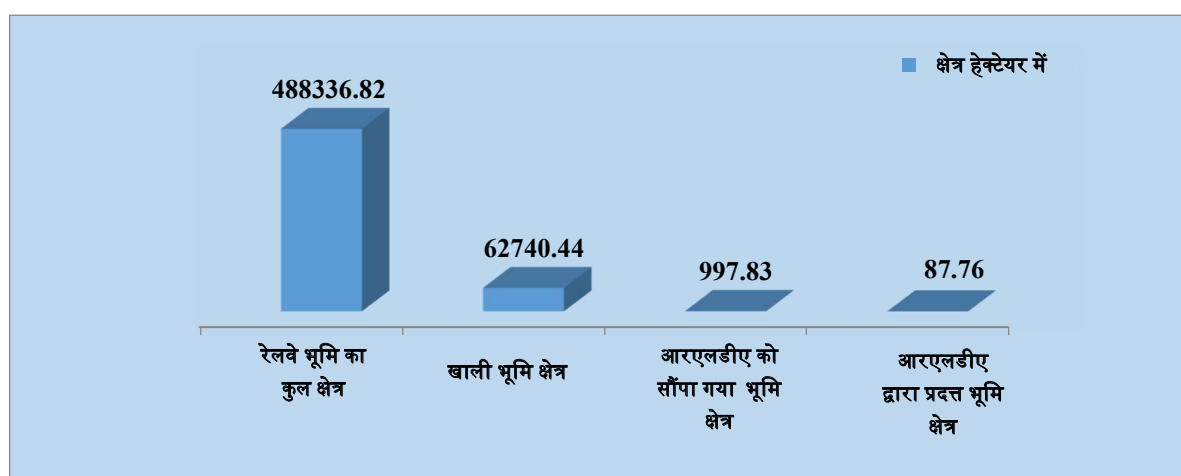
2.2 रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा भूमि विकास की भौतिक प्रगति

आरएलडीए द्वारा स्थलों की भौतिक प्रगति से संबंधित निष्कर्ष निम्नलिखित पैराग्राफ में दिए गए हैं।

2.2.1 भूमि क्षेत्र के संदर्भ में भौतिक प्रगति

मार्च 2023 तक, रेलवे के पास कुल 4,88,336.82 हेक्टेयर भूमि थी, जिसमें से 62,740.44 हेक्टेयर (13 प्रतिशत) भूमि खाली थी। रेलवे ने 997.83 हेक्टेयर¹¹ (खाली भूमि का 1.59 प्रतिशत) खाली आरएलडीए को सौंपा एवं इस सौंपे गए क्षेत्र में से, आरएलडीए केवल 87.76 हेक्टेयर (सौंपी गई भूमि का 8.80 प्रतिशत) भूमि ही वाणिज्यिक एवं एमएफसी स्थलों के विकास के लिए आवंटित कर सका, जैसा कि चार्ट 2.5 में दिखाया गया है:

चार्ट 2.5: रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा भूमि विकास की स्थिति



2.2.2 भूमि हस्तांतरण के प्रस्ताव के संदर्भ में प्रगति

2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान वाणिज्यिक स्थलों एवं एमएफसी स्थलों के प्रस्तावों एवं हस्तांतरण का विवरण तालिका 2.2 में दिया गया है:

¹¹ इस क्षेत्र में आरएलडीए कॉलोनी पुनर्विकास के लिए सौंपी गई भूमि शामिल है।

तालिका 2.2: 2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान वाणिज्यिक एवं एमएफसी स्थलों के प्रस्ताव एवं हस्तांतरण

क्र.सं.	विवरण	स्थलों की संख्या	स्थलों का क्षेत्रफल (हेक्टेयर में)
1	रेल भूमि विकास प्राधिकरण को वाणिज्यिक स्थलों के सौंपे जाने के प्रस्ताव प्राप्त हुए	188	657.09
2	188 प्रस्तावों में से रेल भूमि विकास प्राधिकरण को सौंपे गए वाणिज्यिक स्थल	59	203.83
3	सौंपे जाने के लिए लंबित वाणिज्यिक स्थलों के प्रस्ताव	129	453.26
4	सौंपे जाने के लिए प्रस्तावित एमएफसी स्थल	0	0
5	सौंपे गए एमएफसी स्थल	0	0

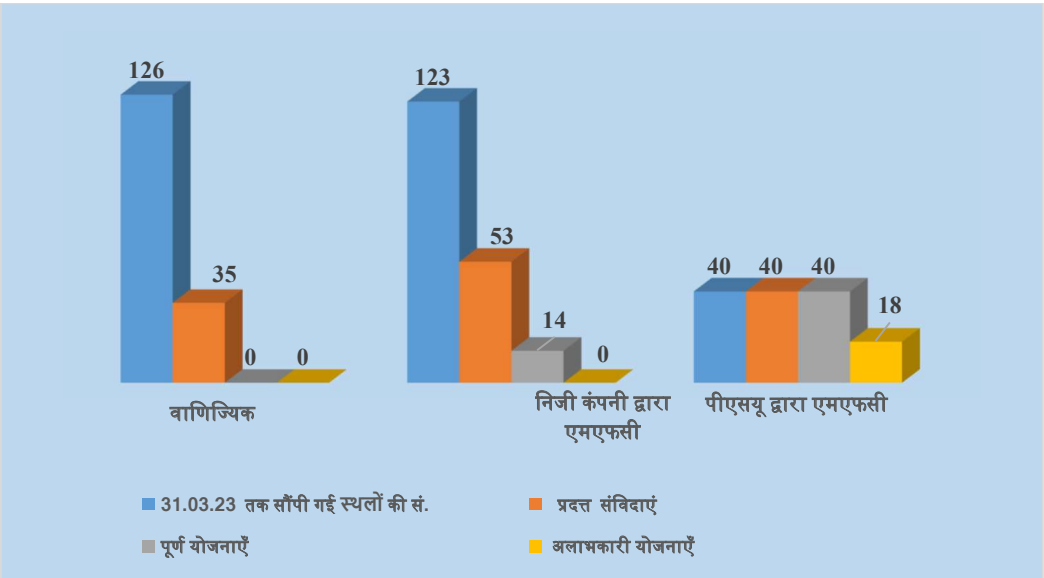
उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि वाणिज्यिक विकास के लिए प्राप्त 188 प्रस्तावों में से, रेल बोर्ड केवल 59 प्रस्तावों (31 प्रतिशत) को ही सौंप सका तथा एमएफसी स्थल के लिए कोई भी प्रस्ताव रेल बोर्ड को प्राप्त नहीं हुआ तथा इस अवधि के दौरान आरएलडीए को नहीं सौंपा गया।

2.2.3 रेल भूमि विकास प्राधिकरण परियोजना स्थलों के विकास में प्रगति

मार्च 2023 तक, 126 वाणिज्यिक स्थल (532.91 हेक्टेयर) एवं 163 एमएफसी स्थल (29.03 हेक्टेयर) आरएलडीए को सौंपे जा चुके हैं।

2006 में अपनी स्थापना के बाद से आरएलडीए को सौंपे गए 126 स्थलों में से, आरएलडीए द्वारा केवल 35 कार्यस्थल (27.8 प्रतिशत) ही आवंटित किए गए, लेकिन 31 मार्च 2023 तक कोई भी परियोजना पूरी नहीं हुई। कुल 163 एमएफसी स्थलों में से, 93 कार्यस्थल आवंटित किए गए एवं 54 स्थलों का विकास निजी एवं रेलवे सार्वजनिक उपक्रमों द्वारा किया गया, जैसा कि नीचे चार्ट 2.6 में दर्शाया है:

चार्ट 2.6: परियोजना के विकास की स्थिति



2.2.3.1 वाणिज्यिक स्थलों के विकास में धीमी प्रगति

2006 में अपनी स्थापना के बाद से रेल भूमि विकास प्राधिकरण को सौंपे गए 126 स्थलों में से, केवल 35 स्थलों (27.8 प्रतिशत) का ही आरएलडीए द्वारा आवंटन किया गया। पहला कार्यस्थल 2007 में आरएलडीए को सौंपा गया। इन स्थलों की स्थिति तालिका 2.3 में दी गई है:

तालिका 2.3: आवंटित 35 वाणिज्यिक स्थलों की स्थिति

कार्यस्थल विकास के चरण	स्थलों की सं.	मार्च 2023 तक सौंपे जाने के बाद से महीनों की संख्या		
		न्यूनतम	अधिकतम	औसत
लीज़ अनुबंध निष्पादित ¹²	24	3	47	15
कार्यस्थल हस्तांतरित ¹³	21	1	20	3

¹² पट्टा समझौता स्थल आवंटित होने के 120 दिनों के भीतर निष्पादित किया जाना है। 22 स्थलों के लिए स्थल आवंटित होने से लेकर पट्टा समझौते के निष्पादन तक का समय गणना में लिया गया है, जिनमें से 2 स्थलों का रिकॉर्ड उपलब्ध नहीं है

¹³ स्थलों के लिए समझौते के निष्पादन से लेकर स्थल सौंपने तक का समय गणना में लिया गया है और शेष 6 स्थलों का विवरण उपलब्ध नहीं है।

कार्यस्थल विकास के चरण	स्थलों की सं.	मार्च 2023 तक सौंपे जाने के बाद से महीनों की संख्या		
		न्यूनतम	अधिकतम	औसत
विकास योजना की स्वीकृति	6	उपलब्ध नहीं है	उपलब्ध नहीं है	उपलब्ध नहीं है
पूर्ण	0	-	-	-

उपरोक्त तालिका से पता चलता है कि आवंटित 35 स्थलों में से 24 स्थलों पर डेवलपर्स के साथ समझौते हो चुके हैं, जिनमें से 21 कार्यस्थल डेवलपर्स को सौंप दिए गए हैं। केवल छः

स्थलों की विकास योजना को आरएलडीए द्वारा अनुमोदित किया गया है। शेष 11 स्थलों¹⁴ पर कोई समझौता नहीं किया गया है। आरएलडीए की स्थापना के 17 वर्ष बीत जाने के बावजूद इनमें से किसी भी कार्यस्थल का विकास नहीं हो पाया है।

126 स्थलों में से शेष 91 कार्यस्थल विकास हेतु आवंटन प्रक्रिया के प्रारंभिक चरण में हैं, जैसा कि तालिका 2.4 में दर्शाया गया है:

तालिका 2.4: मार्च 2023 तक आवंटित न किए गए 91 वाणिज्यिक स्थलों की स्थिति

क्र. सं.	कार्यस्थल विकास के चरण	स्थलों की सं.	सौंपे जाने के बाद से बीता समय (महीनों में)		
			न्यूनतम	अधिकतम	औसत
परामर्शदाता कार्य					
1	वास्तुकला अध्ययन प्रक्रियाधीन ¹⁵	14	6	130	29
2	वास्तुशिल्प अध्ययन पूर्ण	4	21	39	31

¹⁴ पाँच स्थलों पर अनुबंध की समय-सीमा समाप्त हो चुकी थी, एक स्थल (पुलियनथोप) का डेटा उपलब्ध नहीं था, और पाँच स्थलों पर अनुबंध की समय-सीमा समाप्त हो चुकी थी, लेकिन उसे क्रियान्वित नहीं किया गया।

¹⁵ स्थल का स्थलाकृतिक सर्वेक्षण, भूमि अभिलेखों का संग्रह/सत्यापन, योजना तैयार करना, मास्टर प्लान के प्रावधान आदि।

क्र. सं.	कार्यस्थल विकास के चरण	स्थलों की सं.	सौंपे जाने के बाद से बीता समय (महीनों में)		
			न्यूनतम	अधिकतम	औसत
3	वित्तीय एवं विपणन (एफ एंड एम) परामर्शदाता द्वारा मूल्यांकन प्रक्रियाधीन	24	1	196	33
4	एफ एंड एम परामर्शदाता द्वारा मूल्यांकन पूर्ण	3	21	87	51
5	एफ एंड एम परामर्शदाता संस्था की सेवा समाप्त ¹⁶	2	21	21	21
प्रस्ताव के लिए अनुरोध					
6	निविदा सूचना आमंत्रित	7	3	64	30
7	निविदा सूचना आमंत्रित लेकिन रद्द	2	21	193	107
8	निविदा सूचना आमंत्रित लेकिन असफल	7	19	87	49
विविध					
9	वि-हस्तांतरण के लिए प्रस्तावित	11	19	79	36
10	अनुबंध के बाद समाप्त	3	19	196	108
11	अन्य	14	1	196	64

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि 126 वाणिज्यिक स्थलों में से 47 (37 प्रतिशत) एक महीने (रामनगर स्टेशन यार्ड, उत्तराखंड) एवं 16 वर्षों (निराला नगर, उत्तर प्रदेश) के बीच की अवधि के लिए परामर्शदाता चरण में थे। इनमें 14 कार्यस्थल ऐसे थे जो औसतन दो वर्ष एवं पांच महीने से वास्तुशिल्प अध्ययन के चरण में लटके हुए थे। एक कार्यस्थल, यानी झांसी पश्चिम, का वास्तुशिल्प अध्ययन सौंपे जाने के दस साल बाद भी पूरा नहीं हुआ। 24 कार्यस्थल (19 प्रतिशत) सौंपे जाने के बाद से औसतन दो वर्ष एवं नौ महीने की अवधि में मूल्यांकन के विभिन्न चरणों में थे। एक कार्यस्थल (निराला नगर, उत्तर प्रदेश) को 2007 में आरएलडीए को सौंपा गया एवं नवंबर 2017 में स्थल के मूल्यांकन के लिए एफ एंड एम परामर्शदाता को दिया गया। यह स्थल 16 वर्षों के बाद भी मूल्यांकन चरण में था।

¹⁶ रियल एस्टेट बाजार विश्लेषण, वित्तीय मॉडल, परियोजना मॉडल, मार्गदर्शन मूल्य की अनुशंसा।

16 स्थलों पर, आरएफपी के विभिन्न चरण तीन महीने से लेकर 16 वर्षों तक पूरे नहीं हुए। इनमें सात कार्यस्थल ऐसे थे जहाँ निविदा सूचना को सौंपे जाने के बाद औसतन दो वर्ष एवं छह महीने की अवधि के बाद आमंत्रित किया गया। इनमें से नौ स्थलों पर, निविदा सूचना को या तो रद्द कर दिया गया, या एक वर्ष एवं नौ महीने (हवाई क्षेत्र, तिरुपति स्टेशन) एवं 16 वर्षों (आईटीडीसी होटल, औरंगाबाद) के बीच की अवधि के लिए कोई बोली प्राप्त नहीं हुई।

सौंपे जाने के बाद अधिकतम छः वर्ष एवं छः महीने (शिमला) की अवधि बीत जाने के बाद ग्यारह स्थलों को विहस्तांतरण के लिए प्रस्तावित किया गया।

इसके अलावा, लेखापरीक्षा ने पाया कि स्थलों के विकास के विभिन्न चरणों को पूरा करने के लिए कोई समय-सीमा नहीं थी। वाणिज्यिक स्थलों के विकास के बिना ही काफी समय बीत गया, जिसके परिणामस्वरूप स्थलों का मुद्रीकरण नहीं हो सका और आरएलडीए का गैर-किराया राजस्व अर्जित करने का उद्देश्य विफल हो गया।

2.2.3.2 बहु-कार्यात्मक स्थलों के विकास में धीमी प्रगति

123 एमएफसी स्थलों में से, 112 कार्यस्थल लेखापरीक्षा अवधि (अप्रैल 2018) से पहले आरएलडीए को सौंपे जा चुके थे। 53 कार्यस्थल निजी डेवलपर्स को आवंटित किए गए एवं 59 एमएफसी कार्यस्थल विकास के विभिन्न चरणों में थे।

इन 53 आवंटित स्थलों की स्थिति तालिका 2.5 में दी गई है:

तालिका 2.5: 53 आवंटित एमएफसी स्थलों की स्थिति

कार्यस्थल विकास के चरण	स्थलों की सं.	मार्च 2023 तक सौंपे जाने के बाद से महीनों की संख्या		
		न्यूनतम	अधिकतम	औसत
पट्टा समझौता निष्पादित ¹⁷	50 ¹⁸	2	96	18
भूमि सौंप दी गई ¹⁹	50 ²⁰	1	47	6
पूर्ण	14	49	163	96

¹⁷ कुल 163 स्थलों में से, 40 स्थल सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों को सौंपे गए।

¹⁸ स्थल प्रदान करने से लेकर पट्टा समझौते के निष्पादन तक के समय की गणना की गई।

¹⁹ समझौते के निष्पादन से लेकर स्थल सौंपने तक के समय की गणना की गई।

²⁰ सौंपे जाने के बाद से महीनों का डेटा 28 सौंपे गए स्थलों से संबंधित है। शेष 22 स्थलों का डेटा उपलब्ध नहीं कराया गया।

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि आवंटित 53 स्थलों में से 50 स्थलों पर पट्टा समझौते निष्पादित हो चुके थे एवं सभी 50 कार्यस्थल डेवलपर्स को सौंप दिए गए। औसतन आठ वर्षों की अवधि के बाद 53 एमएफसी स्थलों में से केवल 14 का ही निर्माण पूरा हुआ। शेष 59 एमएफसी स्थल (निजी डेवलपर्स द्वारा विकसित किए जाने वाले) विकास के विभिन्न चरणों में थे, जैसा कि तालिका 2.6 में दर्शाया गया है।

तालिका 2.6: मार्च 2023 तक 59 बहु-कार्यात्मक स्थल स्थलों की स्थिति जिन्हें ठेका नहीं दिया गया

क्र. सं.	कार्यस्थल विकास के चरण	स्थलों की सं.	मार्च 2023 तक सौंपे जाने के बाद से महीनों की संख्या		
			न्यूनतम	अधिकतम	औसत
1	स्थल निरीक्षण	2	122	146	134
2	मूल्यांकन प्रक्रियाधीन	2	136	138	137
3	निविदा सूचना आमंत्रित	3	146	151	147
4	निविदा सूचना आमंत्रित लेकिन विफल	11	124	156	142
5	वि-हस्तांतरण के लिए प्रस्तावित	29	104	157	141
6	अनुबंध के बाद समाप्त	6	132	151	144
7	पट्टा समझौता समाप्त	2	132	151	141
8	अन्य ²¹	4	123	167	148

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि चार बहु-कार्यात्मक परिसरस्थल, सौंपे जाने के बाद से अधिकतम 12 वर्ष एवं 2 महीने (उधमपुर) के साथ, स्थल निरीक्षण एवं मूल्यांकन के चरणों में थे। तीन एमएफसी स्थलों में, निविदा सूचना औसतन 12 वर्षों के बाद आमंत्रित की गई थी। 11 स्थलों में, निविदा सूचना औसतन लगभग 12 वर्षों के बाद विफल रही। एक कार्यस्थल (ढाकुरिया) में, निविदा सूचना आरएलडीए को सौंपे जाने के 13 वर्षों के बाद विफल रही।

²¹ मुकदमेबाजी के अंतर्गत, स्टेशन के पुनर्विकास के अंतर्गत, कार्यस्थल को अंतिम रूप नहीं दिया गया है।

छह आवंटित साइटों को एक औसत अवधि के बाद समाप्त कर दिया गया

छः आवंटित स्थलों को सौंपे जाने के बाद औसतन 12 वर्ष की अवधि के बाद समाप्त कर दिया गया। दो स्थलों- (हाजीपुर) एवं (सोमनाथ) में, पट्टे के समझौते क्रमशः 11 वर्ष एवं 12 वर्ष की अवधि के बाद समाप्त किए गए थे।

लेखापरीक्षा ने वाणिज्यिक एवं एमएफसी स्थलों के अभिलेखों की जांच की एवं पाया कि विकास के विभिन्न चरणों में लगने वाला काफी समय पुनः निविदा, स्थलों के पुनर्मूल्यांकन, भूमि स्वामित्व, अतिक्रमण एवं भार संबंधी मुद्दों के कारण था।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (जुलाई 2025) कि वाणिज्यिक विकास के लिए किसी स्थल को आवंटित करने से पहले विभिन्न कारकों एवं मुद्दों को देखे जाने की आवश्यकता है, जिसमें भूमि दस्तावेजीकरण एवं स्वामित्व, अतिक्रमण एवं भार, स्थल तक सीमित या अपर्याप्त पहुंच, अन्य एजेंसियों द्वारा मौजूदा संरचनाओं को स्थानांतरित करना, सौंपी गई भूमि पर धार्मिक संरचनाएं, लीजहोल्ड सम्पत्तियों के लिए बाजार में मांग की कमी आदि शामिल हैं। इन कारकों का परियोजना आवंटन एवं निष्पादन की समयसीमा पर सीधा प्रभाव पड़ता है।

लेखापरीक्षा स्वीकार करती है कि रेल मंत्रालय द्वारा उल्लिखित विभिन्न कारकों एवं मुद्दों को कार्यस्थल आवंटित करने से पहले संबोधित करने की आवश्यकता है। हालांकि, तथ्य यह है कि मौजूदा निर्देशों के अनुसार रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव भेजने से पहले क्षेत्रीय रेलवे को इन मुद्दों को संबोधित करना चाहिए था। इसके अलावा, विकास के विभिन्न चरणों को पूरा करने के लिए कोई समयसीमा नहीं थी। तथ्य यह है कि आरएलडीए एक भी वाणिज्यिक कार्यस्थल विकसित नहीं कर सका। 123 सौंपी गई स्थलों में से केवल 14 एमएफसी (11.38 प्रतिशत) निजी डेवलपर्स द्वारा विकसित की जा सकीं। 31 मार्च 2023 तक रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम द्वारा 40 एमएफसी (100 प्रतिशत) परियोजनाएं विकसित की गईं, जिनमें से 18 एमएफसी परियोजनाएं (45 प्रतिशत) अव्यवहार्य पाई गईं।

2.3 आरएलडीए में स्थलों के वाणिज्यिक विकास के लिए पंचवर्षीय योजनाएं

रेल भूमि विकास प्राधिकरण संविधान नियम, 2007 के अध्याय तृतीय के पैरा 6 में कहा गया है कि आरएलडीए रेलवे संशोधन अधिनियम²² के अंतर्गत प्रस्तावित स्थलों के वाणिज्यिक

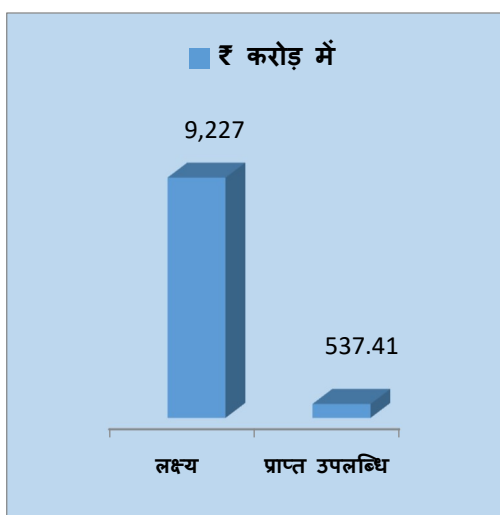
²² रेलवे संशोधन अधिनियम की धारा 4डी की उपधारा (2) के खंड (i) और (ii)।

विकास (वाणिज्यिक एवं एमएफसी) के लिए एक पंचवर्षीय योजना तैयार करे। प्राधिकरण अधिनियम की धारा 4डी की उपधारा (2) के खंड (iii) के अंतर्गत भूमि एवं आय के विकास के संबंध में उसके द्वारा प्रस्तावित परामर्शदाता, निर्माण या प्रबंधन सेवाओं एवं संचालन के लिए भी एक पंचवर्षीय योजना तैयार करे।

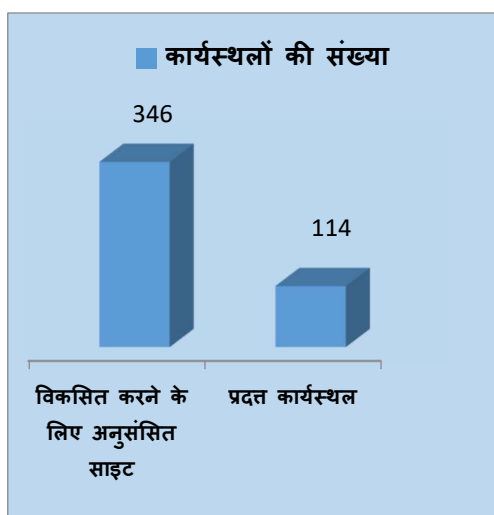
2.3.1 पंचवर्षीय योजना 2017-22 के लक्ष्य की प्राप्ति न होना

आरएलडीए ने 2017-2022 की अवधि के लिए एक पंचवर्षीय योजना (एफवाईपी) तैयार की है। इस योजना में पहले से ही सौंपे गए वाणिज्यिक एवं एमएफसी स्थलों तथा अभी तक सौंपे जाने वाले नए चिन्हित स्थलों से संभावित राजस्व एवं वर्षवार अपेक्षित आय का विवरण शामिल है। आवंटित स्थलों से प्राप्त आय का विवरण चार्ट 2.7 एवं चार्ट 2.8 में दर्शाया गया है:

चार्ट 2.7: वित्तीय वर्ष 2017-22 के दौरान आय के लक्ष्य एवं उपलब्धि की स्थिति



चार्ट 2.8: वित्तीय वर्ष 2017-22 के दौरान प्रस्तावित एवं स्वीकृत स्थलों की स्थिति



उपरोक्त बार चार्ट से यह देखा जा सकता है कि आरएलडीए ₹537.41 करोड़ (5.83 प्रतिशत) की आय हासिल कर सका एवं केवल 114 प्रस्तावित साइटें (32.95 प्रतिशत) ही प्रदान कर सका।

मार्च 2022 को समाप्त होने वाली वित्तीय वर्ष की अवधि के दौरान आय के लक्ष्यों एवं उपलब्धियों का विवरण तालिका 2.7 में दिखाया गया है:

तालिका 2.7: रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित आय के लक्ष्यों की प्राप्ति
(₹ करोड़ में)

कार्यस्थल की स्थिति	वित्त वर्ष 2017-22 के दौरान लक्ष्य			वित्त वर्ष 2017-22 की उपलब्धि					
	कार्यस्थल का प्रकार	स्थलों की सं.	अपेक्षित आय का लक्ष्य	आवंटित स्थलों की संख्या	प्राप्त आय	आवंटित न दिए गए स्थलों की संख्या (3-5)	आय में कमी (4-6)	सौंपे न गए स्थलों की संख्या (प्रतिशत)	आय में कमी (प्रतिशत)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
सौंपा गया	वाणिज्यिक कार्यस्थल	40 ²³	5,371	15	424.83	25	4,946.17	62.5	92.09
	एमएफसी कार्यस्थल	163	206	97	97.29	66	108.71	40.49	52.77
सितंबर 2016 तक सौंपा नहीं गया	कार्यस्थल	143	3650 ²⁴	2	15.29	141	3634.71	98.60	99.58
	योग	346	9,227	114	537.41	232	8,689.59	67.05	94.17

स्रोत: आरएलडीए के अभिलेख

उपरोक्त तालिका से देखा जा सकता है कि पंचवर्षीय योजना अवधि 2017-2022 के दौरान आय में ₹ 8,689.59 करोड़ (94.17 प्रतिशत) की कमी आई। कमी के कारण आरएलडीए को

²³ जीएम समिति के अनुसार, 48 सौंपी गई साइटें थीं, हालाँकि, आठ साइटों का विवरण आरएलडीए को ज्ञात नहीं है।

²⁴ आरएलडीए को ₹18,242 करोड़ (2017-2022 की अवधि के दौरान) की आय की उम्मीद थी, जो प्रति वर्ष ₹3,648.40 करोड़ के बराबर है। आरएलडीए ने ₹3,648.40 करोड़ का 20 प्रतिशत यानी ₹730 करोड़ प्रति वर्ष उन चिन्हित साइटों से आय के रूप में माना है जिन्हें अभी तक सौंपा नहीं गया है। इसके अलावा, ₹18,242 करोड़ की यह राशि 143 से अधिक साइटों के लिए है, जिसमें 2017-2020 के लिए कुछ "भविष्य की साइटें" भी शामिल हैं, जैसा कि एफवाईपी दस्तावेजों में उल्लेख किया गया है।

स्थलों का न सौंपना, सौंपे गए स्थलों को रद्द करना, मुकदमेबाजी, मूल्यांकन एवं पुनः-सौंपने का कार्य पूरा न होना आदि थे, एवं इसके लिए रेल बोर्ड, जोनल रेलवे एवं आरएलडीए को जिम्मेदार ठहराया गया।

वित्त वर्ष 2017-2022 के दौरान सौंपने के लिए नियोजित 143 स्थलों में से केवल 22 को रेल बोर्ड द्वारा सौंपा गया एवं आरएलडीए ने योजना अवधि के अंत तक केवल दो स्थलों को ही आवंटित किया। वित्त वर्ष 2017-22 के लिए ₹ 3,650 करोड़ की अपेक्षित आय के मुकाबले, आरएलडीए ने केवल ₹ 15.29 करोड़ (0.41 प्रतिशत) की कमाई हासिल की। इस प्रकार, अपेक्षित आय में ₹ 3,634.71 करोड़ (99.58 प्रतिशत) की कमी रही।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (जुलाई 2025) कि लक्ष्यों की प्राप्ति बाजार परिदृश्य, परियोजना की स्थिति एवं स्पष्ट स्वामित्व वाली भार-मुक्त भूमि की उपलब्धता जैसे कारकों पर निर्भर करती है। डेवलपर की भागीदारी एवं राजस्व सृजन को बढ़ावा देने के लिए, आरएलडीए नियमों में संशोधन किया गया (सितंबर 2024) ताकि उन्हें रेरा प्रावधानों के अनुरूप बनाया जा सके, जिससे डेवलपर्स एवं अंतिम उपयोगकर्ताओं, दोनों को लाभ होगा। आरएलडीए रेलवे भूमि के व्यावसायिक उपयोग से राजस्व में और वृद्धि के लिए वैकल्पिक विकास मॉडल भी तलाश रहा है।

लेखापरीक्षा आरएलडीए द्वारा किए गए प्रयासों की सराहना करती है। हालाँकि, तथ्य यह है कि पंचवर्षीय योजना के लक्ष्य प्राप्त नहीं किए गए एवं अपेक्षित आय में कमी आई।

2.3.2 2022-27 की अवधि के लिए पंचवर्षीय योजना तैयार न करना

आरएलडीए ने 2022-27 की अवधि के लिए कोई भी वित्तीय वर्ष योजना तैयार नहीं की, जैसा कि आरएलडीए संविधान नियम, 2007 के पैरा 6 के अंतर्गत आवश्यक है। वित्तीय वर्ष 2022-27 की योजना के अभाव में, आरएलडीए द्वारा किराया-रहित राजस्व सृजन के लिए कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किया गया। इस प्रकार, 2022-27 के दौरान भारतीय रेलवे के लिए टैरिफ-रहित राजस्व सृजन एवं परिसंपत्तियों के निर्माण के लिए संगठन के उद्देश्य की प्राप्ति स्पष्ट रूप से नहीं बताई।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (जुलाई 2025) कि आरएलडीए ने 2022-23 से 2029-30 के लिए राजस्व प्रक्षेपण एवं परिसंपत्ति मुद्रीकरण योजना तैयार की है एवं उसे संप्रेषित किया है (नवंबर

2022)। इसके बाद, 2024-25 से 2029-30 के लिए संशोधित योजना रेलवे बोर्ड को भेज दी (फरवरी 2025)। इसके अलावा, आरएलडीए ने अगले 20 वर्षों के लिए अपने रणनीतिक लक्ष्यों और विकास लक्ष्यों को रेखांकित करने के लिए एक व्यापक विज़न मैप-2047 तैयार किया है। लेखापरीक्षा स्वीकार करती है कि आरएलडीए ने लोक लेखा समिति की सिफारिश के अनुपालन में अगले 20 वर्षों के लिए अपने रणनीतिक लक्ष्यों एवं विकास लक्ष्यों को रेखांकित करने के लिए एक व्यापक विज़न मैप-2047 तैयार किया है (मार्च 2025)। हालाँकि, आरएलडीए संविधान नियम, 2007 के पैरा 6 के प्रावधानों के अनुसार पंचवर्षीय योजना तैयार नहीं की गई, जिसमें आरएलडीए द्वारा प्रस्तावित परामर्श, निर्माण या प्रबंधन सेवाओं एवं संचालन के लिए योजना तैयार करने का भी प्रावधान था। आरएलडीए द्वारा प्रस्तुत संशोधित परिसंपत्ति मुद्राकरण योजना केवल 2024-25 से 2029-30 की अवधि के लिए राजस्व अनुमानों के लिए थी। इसके अलावा, इसमें आरएलडीए संविधान नियम, 2007 के पैरा 6 के अंतर्गत उपर्युक्त गतिविधियाँ शामिल नहीं थीं।

2.3.3 आरएलडीए वार्षिक अनुमानों एवं पंचवर्षीय योजना (2017-22) लक्ष्यों के बीच सहसंबंध न होना

वित्तीय वर्ष 2017-22 के दौरान, आरएलडीए ने वर्ष 2018-19²⁵ से 2021-22 के लिए कुल ₹ 9,142 करोड़ की अपेक्षित आय का वार्षिक लक्ष्य निर्धारित किया। वित्तीय वर्ष की शुरुआत से पहले आरएलडीए रेल बोर्ड को बजट अनुमान प्रस्तुत करता है। बाद में, वित्तीय वर्ष के दौरान, आरएलडीए ने रेल बोर्ड को अनुमोदन के लिए संशोधित अनुमान प्रस्तावित किए। लेखापरीक्षा ने पाया कि रेल मंत्रालय ने हर साल एक लक्ष्य निर्धारित किया एवं आरएलडीए को किराया-रहित राजस्व (एनएफआर) के माध्यम से कमाई के लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए तत्काल कार्रवाई करने का निर्देश दिया।

एफवाईपी में वार्षिक लक्ष्यों, रेल बोर्ड द्वारा निर्धारित वार्षिक लक्ष्यों एवं 2017-18 से 2021-22 के दौरान आरएलडीए द्वारा प्रस्तुत संशोधित वार्षिक अनुमानों से संबंधित डेटा तालिका 2.8 में दिए गए हैं:

²⁵ 2017-18 के आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

तालिका 2.8: रेल मंत्रालय/आरएलडीए द्वारा निर्धारित वार्षिक लक्ष्य एवं संशोधित अनुमान (₹ करोड़ में)

वर्ष	एफवाई पी की योजना के अनुसार वार्षिक लक्ष्य	बजट अनुमान	एनएफआर के लिए रेल बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्य	आरएलडीए द्वारा रेल बोर्ड को संशोधित अनुमान	वार्षिक लक्ष्य एवं संशोधित अनुमान में परिवर्तन (2-5)	परिवर्तन (%) (6/2) *100	रेल बोर्ड लक्ष्य एवं संशोधित अनुमान में अंतर (4-5)	अंतर (%) (8/3) *100	वास्तविक आय	रेल बोर्ड लक्ष्य आय (%) (10/4)*100	संशोधित अनुमान की आय (%) (10/5) *100
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2017-18	83*										
2018-19	1,471	एनएवी	एनएवी	661.3	809.7	55.04	-	-	81.61	-	12.34
2019-20	2,368	1,503.72	3,219.6	1,298.3	1,069.7	45.17	1,921.3	59.68	899.18	27.93	69.26
2020-21	3,026	1,431	2,834.14	776	2,250	74.36	2,058.14	72.62	340.1	12	43.83
2021-22	2,277	1,879	1,800	350	1,927	84.63	1450	80.56	377.59	20.98	107.88
कुल	9,142		7,853.74	3,085.6	6,056.4	66.25	4,768.14	60.71	1,698.48	21.63	55.05

स्रोत: रेल मंत्रालय एवं आरएलडीए के अभिलेख

(नोट*: वर्ष 2017-18 के अन्य आंकड़े लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराए गए, एनएवी का तात्पर्य है कि उपलब्ध नहीं है)

लेखापरीक्षा में पाया गया कि योजना अवधि के दौरान आरएलडीए के वित्तीय वर्ष की योजना एवं संशोधित अनुमान के अनुसार वार्षिक लक्ष्य में ₹6,056.40 करोड़ (66.25 प्रतिशत) का भारी अंतर था। रेल बोर्ड द्वारा निर्धारित वार्षिक लक्ष्य एवं योजना अवधि के दौरान आरएलडीए के संशोधित अनुमान में भी ₹4,768.14 करोड़ (60.71 प्रतिशत) का भारी अंतर था। यह आरएलडीए की योजना प्रक्रिया में कमियों को दर्शाता है।

रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित वार्षिक आय लक्ष्य के मुकाबले, आरएलडीए आंशिक उपलब्धि दर्ज कर सका जो 12 प्रतिशत (2020-21) से 27.93 प्रतिशत (2019-20) तक थी। संशोधित अनुमानों के विपरीत भी, आरएलडीए आंशिक उपलब्धि दर्ज कर सका, जो 12.34 प्रतिशत (2018-19) से लेकर 69.26 प्रतिशत (2019-20) तक थी, सिवाय वर्ष 2021-22 के जिसमें संशोधित लक्ष्य का 107.88 प्रतिशत हासिल किया गया था।

इस प्रकार, आरएलडीए द्वारा अपनी पंचवर्षीय योजना में अवास्तविक वार्षिक लक्ष्य निर्धारित किए गए। इसके अलावा, वर्ष 2020-21 को छोड़कर, आरएलडीए की वास्तविक कमाई उसके

संशोधित अनुमानों से कम थी। संशोधित लक्ष्यों की प्राप्ति न होने के कारण स्थलों²⁶ के आवंटन में विलंब, स्थलों²⁷ का आवंटन न करना एवं डेवलपर द्वारा यूएलपी का भुगतान न करने के कारण आरएलडीए द्वारा स्थलों²⁸ के आवंटन के बाद अनुबंधों की समाप्ति थी।

संशोधित लक्ष्यों की प्राप्ति न होने का कारण साइट²⁹ का कम क्षेत्रफल, साइट पर अतिक्रमण या कानूनी मुद्दे³⁰ एवं एनजीटी उपनियमों के अंतर्गत आवंटित साइट³¹ के अनुबंध की समाप्ति भी थी।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (जुलाई 2025) में कहा कि राजस्व लक्ष्यों की प्राप्ति कई कारकों पर निर्भर करती है, जिसमें मौजूदा बाजार परिदृश्य, चल रही परियोजनाओं की स्थिति एवं स्पष्ट स्वामित्व के साथ भार एवं अतिक्रमण मुक्त भूमि की उपलब्धता शामिल है। एक महत्वपूर्ण नीतिगत कदम के अंतर्गत, आरएलडीए विनियमों को रेरा प्रावधानों के अनुरूप बनाने एवं डेवलपर्स एवं अंतिम उपयोगकर्ताओं की वित्तीय आवश्यकताओं को बेहतर ढंग से पूरा करने के लिए संशोधित किया गया है (सितंबर 2024)।

लेखापरीक्षा आरएलडीए द्वारा किए गए हालिया प्रयासों को स्वीकार करती है, लेकिन तथ्य यह है कि न तो रेल मंत्रालय एवं न ही आरएलडीए ने स्पष्ट स्वामित्व के साथ भार एवं अतिक्रमण मुक्त भूमि का आवंटन सुनिश्चित किया, जिसके परिणामस्वरूप राजस्व सृजन के लिए वार्षिक लक्ष्यों एवं पंचवर्षीय योजना लक्ष्यों की प्राप्ति में कमी आई।

2.3.4 लक्ष्य एवं वास्तविक आय- चयनित वाणिज्यिक स्थलों का विश्लेषण

चयनित 26 वाणिज्यिक स्थलों में से, 16 वाणिज्यिक स्थल (12 स्थल वित्तीय वर्ष योजना में सौंपे गए थे एवं चार स्थल³² अभी सौंपे जाने बाकी थे) वित्तीय वर्ष योजना 2017-22 का हिस्सा थे। वित्तीय वर्ष योजना के दौरान सौंपे गए 12 स्थलों में से केवल छः को ही आवंटित

²⁶ अयनावरम, चेन्नई; राणा प्रताप नगर, उदयपुर; बेंगलोर कैंट, बेंगलुरु; निराला नगर, कानपुर।

²⁷ बांद्रा ईस्ट मुंबई

²⁸ जॉन्सगंज, अजमेर; सवाई माधोपुर; आईटीडीसी, औरंगाबाद।

²⁹ शहामतगंज, बरेली।

³⁰ पीएफ रोड, बेंगलोर।

³¹ शिमला

³² अयनावरम, चेन्नई; बेंगलुरु कैंट. प्लॉट-ए; शिमला; राणा प्रताप नगर, उदयपुर।

किया गया। तीन स्थल वित्तीय वर्ष योजना अवधि के बाद, अर्थात् 2022-23 में आवंटित किए गए। लेखापरीक्षा ने इन 16 वाणिज्यिक स्थलों से अपेक्षित आय एवं वास्तविक आय का विश्लेषण किया। विवरण अनुलग्नक 2.2 में दिया गया है। विश्लेषण से निम्नलिखित बातें सामने आईं:

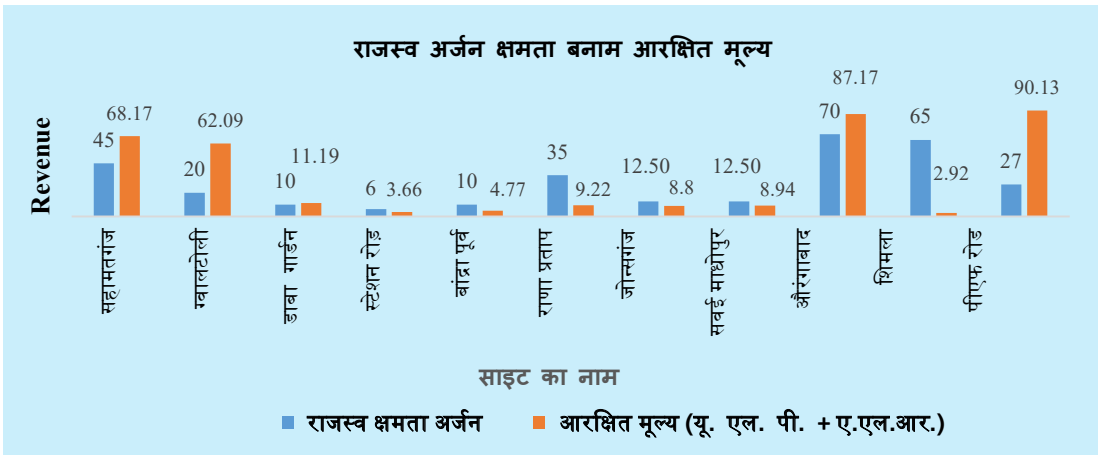
- (i) 16 स्थलों³³ से ₹3,281.32 करोड़ की अपेक्षित आय के मुकाबले, आरएएलडीए छह आवंटित स्थलों से केवल ₹332.79 करोड़ (10.14 प्रतिशत) अर्जित कर सका। शेष दस स्थलों से कोई आय प्राप्त नहीं हुई।
- (ii) वित्त वर्ष 2017-18 से 2021-22 के दौरान प्रस्तावित लेकिन आवंटित नहीं किए गए तीन वाणिज्यिक स्थलों के संबंध में कोई आय प्राप्त नहीं हुई।
- (iii) शिमला स्थल में, आरएएलडीए ने ₹ 75.32 करोड़ की अपेक्षित आय का अनुमान लगाया था जबकि स्थल की राजस्व क्षमता ₹ 65 करोड़ थी। चूँकि किसी भी स्थल का अपेक्षित राजस्व स्थल की राजस्व क्षमता से अधिक नहीं हो सकता है, इससे पता चला कि आरएएलडीए ने योजना स्तर पर स्थल की अपेक्षित आय का आकलन करने में उचित परिश्रम नहीं किया।
- (iv) लेखापरीक्षा ने 13 स्थलों के आरक्षित मूल्य के साथ राजस्व क्षमता की तुलना की, जिनमें आरक्षित मूल्यों का मूल्यांकन आरएएलडीए द्वारा किया गया एवं पाया कि सात स्थलों, अर्थात् 53.85 प्रतिशत स्थलों में, राजस्व क्षमता मूल्यांकित आरक्षित मूल्यों से काफी अधिक थी। दो स्थलों, अर्थात् अशोक विहार, की राजस्व क्षमता एवं आरक्षित मूल्य क्रमशः ₹ 1,500 करोड़ एवं ₹ 1,280 करोड़ थे, जबकि बेंगलुरु कैंट की राजस्व क्षमता एवं आरक्षित मूल्य प्लॉट-ए की कीमत क्रमशः ₹100 करोड़ एवं ₹236 करोड़ थी।

निम्नलिखित चार्ट 11 स्थलों की राजस्व क्षमता एवं आरक्षित मूल्य के बीच तुलना दर्शाते हैं।

³³ शहामतगंज, बरेली; ग्वालटोली, कानपुर; अशोक विहार, नई दिल्ली; डाबा गार्डन, विशाखापत्तनम; स्टेशन रोड, रक्सौल; बांद्रा पूर्व (छोटा) II, मुंबई; राणा प्रताप नगर, उदयपुर; बेंगलुरु कैंट. प्लॉट-ए; जॉन्सगंज, अजमेर; सवाईमाधोपुर; औरंगाबाद आईटीडीसी; शिमला; पीएफ रोड बेंगलोर; अयनावरम, चेन्नई को 16 स्थलों से बाहर रखा गया है।

चार्ट 2.9: राजस्व क्षमता एवं आरक्षित मूल्य के बीच तुलना

(₹ करोड़ में)



उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि चयनित 16 स्थलों पर वास्तविक आय अपेक्षित आय से काफी कम थी। इसी प्रकार, इन 16 स्थलों के लिए राजस्व क्षमता भी आरक्षित मूल्य से काफी अधिक थी। इससे योजना स्तर पर स्थलों के मूल्यांकन प्रक्रिया में कमियों का संकेत मिलता है।

रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा निष्कर्षों को अभिलेख के रूप में स्वीकार कर लिया (जुलाई 2025)।

2.4 रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा वित्तीय प्रबंधन

आरएलडीए द्वारा स्थलों के विकास से होने वाली आय में रॉयल्टी, रियायत शुल्क, लाइसेंस शुल्क आदि शामिल हैं। रेलवे भूमि के वाणिज्यिक विकास से होने वाली आय में अग्रिम/वार्षिक पट्टा किराया एवं विलंबित भुगतानों पर ब्याज आदि शामिल हैं। केंद्र सरकार बजटीय अनुमोदन के आधार पर प्रशासनिक एवं स्थापना व्यय के साथ-साथ परिचालन व्यय के लिए भी धनराशि प्रदान करती है।

आरएलडीए की आय एवं व्यय से संबंधित निष्कर्ष निम्नलिखित अनुच्छेदों में दिए गए हैं।

2.4.1 रेल मंत्रालय को हस्तांतरित आय एवं मार्जिन राशि सुरक्षित रखना

रेल मंत्रालय ने प्राधिकरण को विकास स्थलों के लिए आय का 15 प्रतिशत मार्जिन राशि सुरक्षित रखने की अनुमति दी है। शेष 85 प्रतिशत आय रेल मंत्रालय को हस्तांतरित की जानी है।

2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान रेलवे स्थलों के विकास से आरएलडीए द्वारा अर्जित राजस्व एवं रेल मंत्रालय को हस्तांतरित आय का विवरण अनुलग्नक-2.2 में दिया गया है।

लेखापरीक्षा में निम्नलिखित पाया गया:

2.4.1.1 रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा रेल मंत्रालय को ₹ 233.44 करोड़ की आय का कम हस्तांतरण

6 दिसंबर 2017 के रेल मंत्रालय के निर्देशों के अनुसार, आरएलडीए को कुल आय का 15 प्रतिशत अपने पास सुरक्षित रखने की अनुमति दी थी एवं कुल आय का 85 प्रतिशत रेल मंत्रालय को हस्तांतरित किया था। आय की जाँच (2018-19 से 2022-23) के दौरान, यह पाया गया कि आरएलडीए ने ₹2138.06 करोड़ कमाए, जिसमें से ₹1817.35 करोड़ रेल मंत्रालय को हस्तांतरित किए जाने थे। हालाँकि, आरएलडीए ने केवल ₹1583.91 करोड़ हस्तांतरित किए, जिसके परिणामस्वरूप आरएलडीए द्वारा रेल मंत्रालय को ₹233.44 करोड़ का कम हस्तांतरण हुआ।

2.4.1.2 रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा मार्जिन राशि का अत्यधिक प्रतिधारण

6 दिसंबर 2017 के रेल मंत्रालय के निर्देशों के अनुसार, आरएलडीए को कुल आय का 15 प्रतिशत रखने की अनुमति थी। आय की जाँच (2018-19 से 2022-23) के दौरान, यह देखा गया कि आरएलडीए ने 2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान ₹ 2138.06 करोड़ कमाए एवं उपरोक्त प्रावधान के अनुसार आरएलडीए को मार्जिन राशि के रूप में ₹ 320.71 करोड़ रखने की अनुमति थी, हालाँकि, आरएलडीए ने ₹ 324.63 करोड़ की राशि अपने पास रख ली थी, जिसके परिणामस्वरूप रेल मंत्रालय के निर्देशों का उल्लंघन करते हुए ₹ 3.92 करोड़ की मार्जिन राशि का अतिरिक्त प्रतिधारण हुआ।

रेल मंत्रालय ने अपने जवाब में कहा (जुलाई 2025) कि आरएलडीए के आदेश के अनुसार, कुल वार्षिक प्राप्तियों का 15 प्रतिशत मार्जिन राशि के रूप में रखा जाता है इस प्रक्रिया के दौरान कोई अतिरिक्त मार्जिन राशि नहीं रखी जाती। इस अंतरिम अवधि के दौरान, प्रतिधारित आय को सावधि जमा में रखा जाता है।

रेलवे मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि रेलवे बोर्ड ने (फरवरी 2011 में) आरएलडीए को अगले महीने की 15 तारीख तक आय को क्षेत्रीय रेलवे को हस्तांतरित करने का निर्देश दिया। इसके अलावा, डेवलपर को कार्यस्थल सौंपे जाने तक मार्जिन राशि रखने का कोई प्रावधान नहीं था। इस प्रकार, रेलवे बोर्ड के निर्देशों का उल्लंघन करते हुए आरएलडीए द्वारा अतिरिक्त मार्जिन राशि अपने पास रख ली गई।

2.4.2 प्राप्त अनुदान से अधिक व्यय

रेल भूमि विकास प्राधिकरण संविधान नियम, 2007 के अध्याय VII (वित्त एवं बजट) के पैरा 14(2) के अनुसार, केंद्र सरकार प्रशासनिक एवं स्थापना व्यय के साथ-साथ बजटीय अनुमोदन के आधार पर परिचालन व्यय के लिए भी धनराशि उपलब्ध कराएगी। 2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान रेल मंत्रालय से प्राप्त अनुदान एवं आरएलडीए द्वारा किए गए व्यय का विवरण तालिका 2.9 में दर्शाया गया है:

तालिका 2.9: प्राप्त अनुदान राशि एवं व्यय (₹ करोड़ में)

क्र. सं.	वर्ष	रेल मंत्रालय से प्राप्त अनुदान	आरएलडीए द्वारा किया गया व्यय (मूल्यहास सहित)	अतिरिक्त व्यय	अतिरिक्त व्यय (प्रतिशत में)
1	2	3	4	5	6
1	2018-19	20.23	17.80	-2.43	-12.01
2	2019-20	20.11	22.71	2.6	12.93
3	2020-21	30.22	38.59	8.37	27.70
4	2021-22	25.89	51.13	25.24	97.49
5	2022-23	45.00	54.41	9.41	20.91
कुल		141.45	184.64	43.19	30.53

स्रोत: 2018-19 से 2022-23 तक के वर्षों के लिए आरएलडीए के लेखापरीक्षा किए गए वार्षिक खाते

इस प्रकार, वर्ष 2018-19 को छोड़कर, समीक्षाधीन अवधि के दौरान आरएलडीए का व्यय रेल मंत्रालय से प्राप्त अनुदान से अधिक रहा।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (जुलाई 2025) में लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर ध्यान दिया एवं कहा कि आगामी वर्षों के लिए बजट अनुमान, संशोधित अनुमान एवं चालू वित्त वर्ष के लिए अंतिम संशोधनों के साथ, अपेक्षित व्यय के यथार्थवादी आकलन के बाद नियमित रूप से रेल मंत्रालय (एमओआर) को प्रस्तुत किए जाते हैं।

लेखापरीक्षा स्वीकार करती है कि अपेक्षित व्यय के यथार्थवादी आकलन के बाद आगामी वर्षों के लिए बजट अनुमान/संशोधित अनुमान एवं अंतिम संशोधन प्रस्तुत किए जाते हैं, हालाँकि, तथ्य यह है कि लेखापरीक्षा अवधि के दौरान, व्यय रेल मंत्रालय से प्राप्त अनुदान से अधिक था।

2.4.2.1 बजटीय आय के 2.50 प्रतिशत से अधिक स्थापना पर व्यय

रेल मंत्रालय की अधिसूचना (जून 2008) में यह प्रावधान था कि आरएलडीए समय-समय पर अपनी भावी व्यावसायिक योजनाओं के आधार पर अतिरिक्त अस्थायी पदों का सृजन कर सकता है एवं आरएलडीए बोर्ड इस पर निर्णय लेगा, बशर्ते कि नियमित कर्मचारियों सहित जनशक्ति पर कुल व्यय वार्षिक बजट आय के 2.50 प्रतिशत से अधिक न हो।

यह देखा गया कि स्थापना व्यय वर्ष 2018-19 से 2020-21 के दौरान बजटीय आय के 2.50 प्रतिशत की सीमा से नीचे रहा। लेकिन 2021-22 एवं 2022-23 के दौरान, स्थापना व्यय बजटीय आय के 2.50 प्रतिशत की सीमा से ऊपर था, अर्थात् क्रमशः 5.94 प्रतिशत एवं 3.89 प्रतिशत। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि समीक्षाधीन अवधि के दौरान वास्तविक आय के प्रतिशत के रूप में स्थापना व्यय 2019-20 को छोड़कर निर्धारित सीमा से अधिक था।

आरएलडीए ने अपने जवाब (अगस्त 2024) में कहा कि पिछले वर्षों के दौरान, आरएलडीए के प्राथमिक उद्देश्य में 18 रेलवे स्टेडियमों एवं चार विरासत पहाड़ी रेलवे³⁴, स्टेशन पुनर्विकास कार्यों आदि की व्यवहार्यता अध्ययन सहित कई बदलाव हुए हैं। लक्ष्यों को पूरा करने के लिए, नए क्षेत्रीय कार्यालय खोले गए हैं, जिसके परिणामस्वरूप स्थापना लागत में वृद्धि हुई है। स्टेशन पुनर्विकास की निगरानी के लिए अनुबंध के आधार पर 45 सहायक परियोजना इंजीनियरों (एपीई) को शामिल करने से स्थापना लागत में वृद्धि हुई है। यह व्यय सीधे तौर पर आरएलडीए

³⁴ दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे, नीलगिरि माउंटेन रेलवे, नेरल-माथेरान और कालका शिमला रेलवे।

के भूमि मुद्रीकरण के प्राथमिक कार्य से संबंधित नहीं है, इसलिए, इन लागतों को आय पर 2.5 प्रतिशत की अधिकतम सीमा से जोड़ना अनुचित है।

आरएलडीए का जवाब स्वीकार्य नहीं है क्योंकि रेल मंत्रालय ने स्टेशन पुनर्विकास परियोजनाओं पर स्थापना³⁵ व्यय के लिए अलग से धनराशि प्रदान की थी।

आरएलडीए ने आगे कहा कि उसके नियम डेवलपर्स को केवल निर्मित क्षेत्रों को ही उप-पट्टे पर देने की अनुमति देते हैं, जो रेरा के प्रावधानों के विपरीत हैं। इससे डेवलपर्स अपनी परियोजनाओं को रेरा के तहत पंजीकृत नहीं करा पाते हैं और इससे डेवलपर्स रेलवे की ज़मीन के लिए बोली लगाने से हिचकिचाते हैं, जिससे आरएलडीए के लक्ष्यों की प्राप्ति प्रभावित होती है।

रेल मंत्रालय ने इस संबंध में कोई टिप्पणी नहीं दी (जुलाई 2025)।

2.5 निष्कर्ष

2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान, आरएलडीए ने ₹3,799.58 करोड़ के लक्ष्य के मुकाबले केवल ₹2,138.06 करोड़ की कुल आय हासिल की, जिसके परिणामस्वरूप ₹1,661.52 करोड़ (43.72 प्रतिशत) की कमी आई।

62,740.44 हेक्टेयर खाली रेलवे भूमि की उपलब्धता के बावजूद, रेलवे बोर्ड द्वारा आरएलडीए को केवल 997.83 हेक्टेयर (1.59 प्रतिशत) भूमि सौंपी गई, एवं इसमें से केवल 87.76 हेक्टेयर (8.80 प्रतिशत) वाणिज्यिक एवं एमएफसी विकास के लिए दी गई।

2006 में स्थापना के बाद से, आरएलडीए ने 126 सौंपी गई वाणिज्यिक स्थलों में से केवल 35 (27.8 प्रतिशत) को ही प्रदत्त किया था, एवं 31 मार्च 2023 तक कोई भी प्रदत्त परियोजना पूरी नहीं हुई। इसी तरह, एमएफसी परियोजनाओं के मामले में, 163 स्थलों में से 93 को प्रदत्त किया था, एवं केवल 54 को निजी डेवलपर्स एवं रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम द्वारा विकसित किया जा सका।


रेलवे भूमि के वाणिज्यिक विकास के माध्यम से किराया-रहित राजस्व उत्पन्न करने के लिए आरएलडीए द्वारा योजना की कमी थी।

³⁵ स्टेशन पुनर्विकास कार्य में स्थापना व्यय डी एंड जी (दिशा और सामान्य) शुल्क के अंतर्गत लिया जाता है।

आरएलडीए ने वाणिज्यिक और एमएफसी स्थलों के लिए एक पंचवर्षीय योजना (2017-2022) तैयार की और वित्तीय वर्ष 2017-2022 में ₹9,227 करोड़ के अनुमान के विपरीत, आरएलडीए को केवल ₹537.41 करोड़ (5.83 प्रतिशत) की वास्तविक आय प्राप्त हुई, और केवल 114 स्थलों (प्रस्तावित स्थलों का 32.95 प्रतिशत) का ही आवंटन किया गया। इसके अलावा, आरएलडीए ने अपने उद्देश्यों और अपने संविधान के नियमों के अनुरूप अगली पंचवर्षीय योजना तैयार नहीं की।

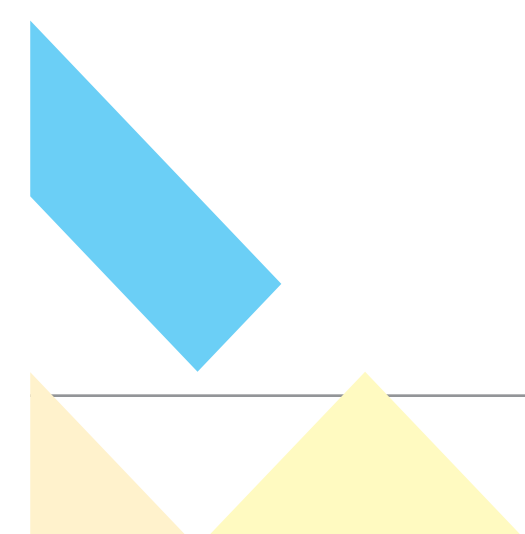
2.6 अनुशंसा

रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) को अपने ही लक्ष्य एवं वाणिज्यिक तथा बहु-कार्यात्मक परिसर (एमएफसी) स्थलों के विकास की योजनाओं की निराशाजनक प्रगति को देखते हुए बाज़ार की संभावनाओं एवं स्थलों की तैयारी का सम्यक आकलन करते हुए भूमि मुद्रीकरण हेतु स्पष्ट समयबद्ध लक्ष्यों सहित एक विस्तृत एवं यथार्थवादी पाँच वर्षीय योजना तैयार करनी चाहिए। इस योजना को रेलवे मंत्रालय के साथ समन्वय कर तैयार किया जाना चाहिए तथा समय-समय पर इसकी समीक्षा भी की जानी चाहिए तथा रेल मंत्रालय को वाणिज्यिक रूप से व्यवहार्य भूमि का समय पर एवं पर्याप्त हस्तांतरण भी सुनिश्चित करना चाहिए।



अध्याय III

भूमि को सौंपना एवं परामर्शदाताओं की नियुक्ति



अध्याय III

भूमि को सौंपना एवं परामर्शदाताओं की नियुक्ति

क्षेत्रीय रेलवे/रेल मंत्रालय तथा रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) उन रिक्त रेलवे भूमि को चिन्हित करते हैं, जो परिचालन कार्यों के लिए आवश्यक नहीं होतीं तथा जिनमें वाणिज्यिक विकास की संभावना होती है। रिक्त कार्यस्थल/भूमि को चिन्हित करने के पश्चात, क्षेत्रीय रेलवे/आरएलडीए भूमि को आरएलडीए को सौंपने हेतु रेल मंत्रालय के भूमि एवं सुविधाएं निदेशालय को प्रस्ताव भेजते हैं। रेल मंत्रालय इन प्रस्तावों की स्वीकृति हेतु परीक्षण करता है। रेल मंत्रालय अनुमोदन के लिए प्रस्तावों की जाँच करता है। अनुमोदन के पश्चात, भूमि को आरएलडीए को विकास के लिए सौंप दिया जाता है।

आरएलडीए को कार्यस्थल सौंपे जाने के पश्चात, वह परियोजना विकास के प्रकार और कार्यस्थलों के मूल्यांकन के निर्धारण के लिए व्यवहार्यता अध्ययन करने हेतु खुली बोली के माध्यम से परामर्शदाताओं की नियुक्ति करते हैं। आरएलडीए द्वारा क्रमशः वास्तुकला और वित्तीय एवं विपणन (एफ एंड एम) परामर्श के लिए परामर्शदाताओं के दो पैनल गठित किए गए। आरएलडीए ₹ 50 करोड़ तक के संभावित मूल्य वाले कार्यस्थलों के लिए सामान्य परामर्श प्रदान करने के लिए एक सामान्य परामर्शदाता की भी नियुक्ति करता है।

3.1 कार्यस्थलों के विकास और सौंपने की प्रक्रिया

कार्यस्थलों (वाणिज्यिक/एमएफसी) के विकास और सौंपने हेतु गतिविधियों का प्रवाह चार्ट 3.1 में दर्शाया गया है:

```

graph LR
    subgraph "प्रक्रिया"
        direction LR
        S1[क्षेत्रीय रेलवे/आरएलडीए द्वारा कार्यस्थल को चिन्हित करना] --> S2[कार्यस्थल की व्यवहार्यता के लिए आरएलडीए द्वारा निरीक्षण]
        S2 --> S3[क्षेत्रीय रेलवे/आरएलडीए द्वारा रेलवे बोर्ड को कार्यस्थल सौंपने का प्रस्ताव]
        S3 --> S4[रेलवे बोर्ड द्वारा कार्यस्थल को सौंपना]
        S4 --> S5[कार्यस्थल का वास्तुकला संबंधी अध्ययन]
        S5 --> S6[परामर्शदाता/स्पोर्ट समिति द्वारा कार्यस्थल का मूल्यांकन]
        S6 --> S7[आरएलडीए (विभिन्न समितियों) द्वारा मूल्यांकन रिपोर्ट का मूल्यांकन एवं अनुमोदन]
        S7 --> S8[कार्यस्थलों को पट्टे पर देने के लिए तैयार करना, अनुमोदन देना, आरएफपी जारी करना]
        S8 --> S9[तकनीकी बोली प्रारंभ करना और मूल्यांकन करना]
        S9 --> S10[वित्तीय बोली शुरू करना और मूल्यांकन करना]
        S10 --> S11[एलओए जारी करना]
        S11 --> S12[पट्टा करार के निष्पादन हेतु चयनित बोलीदाता द्वारा दायित्व/अनुपालन]
        S12 --> S13[पट्टा करार का निष्पादन]
        S13 --> S14[कार्यस्थल को डेवलपर को सौंपना]
        S14 --> S15[विकास योजनाओं का प्रस्तुतीकरण एवं अनुमोदन]
        S15 --> S16[डेवलपर्स द्वारा कार्यस्थल का विकास और आरएलडीए द्वारा पूर्णता प्रमाण पत्र जारी करना]
    end

```

क्षेत्रीय रेलवे/आरएलडीए द्वारा कार्यस्थल को चिन्हित करना

कार्यस्थल की व्यवहार्यता के लिए आरएलडीए द्वारा निरीक्षण

क्षेत्रीय रेलवे/आरएलडीए द्वारा रेलवे बोर्ड को कार्यस्थल सौंपने का प्रस्ताव

रेलवे बोर्ड द्वारा कार्यस्थल को सौंपना

कार्यस्थल का वास्तुकला संबंधी अध्ययन

परामर्शदाता/स्पोर्ट समिति द्वारा कार्यस्थल का मूल्यांकन

आरएलडीए (विभिन्न समितियों) द्वारा मूल्यांकन रिपोर्ट का मूल्यांकन एवं अनुमोदन

कार्यस्थलों को पट्टे पर देने के लिए तैयार करना, अनुमोदन देना, आरएफपी जारी करना,

तकनीकी बोली प्रारंभ करना और मूल्यांकन करना

वित्तीय बोली शुरू करना और मूल्यांकन करना

एलओए जारी करना

पट्टा करार के निष्पादन हेतु चयनित बोलीदाता द्वारा दायित्व/अनुपालन

पट्टा करार का निष्पादन

कार्यस्थल को डेवलपर को सौंपना

विकास योजनाओं का प्रस्तुतीकरण एवं अनुमोदन

डेवलपर्स द्वारा कार्यस्थल का विकास और आरएलडीए द्वारा पूर्णता प्रमाण पत्र जारी करना

न तो रेलवे बोर्ड द्वारा न ही आरएलडीए द्वारा कार्यस्थल को चिन्हित करने, निरीक्षण करने, प्रस्ताव देने, सौंपने तथा मूल्यांकन के लिए कोई समय-सीमा निर्धारित नहीं की गई है। हालाँकि, परामर्श और विकास अनुबंध प्रदान करने के पश्चात, गतिविधियों के विभिन्न चरणों हेतु समय-सीमा निर्धारित की गई।

3.1.1 आरएलडीए को भूमि सौंपने के प्रस्तावों के निस्तारण हेतु कोई समय-सीमा नहीं

आरएलडीए संविधान नियम 2007 के अध्याय VIII के पैरा 27(5) के अनुसार, केंद्र सरकार उन प्रस्तावों पर अनुमोदन के लिए विचार करेगी जिनमें रेलवे भूमि के उपयोग के लिए कोई योजना/योजनाएँ शामिल हों, जो प्राधिकरण द्वारा फास्ट-ट्रैक तंत्र के माध्यम से प्रस्तुत की जाती हैं, हालाँकि, जो रेल मंत्रालय के संबन्धित

³⁶ स्पोर्ट्स समिति आरएलडीए द्वारा गठित एक समिति है, जिसका उद्देश्य उन स्थलों का मूल्यांकन करना है जिनकी आय क्षमता ₹ 10 करोड़ तक हो।

निदेशालय द्वारा पूर्व संवीक्षा के अधीन, लेकिन प्राधिकरण की व्यावसायिक आवश्यकताओं के अनुरूप एक निश्चित समय सीमा में होगी।

उपरोक्त प्रावधानों के अनुसार, रेल मंत्रालय के भूमि एवं सुविधाएं (एल एंड ए) निदेशालय को भूमि सौंपने के प्रस्तावों पर डेटा बनाए रखना होगा तथा प्रत्येक प्रस्ताव पर समय पर कार्रवाई करनी होगी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि (क) क्षेत्रीय रेलवे और आरएलडीए से प्राप्त भूमि सौंपने के लिए वर्षवार प्रस्ताव और (ख) अनुमोदन के लिए लंबित भूमि सौंपने के प्रस्तावों वाला कोई डेटा बैंक रेल मंत्रालय के भूमि एवं सुविधाएं (एल एंड ए) निदेशालय में नहीं रखा गया था। यह भी पाया गया कि रेल मंत्रालय ने न तो कार्यस्थलों के आवंटन के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करने हेतु कोई फास्ट-ट्रैक प्रणाली निर्धारित की थी और न ही प्रस्तावों के अनुमोदन के लिए कोई समय-सीमा निर्धारित की थी। प्रस्तावों के अनुमोदन के लिए रेल मंत्रालय द्वारा कोई नियमावली/दिशानिर्देश एवं ऑनलाइन निगरानी प्रणाली/सॉफ्टवेयर तैयार नहीं किए गए।

इसके परिणामस्वरूप आरएलडीए को परियोजना विकास के लिए कार्यस्थल सौंपने में काफी समय लग गया।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (जुलाई 2025) में कहा कि भूमि परिसंपत्ति प्रबंधन प्रणाली (एलएएमएस) के अंतर्गत रिक्त रेलवे भूमि को चिन्हित करने के लिए दिशानिर्देश जारी किए गए हैं, ताकि भविष्य की योजना और संभावित वाणिज्यिक उपयोग के लिए डेटा की व्यवस्थित रिकॉर्डिंग की सुविधा मिल सके। इन दिशानिर्देशों में आईआर-जियोपोर्टल पर भूमि उपयोग की सभी श्रेणियों का मानचित्रण भी अनिवार्य किया गया है, जिससे भारतीय रेलवे नेटवर्क में भूमि उपयोग की वार्षिक निगरानी और अद्यतन स्थिति संभव हो सकेगी।

तथापि, तथ्य यह है कि क्षेत्रीय रेलवे और आरएलडीए से प्राप्त भूमि सौंपने के लिए वर्षवार प्रस्तावों वाला डेटा बैंक, जो रेल मंत्रालय के भूमि एवं सुविधाएं (एल एंड ए) निदेशालय में अनुमोदन हेतु लंबित है, उनको भूमि परिसंपत्ति प्रबंधन प्रणाली (एलएएमएस) में दर्ज नहीं किया गया।

3.1.2 रेल मंत्रालय द्वारा वाणिज्यिक कार्यस्थलों के प्रस्तावों के अनुमोदन में विलंब

आरएलडीए को कार्यस्थल सौंपने के प्रस्ताव क्षेत्रीय रेलवे/आरएलडीए द्वारा अनुमोदन हेतु रेल मंत्रालय को भेजे जाते हैं। यद्यपि सौंपे गए प्रस्तावों के अनुमोदन के लिए कोई समय-सीमा निर्धारित नहीं की गई है, फिर भी लेखापरीक्षा ने 2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान वाणिज्यिक परियोजनाओं के लिए प्राप्त प्रस्तावों के अनुमोदन में लंबितता की जाँच करने के लिए, रेल मंत्रालय के भूमि एवं सुविधाएं (एल एंड ए) निदेशालय के अभिलेखों की जाँच की। वर्ष-वार विवरण तालिका 3.1 में दर्शाया गया है:

तालिका 3.1: लंबित अनुमोदनों का वर्षवार विवरण

वर्ष	प्राप्त प्रस्ताव	स्वीकृत प्रस्ताव		लंबित प्रस्ताव (प्रतिशत)	प्राप्त प्रस्तावों में आच्छादित क्षेत्रफल (वर्ग मीटर)	सौंपा गया क्षेत्र (वर्ग मीटर) (प्रतिशत)	सौंपे जाने के लिए लंबित क्षेत्र (वर्ग मीटर) (प्रतिशत)
		अनुमोदन का वर्ष	स्वीकृत संख्या				
2018-19	26	2018-19	3	11 (42.3)	8,41,667	2,30,996 (27.5)	6,10,671 (72.6)
		2019-20	6				
		2020-21	4				
		2021-22	2				
		2022-23	0				
		कुल	15				
2019-20	18	2019-20	0	9 (50.0)	17,67,496	57,110 (3.2)	17,10,386 (96.8)
		2020-21	7				
		2021-22	1				
		2022-23	1				
		कुल	9				
2020-21	12	2020-21	2	3 (25.0)	5,13,921	2,65,187 (51.6)	2,48,734 (48.4)
		2021-22	6				
		2022-23	1				
		कुल	9				

2021-22	42	2021-22	12	21	22,47,204	7,99,167	14,48,037
		2022-23	9	(50.0)		(33.6)	(64.4)
		कुल	21				
2022-23	90	2022-23	5	85	12,00,684	6,85,877	5,14,807
				(94.4)		(57.1)	(42.9)
कुल	188		59	129	65,70,972	20,38,337	45,32,635
			(31.4)	(68.6)		(31)	(69)

स्रोत: रेल मंत्रालय के अभिलेखों से लेखापरीक्षा द्वारा संकलित

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि 2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान 188 कार्यस्थलों (65.71 लाख वर्ग मीटर) के प्रस्ताव रेल मंत्रालय को प्राप्त हुए, जिनमें से केवल 59 वाणिज्यिक कार्यस्थल (20.38 लाख वर्ग मीटर) आरएलडीए को सौंपे गए। शेष 129 वाणिज्यिक कार्यस्थल (45.33 लाख वर्गमीटर) अर्थात् 69 प्रतिशत प्रस्ताव अभी भी (मार्च 2023) रेल मंत्रालय में सौंपे जाने की प्रक्रिया हेतु लंबित थे।

चूंकि प्रस्तावों के अनुमोदन के लिए कोई निर्धारित समय-सीमा नहीं थी, इसलिए लेखापरीक्षा ने एक वर्ष से अधिक समय से लंबित 44 प्रस्तावों के लंबित रहने के कारणों का विश्लेषण किया, अर्थात् ये प्रस्ताव 2018-19 से 2021-22 के दौरान प्राप्त हुए। लेखापरीक्षा में पाया गया कि 39 वाणिज्यिक कार्यस्थलों³⁷ के प्रस्ताव,

³⁷ दौलकोट, हुबली-केशवपुरम, हुबली-रेलवे संग्रहालय के सामने भूमि पार्सल, हुबली-विनोभा नगर, हुबली-सीमेंट चावल रेलवे कॉलोनी, हुबली केवी के पास खुला रेलवे मैदान, हुबली-स्वर्ण पैराडाइज बहुकार्यात्मक स्थल के पास हुबली मुख्य प्रवेश द्वार, रांची नॉर्थ सेटलमेंट, रांची साउथ सेटलमेंट, जाम नगर, ओल्ड गुड्स शेड सोलापुर, अकोला नॉर्थ साइड, भुसावल जेआरपी कॉलोनी, ग्रेट ईस्टर्न रोड बिलासपुर, आदर्श नगर, सरोजिनी नगर, जीजेडबी रेलवे स्टेशन के पास जीटी रोड के साथ प्लॉट, विशाखापत्तनम- कांचरापालम, विशाखापत्तनम - एल 16 और 17, विशाखापत्तनम- रेलवे फुटबॉल मैदान, ऋषिकेश रेलवे स्टेशन पर भूमि, मसूरी में प्लॉट, ओखला रेलवे स्टेशन के आसपास, सेवा नगर में प्लॉट, तुगलकाबाद में प्लॉट, ओखला की ओर टीकेडी के पास प्लॉट, टीकेडी और फरीदाबाद के बीच ट्रैक के साथ प्लॉट, ग्रीन फील्ड प्राइवेट कॉलोनी के पास, भरोली यार्ड के आसपास, जसूर मार्केट के पास नूरपुर रोड रेलवे स्टेशन के आसपास, यवतमाल, पटना साहिब, बीना, इंदिरा मार्केट के पास सतना में रेलवे भूमि, अपशिष्ट जल रिसाइकल संयंत्र के पास सतना, स्टेशन प्लॉट-ए के सामने सतना, स्टेशन प्लॉट बी के सामने सतना, स्टेशन प्लॉट सी के सामने सतना, स्टेशन प्लॉट डी के सामने सतना।

संबंधित क्षेत्रीय रेलवे से औपचारिक प्रस्ताव और अपेक्षित प्रमाण-पत्र (कब्जा रहित प्रमाण-पत्र/ रेलवे भूमि का स्वामित्व/ भविष्य के लिए भूमि की आवश्यकता नहीं) प्राप्त न होने के कारण, सौंपे जाने हेतु लंबित थे। शेष पांच कार्यस्थलों के संबंध में प्रस्ताव आरएलडीए से व्यवहार्यता रिपोर्ट प्राप्त न होने (दो कार्यस्थलों³⁸) तथा वित्तीय रूप से व्यवहार्य न होने (दो कार्यस्थलों³⁹) के कारण सौंपे जाने के लिए लंबित थे। एक कार्यस्थल (चेन्नई-रतन बाजार) के लंबित रहने का कारण अभिलेखों में नहीं पाया गया।

वर्ष 2022-23 के दौरान सबसे कम प्रगति देखी गई, जिसमें प्राप्त 90 प्रस्तावों में से केवल 5 को ही अनुमोदित किया गया था।

इसलिए, अपेक्षित प्रमाण पत्र, व्यवहार्यता रिपोर्ट के अभाव और रेलवे बोर्ड स्तर पर निगरानी की कमी के कारण 129 वाणिज्यिक कार्यस्थलों (45.33 लाख वर्ग मीटर) को सौंपने के प्रस्तावों को मंजूरी नहीं दी जा सकी, जिसके परिणामस्वरूप गैर किराया राजस्व की प्राप्ति नहीं हो सकी।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (जुलाई 2025) कि आरएलडीए को रिक्त अधिशेष भूमि को वाणिज्यिक उपयोग के लिए सौंपना एक सतत प्रक्रिया है। रेल मंत्रालय ने क्षेत्रीय रेलवे को दिशा-निर्देश जारी किए थे ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि वाणिज्यिक उपयोग के लिए आरएलडीए को सौंपने के लिए रेलवे बोर्ड को भेजे गए प्रस्ताव सभी प्रकार से पूर्ण हैं। रेल मंत्रालय लंबित मामलों की नियमित रूप से निगरानी करता है ताकि समय पर निर्णय लिए जा सकें और भूमि का कुशलतापूर्वक उपयोग सुनिश्चित हो सके। रेल भूमि विकास प्राधिकरण कार्यस्थल निरीक्षण में तेजी लाकर, पूर्व-व्यवहार्यता सर्वेक्षण आयोजित करके, तथा आवश्यक

³⁸ कोटा-बंद लोको शेड, कोटा सोगरिया गांव कॉलोनी प्लॉट के पास

³⁹ थानेसर और भुसावाल शांति नगर

दस्तावेज एकत्र करने सहित प्रस्ताव तैयार करने में क्षेत्रीय रेलवे की सहायता करके सहयोग प्रदान करता है। यद्यपि मुकदमेबाजी, भविष्य की रेलवे योजनाएँ तथा भूमि अभिलेख प्राप्ति में विलंब जैसे कारकों के कारण निस्तारण की समय-सीमाएँ भिन्न रहती हैं, फिर भी रेल मंत्रालय, क्षेत्रीय रेलवे और रेल भूमि विकास प्राधिकरण के बीच समन्वित प्रयासों का उद्देश्य प्रक्रिया को सुव्यवस्थित और तेज करना है। रेलवे बोर्ड द्वारा कार्यस्थल को औपचारिक रूप से सौंपे जाने पर आरएलडीए की भूमिका शुरू हो जाती है।

रेल मंत्रालय ने स्वीकार किया कि प्रत्येक कार्यस्थल के निस्तारण की समय-सीमा विभिन्न कारकों, जैसे लंबित मुकदमे, अदालती मामले, भविष्य में नियोजित रेलवे विकास, तथा राजस्व प्राधिकरणों से भूमि अभिलेख प्राप्त करने में विलंब के कारण होती है।

हालांकि, न तो रेल मंत्रालय और न ही रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने मुकदमेबाजी मुक्त कार्यस्थल सुनिश्चित किए और ना ही आरएलडीए को सौंपने से पहले राजस्व प्राधिकरणों से भूमि अभिलेख प्राप्त किए, जिसके कारण कार्यस्थलों के विकास में विलंब हुआ।

इसके अलावा, रेल मंत्रालय ने क्षेत्रीय रेलवे या रेल भूमि विकास प्राधिकरण से प्राप्त प्रस्तावों के अनुमोदन के लिए कोई समय-सीमा निर्धारित नहीं की थी। अतः तथ्य यह है कि आरएलडीए को सौंपे जाने के प्रस्तावों के अनुमोदन में विलंब हुआ।

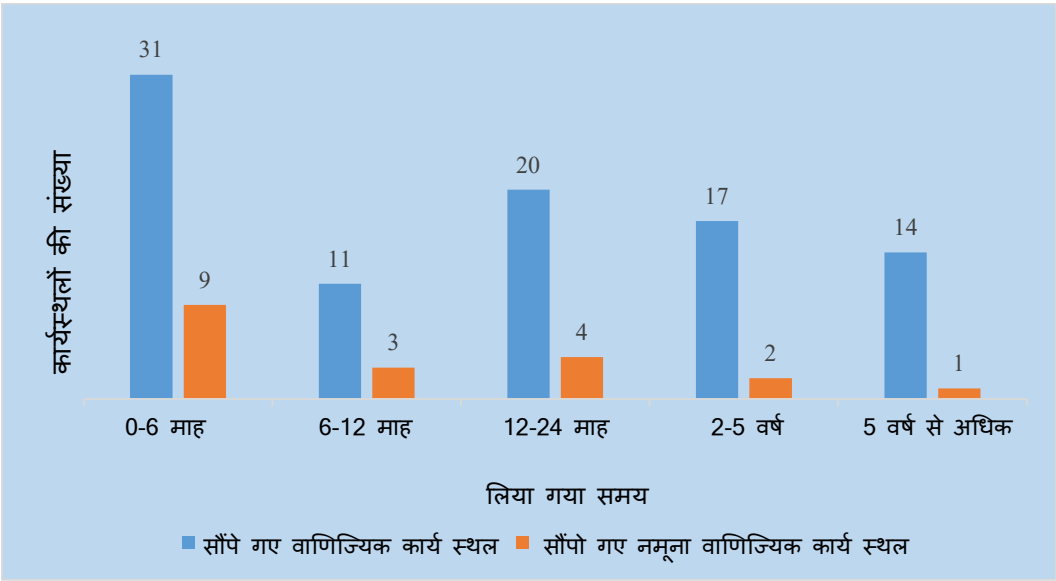
3.1.3 रेल मंत्रालय द्वारा रेल भूमि विकास प्राधिकरण को वाणिज्यिक कार्यस्थल सौंपने में काफी समय लगा

2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान, रेल मंत्रालय ने विकास के लिए रेल भूमि विकास प्राधिकरण को 102 वाणिज्यिक कार्यस्थल⁴⁰ सौंपे। इन 102

⁴⁰ इन 102 स्थलों को 2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान सौंपा गया था और इनमें 59 स्थल ऐसे थे जिनके लिए प्रस्ताव 2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान प्राप्त हुए थे और इसी अवधि के दौरान उन्हें सौंपने का काम भी किया गया था। शेष 43 स्थलों के

कार्यस्थलों में से नौ कार्यस्थलों से संबंधित सौंपे गए विवरण अभिलेखों में नहीं पाए गए। चयनित 26 वाणिज्यिक कार्यस्थलों में से 19 चयनित कार्यस्थलों⁴¹ को सौंपने में औसतन एक वर्ष और एक माह का समय लगा। 93 वाणिज्यिक कार्यस्थलों और 19 चयनित वाणिज्यिक कार्यस्थलों को सौंपने में लगा समय चार्ट 3.2 में दर्शाया गया है:

चार्ट 3.2- वाणिज्यिक कार्यस्थलों को सौंपने में लगा समय



उपरोक्त चार्ट से यह देखा जा सकता है कि 42 कार्यस्थलों को एक वर्ष के भीतर सौंपा गया, 37 कार्यस्थलों को एक वर्ष से पांच वर्ष के बीच की अवधि के बीच सौंपा गया तथा 14 कार्यस्थलों को पांच वर्ष से ज्यादा की अवधि के पश्चात सौंपा गया।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि वाणिज्यिक कार्यस्थलों को सौंपने में लगने वाले समय में व्यापक भिन्नता थी। वाणिज्यिक कार्यस्थलों को सौंपने में औसत निस्तारण अवधि दो वर्ष एवं पांच माह थी। जबकि एक कार्यस्थल (माहिम) के

प्रस्ताव लेखापरीक्षा अवधि से पहले प्राप्त हुए थे, लेकिन उन्हें सौंपने का काम 2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान अंतिम रूप दिया गया।⁴⁰

⁴¹ तीन स्थलों (निराला नगर कानपुर; शहामतगंज बरेली और पीएफ रोड बेंगलोर) को छोड़कर, जिनको सौंपे जाने के समय रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देश लागू नहीं थे और चार स्थलों (एयरस्पेस पुरी; अंबेडकर सर्किल-विशाखापत्तनम; ग्वालटोली, कानपुर और बांद्रा पूर्व, मुंबई) में सौंपे जाने का डेटा उपलब्ध नहीं था।

लिए, यह देखा गया कि क्षेत्रीय रेलवे का प्रस्ताव 26 फरवरी 2019 को प्रेषित किया गया और कार्यस्थल को 27 फरवरी 2019 को रेलवे बोर्ड द्वारा सौंपा गया (27 फरवरी 2019) अर्थात्, इस भूमि को रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा धारावी पुनर्विकास परियोजना/झुग्गी बस्तियों का पुनर्वास प्राधिकरण के साथ संयुक्त विकास के लिए उपयोग किया जाना था, इसलिए एक दिन के भीतर नौ कार्यस्थलों⁴² को सौंपने में पाँच से सात वर्ष लगे, दो कार्यस्थलों⁴³ को सात से आठ वर्ष में सौंपा गया, एवं अजमेर के तीन कार्यस्थलों⁴⁴ को सौंपने में आठ वर्ष चार माह का समय लगा।

अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि कार्य सौंपने में लगने वाले समय में भिन्नता के कारण - कब्जे से संबंधी मामले, क्षेत्रीय रेलवे द्वारा रेल मंत्रालय को अपेक्षित प्रमाणपत्रों की विलंब से प्रस्तुति, रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा रेल मंत्रालय को व्यवहार्यता रिपोर्ट में विलंब आदि थे।

चूँकि रेल मंत्रालय/रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने कार्यस्थलों को सौंपने के लिए कोई समय-सीमा निर्धारित नहीं की थी, इसलिए विलंब का आकलन नहीं किया जा सका। कार्यस्थलों को सौंपने में काफी समय लगने के कारण अंततः कार्यस्थलों के मुद्रीकरण में विलंब हुआ।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने अपने उत्तर में कहा (अगस्त 2024) कि उसकी क्षेत्रीय इकाइयों को शीघ्र कार्रवाई के लिए रेलवे से संपर्क करने का निर्देश दिया गया है। आरएलडीए ने आगे कहा कि प्रत्येक कार्यस्थल के निस्तारण में लगने वाला समय कार्यस्थल की जटिलता, जैसे भूमि संबंधी मुकदमेबाजी, राजस्व प्राधिकरणों से भूमि के कागजात का संग्रह, अदालती मामले, शहर में भविष्य की रेलवे योजनाएँ आदि पर निर्भर करता है।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण का उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार स्पष्ट भूमि स्वामित्व वाले कब्जा मुक्त कार्यस्थल, जो भविष्य

⁴² सिरसा, हनुमानगढ़, सागरिया, अंबारी, मंडी, विजयवाड़ा (तीन कार्यस्थलों), गुंटाकुल

⁴³ रतनगढ़ (दो कार्यस्थलों)

⁴⁴ अजमेर कार्यस्थल 1, 2 और 3

में उपयोग के लिए आवश्यक नहीं हैं, को सौंपने के लिए प्रस्तावित किया जाना था।

रेल मंत्रालय ने इस संबंध में कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की (जुलाई 2025)।

- **चयनित मामलों का नमूना विश्लेषण:**

उपरोक्त चार्ट से देखा जा सकता है कि 12 कार्यस्थलों को एक वर्ष के भीतर सौंपा गया; छह कार्यस्थलों को रेल मंत्रालय द्वारा एक वर्ष से पांच वर्ष के बीच सौंपा गया; और एक कार्यस्थल (अम्बारी, गुवाहाटी) को पांच वर्ष से अधिक समय के पश्चात् सौंपा गया।

कार्यस्थलों को सौंपने में विलंब के कारणों में क्षेत्रीय रेलवे द्वारा कब्जा-मुक्त/अतिक्रमण के अपेक्षित प्रमाण-पत्र की विलंबित प्रस्तुति, रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा रेलवे बोर्ड को व्यवहार्यता प्रमाण-पत्र की विलंबित प्रस्तुति आदि शामिल हैं, जो रेल भूमि विकास प्राधिकरण में निगरानी की कमी और आंतरिक नियंत्रण में कमी को दर्शाते हैं।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने अपने उत्तर में कहा (अगस्त 2024) कि रिक्त रेलवे भूमि को चिन्हित करने के लिए आरएलडीए में कोई प्रक्रिया अनुसूची जारी नहीं की गई थी। हालाँकि, रेलवे स्टेशनों, रेलवे कॉलोनियों और संस्थानों के दौरे के दौरान, रेलवे अधिकारियों के साथ चर्चाओं के माध्यम से, स्टेशन पुनर्विकास योजना के दौरान रेलवे भूमि को चिन्हित किया गया तथा इसके पश्चात् रेलवे बोर्ड एवं क्षेत्रीय रेलवे से अनुरोध किया गया है कि वे ऐसी चिन्हित रिक्त रेलवे भूमि को सौंप दें।

तथ्य यह है कि रेल भूमि विकास प्राधिकरण के पास रेलवे भूमि को चिन्हित करने के लिए कोई संस्थागत तंत्र नहीं था, जिसके कारण कार्यस्थलों को सौंपने में काफी समय लग गया, जिसके परिणामस्वरूप भूमि मुद्राकरण में विलंब हुआ।

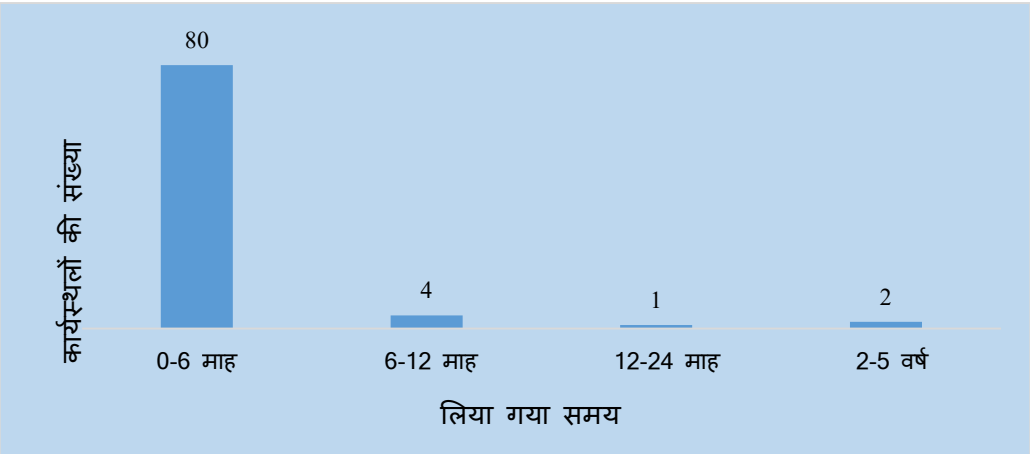
रेल मंत्रालय ने इस संबंध में कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की (जुलाई 2025)।

3.1.4 रेल मंत्रालय द्वारा बहुकार्यात्मक स्थलों को रेल भूमि विकास प्राधिकरण को सौंपने में काफी समय लगा

मार्च 2023 तक, 123 बहुकार्यात्मक स्थल रेल भूमि विकास प्राधिकरण को सौंपे जा चुके थे। इन 123 एमएफसी कार्यस्थलों में से, 11 कार्यस्थल रेल मंत्रालय द्वारा नहीं सौंपे गए, जबकि 25 कार्यस्थलों का विवरण उपलब्ध नहीं था।

लेखापरीक्षा ने रेल मंत्रालय द्वारा शेष 87 एमएफसी कार्यस्थलों को सौंपने में लिए गए समय की संवीक्षा की। सौंपने में लगा समय चार्ट 3.3 में दर्शाया गया है:

चार्ट 3.3: सौंपे गए बहुकार्यात्मक स्थलों की संख्या



उपरोक्त चार्ट से देखा जा सकता है कि 84 बहुकार्यात्मक स्थलों (96.55 प्रतिशत) को एक वर्ष के भीतर सौंपा गया, जबकि तीन बहुकार्यात्मक स्थलों को एक वर्ष से अधिक समय के पश्चात् सौंपा गया। रेल मंत्रालय द्वारा 87 बहुकार्यात्मक स्थलों को सौंपने में लिया गया औसत समय 99 दिन था। सौंपे जाने में लगने वाला समय 11 दिन (कृष्णा नगर, मुर्शिदाबाद, मदारीहाट आदि) तथा तीन वर्ष एवं चार माह (रायगढ़ और श्रीकाकुलम) था।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने अपने उत्तर (अगस्त 2024) में कहा कि 80 मामलों को छह माह के भीतर सौंपा गया था और कार्यस्थलों में देरी शेष प्रस्तावों में विशेष कारणों के कारण विलंब हुआ।

तथापि, तथ्य यह रहा कि सौंपे जाने के अनुमोदन हेतु कोई समय-सीमा निर्धारित नहीं की गई थी, जिससे रेल मंत्रालय स्तर पर मामलों के अनुमोदन में समय की भिन्नता हुई।

रेल मंत्रालय ने इस संबंध में कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की (जुलाई 2025)।

चयनित नमूना मामलों का विश्लेषण:

(i) सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों द्वारा विकसित किए जाने वाले बहुकार्यात्मक स्थलों को सौंपने में विलंब

रेलवे बोर्ड ने (दिसंबर 2009) एमएफसी कार्यस्थलों को सौंपने के लिए 30 दिनों की समय-सीमा तथा नामित रेलवे पीएसयू के माध्यम से निर्मित किए जाने वाले कार्यस्थलों के संबंध में संरचना तैयार करने और शुरू करने के लिए 12 माह की सीमा निर्धारित की।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि रेलवे पीएसयू ने मार्च 2023 तक 40 बहुकार्यात्मक स्थल⁴⁵ विकसित किए। लेखापरीक्षा ने विस्तृत समीक्षा के लिए इरकॉन (6), राइट्स (4) और आरवीएनएल (2) द्वारा विकसित 12 बहुकार्यात्मक स्थलों का चयन किया। अभिलेखों की समीक्षा से निम्नलिखित तथ्य सामने आए:

- रेलवे बोर्ड द्वारा रेल भूमि विकास प्राधिकरण को 12 कार्यस्थलों (4 दिसंबर 2009 के पश्चात सौंपे गए) को सौंपने में लिया गया समय सौंपने की निर्धारित तिथि (2 जनवरी 2010) से दो माह से एक वर्ष के बीच था।
- रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने एक माह से लेकर एक वर्ष और छह माह के विलंब के पश्चात (2 जनवरी 2010⁴⁶ के पश्चात) 12 कार्यस्थल सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों को सौंप⁴⁷ दिए।

⁴⁵ इरकॉन द्वारा 24 बहुकार्यात्मक स्थल, राइट्स द्वारा 14 बहुकार्यात्मक स्थल और आरवीएनएल द्वारा 2 बहुकार्यात्मक स्थल।

⁴⁶ 10/12/2009 + 30 दिन = 9/1/2010

⁴⁷ क्षेत्रीय रेलवे, आरएलडीए तथा रेलवे पीएसयू के बीच संयुक्त रूप से निष्पादन सौंपा गया

(ii) निर्धारित तिथि तक निजी डेवलपर्स द्वारा विकसित किए जाने वाले तीन कार्यस्थलों को न सौंपना

रेलवे बोर्ड ने सलाह दी (अक्टूबर 2010) कि रेल भूमि विकास प्राधिकरण को तत्काल कार्रवाई करनी चाहिए और एमएफसी कार्यस्थलों को समयबद्ध तरीके से विकसित करना चाहिए तथा रेल भूमि विकास प्राधिकरण को निर्देश दिया कि वह जून 2011 तक बहुकार्यात्मक स्थल (एमएफसी) का विकास कार्य शुरू कर दें और बारह महीनों के भीतर एमएफसी को पूरा/चालू कर दें।

लेखापरीक्षा ने निजी डेवलपर्स द्वारा विकसित किए जाने वाले चयनित बहुकार्यात्मक स्थल को सौंपने में लगने वाले समय का विश्लेषण किया तथा पाया कि आरबी द्वारा 14 कार्यस्थलों⁴⁸ के लिए आवंटन से लेकर सौंपने तक लगने वाला औसत समय एक वर्ष एवं एक माह था। क्षेत्रीय रेलवे और रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा कार्यस्थल को अंतिम रूप न दिए जाने के कारण रेलवे बोर्ड द्वारा चयनित कार्यस्थलों को सौंपने में अधिकतम समय संबलपुर में (पांच वर्ष और दो माह) लगा।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि चयनित एमएफसी कार्यस्थलों में से किसी को भी निर्धारित समय सीमा के भीतर चालू नहीं किया गया। 17 एमएफसी कार्यस्थलों में से तीन कार्यस्थल (संभलपुर, रक्सौल और सासाराम) को परियोजना की निर्धारित प्रारंभ तिथि (जून 2012) के बाद भी रेल मंत्रालय द्वारा रेल भूमि विकास प्राधिकरण को नहीं सौंपा गया।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने (अगस्त 2024) कार्यस्थलों को सार्वजनिक क्षेत्र की इकाई को सौंपने संबंधी लेखापरीक्षा के निष्कर्षों को स्वीकार किया और कहा कि ये तथ्य अभिलेख में दर्ज हैं। रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने आगे बताया कि उसने प्रत्येक एमएफसी कार्यस्थल के लिए समुचित परिश्रम किया है और 57 कार्यस्थलों को रेलवे बोर्ड को पुनः सौंपने के लिए प्रस्तावित किया है।

⁴⁸ चयनित 17 स्थलों में से एक स्थल (भागलपुर) में कोई विलम्ब नहीं हुआ तथा दो एमएफसी (नांदेड़, झांसी) के अभिलेख आरबी तथा आरएलडीए द्वारा लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराए गए हैं।

रेल मंत्रालय ने इस संबंध में कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की (जुलाई 2025)।

3.1.5 अतिक्रमण, कब्जा तथा अस्पष्ट भूमि स्वामित्व के बिना कार्यस्थलों का रेल भूमि विकास प्राधिकरण को सौंपे जाने के कारण, कार्यस्थलों का मुद्रीकरण न होना ।

स्पष्ट स्वामित्व वाली, अतिक्रमण और कब्जे से मुक्त भूमि, इसके मुद्रीकरण के लिए आवश्यक है क्योंकि यह कानूनी स्वामित्व और विपणन क्षमता सुनिश्चित करती है। इनके बिना, विवाद, मुकदमेबाजी और प्राधिकारियों से अनुमोदन प्राप्त करने में विनियामक बाधाएं उत्पन्न हो सकती हैं, जिससे कार्यस्थलों के आवंटन और विकास में विलंब हो सकता है, डेवलपर्स को वित्तीय नुकसान और आय में हानि आदि रेल मंत्रालय को हो सकती है।

क्षेत्रीय रेलवे, को भूमि/कार्यस्थल को सौंपे जाने के समय चिन्हित करते समय यह सुनिश्चित⁴⁹ करना था कि भूमि का पूर्ण स्वामित्व उसके पास हो तथा भूमि स्वामित्व अभिलेख, योजना आदि उपलब्ध हों तथा अपेक्षित दाखिल-खारिज राजस्व/नगरपालिका अभिलेखों में रेलवे प्रशासन के पक्ष में मौजूद हो। क्षेत्रीय रेलवे को भूमि को अतिक्रमण एवं सभी प्रकार के कब्जे से मुक्त रखना चाहिए।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण को भूमि को चिन्हित करने के पश्चात वाणिज्यिक विकास के लिए कार्यस्थलों की उपयुक्तता का पता लगाने के लिए प्रारंभिक कार्यस्थल निरीक्षण का संचालन⁵⁰ करना था। आरएलडीए विनियम 2012 में यह भी प्रावधान किया गया है कि यदि किसी कार्यस्थल पर भूमि स्वामित्व, अतिक्रमण या कब्जे से संबंधी मामले हैं, तो आरएलडीए कारण बताकर सौंपे गए अधिकार की समीक्षा की मांग कर सकता है। आरएलडीए विनियम 2012 में आगे यह प्रावधान किया गया है कि सीमाओं, स्वामित्व और अनुमत भूमि उपयोग का सत्यापन तथा कब्जा, अतिक्रमण और अतिक्रमणकारियों के पुनर्वास की आवश्यकता का सर्वेक्षण आरएलडीए या उनके परामर्शदाता द्वारा किया जाएगा।

⁴⁹ 28 अप्रैल 2009 को क्षेत्रीय रेलवे को रेलवे बोर्ड के निर्देश

⁵⁰ आरएलडीए का कार्यालय आदेश (27 सितंबर 2011)

रेल मंत्रालय को यह भी सुनिश्चित करना चाहिए कि भूमि सौंपने के प्रस्तावों पर कार्रवाई करते समय भूमि अतिक्रमण और कब्जे से मुक्त हो।

भूमि संबंधी को मामलों को चिन्हित करने और उनका समाधान करने के विभिन्न चरणों को दर्शाने वाली प्रक्रिया प्रवाह, जिसमें जांच करने के लिए जिम्मेदार एजेंसी भी शामिल है, ताकि भूमि संबंधी कोई भी मुद्दा, यदि मौजूद हो, तो उसका समाधान किया जा सके, अनुलग्नक 3.1 में दिया गया है।

- (i) 26 चयनित वाणिज्यिक कार्यस्थलों की लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि 15 कार्यस्थलों में भूमि स्वामित्व/दाखिल-खारिज, अतिक्रमण और कब्जे से संबंधित मामले थे, जैसा कि तालिका 3.2 में दर्शाया गया है:

तालिका 3.2: भूमि संबंधी मामलों वाले कार्यस्थलों का विवरण

भूमि संबंधी मामले	कार्यस्थलों के नाम	कार्य स्थलों की संख्या	प्रतिशत (26 कार्यस्थल में से)
अस्पष्ट भूमि स्वामित्व	अशोक विहार, नई दिल्ली; साल्ट गोला, हावड़ा और चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स-गेट नंबर 1, चित्तरंजन	3	11.54
अस्पष्ट भूमि स्वामित्व एवं कब्जा	ग्वालटोली, कानपुर	1	3.85
अतिक्रमण	बांद्रा पूर्व, मुंबई; स्टेशन रोड, रक्सौल; वाल्टैक्स रोड, चेन्नई; शाहमतगंज, बरेली और आईटीडीसी, औरंगाबाद	5	19.23
कब्जा	दुर्गाबाड़ी, गोरखपुर; भुसावल; डाबा गार्डन, विशाखापत्तनम; मेट्टुगुडा, हैदराबाद और लोकग्राम कल्याण, मुंबई	5	19.23
अतिक्रमण एवं कब्जा	अम्बारी, गुवाहाटी	1	3.85
कुल (भूमि संबंधी मामलों वाली परियोजनाएँ)		15	57.69

स्रोत: आरएलडीए के अभिलेख

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि नमूना मामलों में से 58 प्रतिशत में भूमि स्वामित्व के मामले, अतिक्रमण और कब्जे से संबंधी मामले थे, जो विकास के लिए स्पष्ट भूमि की उपलब्धता सुनिश्चित करने में सभी स्तरों (क्षेत्रीय रेलवे, आरएलडीए और रेल मंत्रालय) की विफलता को दर्शाते हैं।

- (ii) लेखापरीक्षा ने आगे इन 15 कार्यस्थलों में से प्रत्येक के अभिलेखों की जांच की ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि उपरोक्त चर्चा किए गए मामले किन-किन चरणों में चिन्हित किए गए तथा क्या उन्हें सौंपने के लिए कार्रवाई की गई थी। भूमि स्वामित्व और अतिक्रमण का विश्लेषण तालिका 3.3 और 3.4 में विस्तृत रूप से दर्शाया गया है:

क) भूमि स्वामित्व संबंधी मामले

तालिका 3.3: भूमि स्वामित्व संबंधी मामले

क्रम सं.	कार्यस्थल का नाम	क्या मामलों को चिन्हित किया गया था					
		क्षेत्रीय रेलवे ने रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव भेजा	सौंपे जाने से पूर्व आरएलडीए की कार्यस्थल निरीक्षण रिपोर्ट	सौंपे जाने से पूर्व रेलवे बोर्ड	वास्तुकार के प्रतिवेदन में आरएलडीए	आरएलडीए ने कार्यस्थल को पट्टे पर देने के लिए आरएफपी जारी किया	कार्यस्थल प्रदान किए जाने के पश्चात डेवलपर द्वारा
1	ग्वालटोली, कानपुर	उपलब्ध नहीं	27/9/2011 ⁵¹ से पहले सौंपी गई कार्यस्थल	नहीं	नहीं	नहीं	हाँ

⁵¹ आरएलडीए कार्यालय आदेश (सितंबर 2011) के अनुसार, भूमि को चिन्हित करने के पश्चात वाणिज्यिक विकास हेतु स्थलों की उपयुक्तता का निर्धारण करने के लिए प्रारंभिक स्थल निरीक्षण आरएलडीए द्वारा किया जाना था।

2	अशोक विहार, दिल्ली	28/4/2009 ⁵² से पूर्व सौंपे गए कार्यस्थल	27/9/2011 से पूर्व सौंपे गए कार्यस्थल	नहीं	हाँ	प्रथम आरएफपी में नहीं	दूसरे आरएफपी में मामले का समाधान
क्रम सं.	कार्यस्थल का नाम	क्या मामलों को चिन्हित किया गया था					
		क्षेत्रीय रेलवे ने रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव भेजा	सौंपे जाने से पूर्व आरएलडीए की कार्यस्थल निरीक्षण रिपोर्ट	सौंपे जाने से पूर्व रेलवे बोर्ड	वास्तुकार के प्रतिवेदन में आरएलडीए	आरएलडीए ने कार्यस्थल को पट्टे पर देने के लिए आरएफपी जारी किया	कार्यस्थल प्रदान किए जाने के पश्चात डेवलपर द्वारा
3	साल्ट गोला, हावड़ा	नहीं	नहीं	नहीं	हाँ	हाँ	नहीं
4	चित्तरंजन गेट नंबर 1	नहीं	नहीं	नहीं	हाँ	आरएफपी आमंत्रित नहीं की गई क्योंकि कार्यस्थल को विस्थापन हेतु प्रस्तावित किया गया था।	

*एनएवी का अर्थ है उपलब्ध नहीं

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि उक्त सभी कार्यस्थलों पर भूमि स्वामित्व संबंधी मामलों को, रेल भूमि विकास प्राधिकरण को कार्यस्थल सौंपे जाने के पश्चात चिन्हित किया गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि विकास के लिए स्पष्ट भूमि की उपलब्धता सुनिश्चित करने में सभी स्तरों (क्षेत्रीय रेलवे, आरएलडीए और रेल मंत्रालय) पर विफल रही।

चित्तरंजन गेट नंबर 1 और साल्ट गोला, हावड़ा के संबंध में, परामर्शदाताओं की रिपोर्ट में भूमि स्वामित्व के मामलों को उजागर किया गया था, लेकिन क्षेत्रीय

⁵² रेलवे बोर्ड (अप्रैल 2009) ने क्षेत्रीय रेलवे को यह प्रमाण पत्र प्रस्तुत करने के निर्देश दिए कि भूमि का स्वामित्व स्पष्ट है, भूमि पर कोई अतिक्रमण या कब्जा नहीं है तथा भूमि परिचालन उद्देश्य के लिए आवश्यक नहीं है।

रेलवे, रेलवे बोर्ड और रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने इस तथ्य को अनदेखा कर दिया कि इस कार्यस्थल पर भूमि स्वामित्व संबंधी मामले थे। कानपुर के ग्वालटोली में भूमि स्वामित्व संबंधी मामले को डेवलपर द्वारा कार्यस्थल के आवंटन के पश्चात ही उजागर किया गया।

ख) भूमि अतिक्रमण एवं कब्जे से संबंधी मामले:

तालिका 3.4: भूमि अतिक्रमण एवं कब्जे से संबंधी मामले:

भूमि अतिक्रमण के मामले								
क्रम सं.	कार्यस्थल का नाम	क्या मामला चिन्हित किया गया था						
		क्षेत्रीय रेलवे ने रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव भेजा	सौंपे जाने से पूर्व रेल भूमि विकास प्राधिकरण की कार्यस्थल निरीक्षण रिपोर्ट	सौंपे जाने से पूर्व रेलवे बोर्ड	वास्तुकार के प्रतिवेदन में रेल भूमि विकास प्राधिकरण	रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने कार्यस्थल को पट्टे पर देने के लिए आरएफपी जारी किया	कार्यस्थल प्रदान किए जाने के पश्चात डेवलपर द्वारा	कार्यस्थल सौंपने के दौरान रेल भूमि विकास प्राधिकरण, क्षेत्रीय रेलवे और डेवलपर
1	रक्सौल	28/4/2009 से पूर्व सौंपे गए कार्यस्थल	28/9/2011 से पूर्व सौंपे गए कार्यस्थल	28/4/2009 से पूर्व सौंपे गए कार्यस्थल	नहीं	हाँ	नहीं	नहीं
2	शहामतगंज, बरेली	नहीं	28/9/2011 से पूर्व सौंपे गए कार्यस्थल	नहीं	हाँ	नहीं	हाँ	अतिक्रमण वाले क्षेत्र को छोड़कर कार्यस्थल सौंप दिया गया
3	बांद्रा ईस्ट स्मॉल, मुंबई	नहीं	उपलब्ध नहीं	नहीं	हाँ	नहीं	हाँ	हाँ
4	अम्बारी, गुवाहाटी	नहीं	हाँ	नहीं	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं
5	वाल्टेक्स रोड, चेन्नई	नहीं	हाँ	नहीं	हाँ	हाँ	नहीं सौंपे गए	

भूमि अतिक्रमण के मामले								
क्रम सं.	कार्यस्थल का नाम	क्या मामला चिन्नित किया गया था						
		क्षेत्रीय रेलवे ने रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव भेजा	सौंपे जाने से पूर्व रेल भूमि विकास प्राधिकरण की कार्यस्थल निरीक्षण रिपोर्ट	सौंपे जाने से पूर्व रेलवे बोर्ड	वास्तुकार के प्रतिवेदन में रेल भूमि विकास प्राधिकरण	रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने कार्यस्थल को पट्टे पर देने के लिए आरएफपी जारी किया	कार्यस्थल प्रदान किए जाने के पश्चात डेवलपर द्वारा	कार्यस्थल सौंपने के दौरान रेल भूमि विकास प्राधिकरण, क्षेत्रीय रेलवे और डेवलपर
6	आईटीडीसी, औरंगाबाद	28/4/2009 से पूर्व सौंपे गए कार्यस्थल	28/9/2011 से पूर्व सौंपे गए कार्यस्थल	नहीं	हाँ	नहीं	नहीं	सौंपे गए

भूमि पर कब्ज़ा संबंधी मामले								
1	अम्बारी, गुवाहाटी	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	नहीं	हाँ
2	ग्वालटोली, कानपुर	उपलब्ध नहीं	28/9/2011 से पूर्व सौंपे गए कार्यस्थल	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं
3	मेट्टुगुडा, हैदराबाद	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	निपटाए गए मामले	
4	डाबा गार्डन, विशाखापत्तनम	28/4/2009 से पूर्व सौंपे गए कार्यस्थल	28/9/2011 ⁵³ से पूर्व सौंपे गए कार्यस्थल	नहीं	हाँ	नहीं	हाँ	नहीं
5	दुर्गाबाड़ी, गोरखपुर	हाँ	उपलब्ध नहीं	हाँ	नहीं	आरएफपी आमंत्रित नहीं की गई		
6	भुसावल	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	हाँ	कार्यस्थल नहीं सौंपे गए

⁵³ आरएलडीए को भूमि को चिन्नित करने के पश्चात वाणिज्यिक विकास के लिए स्थलों की उपयुक्तता का पता लगाने के लिए प्रारंभिक स्थल निरीक्षण करना था।

भूमि पर कब्जा संबंधी मामले						
7	लोकग्राम कल्याण (अतिरिक्त भूमि)	हाँ	उपलब्ध नहीं	हाँ	हाँ	आरएफपी आमंत्रित नहीं की गई

*** एनएवी का अर्थ है उपलब्ध नहीं**

लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

(क) 15 कार्यस्थलों में से, तीन कार्यस्थलों में किसी भी प्रकार के कब्जा/अतिक्रमण प्रमाणपत्र की आवश्यकता नहीं थी क्योंकि ये कार्यस्थल अप्रैल 2009 के रेल मंत्रालय के आदेश से पहले सौंप दिए गए थे और एक⁵⁴ कार्यस्थल के लिए, क्षेत्रीय रेलवे का प्रस्ताव उपलब्ध नहीं था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि शेष 11 कार्यस्थलों में से, संबंधित क्षेत्रीय रेलवे ने ऐसे मामलों के पाए जाने के बाद भी सात⁵⁵ कार्यस्थलों (58.3प्रतिशत) में अनापत्ति प्रमाणपत्र (कब्जा/अतिक्रमण मुक्त और रेलवे के पक्ष में स्पष्ट स्वामित्व) जारी कर दिए। क्षेत्रीय रेलवे द्वारा यह प्रमाणित किए जाने के बाद भी कि कार्यस्थल अतिक्रमण/कब्जा मुक्त नहीं है, रेलवे बोर्ड ने चार⁵⁶ कार्यस्थलों को आरएलडीए को सौंप दिया।

(ख) 15 में से 10 कार्यस्थलों पर, जहाँ कार्यस्थलों की उपयुक्तता का आकलन करने हेतु रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा कार्यस्थल निरीक्षण अपेक्षित⁵⁷ था, वहाँ तीन⁵⁸ मामलों में रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) ने भूमि संबंधी मामलों को चिन्हित कर उन्हें रेलवे बोर्ड को सूचित नहीं किया, जबकि सात कार्यस्थलों से संबंधित अभिलेख उपलब्ध नहीं थे।

⁵⁴ ग्वालटोली, कानपुर।

⁵⁵ साल्ट गोला, हावड़ा; चित्तरंजन गेट नंबर 1; शहामतगंज, बरेली; बांद्रा ईस्ट स्मॉल अवार्ड्ड, मुंबई; अम्बारी, गुवाहाटी; वाल्टैक्स रोड, चेन्नई; भुसावल।

⁵⁶ दुर्गाबाड़ी, गोरखपुर; अम्बारी, गुवाहाटी; मेट्टुगुडा, हैदराबाद और लोकग्राम कल्याण, मुंबई।

⁵⁷ आरएलडीए के 27 सितम्बर 2011 के कार्यालय आदेश के अनुसार।

⁵⁸ साल्ट गोला, हावड़ा; गेट नंबर 1 सीएलडब्ल्यू, चित्तरंजन; भुसावल।

(ग) 15 में से चार⁵⁹ कार्यस्थलों पर तो वास्तुकला परामर्शदाताओं ने भी भूमि संबंधी किसी मामले की सूचना नहीं दी थी, जबकि यह पहलू उनकी निर्धारित गतिविधि का हिस्सा था।

(घ) जिन 11 कार्यस्थलों पर प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आरएफपी) आमंत्रित किए गए थे, उनमें से सात⁶⁰ (63 प्रतिशत) में रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने आरएफपी में भूमि संबंधी मामलों का उल्लेख नहीं किया।

(ङ) छह कार्यस्थलों⁶¹ पर, वाणिज्यिक परियोजनाओं की बोली लगाने के उद्देश्य से आरएलडीए द्वारा आरएफपी के साथ भूमि के स्वामित्व के दस्तावेज और अतिक्रमण/भार का विवरण अपलोड नहीं किया गया था।

⁵⁹ ग्वालटोली, कानपुर; स्टेशन रोड, रक्सौल; दुर्गाबाड़ी, गोरखपुर; भुसावल.

⁶⁰ ग्वालटोली, कानपुर; अम्बारी, गुवाहाटी; शहामतगंज, बरेली; बांद्रा ईस्ट स्मॉल अवार्ड्ड, मुंबई; आईटीडीसी, औरंगाबाद; डाबा गार्डन, विशाखापत्तनम; भुसावल.

⁶¹ शहामतगंज, बरेली; बांद्रा पूर्व, मुंबई; अशोक विहार, नई दिल्ली; साल्ट गोला, हावड़ा, ग्वालटोली, कानपुर और स्टेशन रोड, रक्सौल।

शहामतगंज (बरेली)

क्षेत्रीय रेलवे (उपूरे) ने अपने प्रस्ताव में कहा कि यह भूमि अतिक्रमण मुक्त है। रेलवे बोर्ड ने (5 नवंबर 2009) यह भूमि वाणिज्यिक विकास के लिए आरएलडीए को सौंप दी। सौंपे जाने के बाद, आरएलडीए ने (दिसंबर 2009) क्षेत्रीय रेलवे से पुनः पुष्टि करने का अनुरोध किया कि भूमि अतिक्रमण और कब्जा मुक्त है और क्षेत्रीय रेलवे द्वारा इसकी पुष्टि की गई (18 जनवरी 2010)।

आरएलडीए के कार्यस्थल निरीक्षण से पता चला कि कार्यस्थल के भाग ए में अतिक्रमण थे। इसके बाद, वास्तुकला परामर्शदाता ने भी पुष्टि की कि शहामतगंज कार्यस्थल के भाग ए में 9,395.45 वर्ग मीटर क्षेत्रफल में नरम और कठोर अतिक्रमण थे।

इन अतिक्रमणों के बावजूद, आरएलडीए द्वारा आरएफपी आमंत्रित किया गया (25 जून 2021) और इस डेवलपर को 65,588 वर्ग मीटर के प्लॉट-ए के लिए ₹ 89.10 करोड़ के लीज प्रीमियम पर स्वीकृति पत्र (एलओए) जारी किया गया (2 नवंबर 2021)।

डेवलपर के अनुरोध एवं कानूनी सलाह के आधार पर, आरएलडीए ने अतिक्रमणित क्षेत्र का सीमांकन किया और इसे अनुबंध करार से बाहर कर दिया, जबकि भूमि का शेष भाग 57,135.967 वर्ग मीटर के कम क्षेत्र और ₹ 77.61 करोड़ के कम लीज प्रीमियम के साथ संशोधित स्वीकृति पत्र (13 अगस्त 2022) के अंतर्गत वाणिज्यिक विकास के लिए डेवलपर को सौंप दिया गया।

इस प्रकार, आरएलडीए को अतिक्रमण के कारण स्वीकृति पत्र (शहामतगंज कार्यस्थल) को संशोधित करना पड़ा, जिसके परिणामस्वरूप लीज क्षेत्र में कमी और लीज प्रीमियम में ₹ 11.49 करोड़ की कमी आई।

(च) एक कार्यस्थल (भुसावल) में, डेवलपर ने ही सौंपे जाने के पश्चात सबसे पहले भूमि संबंधी मामले को चिन्हित किया। पाँच⁶² कार्यस्थलों में डेवलपर्स ने भूमि संबंधी मामलों को लेकर आरएलडीए के समक्ष आपत्ति उठाई।

(छ) अतिक्रमण और कब्जे से संबंधी मामलों के बाद भी तीन⁶³ कार्यस्थलों को सौंप दिया गया।

क्षेत्रीय रेलवे/ रेल भूमि विकास प्राधिकरण / रेलवे बोर्ड ने, यह सुनिश्चित करने के लिए कि विकास हेतु सौंपी गई भूमि, स्वामित्व संबंधी मामले से मुक्त है इस प्रक्रिया में शामिल विभिन्न चरणों (चिन्हित करने, कार्यस्थल निरीक्षण, सौंपना, परामर्श, कार्यस्थल सौंपना) पर की गई जांच को अनदेखा कर दिया गया। स्वामित्व संबंधी मामलों की अनदेखी के कारण अभिलेखों में उपलब्ध नहीं थे। हालाँकि, आंतरिक नियंत्रण की इन चूकों के परिणामस्वरूप एक⁶⁴ कार्यस्थल पर पुनः-निविदा, तीन कार्यस्थलों⁶⁵ पर डेवलपर्स को सौंपी गई भूमि क्षेत्र में कमी, तीन कार्यस्थलों⁶⁶ पर अदालती मामले, एक कार्यस्थल⁶⁷ का विस्थापन, एक कार्यस्थल⁶⁸ पर डेवलपर को कार्यस्थल सौंपने में विलंब तथा दो कार्यस्थलों⁶⁹ पर स्वीकृति पत्र (एलओए) की समाप्ति हुई। अतः रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा कार्यस्थलों के मौद्रिकरण का गैर किराया राजस्व अधिकतम करने का उद्देश्य प्राप्त नहीं किया जा सका।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (जुलाई 2025) में कहा कि प्रारंभ में यह अपेक्षा की गई थी कि राज्य सरकारें रेलवे भूमि से अतिक्रमण हटाने में सहायता करेंगी। हालाँकि, अपरिहार्य कारणों से इसमें काफी विलंब हुआ। इसके अतिरिक्त, कई

⁶² ग्वालटोली, कानपुर; शहामतगंज, बरेली; बांद्रा ईस्ट स्माल अवार्ड्ड, मुंबई; डाबागार्डन, विशाखापत्तनम; भुसावल।

⁶³ शहामतगंज, बरेली; बांद्रा ईस्ट स्माल अवार्ड्ड, मुंबई; अम्बारी, गुवाहाटी।

⁶⁴ ग्वालटोली, कानपुर

⁶⁵ साल्ट गोला, हावड़ा; स्टेशन रोड, रक्सौल; शहामतगंज, बरेली

⁶⁶ ग्वालटोली, कानपुर; दुर्गाबाड़ी, गोरखपुर; शहामतगंज, बरेली

⁶⁷ सीएलडब्ल्यू गेट नंबर 1, चित्तरंजन

⁶⁸ डाबा गार्डन, विशाखापत्तनम

⁶⁹ ग्वालटोली, कानपुर; भुसावल

क्षेत्रीय रेलवे के प्रस्तावों में वाणिज्यिक व्यवहार्यता या परिचालन प्रासंगिकता पर विचार किए बिना सभी रिक्त भूमि को सम्मिलित किया गया, जिससे विसंगतियां उत्पन्न हुईं। इस समस्या के समाधान के लिए, रेलवे बोर्ड ने वाणिज्यिक उपयोग के लिए कब्जामुक्त और परिचालन रहित भूमि प्रस्तावित करने के दिशानिर्देश जारी किए जिससे विसंगतियों में उल्लेखनीय कमी आई है तथा भूमि प्रबंधन प्रक्रिया की दक्षता और प्रभावशीलता में सुधार हुआ।

रेल मंत्रालय ने आगे कहा कि इससे पहले, वाणिज्यिक उद्देश्यों या भविष्य में रेलवे विस्तार के लिए रिक्त रेलवे भूमि के उपयोग के संबंध में स्पष्ट और व्यापक दिशानिर्देशों के अभाव में, क्षेत्रीय रेलवे ने मुद्रीकरण के लिए बड़ी संख्या में भूमि पार्सल का प्रस्ताव रखा था। उस समय नीतिगत दिशा में व्याप्त अस्पष्टता के बाद भी, इन कार्यों को राजस्व प्राप्त करने में सहायता देने के उद्देश्य से किया गया था।

रेल मंत्रालय ने स्वीकार किया है कि क्षेत्रीय रेलवे ने लगभग सभी रिक्त भूमि को सौंपने का प्रस्ताव दिया, भले ही उसकी वाणिज्यिक क्षमता, अभिलेखों की उपलब्धता या भविष्य के रेलवे विकास के लिए प्रासंगिकता कुछ भी हो, जिसके परिणामस्वरूप प्रक्रिया में विसंगतियां और अक्षमताएं उत्पन्न हुईं।

हालांकि, स्पष्ट भूमि स्वामित्व, अतिक्रमण-मुक्त और कब्जा-मुक्त भूमि खंडों हेतु रेल मंत्रालय के निर्देशों (अप्रैल 2009) के बाद भी, क्षेत्रीय रेलवे ने उपरोक्त मामलों वाली भूमि का प्रस्ताव दिया। यह देखा गया कि भूमि से संबंधित मामलों वाले 15 चयनित कार्यस्थलों में से 11 को रेल मंत्रालय के निर्देशों के पश्चात सौंपा गया था।

3.1.6 वाणिज्यिक कार्यस्थलों और बहुकार्यात्मक स्थलों का विस्थापन

रेल भूमि विकास प्राधिकरण विनियम, 2012 के अध्याय-II के पैरा 6(1) और 6(2) में प्रावधान है कि पूर्व-व्यवहार्यता या व्यवहार्यता अध्ययन के आधार पर, यदि किसी कार्यस्थल पर कोई अतिक्रमण/कब्जे से संबंधी मामला है या रेलवे प्रशासन के पास भूमि का सम्पूर्ण स्वामित्व, स्वामित्व संबंधी अभिलेख, योजना आदि का पूर्ण कब्जा नहीं है, या केंद्र सरकार के पक्ष में राजस्व या नगरपालिका

अभिलेखों में अपेक्षित दाखिल-खारिज मौजूद नहीं है, तो रेल भूमि विकास प्राधिकरण सौंपे जाने की समीक्षा की मांग कारण बताते हुए कर सकता है। उपरोक्त समीक्षा के आधार पर किसी कार्यस्थल को विस्थापित किया जा सकता है। विस्थापन का अर्थ है रेल मंत्रालय द्वारा विशिष्ट भूमि कार्यस्थलों के विकास के लिए रेल भूमि विकास प्राधिकरण को दिए गए प्राधिकार को रद्द करना या वापस लेना। विस्थापन में सौंपी गई भूमि का नियंत्रण या प्रबंधन पुनः रेल मंत्रालय को सौंपना अनिवार्य रूप से शामिल है।

विस्थापन से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष निम्नलिखित पैराग्राफ में दिए गए हैं:

क) रेल मंत्रालय के निर्देशों का पालन न करने के कारण वाणिज्यिक कार्यस्थलों का विस्थापन

वर्ष 2018-19 से 2022-23 की अवधि के दौरान रेल भूमि विकास प्राधिकरण से विस्थापित वाणिज्यिक कार्यस्थलों के संबंध में वर्षवार जानकारी तालिका 3.6 में दर्शाई गई है:

तालिका 3.6: वाणिज्यिक कार्यस्थलों के विस्थापन की वर्षवार स्थिति

क्रम सं.	वर्ष	विस्थापित कार्यस्थलों की संख्या	विस्थापित कार्यस्थलों का क्षेत्रफल (वर्ग मीटर में)
1	2018-19	2	32,342
2	2019-20	0	0
3	2020-21	1	10,300
4	2021-22	3	99,572
5	2022-23	13	1,94,054
	कुल	19	3,36,268

स्रोत: रेलवे बोर्ड के अभिलेख।

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि लेखापरीक्षा संवीक्षा अवधि के दौरान रेल भूमि विकास प्राधिकरण और क्षेत्रीय रेलवे द्वारा प्रस्तावित 102 सौंपे गए कार्यस्थलों में से 19 कार्यस्थलों (18.45 प्रतिशत) को विस्थापित किया गया। अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा

प्रस्तावित आठ कार्यस्थलों⁷⁰ के विस्थापन के कारण अतिक्रमण/कब्जे से संबंधी मामले (2), गैर-व्यावहार्यता (4) अव्यवहार्यता (1) या कार्यस्थल कॉलोनी पुनर्विकास का हिस्सा होने जैसे मामले (1) थे। क्षेत्रीय रेलवे⁷¹ द्वारा 11 कार्यस्थलों⁷² को क्षेत्रीय रेलवे प्रयोजन (7), कब्जा (1), रक्षा के साथ विनिमय (1) और मेट्रो विस्तार के लिए (2) भूमि के परिचालन उपयोग का हवाला देते हुए, विस्थापन हेतु प्रस्तावित किया गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि यद्यपि 16 कार्यस्थलों के संबंध में विस्थापन के कारण न्यायसंगत थे, परन्तु अतिक्रमण/कब्जे से संबन्धित मामलों वाले तीन कार्यस्थलों⁷³ के विस्थापन का कारण न्यायसंगत नहीं था, क्योंकि क्षेत्रीय रेलवे और रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा रेल मंत्रालय के निर्देशों (अप्रैल 2009) का पालन नहीं किया गया था।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने, लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार करते हुए बताया (अगस्त 2024) कि एक ऐसी प्रणाली विकसित की गई है जिसके अंतर्गत किसी भी प्रस्ताव को सौंपने से पहले, रेलवे के परामर्श से रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा पूर्व-व्यवहार्यता अध्ययन किया जाता है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि पूर्व-व्यवहार्यता अध्ययन की प्रणाली रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा जेपीओ संख्या 6/2011⁷⁴ के अंतर्गत स्थापित की गई थी, जिसने बोली प्रक्रिया शुरू करने से पहले रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा की जाने वाली विभिन्न गतिविधियों को सुव्यवस्थित किया था। इसमें कार्यस्थल का प्रारंभिक निरीक्षण शामिल था, ताकि कार्यस्थल तक पहुँच, कार्यस्थल पर

⁷⁰ रेलवे द्वीप (पल्लथुरथी), पार्क स्टेशन चेन्नई, एमएमटीएस स्टेशन लकड़ी का पुल हैदराबाद, एमएमटीएस स्टेशन संजीवैया पार्क, लांसर बैरक, चित्तरंजन गेट नंबर 2, साइट नंबर 4 आसनसोल, बांद्रा पश्चिम।

⁷¹ एगमोर, चेन्नई; बर्दवान रोड प्लॉट बी; पोएस गार्डन, चेन्नई; शकूरबस्ती, दिल्ली; नागापट्टिनम; लांसर लाइन्स ओसीओ कंपाउंड; मौला अली फ्लाईओवर के पास, हैदराबाद; चेटपेट; पेरुंबुर; एलटीटी, मुंबई; बिजोली क्वार्टर क्षेत्र।

⁷² दक्षिण रेलवे (5), उत्तर पूर्व सीमांत रेलवे (1), उत्तरी रेलवे (1), दक्षिण मध्य रेलवे (2), मध्य रेलवे (1), पूर्वी रेलवे (1)

⁷³ बर्दवान रोड प्लॉट बी, सिलीगुड़ी; लांसर बैरक; साइट नं. 4 आसनसोल।

⁷⁴ जेपीओ संख्या 6, 2011

अतिक्रमण, स्वामित्व विवरण आदि जैसी मूलभूत जानकारी एकत्रित/सत्यापित की जा सके।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने पूर्व-व्यावहार्यता अध्ययन में भूमि-संबंधी मामलों की सूचना रेल मंत्रालय को नहीं दी, जिसके परिणामस्वरूप कार्यस्थलों का विस्थापन किया गया। इस प्रकार, आरएलडीए द्वारा पूर्व-व्यावहार्यता अध्ययन की प्रणाली मौजूद होने के बाद भी, भूमि-संबंधी मामलों वाले ये कार्यस्थल आरएलडीए को सौंपे दिए गए।

रेल मंत्रालय ने इस संबंध में कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की (जुलाई 2025)।

ख) रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा बहुकार्यात्मक स्थलों के विस्थापन के बार-बार प्रस्ताव भेजने के बाद भी, रेल मंत्रालय द्वारा विस्थापन मामलों पर कार्रवाई न करना।

लेखापरीक्षा अवधि के दौरान रेल मंत्रालय द्वारा बहुकार्यात्मक स्थल को सौंपने से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि खराब तकनीकी और वित्तीय व्यवहार्यता का हवाला देते हुए रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा 12 मार्च 2021 को रेलवे बोर्ड को 39 एमएफसी कार्यस्थलों के विस्थापन के प्रस्ताव भेजे गए थे। लेखापरीक्षा में पाया गया कि इन 39 कार्यस्थलों में से 32 कार्यस्थलों के विस्थापन के प्रस्ताव पहले भी बार-बार रेल मंत्रालय को भेजे गए थे (2015 में 21 कार्यस्थलों⁷⁵ तथा 2013 में 23 कार्यस्थलों⁷⁶)।

एक दशक से अधिक समय बीत जाने एवं बार-बार प्रस्ताव भेजे जाने के बाद भी रेल मंत्रालय ने विस्थापन के लिए कोई कार्रवाई नहीं की। ऐसे मामलों में कोई कार्रवाई न करने के कारण अभिलेखों में दर्ज नहीं थे।

अतः, रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा भेजे गए विस्थापन प्रस्तावों पर निर्णय लेने में रेल मंत्रालय द्वारा लिया गया समय अपेक्षाकृत अधिक था। इसके अतिरिक्त, रेल मंत्रालय ने कार्यस्थलों के विस्थापन के प्रस्तावों को संसाधित करने के लिए कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की थी।

⁷⁵ 11 अप्रैल 2013

⁷⁶ 23 मार्च 2015

रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार करते हुए कहा (अगस्त 2024) कि इस मामले को रेलवे बोर्ड के साथ आगे बढ़ाया जा रहा है।

रेल मंत्रालय ने इस संबंध में कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की (जुलाई 2025)।

3.2 वाणिज्यिक कार्यस्थलों के मूल्यांकन के लिए परामर्शदाताओं की नियुक्ति।

विनियम 2012 के अध्याय IV के पैरा संख्या 35(1) के अनुसार, प्राधिकरण व्यवहार्यता अध्ययन, विपणन, बोली प्रक्रिया प्रबंधन, भूमि अभिलेखों के सत्यापन या विधिमान्यकरण तथा ऐसी अन्य सेवाओं या गतिविधियों के लिए, जब कभी प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित हो, परामर्शदाताओं की नियुक्ति कर सकता है।

प्रारंभ में, रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने सभी वाणिज्यिक कार्यस्थलों के लिए व्यापक परामर्श का पालन किया, जिसमें वास्तुकला योजना के साथ-साथ मूल्यांकन, विपणन और बोली प्रक्रिया प्रबंधन भी सम्मिलित था। 2015 में, रेल भूमि विकास प्राधिकरण प्रबंधन ने पाया कि वास्तुकला परामर्श के लिए आवश्यक विशेषज्ञता तथा मूल्यांकन एवं विपणन के लिए आवश्यक विशेषज्ञता- दोनों के लिए अलग-अलग विशेषज्ञों की आवश्यकता होती है। तदनुसार, वास्तुकला परामर्श तथा वित्तीय एवं विपणन (एफ एंड एम) परामर्श के लिए अलग-अलग पैनल को मंजूरी दी गई।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने एक स्पोर्ट समिति के माध्यम से ₹ 10 करोड़ तक की संभावित मूल्य वाले वाणिज्यिक कार्यस्थलों तथा 45 वर्ष और 99 वर्ष की पट्टा अवधि के लिए मूल्यांकन के प्रारूपों को अंतिम रूप दिया (जून 2018)। ₹ 10 करोड़ से ₹ 50 करोड़ तक की संभावित मूल्य वाले कार्यस्थलों का मूल्यांकन स्पोर्ट समिति या सामान्य परामर्शदाता द्वारा किया जाता है, जबकि ₹ 50 करोड़ से अधिक संभावित मूल्य वाले कार्यस्थलों का मूल्यांकन वित्त एवं विपणन (एफ एंड एम) परामर्शदाता द्वारा किया जाता है।

परामर्शदाताओं की नियुक्ति से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष निम्नलिखित पैराग्राफ में दिए गए हैं।

3.2.1 वाणिज्यिक कार्यस्थलों के लिए सूचीबद्ध वित्त एवं विपणन परामर्शदाताओं की अपर्याप्त भागीदारी के बाद भी कोई कार्रवाई नहीं की गई।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने भारतीय रेलवे में रिक्त भूमि के वाणिज्यिक विकास हेतु परामर्श सेवाएं प्रदान करने के लिए वित्त एवं विपणन परामर्शदाताओं के पैनल हेतु अनुरोध (आरएफई) जारी किया (अप्रैल 2015) और तीन साल की अवधि अर्थात् 3 सितंबर 2018 तक के लिए 10 परामर्शदाताओं⁷⁷ का एक पैनल गठित किया (सितंबर 2015)। गठित पैनल को मार्च⁷⁸ 2021 तक बढ़ा दिया गया था। मार्च 2021 के पश्चात, रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा नया पैनल गठित किया गया।

उपरोक्त आरएफई के खंड 11.3 के अनुसार, यदि कोई सूचीबद्ध परामर्शदाता खंड 8.0 के अनुसार हितों के टकराव से इतर अन्य कारणों से परामर्श हेतु लगातार तीन बोलियों में से कम से कम एक में भी भाग लेने में विफल रहता है, तो आरएलडीए उस परामर्शदाता का नाम सूचीबद्ध परामर्शदाताओं की सूची से हटाने और सुरक्षा जमा (एसडी) जब्त करने के लिए कार्रवाई कर सकता है।

आरएलडीए ने परामर्श कार्य प्रदान करने के लिए पैनल अवधि (सितंबर 2015 से मार्च 2021) के दौरान 140 प्रस्ताव अनुरोध (आरएफपी) जारी किए और उपरोक्त मानदंडों के अनुसार, प्रत्येक पैनल में शामिल परामर्शदाता को कम से कम 46 आरएफपी⁷⁹ प्रस्तुत करने चाहिए थे। लेखापरीक्षा ने परामर्शदाताओं द्वारा प्रस्तुत

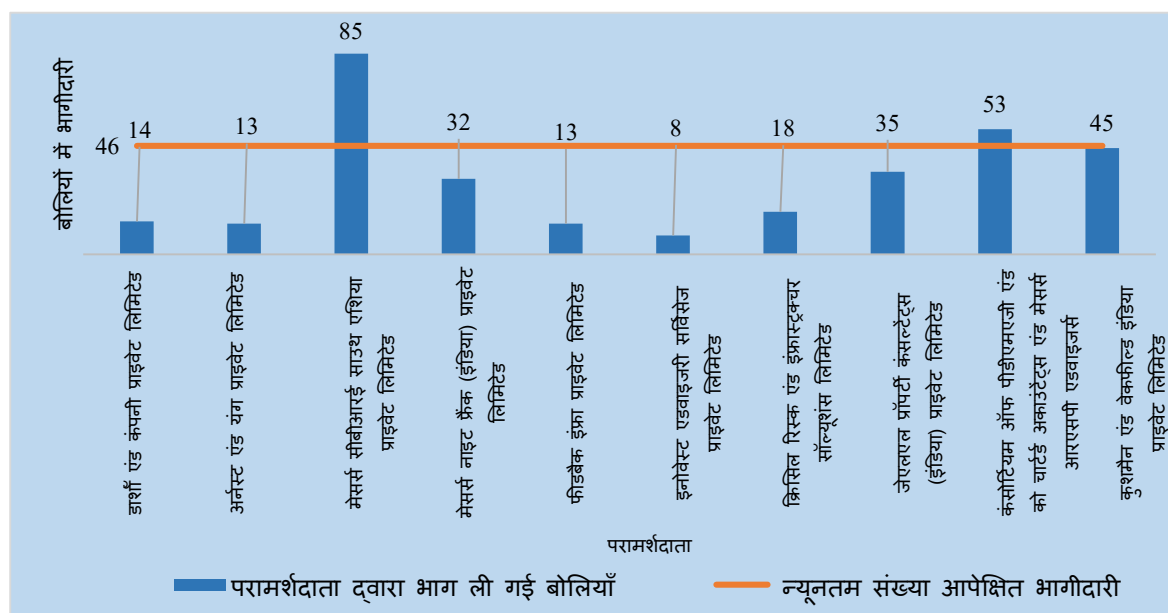
⁷⁷ 1. दारशॉ एंड कंपनी प्राइवेट लिमिटेड, 2. अन्स्ट एंड यंग प्राइवेट लिमिटेड, नई दिल्ली 3. सीबीआरई साउथ एशिया प्राइवेट लिमिटेड, नई दिल्ली 4. नाइट फ्रैंक इंडिया (प्राइवेट) लिमिटेड 5. फीडबैक इंफ्रा प्राइवेट लिमिटेड, 6. इनोवेस्ट एडवाइजरी सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड, 7. क्रिसिल रिस्क एंड इन्फ्रास्ट्रक्चर सॉल्यूशंस लिमिटेड, मुंबई, 8. जोन्स लैंग लासेल प्रॉपर्टी कंसल्टेंट्स प्राइवेट लिमिटेड, 9. मेसर्स पीडीएमएजी एंड कंपनी चार्टर्ड अकाउंटेंट्स और मेसर्स आरएसपी एडवाइजर का कंसोर्टियम 10. कुशमैन एंड वेकफील्ड इंडिया प्राइवेट लिमिटेड

⁷⁸ आरएलडीए ने परामर्शदाताओं के मौजूदा पैनल की वैधता को शुरू में एक वर्ष की अवधि के लिए बढ़ाया (अगस्त 2018) और उसके बाद छह-छह महीने की अवधि के लिए तीन बार अर्थात् मार्च 2021 तक बढ़ाया।

⁷⁹ कुल आरएफपी जारी = 140, न्यूनतम भागीदारी आवश्यक = 1/3 अर्थात् 140/3 = 46

प्रस्तावों की जांच की। आवश्यक न्यूनतम स्तर के सापेक्ष भागीदारी की सीमा चार्ट 3.4 में दर्शाई गई है:

चार्ट 3.4: 140 बोलियों में परामर्शदाताओं की भागीदारी



उपरोक्त चार्ट से यह देखा जा सकता है कि दस में से आठ परामर्शदाताओं ने 140 प्रस्ताव हेतु अनुरोध में से कम से कम 46 आरएफपी में भाग लेने की शर्तों को पूरा नहीं किया, अर्थात् लगातार तीन आरएफपी में से एक बार भाग लेने की शर्त को पूरा नहीं किया। यद्यपि आरएफई की शर्तों के अनुसार ऐसा करना आवश्यक था उसके बाद भी, रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने इन आठ परामर्शदाताओं की अपर्याप्त भागीदारी के बाद भी उन्हें पैनल सूची से हटाने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (जुलाई 2025) कि रेल भूमि विकास प्राधिकरण एक विकासशील संगठन है और योग्य परामर्शदाताओं का समूह सीमित है, इसलिए किसी भी सूचीबद्ध परामर्शदाता को हटाना उचित नहीं समझा गया। मौजूदा पैनलबद्ध परामर्शदाताओं के प्रदर्शन की समीक्षा के आधार पर उन्हें जारी रखने या हटाने के संबंध में भविष्य में निर्णय लिया जाएगा।

यद्यपि रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा के तर्क को स्वीकार कर लिया है, लेकिन यह स्पष्टीकरण स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि रेल भूमि विकास प्राधिकरण की स्थापना

2006 में हुई थी और परामर्शदाताओं के पैनल की मांग करने के समय (2015) उसके पास नौ वर्षों से अधिक का कार्य अनुभव था। इसके अतिरिक्त, रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने समय-समय पर परामर्शदाताओं की भागीदारी का आकलन नहीं किया और सभी आठ परामर्शदाताओं को मार्च 2021 तक बार-बार अतिरिक्त समय देकर पैनल जारी रखा।

3.2.2 पिछले खराब प्रदर्शन के बावजूद वाणिज्यिक स्थलों के लिए एफ एंड एम परामर्शदाताओं का पैनल तैयार करना

रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने ₹ 50 करोड़ से ₹ 300 करोड़ के मध्य की क्षमता वाले कार्यस्थल के लिए एफ एंड एम परामर्शदाताओं के एक नए पैनल के निर्माण की प्रक्रिया शुरू की (फरवरी 2021)। परामर्शदाताओं के चयन के लिए, आरएलडीए ने जनवरी 2018 और दिसंबर 2020 के बीच किए गए कार्यों के आधार पर उनके प्रदर्शन का मूल्यांकन एक (खराब) से पांच (उत्कृष्ट) के पैमाने पर करने का निर्णय लिया।

समीक्षा समिति⁸⁰ ने पाया कि उपरोक्त मानदंडों के आधार पर, अनुबंधों को संभालने वाले संबंधित नोडल अधिकारी द्वारा दस में से सात परामर्शदाताओं को दो या उससे अधिक ग्रेड दिया गया, जिससे वे पैनल में सम्मिलित किए जाने के पात्र हो गए। शेष तीन परामर्शदाता नियमित रूप से भाग नहीं ले रहे थे और उन्हें 2018-2020 के दौरान कोई अनुबंध नहीं दिया गया था, इसलिए समिति कोई ग्रेड नहीं दिए जाने के कारण उनके प्रदर्शन का आकलन नहीं कर सकी थीं। समिति ने पुनः पैनल में सम्मिलित करने के बाद एक वर्ष की कार्य निष्पादन समीक्षा के अधीन उनको पैनल में सम्मिलित करने की सिफारिश की। इसलिए, समिति ने प्रस्तावित पैनल के लिए सभी दस सूचीबद्ध परामर्शदाताओं की सहमति आमंत्रित की।

लेखापरीक्षा ने पाया कि समिति ने तीन परामर्शदाताओं को सूचीबद्ध करने की अनुशंसा की थी, जो निर्धारित योग्यता मानदंडों को पूरा नहीं करते थे, क्योंकि

⁸⁰ परामर्शदाताओं के पिछले प्रदर्शन की समीक्षा के लिए दो महाप्रबंधकों वाली समीक्षा समिति का गठन (मई 2021) किया गया।

इन परामर्शदाताओं द्वारा कोई कार्य नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा ने पाया कि निर्धारित अवधि (2018-2020) के दौरान किए गए कार्य के आधार पर समिति द्वारा एक परामर्शदाता के प्रदर्शन का मूल्यांकन 'खराब' के रूप में किया गया था। लेकिन समिति ने निर्धारित अवधि से पहले (फरवरी 2017) किए गए कार्य का मूल्यांकन करके परामर्शदाता को अनुचित तरीके से योग्य घोषित कर दिया।

इस प्रकार, अपर्याप्त प्रदर्शन और पैनल में सम्मिलित करने के लिए निर्धारित मानदंडों को पूरा न करने के बावजूद, रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने 10 में से चार परामर्शदाताओं को पुनः पैनल में सम्मिलित कर लिया। इसके अतिरिक्त, इन चार परामर्शदाताओं में से तीन ने जुलाई 2021 से मार्च 2022 की अवधि के दौरान यानी पुनः पैनल में सम्मिलित होने के बाद परामर्श के लिए जारी किए गए 17 प्रस्ताव के लिए अनुरोध में खराब⁸¹ प्रदर्शन किया।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने अपने उत्तर में कहा (अगस्त 2024) कि परामर्शदाताओं का पैनल तीन वर्षों के लिए वैध है, बशर्ते कि आवधिक प्रदर्शन मूल्यांकन संतोषजनक पाया जाए। रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने आगे कहा कि यह तुलनात्मक रूप से नया और विकसित संगठन है और इसमें परामर्शदाताओं की संख्या सीमित है। इसलिए उस समय उन्हें हटाना उचित नहीं समझा गया।

रेल मंत्रालय ने इस संबंध में कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की (जुलाई 2025)।

3.2.3 वाणिज्यिक स्थलों के परामर्शदाताओं के साथ समझौते के निष्पादन में विलंब के लिए दंडात्मक खंड का प्रावधान न होना

विभिन्न परियोजनाओं के विकास के लिए परामर्श कार्य हेतु अनुबंध की शर्तों के अनुसार, सफल परामर्शदाता को स्वीकृति पत्र (एलओए) में निर्धारित⁸² समय अवधि के भीतर रेल भूमि विकास प्राधिकरण के साथ एक करार पर हस्ताक्षर

⁸¹ दो परामर्शदाताओं ने भाग नहीं लिया, तथा एक परामर्शदाता ने केवल एक प्रस्ताव के लिए अनुरोध में भाग लिया।

⁸² समय के साथ परिभाषित मानदंडों के अनुसार आवंटन पत्र जारी करने की तारीख से 45 दिन, 30 दिन और 15 दिन

करना आवश्यक है। समझौते में सभी नियम और शर्तें सम्मिलित हैं जो दोनों पक्षों - आरएलडीए और परामर्शदाता - पर बाध्यकारी हैं। करार के मानक प्रारूप में समझौते के गैर/विलंबित निष्पादन के लिए दंड का प्रावधान सम्मिलित नहीं था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि चयनित 26 वाणिज्यिक कार्यस्थलों में से तीन कार्यस्थलों पर अनुबंध निष्पादित नहीं किए गए तथा 14 कार्यस्थलों पर परामर्श अनुबंधों के निष्पादन में एक सप्ताह⁸³ से लेकर पांच वर्ष⁸⁴ से अधिक का विलम्ब हुआ। विलंब के कारण अभिलेख में नहीं पाए गए। लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने अपने हितों की रक्षा के लिए अनुबंध के गैर/विलंबित निष्पादन के लिए परामर्श कार्य हेतु किसी भी प्रस्ताव के लिए अनुरोध में दंड का प्रावधान सम्मिलित नहीं किया था।

करार पर हस्ताक्षर न होने के कारण, रेल भूमि विकास प्राधिकरण और परामर्शदाता के मध्य वैधानिक रूप से बाध्यकारी संबंध नहीं बन पाया, और परामर्शदाता द्वारा नियमों और शर्तों का उल्लंघन करने की स्थिति में आरएलडीए के लिए कठिनाइयां पैदा हो सकती थीं।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण अपने उत्तर (अगस्त 2024) में समझौतों के अ-निष्पादन/विलंबित निष्पादन पर मौन था। इसमें कहा गया कि आवंटन पत्र एक बाध्यकारी अनुबंध है, तथा परामर्शदाता आवंटन पत्र में उल्लिखित तिथि से कार्य शुरू कर सकते हैं। इसके अतिरिक्त, निविदा शर्तों के अनुसार समझौते पर हस्ताक्षर करने के बाद परामर्शदाताओं को भुगतान किया गया।

यह उत्तर मान्य नहीं है, क्योंकि आवंटन पत्र में ही समय सीमा निर्दिष्ट है जिसके भीतर समझौते को निष्पादित किया जाना आवश्यक है। इसके अलावा, आवंटन पत्र में जुर्माना लगाने के लिए विशिष्ट नियम व शर्तें परिभाषित नहीं की गई हैं।

रेल मंत्रालय ने इस संबंध में कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की (जुलाई 2025)।

⁸³ साल्ट गोला, हावड़ा।

⁸⁴ निराला नगर, कानपुर।

3.2.4 वाणिज्यिक कार्यस्थलों में परामर्शदाताओं द्वारा राजस्व साझाकरण मॉडल तैयार न करना

वाणिज्यिक स्थलों के लिए एफ एंड एम परामर्श हेतु प्रस्ताव के लिए अनुरोध की शर्तों और नियमों में यह प्रावधान था कि परामर्शदाता को आरएफपी में उपलब्ध कराई गई सूची में से सबसे उपयुक्त परियोजना मॉडल का सुझाव देना था, जिसमें (क) बैंक गारंटी के साथ अग्रिम पट्टा प्रीमियम मॉडल (ख) विपणन अधिकारों के साथ या उसके बिना पट्टा प्रीमियम मॉडल (ग) राजस्व साझाकरण मॉडल (घ) वार्षिक भुगतान मॉडल सम्मिलित थे।

लेखापरीक्षा नमूने में सम्मिलित 26 कार्यस्थलों में से 19 कार्यस्थलों के लिए एफ एंड एम परामर्शदाताओं द्वारा मूल्यांकन प्रतिवेदन प्रस्तुत किया गया। अधिकतम आय/राजस्व प्राप्त करने के लिए सर्वोत्तम मॉडल की पहचान करते समय परामर्शदाताओं द्वारा किसी भी कार्यस्थल के लिए राजस्व साझाकरण मॉडल पर विचार नहीं किया गया। परामर्शदाताओं ने राजस्व साझाकरण मॉडल पर विचार न करने के कोई कारण नहीं बताए। सभी 19 कार्यस्थलों पर केवल वार्षिक पट्टा किराए के साथ अग्रिम पट्टा प्रीमियम मॉडल पर ही विचार किया गया।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों द्वारा बहु कार्य परिसर के विकास के मामले में, आरएलडीए और सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के बीच समझौता ज्ञापन वार्षिक भुगतान या राजस्व साझेदारी के आधार पर, जो भी अधिक हो, की शर्त पर निष्पादित किया गया था। इसके अलावा, 34वीं रेल भूमि विकास प्राधिकरण आम सभा (जीबी) बैठक (28 मई 2019) के अनुसार, आरएलडीए को अन्य एजेंसियों द्वारा अपनाई गई मूल्यांकन पद्धति का अध्ययन/मूल्यांकन करना था।

लेखापरीक्षा में ऐसे उदाहरण पाए गए जहां अन्य सरकारी एजेंसियों ने निजी एजेंसियों के साथ राजस्व साझाकरण समझौता किया था:

1. राष्ट्रमंडल खेल गांव के विकास के लिए दिल्ली विकास प्राधिकरण (डीडीए) और एम्मार के बीच समझौता, बशर्ते कि दिल्ली विकास प्राधिकरण को प्राप्त फर्श क्षेत्र अनुपात का एक तिहाई हिस्सा मिलेगा।
2. ताज होटल, मान सिंह रोड, नई दिल्ली के लिए इंडियन होटल्स कंपनी लिमिटेड (आईएचसीएल) और एनडीएमसी के बीच समझौते में यह प्रावधान था कि एनडीएमसी को प्रति माह 2.96 करोड़ रुपये या संपत्ति के सकल कारोबार का 32.50 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, का अग्रिम न्यूनतम गारंटी शुल्क प्राप्त होगा।

इस प्रकार, परामर्शदाताओं ने राजस्व साझाकरण मॉडल पर विचार न करके विनियमों और प्रस्ताव के लिए अनुरोध की शर्तों का अनुपालन नहीं किया। आरएलडीए ने परामर्शदाताओं से राजस्व साझाकरण मॉडल तैयार करने के लिए भी नहीं कहा। परामर्शदाताओं द्वारा राजस्व साझाकरण मॉडल तैयार न किए जाने के कारण, आरएलडीए गैर किराया राजस्व के माध्यम से अधिकतम आय प्राप्त करने के लिए सबसे उपयुक्त मॉडल का आकलन नहीं कर सका।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (3 जुलाई 2025) कि आरएलडीए ने पहले तिरुपति में हवाई क्षेत्र के विकास के लिए राजस्व साझाकरण मॉडल अपनाने की व्यवहार्यता का पता लगाया था, हालांकि, उस समय मॉडल से सफल परिणाम नहीं मिले।

रेल मंत्रालय ने आगे कहा कि लेखापरीक्षा की अभ्युक्तियों के अनुसरण में, आरएलडीए के हितों की रक्षा के लिए पर्याप्त सुरक्षा उपाय सुनिश्चित करते हुए, वर्तमान बाजार स्थितियों के अनुरूप राजस्व हिस्सेदारी आधारित बोली दस्तावेज तैयार करने के लिए अब एक व्यापक अभ्यास शुरू किया गया है। इसके समानांतर, कई संभावित कार्यस्थलों के लिए राजस्व साझाकरण मॉडल के अंतर्गत मूल्यांकन कार्य भी किया जा रहा है।

रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा के तर्क को स्वीकार कर लिया है, तथा लेखापरीक्षा में आरएलडीए द्वारा किए जा रहे प्रयासों और पहलों को स्वीकार किया गया है।

3.2.5 परामर्श गतिविधियों के लिए विशेष शाखा का निर्माण न होना

रेलवे अधिनियम 1989 के पैरा संख्या 4 (डी) (2) (iii) में प्रावधान किया गया है कि केंद्र सरकार आरएलडीए को भूमि और संपत्ति के विकास के संबंध में भारत में परामर्श, निर्माण या प्रबंधन सेवाएं प्रदान करने और संचालन करने का काम सौंप सकती है। इसके अलावा, रेल भूमि विकास प्राधिकरण विनियम 2012 के पैरा संख्या 50 में यह प्रावधान किया गया है कि प्राधिकरण सरकार, किसी स्थानीय प्राधिकरण या किसी अन्य संगठन के लिए परामर्श, पेशेवर सेवाएं और

ऐसे अन्य कार्य ऐसे नियमों और शर्तों पर कर सकता है, जिन पर प्राधिकरण और ऐसी इकाई के बीच सहमति हो सकती है और प्राधिकरण ऐसी गतिविधियों को करने के लिए अपने संगठन के भीतर एक विशेष विंग बना सकता है।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने आरएलडीए विनियमों के अनुसार परामर्श, व्यावसायिक सेवाएं आदि प्रदान करने के लिए कोई विशेष शाखा स्थापित नहीं की थी। हालाँकि, आरएलडीए ने ₹ 10 करोड़ से कम संभावित मूल्य वाले कार्यस्थलों का मूल्यांकन करने के लिए एक समिति (स्पॉट कमेटी) का गठन किया। लेखापरीक्षा में पाया गया कि स्पॉट समिति ने आरएलडीए को सौंपी गई सभी कार्यस्थलों का मूल्यांकन वाणिज्यिक विकास/एमएफसी के लिए नहीं किया। चयनित 26 वाणिज्यिक कार्यस्थलों में से केवल दो तथा चयनित 17 एमएफसी कार्यस्थलों में से 11 का ही स्पॉट समिति द्वारा मूल्यांकन किया गया।

इस प्रकार, 17 वर्षों के बाद भी, आरएलडीए परामर्श प्रदान करने के लिए अपनी स्वयं की विशेषज्ञता विकसित करने के बजाय, अपने कार्यों को पूरा करने के लिए काफी हद तक परामर्शदाताओं पर निर्भर है और अन्य संगठनों को परामर्श प्रदान करने का प्रश्न दूर की कौड़ी लगता है।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (जुलाई 2025) में कहा कि आरएलडीए के पास अधिकारियों का कोई स्थायी संवर्ग नहीं है और लगभग सभी अधिकारी विभिन्न विभागों से सीमित अवधि के लिए प्रतिनियुक्ति पर हैं। परिणामस्वरूप, वास्तुशिल्प परामर्श, विपणन और मूल्यांकन जैसे विशिष्ट कार्य इन क्षेत्रों में पेशेवर विशेषज्ञता रखने वाले बाहरी परामर्शदाताओं के माध्यम से किए जाते हैं। सीमित आंतरिक संसाधनों के बावजूद, आरएलडीए ने समय के साथ उचित आंतरिक विशेषज्ञता विकसित की है।

इसके अलावा, रेल मंत्रालय ने कहा कि आरएलडीए के बढ़ते कार्यक्षेत्र ज्ञान को मान्यता दी गई है, कई मंत्रालयों ने मार्गदर्शन के लिए आरएलडीए से संपर्क किया है, जो विधिवत प्रदान किया गया है, जो संगठन की विकसित संस्थागत क्षमता को दर्शाता है।

यद्यपि आरएलडीए द्वारा उठाए गए कदम सराहनीय हैं, परन्तु तथ्य यह है कि आरएलडीए ने रेल भूमि विकास प्राधिकरण विनियम 2012 के प्रावधानों के अनुसार कोई विशेष शाखा नहीं बनायी गई थी। इसके अलावा, आरएलडीए अपनी स्थापना के 17 साल बाद भी बाहरी परामर्शदाताओं पर निर्भर था।

3.3 निष्कर्ष

रेल मंत्रालय के लेखा और प्रशासन निदेशालय में संरचित डेटा बैंक, स्पष्ट दिशा-निर्देश, फास्ट-ट्रैक अनुमोदन तंत्र और प्रभावी निगरानी प्रणाली की अनुपस्थिति के कारण मुद्रीकरण के लिए आरएलडीए को भूमि सौंपने की प्रक्रिया में महत्वपूर्ण अक्षमताएं पैदा हुई हैं। संभाव्यता अध्ययन, अपेक्षित प्रमाणपत्र और स्वामित्व सत्यापन में कमियों के साथ-साथ क्षेत्रीय रेलवे, आरएलडीए और रेलवे बोर्ड के बीच अपर्याप्त समन्वय के परिणामस्वरूप विलंब, पुनः निविदा, विधिक विवाद और मूल्यवान भूमि के कम उपयोग की स्थिति उत्पन्न हुई है। अनुमोदन के लिए निर्धारित समय-सीमा के अभाव के कारण यह प्रक्रिया और भी लंबी हो गई है, कुछ मामलों में तो आठ वर्ष से भी अधिक समय लगा है।

इसके अतिरिक्त, परामर्शदाता पैनल मानदंडों का अनुपालन न करना, खराब प्रदर्शन के बावजूद पुनर्नियुक्ति तथा वैकल्पिक मूल्यांकन मॉडल ने सामूहिक रूप से आरएलडीए की गैर-किराया राजस्व क्षमता को अधिकतम करने की क्षमता को कमजोर कर दिया है।

3.4 अनुशंसाएं

- भूमि पार्सल के प्रस्तावों के संरचित डेटा बैंक की अनुपस्थिति के कारण रेल मंत्रालय द्वारा आरएलडीए को भूमि सौंपने की प्रक्रिया में अक्षमताएं आईं। इसलिए, रेल मंत्रालय को मुद्रीकरण के लिए प्राप्त भूमि पार्सलों के प्रस्तावों का एक डाटा बैंक बनाए रखना चाहिए, जो प्रस्तावों की निगरानी के लिए एक ऑनलाइन ट्रैकिंग प्रणाली द्वारा समर्थित हो।

- ऋणभार/अतिक्रमण आदि से मुक्त भूमि के प्रस्ताव भेजने के रेल मंत्रालय के निर्देशों के बावजूद, क्षेत्रीय रेलवे ने इन मुद्दों वाली भूमि के प्रस्ताव भेजे, जिसके परिणामस्वरूप भूमि के मुद्रीकरण में विलंब हुआ। इसलिए, रेल मंत्रालय/आरएलडीए को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि भूमि के टुकड़े ऋणभार और अतिक्रमण से मुक्त हों, भूमि का स्पष्ट स्वामित्व हो, तथा आरएलडीए को सौंपे जाने से पहले भविष्य में उपयोग के लिए आवश्यक न हों।
- मानक समय-सीमा की अनुपलब्धता के कारण, रेल मंत्रालय ने आरएलडीए को एक दिन से लेकर आठ वर्ष की अवधि में कार्यस्थल सौंप दिए। इसलिए, रेल मंत्रालय और आरएलडीए को भूमि सौंपने की प्रक्रिया के प्रत्येक चरण (जैसे, व्यवहार्यता, प्रमाणन और सौंपने और वापस सौंपने की स्वीकृति) के लिए मानकीकृत समय-सीमा शुरू करनी चाहिए और प्रक्रिया में विलंब के लिए उत्तरदायित्व तय करना चाहिए।
- रेल भूमि विकास प्राधिकरण को पैनल मानदंडों का सख्ती से पालन करना चाहिए, इसमें प्रदर्शन-आधारित नवीकरण शर्तें, समझौते के निष्पादन में विलंब के लिए दंडात्मक प्रावधान सम्मिलित होने चाहिए और यह सुनिश्चित करने के लिए समय-समय पर मूल्यांकन करना चाहिए कि परामर्शदाता गुणवत्ता व्यवहार्यता अध्ययन प्रदान करें और एकाधिक राजस्व मॉडलों का पता लगाएं।



अध्याय IV

कार्यस्थलों का मूल्यांकन



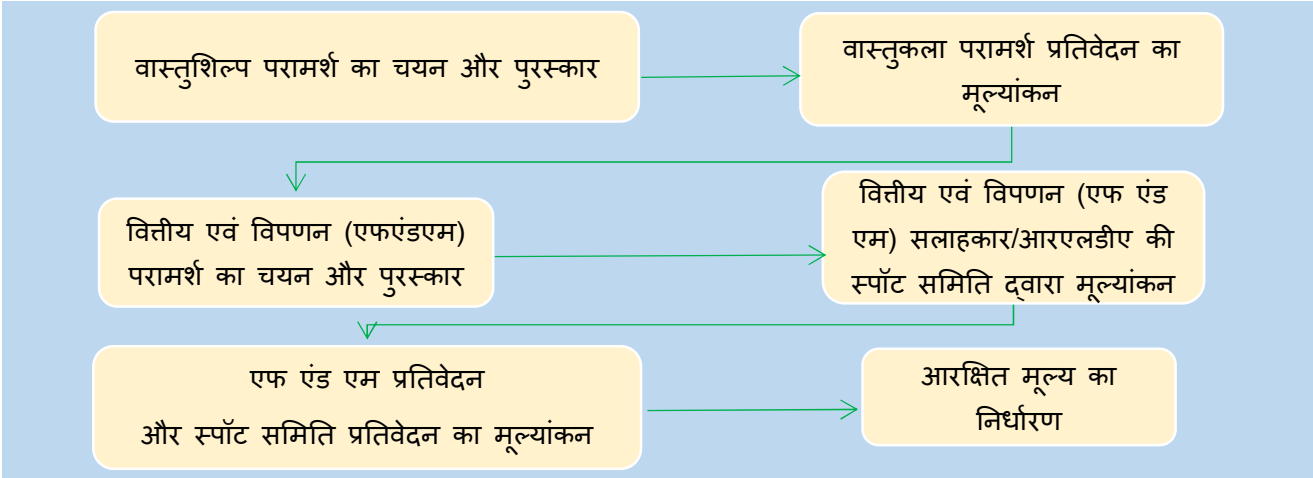
अध्याय IV

कार्यस्थलों का मूल्यांकन

आरएलडीए (रेल भूमि विकास प्राधिकरण) विनियम, 2013 के अंतर्गत आरएलडीए को सौंपी गई रेलवे भूमि (कार्यस्थल) के उपयोग की अनुमति प्राधिकरण और विकासकर्ता (पट्टेदार) के बीच लिखित समझौते के बाद ही दी जाती है। कार्यस्थल सौंपे जाने तथा आरएलडीए और विकासकर्ता (पट्टेदार) के बीच लिखित करार के निष्पादन के बाद आरएलडीए द्वारा की जाने वाली सभी गतिविधियां पूर्व-अनुबंध गतिविधियों के अंतर्गत आती हैं। अनुबंध-पूर्व एसोसिएशन में सलाहकारों की नियुक्ति, स्थलों का मूल्यांकन और आरक्षित मूल्य को अंतिम रूप देना शामिल है। विकासकर्ता के साथ पट्टा करार पर हस्ताक्षर करने से पहले सबसे महत्वपूर्ण गतिविधियों में से आरएलडीए द्वारा वाणिज्यिक/एमएफसी कार्यस्थलों का मूल्यांकन एक है। कार्यस्थलों का मूल्यांकन विभिन्न मूल्यांकन विधियों यथा आरएलडीए की स्पोर्ट समिति⁸⁵ या परामर्शदाताओं के माध्यम द्वारा किया जाता है।

आरएलडीए द्वारा पूर्व-अनुबंध चरण में की गई गतिविधियों को चार्ट 4.1 में दर्शाया गया है:

चार्ट 4.1 पूर्व-अनुबंध चरण में की गई गतिविधियाँ



⁸⁵ स्पोर्ट कमेटी आरएलडीए द्वारा गठित एक समिति है जो 10 करोड़ रुपये तक की कमाई क्षमता वाली साइटों का मूल्यांकन करती है।

31 मार्च 2023 तक विभिन्न चरणों में 26 वाणिज्यिक कार्यस्थलों और निजी डेवलपर्स को 17 एमएफसी कार्यस्थलों से युक्त लेखापरीक्षा नमूना तालिका 4.1 में दिखाया गया है:

चरण	वाणिज्यिक कार्यस्थलों की संख्या	एमएफसी कार्यस्थलों की संख्या
प्रक्रियाधीन परामर्श	3	-
वित्त एवं प्रबंधन परामर्श अर्थात मूल्यांकन पूर्ण	21	17
इरकॉन के साथ रद्द समझौता ज्ञापन	1	-
वि-हस्तांतरण हेतु प्रस्तावित	1	-
कुल	26	17

स्थलों के मूल्यांकन से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष निम्नलिखित पैराग्राफों में दिए गए हैं।

4.1 कार्यस्थलों का मूल्यांकन

आरएलडीए द्वारा वाणिज्यिक/एमएफसी कार्यस्थलों के मूल्यांकन की प्रक्रिया में विभिन्न मूल्यांकन विधियों द्वारा कार्यस्थल के भूमि मूल्य की गणना करना-सर्कल रेट विधि, बाजार दर विधि/बिक्री तुलनीय विधि⁸⁶, अवशिष्ट विधि और डिस्काउंटेड कैश फ्लो (डीसीएफ) विधि जिसका उपयोग आरएलडीए⁸⁷ में वाणिज्यिक और एमएफसी कार्यस्थलों के मूल्यांकन में किया जाता है और छूट और प्रीमियम का आवेदन, विभिन्न मूल्यांकन विधियों का भारांक लागू करके मार्गदर्शन मूल्य का निर्धारण, आरक्षित मूल्य को अंतिम रूप देना और विकासकर्ता के लिए भुगतान मॉडल तय करना सम्मिलित है।

⁸⁶ बिक्री तुलनीय विधि तुलनीय कार्यस्थल के पट्टाधृत लेनदेन के नवीनतम डेटा पर आधारित है।

⁸⁷ प्रथम तीन विधियों का पालन आरएलडीए स्पॉट समिति द्वारा किया जाता है तथा सभी चार विधियों का पालन परामर्शदाताओं द्वारा किया जाता है।

लेखापरीक्षा द्वारा संवीक्षा किए गए 26 वाणिज्यिक कार्यस्थलों में से 21 कार्यस्थलों⁸⁸ का मूल्यांकन पूरा हो चुका था, जिनमें से दो कार्यस्थलों का मूल्यांकन आरएलडीए की स्पोर्ट समिति द्वारा किया गया था, जबकि शेष 19 कार्यस्थलों का मूल्यांकन परामर्शदाताओं द्वारा किया गया था।

निजी डेवलपर्स को आवंटित 17 नमूना एमएफसी कार्यस्थलों में से, पाँच कार्यस्थलों का मूल्यांकन परामर्शदाताओं द्वारा किया गया था और 11 कार्यस्थलों का मूल्यांकन आरएलडीए की स्पोर्ट कमेटी द्वारा किया गया था। एक कार्यस्थल⁸⁹ के अभिलेख लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराए गए थे।

स्थलों के मूल्यांकन से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष निम्नलिखित पैराग्राफों में दिए गए हैं।

4.1.1 दरों, क्षेत्र, फर्श क्षेत्र अनुपात (एफएआर) और निर्माण लागत के उपयोग में अनियमितताएं

किसी कार्यस्थल का मूल्य निर्धारित करने में विभिन्न मापदंडों जैसे सर्कल रेट, बाजार दर, किराया दरें, कार्यस्थल का क्षेत्रफल, फर्श क्षेत्र अनुपात⁹⁰ (एफएआर), निर्माण लागत आदि का उपयोग किया जाता है। दरें - सर्किल रेट, बाजार दर और किराया दर - स्थानीय प्राधिकारियों और कार्यस्थल के पास के बाजारों से एकत्र की जाती हैं और उन्हें प्रमाणित दस्तावेजों के साथ समर्थित किया जाना चाहिए।

⁸⁸ शेष पांच कार्यस्थलों में, जहां मूल्यांकन पूरा नहीं हुआ है, एक कार्यस्थल को वि-हस्तांतरण के लिए प्रस्तावित किया गया है, दो कार्यस्थलों पर वास्तुकला अध्ययन प्रक्रियाधीन है, एक कार्यस्थल पर मूल्यांकन प्रक्रियाधीन है तथा एक कार्यस्थल पर इरकॉन के साथ समझौता जापन रद्द कर दिया गया है।

⁸⁹ झांसी

⁹⁰ फर्श क्षेत्र अनुपात (एफएआर) कुल निर्मित क्षेत्रफल और कुल प्लॉट क्षेत्रफल का अनुपात है। फर्श क्षेत्र अनुपात दिशानिर्देश नगरपालिकाओं द्वारा निर्धारित किए जाते हैं और आमतौर पर एक इलाके से दूसरे इलाके में भिन्न होते हैं। फर्श क्षेत्र अनुपात को फ्लोर स्पेस इंडेक्स (एफएसआई) भी कहा जाता है।

सर्किल रेट, बाजार दर, किराया दरें, कार्यस्थल का क्षेत्रफल, फर्श क्षेत्र अनुपात, निर्माण लागत आदि जैसे मापदंडों से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष निम्नलिखित पैराग्राफ में दिए गए हैं।

4.1.1.1 वाणिज्यिक कार्यस्थलों के मूल्यांकन के लिए आवासीय सर्किल रेट का अनियमित उपयोग

स्थानीय प्राधिकारी भूमि के आवासीय और वाणिज्यिक उपयोग के लिए अलग-अलग सर्किल दरें अधिसूचित करते हैं। मार्गदर्शन मूल्य पर पहुंचने के लिए, एफ एंड एम परामर्शदाता कार्यस्थलों के मूल्यांकन के लिए सर्किल रेट पद्धति के अंतर्गत सर्किल रेट पर विचार करते हैं।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि एफ एंड एम परामर्शदाताओं⁹¹ द्वारा मूल्यांकित 19 चयनित वाणिज्यिक कार्यस्थलों में से तीन में, सर्किल दर पद्धति द्वारा भूमि के आवासीय और वाणिज्यिक दोनों भागों के मूल्यांकन के लिए आवासीय सर्किल दर को ध्यान में रखा गया था। लेखापरीक्षा ने आवासीय भाग के भूमि मूल्य की गणना आवासीय सर्किल दरों का उपयोग करके तथा वाणिज्यिक भाग के भूमि मूल्य की गणना वाणिज्यिक सर्किल दरों का उपयोग करके की, जैसा कि तालिका 4.2 में दिया गया है:

⁹¹ मेसर्स कोलियर्स इंटरनेशनल (इंडिया) प्रॉपर्टी सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड (अशोक विहार) और मेसर्स पीडीएमएजी एंड कंपनी और आरएसपी एडवाइजर्स (गवालटोली और शाहमतगंज कार्यस्थल)

तालिका 4.2: कार्यस्थलों के वाणिज्यिक हिस्से के लिए प्रयुक्त आवासीय दरें

क्र. सं.	कार्यस्थल का नाम	कार्यस्थल के वाणिज्यिक भाग का क्षेत्रफल (वर्ग मीटर)	वाणिज्यिक कार्यस्थल के लिए सरकारी सर्किल दर (₹/वर्ग मीटर)	वाणिज्यिक हिस्से का सरकारी सर्किल रेट के अनुसार मूल्य ⁹² (करोड़ रुपये)	आवासीय भाग के लिए सरकारी सर्किल दर (₹/वर्ग मीटर)	परामर्शदाता द्वारा विचारित दर (₹/वर्ग मीटर) अर्थात आवासीय	परामर्शदाता सर्किल रेट के अनुसार मूल्य ⁹³ (₹ करोड़)	अंतर (₹ करोड़)
	1	2	3	4=2x3	5	6	7=2x5	8=4-7
1	अशोक विहार (नई दिल्ली)	10,760	3,83,040	412.15	1,27,680	1,27,680	137.38	274.76
2	ग्वालटोली (कानपुर)	742	99,000	7.35	60,000	60,000	4.45	2.90
3	शाहमतगंज (बरेली)	3,279	49,500	16.23	18,700	18,700	6.13	10.10
							योग	287.76

लेखापरीक्षा में पाया गया कि कार्यस्थल के वाणिज्यिक हिस्से के लिए, परामर्शदाताओं ने वाणिज्यिक सर्किल दरों के स्थान पर आवासीय सर्किल दरों का उपयोग किया था, जिन्हें आरएलडीए द्वारा भी अनुमोदित किया गया था। भूमि के वाणिज्यिक हिस्से के लिए सर्किल रेट के इस अनियमित उपयोग के परिणामस्वरूप इन तीन कार्यस्थलों का मूल्यांकन ₹ 287.76 करोड़ कम आंका गया।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (3 जुलाई 2025) कि तीन संदर्भित कार्यस्थल - अशोक विहार (नई दिल्ली), ग्वालटोली (कानपुर) और शाहमतगंज (बरेली)

⁹² सर्किल रेट पद्धति द्वारा मूल्यांकन में परामर्शदाता द्वारा लागू की गई सभी छूटें शामिल होती हैं।

⁹³ सर्किल रेट पद्धति द्वारा मूल्यांकन में परामर्शदाता द्वारा लागू की गई सभी छूटें शामिल होती हैं।

संबंधित सिटी मास्टर प्लान के अनुसार आवासीय उपयोग के लिए नामित हैं। तदनुसार, इन कार्यस्थलों के मूल्यांकन के लिए आवासीय उपयोग हेतु सर्किल रेट को अपनाया गया है। इन स्थानों में उल्लिखित वाणिज्यिक घटक केवल सहायक/सुविधा दुकानों से संबंधित हैं, जो आवासीय कॉलोनियों की सेवा के लिए हैं, तथा मूल्यांकन प्रयोजनों के लिए समग्र भूमि उपयोग वर्गीकरण में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि ये कार्यस्थल मुख्यतः आवासीय उपयोग के लिए थे तथा इन कार्यस्थलों में वाणिज्यिक क्षेत्र का उपयोग वाणिज्यिक प्रयोजनों के लिए किया जाना था। इसलिए, कार्यस्थलों के वाणिज्यिक हिस्से का मूल्यांकन आवासीय दरों के बजाय वाणिज्यिक दरों पर किया जाना चाहिए था।

इसके अतिरिक्त, आरएलडीए की जीएम समिति ने स्वयं अशोक विहार कार्यस्थल के संबंध में एफ एंड एम सलाहकार प्रतिवेदन को मंजूरी दी थी, जिसमें कार्यस्थल के आवासीय और वाणिज्यिक भागों के लिए अलग-अलग सर्किल दरों की अनुशंसा की गई थी।

4.1.1.2 ग़लत ऋण मूल्यांकन के कारण वाणिज्यिक कार्यस्थलों का कम आकलन हुआ

बांद्रा ईस्ट (लघु), मुंबई के कार्यस्थल को मार्च 2016 में रेल बोर्ड द्वारा आरएलडीए को सौंपा गया था। पटवारी द्वारा प्रस्तुत नकल अर्ज⁹⁴ और डेवलपर द्वारा प्रस्तुत अनापत्ति प्रमाण पत्र संबंधी दस्तावेजों के अनुसार सौंपा गया कार्यस्थल सिटी टाइटल सर्वे (सीटीएस) संख्या 677 के अंतर्गत आता है। एफ एंड एम परामर्शदाता ने कार्यस्थल के मूल्यांकन के लिए सीटीएस संख्या 677 के बजाय सीटीएस संख्या 1 से 37, 39 से 95 के लिए ₹ 90,000 प्रति वर्गमीटर (वर्ष 2015 के लिए) की सर्किल दर पर विचार किया।

⁹⁴ संपत्ति दस्तावेज़ की प्रमाणित प्रति जैसे भूमि अभिलेख या स्वामित्व विलेख।

सलाहकार निगरानी समिति⁹⁵ (सीएमसी) ने वर्ष 2016-17 के लिए रेडी रेकनर मुंबई के अनुसार सर्कल रेट को ₹ 99,000 प्रति वर्ग मीटर तक अद्यतन किया और सलाहकार द्वारा कार्यस्थल का मूल्यांकन तदनुसार संशोधित किया गया।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि रेडी रेकनर मुंबई 2016-17 के अनुसार भूमि सीटीएस संख्या 677 पर आती है, और उक्त सीटीएस संख्या 677 के लिए खुली भूमि की दर ₹ 1,94,700/- प्रति वर्ग मीटर थी।

इस प्रकार, ₹ 1,94,700/- प्रति वर्ग मीटर के बजाय ₹ 99,000/- प्रति वर्ग मीटर का अनुचित सर्किल रेट लागू करने के परिणामस्वरूप कार्यस्थल के आरक्षित मूल्य का मूल्यांकन ₹ 1.84 करोड़ कम हुआ। बाद में इस कार्यस्थल को ₹ 6.51 करोड़ में आवंटित किया गया (नवंबर 2017)।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (3 जुलाई 2025) कि मूल्यांकन प्रक्रिया के दौरान आरएलडीए की मूल्यांकन समिति द्वारा सही सर्किल दरें विधिवत लागू की गई थीं। क्षेत्र के लिए रेलवे की पुनर्जीवित भूमि योजना के अनुसार, परियोजना स्थल सिटी सर्वेक्षण (सीएस) संख्या 677 के अंतर्गत आता है। हालाँकि, राज्य राजस्व अभिलेखों के अनुसार, सीटीएस संख्या 677 रेलवे ट्रैक के विपरीत एक अलग स्थान से संबंधित थी। रेलवे ने गलती से परियोजना कार्यस्थल के लिए सीटीएस संख्या के स्थान पर सीएस संख्या को लिया था। ट्रैक के पूर्वी तरफ स्थित रेलवे संपत्ति, जहां परियोजना कार्यस्थल पड़ता है, को कोई सीटीएस नंबर नहीं दिया गया है।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि रेल मंत्रालय द्वारा उपलब्ध कराए गए दस्तावेजों से पता चलता है कि आरएलडीए द्वारा लागू सर्किल रेट सीटीएस संख्या 677 के अनुसार थे, न कि सीएस संख्या 677 के अनुसार, जैसा कि रेल मंत्रालय ने कहा था।

इसके अतिरिक्त, आरएलडीए अभिलेखों में उपलब्ध दस्तावेज जैसे राजस्व प्राधिकरण का भूमि अभिलेख, आरएलडीए का कार्यस्थल सौंपने का नोट, ग्रेटर मुंबई नगर निगम से परियोजना के विकास के लिए विकासकर्ता द्वारा लिये गए

⁹⁵ सलाहकार निगरानी समिति में जेजीएम/डीजीएम स्तर के सदस्य सम्मिलित होते हैं।

अनापत्ति प्रमाण पत्र से पता चला कि यह क्षेत्र सीटीएस संख्या 677 के अंतर्गत आता है।

4.1.1.3 वाणिज्यिक कार्यस्थल के मार्गदर्शन मूल्य को अंतिम रूप देने के लिए प्राधिकरण/सहकारी समिति के फ्लैटों की आवासीय दरों पर अनुचित विचार

आरएलडीए में कार्यस्थलों के मूल्यांकन के लिए दिशानिर्देश तैयार करने हेतु आरएलडीए द्वारा गठित संयुक्त महाप्रबंधक (जेजीएम) समिति के प्रतिवेदन (2 दिसंबर 2014) के पैरा 3 के अनुसार, बाजार दर पद्धति/बिक्री तुलनीय पद्धति के अंतर्गत विषय स्थलों के मूल्यांकन के लिए निकटवर्ती/तुलनीय कार्यस्थलों की दरें ली जा सकती हैं।

अशोक विहार कार्यस्थल के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि आरएलडीए को सौंपी गई एफ एंड एम परामर्शदाता के मूल्यांकन प्रतिवेदन में, कार्यस्थल के आसपास स्थित दिल्ली विकास प्राधिकरण (₹ 9,971/वर्ग फीट), जीएच को-ऑपरेटिव सोसाइटी (₹ 12,733/वर्ग फीट) और निजी डेवलपर्स (₹ 13,951/वर्ग फीट) की आवासीय इकाइयों की औसत इकाई (वर्ग फीट) बिक्री कीमतों को बाजार दर पद्धति से मूल्यांकन के लिए माना गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि कार्यस्थल के मार्गदर्शन मूल्य पर पहुंचने के लिए इन दरों को आरएलडीए की विभिन्न समितियों द्वारा अनुमोदित किया गया था। इस प्रकार गणना की गई औसत इकाई (वर्ग फुट) बिक्री मूल्य को ₹ 12,218/वर्ग फुट लिया गया।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि दिल्ली विकास प्राधिकरण और जीएच सहकारी समितियों के फ्लैटों की कीमतों को सम्मिलित करना अनुचित था, क्योंकि कार्यस्थल का विकास एक निजी विकासकर्ता द्वारा किया जाना था।

परामर्शदाता द्वारा विचारित औसत के आधार पर गणना किए गए मार्गदर्शन मूल्य और लेखापरीक्षा द्वारा गणना किए गए निजी विकासकर्ता की दरों के मार्गदर्शन मूल्य के बीच तुलना तालिका 4.3 में दी गई है:

तालिका 4.3: परामर्शदाता द्वारा मार्गदर्शन मूल्य की गणना

क्र. सं.	विवरण	परामर्शदाता द्वारा प्रयुक्त औसत इकाई बिक्री मूल्य (₹12,218/वर्ग फुट) पर विचार करते हुए मार्गदर्शन मूल्य	निजी विकासकर्ता की इकाई बिक्री मूल्य (₹13,951/वर्ग फुट) में रखते हुए मार्गदर्शन मूल्य	अंतर (कॉलम 4-3)
1	2	3	4	5
1	आवासीय भाग के लिए बाजार दर पद्धति से मूल्य (सभी छूटों के बाद) (करोड़ रुपये में)	1,569.53	1,861.27	291.74
2	बाजार दर पद्धति के अंतर्गत आरएलडीए समिति द्वारा दिए गए 70% भार के बाद मार्गदर्शन मूल्य (करोड़ रुपये में)	1,098.67	1,302.89	204.22

इस प्रकार, आरएलडीए द्वारा बाजार दर निर्धारित करने के लिए संदर्भ संपत्तियों पर अनुचित विचारण के कारण ₹ 204.22 करोड़ से कम मूल्यांकित आरक्षित मूल्य पर प्रस्ताव के लिए अनुरोध⁹⁶ जारी किया गया।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (3 जुलाई 2025) कि संदर्भित प्रतिवेदन की मेसर्स कोलियर्स द्वारा समीक्षा की गई थी, जिन्होंने अपनी संशोधित मूल्यांकन प्रतिवेदन में उल्लेखित विसंगति को भी सुधारा था।

⁹⁶ इसके आधार पर, आरएफपी जारी किया गया, लेकिन निर्देशित मूल्य से काफी कम बोलियाँ प्राप्त हुईं। इसलिए कार्यस्थल आवंटित नहीं किया गया।

रेल मंत्रालय ने कार्यस्थल के मूल्यांकन में विसंगति को स्वीकार कर लिया है। हालाँकि, समकक्ष समीक्षा में विसंगति को सुधार लिया गया था, लेकिन तथ्य यह रहा कि कार्यस्थल की बोली अनुचित मूल्यांकन के आधार पर लगाई गई थी।

4.1.1.4 अनुचित क्षेत्र और फर्श क्षेत्र अनुपात पर विचार करने के परिणामस्वरूप कार्यस्थल का कम मूल्यांकन हुआ

रेल बोर्ड ने (अगस्त 2007) में स्टेशन रोड, रक्सौल, बिहार को 9,768 वर्ग मीटर का एक भूखंड वाणिज्यिक विकास के लिए आरएलडीए को सौंपा।

लेखापरीक्षा ने एफ एंड एम परामर्शदाता⁹⁷ की मूल्यांकन प्रक्रिया की जांच की और पाया कि इस कार्यस्थल के लिए स्थानीय भवन उपनियमों के अनुसार स्वीकार्य⁹⁸ एफएआर⁹⁹ 1.52 था, लेकिन परामर्शदाता ने स्वीकार्य फर्श क्षेत्र अनुपात 2.0 माना, जिसके कारण फर्श क्षेत्र अनुपात कारक¹⁰⁰ 0.80 से घटकर 0.61 हो गया। परिणामस्वरूप, कार्यस्थल के मूल्यांकन में सम्मिलित सर्किल रेट और बाजार दर भी कम कर दी गई।

एफ एंड एम परामर्शदाता द्वारा प्रस्तुत प्रतिवेदन के अनुसार, कुल 9,768 वर्ग मीटर क्षेत्रफल में से 497 वर्ग मीटर को सड़क क्षेत्र के रूप में नामित किया गया था। इस प्रकार, विकास के लिए कुल 9,271 वर्ग मीटर क्षेत्र उपलब्ध था। हालाँकि, परामर्शदाता द्वारा गणना के लिए प्रयुक्त भूमि क्षेत्रफल 9,271 वर्ग मीटर के बजाय 7,291 वर्ग मीटर था।

⁹⁷ मेसर्स पीडीएमएजी एंड कंपनी और आरएसपी एडवाइजर्स।

⁹⁸ स्वीकार्य एफएआर का अर्थ है स्थानीय प्राधिकरण द्वारा स्वीकार्य फर्श क्षेत्र अनुपात

⁹⁹ फर्श क्षेत्र अनुपात (एफएआर) कुल निर्मित क्षेत्रफल और कुल प्लॉट क्षेत्रफल का अनुपात है। फर्श क्षेत्र अनुपात दिशानिर्देश नगरपालिकाओं द्वारा निर्धारित किए जाते हैं और आम तौर पर एक इलाके से दूसरे इलाके में भिन्न होते हैं। फर्श क्षेत्र अनुपात को फ्लोर स्पेस इंडेक्स (एफएसआई) भी कहा जाता है।

¹⁰⁰ स्पॉट कमेटी पद्धति के अनुसार, फर्श क्षेत्र अनुपात कारक की गणना विचारित एफएआर और अनुमत एफएआर को विभाजित करके की जाती है। अनुमत एफएआर वह अधिकतम एफएआर है जो स्थानीय भवन उप-नियमों के अनुसार अनुमत हो सकता है। विचारित एफएआर, स्वीकार्य एफएआर से गैर-एफएआर क्षेत्र को घटाने के बाद प्राप्त एफएआर है।

लेखापरीक्षा ने फर्श क्षेत्र अनुपात कारक और कार्यस्थल के वास्तविक क्षेत्रफल अर्थात् 9,271 वर्ग मीटर की गणना करने के लिए स्वीकार्य फर्श क्षेत्र अनुपात को 1.52 मानते हुए आरक्षित मूल्य की गणना की। यह पाया गया कि फर्श क्षेत्र अनुपात और भूमि के क्षेत्रफल पर विचार करने में त्रुटि के कारण आरक्षित मूल्य का ₹ 83 लाख कम मूल्यांकन किया गया।

रेल मंत्रालय ने स्वीकार किया (3 जुलाई 2025) कि सर्किल रेट और बाजार दर विधियों में एम एंड वी परामर्शदाता ने गलती से 7,291 वर्ग मीटर का कम क्षेत्र अपनाया था और यह जेजीएम समिति की प्रतिवेदन में भी परिलक्षित हुआ था। इसके अतिरिक्त, संशोधित आरक्षित मूल्य ₹ 3.10 करोड़ से बढ़कर ₹ 3.94 करोड़ हो गया होता, जबकि स्वीकृत उच्चतम बोली ₹ 6.86 करोड़ थी, जिसने आरएलडीए के वित्तीय हितों की पर्याप्त सुरक्षा की।

यद्यपि रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा के तर्क को स्वीकार कर लिया है, लेकिन वित्तीय हितों की सुरक्षा के संबंध में दिया गया स्पष्टीकरण स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि त्रुटि की पहचान संयुक्त महाप्रबंधक समिति द्वारा नहीं की गई थी, जो कमजोर आंतरिक नियंत्रण और निगरानी प्रणाली को दर्शाता है। इसके अलावा, रेल मंत्रालय का उत्तर 1.52 फर्श क्षेत्र अनुपात के स्थान पर 2.0 फर्श क्षेत्र अनुपात के उपयोग के संबंध में अभ्युक्ति पर मौन है।

4.1.1.5 वाणिज्यिक कार्यस्थलों और एमएफसी कार्यस्थलों के मूल्यांकन के लिए बिना किसी सहायक/प्रमाणित दस्तावेज़ के उपयोग की जाने वाली बाज़ार दरें और किराये की दरें

एफ एंड एम परामर्शदाताओं को नियुक्त करने के लिए प्रस्ताव हेतु प्रस्ताव के लिए अनुरोध (आरएफपी) की शर्तों (टीओआर) के अनुसार, परामर्शदाता भूमि के पिछली और वर्तमान बाजार दरों (दस्तावेजों के साथ विधिवत समर्थित) और सर्किल दरों (प्रमाणित दस्तावेजों के साथ विधिवत समर्थित) के आधार पर

मार्गदर्शन मूल्य¹⁰¹ का सुझाव देगा। इसी प्रकार, आरएलडीए द्वारा स्पाॅट कमेटी के लिए जारी (2018) दिशानिर्देशों के अनुसार, स्पाॅट कमेटी को बाजार दरों, किराये, डीसीआर मानदंडों आदि के लिए इंटरनेट संसाधनों का संदर्भ लेना था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि स्थानीय/राजस्व प्राधिकारियों द्वारा जारी सर्किल दरों का उपयोग स्पाॅट समिति और परामर्शदाताओं द्वारा भूमि के मूल्यांकन के लिए सर्किल दर पद्धति में किया गया था। हालांकि, वाणिज्यिक कार्यस्थलों और एमएफसी कार्यस्थलों के मूल्यांकन के लिए बाजार दर पद्धति में प्रयुक्त बाजार दरें तथा अवशिष्ट पद्धति और डीसीएफ पद्धति में प्रयुक्त किराया दरें प्रमाणित दस्तावेजों (जैसे स्थानीय/राजस्व प्राधिकारियों द्वारा जारी भूमि दरें, पूर्व के लेन-देन की भूमि दरें, स्थानीय क्षेत्रों में किए गए लेन-देन की भूमि दरें आदि) द्वारा समर्थित नहीं थीं। विवरण तालिका 4.4 में दिया गया है:

तालिका 4.4: प्रमाणित दस्तावेजों के बिना कार्यस्थलों के मूल्यांकन को दर्शाता

विवरण

दर का प्रकार	मूल्यांकित कार्यस्थलों की कुल संख्या	प्रमाणित दस्तावेजों के साथ समर्थित कार्यस्थलों की संख्या	बिना प्रमाणित दस्तावेजों के कार्यस्थलों की संख्या		कार्यस्थलों का मार्गदर्शन मूल्य (रुपये करोड़ में)	भारांक के आवेदन के बाद कार्यस्थल का मूल्य (रुपये करोड़ में)
			स्पाॅट समिति द्वारा मूल्यांकन किया गया	परामर्शदाता द्वारा मूल्यांकन किया गया		
वाणिज्यिक कार्यस्थल						
बाज़ार दर	21	7	2	12	3049.87	630.80
किराया दर	21	6	2	13	2753.75	999.22
कुल					5803.62	1630.02
एमएफसी कार्यस्थल						
बाज़ार दर	17*	0	11	5	59.31	25.97
किराया दर	17*	0	11	5	60.90	18.64
कुल					120.21	44.61

¹⁰¹ मार्गदर्शन मूल्य किसी प्रस्ताव की तर्कसंगतता और स्वीकार्यता निर्धारित करने के लिए मार्गदर्शन का काम करता है। इसे बोलीदाताओं को बताया भी जा सकता है और नहीं भी, और यह बोलियाँ खोलने से पहले तय किया जाता है।

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि केवल सात वाणिज्यिक कार्यस्थलों में, भूमि के मूल्यांकन के लिए बाजार दरों और किराये की दरों के लिए सहायक दस्तावेजों (आरएलडीए के पहले के लेनदेन, 99 एकड़, ओएलएक्स, मैजिकब्रिक्स आदि जैसी वेबसाइट में प्रदर्शित दरों के स्क्रीनशॉट) का उपयोग किया गया था। हालांकि, शेष 14 वाणिज्यिक कार्यस्थलों में, जिनका मार्गदर्शन मूल्य ₹ 5,803.62 करोड़ तथा संचयी भार ₹ 1,630.02 करोड़ है, मूल्यांकन में बाजार दरों और किराये की दरों के लिए कोई प्रामाणिक दस्तावेज का उपयोग नहीं किया गया।

इसके अलावा, सभी नमूना एमएफसी कार्यस्थलों (एक कार्यस्थल¹⁰² को छोड़कर, जिसके अभिलेख लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराए गए थे) में ₹ 120.21 करोड़ का मार्गदर्शन मूल्य और ₹ 44.61 करोड़ का संचयी भार है, बाजार दरों और किराये की दरों के बारे में कोई प्रामाणिक दस्तावेज अभिलेख पर उपलब्ध नहीं थे।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि न तो स्पॉट समिति/परामर्शदाताओं ने प्रमाणित दस्तावेज उपलब्ध कराए, न ही आरएलडीए ने विभिन्न स्तरों पर कुल ₹ 5,923.83 करोड़ के मार्गदर्शन मूल्य के लिए प्रमाणित दस्तावेजों की अनुपस्थिति पर सवाल उठाया। बाजार दरों और किराये की दरों के लिए उचित दस्तावेजों के अभाव में, कार्यस्थलों के मूल्यांकन को प्रमाणित नहीं माना जा सकता। इस प्रकार, आरएलडीए ने परामर्शदाताओं की नियुक्ति को नियंत्रित करने वाले प्रस्ताव के लिए अनुरोध के प्रमुख नियमों और शर्तों तथा स्पॉट समिति के दिशानिर्देशों का पालन सुनिश्चित नहीं किया।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (3 जुलाई 2025) कि मूल्यांकन प्रक्रिया के दौरान परामर्शदाता द्वारा आस-पास के क्षेत्रों की बाजार दरों को ध्यान में रखा गया था। आरएलडीए ने मौजूदा दिशानिर्देशों के अनुसार, उस समय की मौजूदा परिस्थितियों पर विचार करने के बाद दर को अंतिम रूप दिया। रेल मंत्रालय ने आगे कहा कि ये कार्यस्थल खुली निविदा प्रक्रिया के माध्यम से आवंटित किए गए हैं, जिससे पारदर्शिता और प्रतिस्पर्धा सुनिश्चित होती है। खुली निविदा के

¹⁰² झांसी.

माध्यम से प्राप्त दर को संपत्ति के वास्तविक बाजार मूल्य का सबसे सटीक प्रतिबिंब माना जाता है।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि कुछ परामर्शदाताओं ने बाजार दरों के लिए सहायक दस्तावेज उपलब्ध कराए, जबकि कुछ ने नहीं। इस प्रकार, इस संबंध में स्पष्ट संदर्भ शर्तों के बावजूद परामर्शदाताओं द्वारा असंगत दृष्टिकोण अपनाया जा रहा था, जिस पर आरएलडीए द्वारा ध्यान नहीं दिया गया। इसके अलावा, आरक्षित मूल्य निर्धारित करने का उद्देश्य परियोजना का यथोचित सटीक मूल्यांकन करना है, हालांकि, प्रमाणित दस्तावेजों के अभाव में, ऐसे मूल्यांकन को लेखापरीक्षा द्वारा उचित रूप से सत्यापित नहीं किया जा सका।

4.1.1.6 वाणिज्यिक कार्यस्थलों की निर्माण लागत के अनुमानों में व्यापक भिन्नता

कार्यस्थल के मूल्यांकन में निर्माण लागत का अनुमान महत्वपूर्ण पहलुओं में से एक है। निर्माण लागत¹⁰³ का उपयोग प्रस्तावित विकास के अवशिष्ट मूल्य की गणना के लिए किया जाता है, जिसे आरक्षित मूल्य पर पहुंचने के लिए भूमि के मूल्य से घटा दिया जाता है। आरएलडीए की संयुक्त महाप्रबंधक (जेजीएम) समिति ने कार्यस्थलों के मूल्यांकन के लिए अपने प्रतिवेदन (दिसंबर 2014) में अनुशंसा की कि निर्माण की इकाई लागत की जांच रेलवे और केंद्रीय लोक निर्माण विभाग से की जाए।

21 चयनित वाणिज्यिक कार्यस्थलों के मूल्यांकन आंकड़ों की लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि परामर्शदाताओं द्वारा मूल्यांकित 19 कार्यस्थलों में, 16 कार्यस्थलों में निर्माण लागत का आधार बाजार के रुझान और स्थल लागत को दिया गया था, जबकि तीन कार्यस्थलों में कोई आधार नहीं दिया गया था। आरएलडीए की स्पाॅट कमेटी द्वारा मूल्यांकन किये गए दो कार्यस्थलों में निर्माण लागत का आधार स्थानीय पूछताछ और बाजार की प्रवृत्ति को बताया गया था। इस प्रकार, सभी 21 कार्यस्थलों में, स्पाॅट कमेटी/परामर्शदाता ने निर्माण लागत का अनुमान

¹⁰³ पट्टे की अवधि के अंत में भवन की लागत।

लगाने के लिए केंद्रीय लोक निर्माण विभाग /भारतीय रेलवे की दरों और विनिर्देशों का उल्लेख नहीं किया था।

लेखापरीक्षा ने विभिन्न कार्यस्थलों के बीच भिन्नता का विश्लेषण करने के लिए 21 स्थलों की निर्माण लागत की तुलना की। चूंकि कार्यस्थलों का मूल्यांकन अलग-अलग समय पर किया गया था, इसलिए केंद्रीय लोक निर्माण विभाग भवन लागत सूचकांक लागू करके सभी कार्यस्थलों की निर्माण लागत 1 अप्रैल 2023 तक बढ़ा दी गई थी। विवरण निम्नलिखित तालिका 4.5 में दिया गया है:

तालिका 4.5: विभिन्न प्रकार की परियोजनाओं में निर्माण लागत में भिन्नता

शहर की श्रेणी ¹⁰⁴	निर्माण के प्रकार	मार्च 2023 तक निर्माण लागत की सीमा (केंद्रीय लोक निर्माण विभाग सूचकांकों के अनुसार वृद्धि के बाद) (₹ प्रति वर्ग फुट)		भिन्नता (प्रतिशत में)
		से	तक	
एक्स	आवासीय	2,496	3,404	36.4
	वाणिज्यिक	1,843	3,195	73.4
	सुविधाएँ, आतिथ्य, स्कूल	2,837	3,300	16.3
वाई	आवासीय	1,379	1,574	14.1
	वाणिज्यिक	1,533	2,200	43.5
	मिश्रित	1,926	3,102	61.1
	होटल	--	3,300	--
जेड	आवासीय	--	1,980	--
	वाणिज्यिक	1,352	3,072	127.2
	होटल	3,300	4,055	22.87

¹⁰⁴ भारत सरकार के 21 जुलाई 2015 के आदेश के अनुसार एक्स श्रेणी, वाई श्रेणी और जेड श्रेणी।

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि एक ही श्रेणी के शहरों (एक्स, वाई, जेड) में एक ही प्रकार के निर्माण (आवासीय, वाणिज्यिक, मिश्रित, होटल आदि) की लागत में व्यापक भिन्नता थी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि आरएलडीए में कोई वस्तुनिष्ठ तंत्र (केंद्रीय लोक निर्माण विभाग अनुसूची या दर की कोई स्वयं की अनुसूची) नहीं था, जिससे कि परामर्शदाताओं/स्पोर्ट समिति द्वारा विभिन्न कार्यस्थलों पर लागू की जा रही अनुमानित निर्माण लागतों की तुलना की जा सके, जैसा कि ऊपर तालिका 4.5 में दर्शाया गया है।

इस प्रकार, आरएलडीए ने न तो केंद्रीय लोक निर्माण विभाग की दरों/डीएसआर अनुसूची का पालन किया और न ही शहरों में विभिन्न प्रकार के विकास के लिए उपयुक्त विनिर्देश के आधार पर दरों की अपनी अनुसूची तैयार की।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (जुलाई 2025) कि मानकीकृत और सरकारी लागत बेंचमार्क सुनिश्चित करते हुए मूल्यांकन में उत्पाद मिश्रण के लिए निर्माण लागत सीपीडब्ल्यूडी स्तम्भ क्षेत्र दरों (पीएआर) के आधार पर निकाली गई है।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि निर्माण की लागत का आधार बाजार के रुझान और चयनित कार्यस्थलों की कार्यस्थल लागत को बताया गया था। इसके अतिरिक्त, रेल मंत्रालय ने यह दर्शाने के लिए कोई दस्तावेज उपलब्ध नहीं कराया कि सीपीडब्ल्यूडी स्तम्भ क्षेत्र दरों (पीएआर) पर विचार किया गया था। इसलिए, तथ्य यह है कि आरएलडीए ने कार्यस्थलों के आरक्षित मूल्य निकालने में प्रयुक्त निर्माण लागत को मानकीकृत नहीं किया।

4.1.2 वाणिज्यिक कार्यस्थलों के मूल्यांकन में छूट के आवेदन में अनियमितताएं

किसी कार्यस्थल के मूल्य के यथार्थवादी आकलन के लिए, आरएलडीए कार्यस्थल के मार्गदर्शन मूल्य की गणना के लिए विभिन्न प्रकार की छूटों जैसे पट्टाधृत, प्लॉट आकृति कारक, प्लॉट आकार कारक आदि पर विचार करता है।

स्पॉट समिति द्वारा मूल्यांकन के लिए, छूट के मानदंड पूर्वनिर्धारित होते हैं, जैसे प्लॉट स्थान कारक, प्लॉट आकार कारक, फर्श क्षेत्र अनुपात कारक, पट्टाधृत छूट, उपयोगिता कारक आदि।

उपरोक्त छूटों के अतिरिक्त, जिन कार्यस्थलों पर मूल्यांकन के लिए परामर्शदाताओं को नियुक्त किया गया था, वहां कुछ अन्य छूटों जैसे प्लॉट आकार छूट, सूचीकरण छूट, मोलभाव करने की छूट, बड़ी इन्वेंट्री छूट, सुगम्यता छूट आदि पर भी विचार किया गया है।

लेखापरीक्षा ने चयनित 26 कार्यस्थलों में से 21 कार्यस्थलों¹⁰⁵ के अभिलेखों की जांच की, ताकि कार्यस्थलों के मार्गदर्शन मूल्य और आरक्षित मूल्य की गणना के लिए मूल्यांकन के दौरान लागू की गई विभिन्न छूटों का आकलन किया जा सके। छूट के अनुप्रयोग से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर निम्नलिखित अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

4.1.2.1 वाणिज्यिक कार्यस्थलों के मूल्यांकन में पट्टाधृत छूट के आवेदन में अनियमितताएं

पूर्ण स्वामित्व भूमि, भूमि और भवन का पूर्ण और शाश्वत स्वामित्व प्रदान करती है, जबकि पट्टाधृत भूमि, भूमि और भवन को एक विशिष्ट अवधि के लिए उपयोग करने का अधिकार प्रदान करती है। भूमि के पूर्ण स्वामित्व अधिकारों के स्थान पर, आरएलडीए विकास के लिए कार्यस्थलों को पट्टे पर देता है और पट्टाधृत छूट प्रदान करता है। आरएलडीए के स्पॉट कमेटी प्रारूप¹⁰⁶ के पैरा 8 के अनुसार, ₹ 10 करोड़ तक की क्षमता वाले कार्यस्थलों के मूल्यांकन के लिए, भवन की निर्माण लागत और भूमि के बाजार मूल्य के अनुपात के आधार पर पट्टाधृत छूट फैक्टर पर विचार किया जाता है। परामर्शदाताओं ने पट्टाधृत छूट

¹⁰⁵ लेखापरीक्षा नमूने में शामिल 26 स्थलों में से, 21 स्थलों का मूल्यांकन आरएलडीए में किया गया। शेष पाँच स्थलों का मूल्यांकन लेखापरीक्षा तिथि तक अंतिम रूप नहीं दिया गया था।

¹⁰⁶ आरएलडीए की स्पॉट कमेटी स्पॉट कमेटी प्रारूप का उपयोग करके 10 करोड़ रुपये तक की क्षमता वाली साइटों का मूल्यांकन करती है।

के आवेदन के लिए स्पोट समिति के प्रारूप के साथ-साथ अपने स्वयं के औचित्य का भी उल्लेख किया है।

पट्टाधृत छूट के आवेदन में कमियां

आरएलडीए ने स्पोट समिति द्वारा वाणिज्यिक कार्यस्थलों के मूल्यांकन के लिए एक प्रारूप तैयार किया है, जिसके अंतर्गत 10 करोड़ रुपये तक के मार्गदर्शन मूल्य के लिए 45 वर्ष की पट्टा अवधि होगी तथा पट्टाधृत छूट कारक 0.50 से 0.80 के बीच होगी। लेखापरीक्षा ने आरएलडीए द्वारा पट्टाधृत छूट कारक निर्धारित करने के आधार की जांच की। यह देखा गया कि छूट कारक आरआईसीएस¹⁰⁷ - 'सापेक्षता के ग्राफ' से प्राप्त किया गया था। ग्राफ के अनुसार, यूनाइटेड किंगडम में आवासीय संपत्ति के लिए 45 वर्ष की पट्टा अवधि के लिए छूट कारक 0.65 और 0.80 के बीच था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि मूल्यांकन किए गए 21 कार्यस्थलों में से सात कार्यस्थलों पर पट्टाधृत छूट आरआईसीएस पद्धति के आधार पर नहीं दी गई थी, बल्कि संपत्ति की पट्टाधृत प्रकृति, पट्टाधृत अवधारणा का लोकप्रिय न होना, पट्टाधृत से पूर्ण स्वामित्व में रूपांतरण शुल्क के लिए सरकारी मानदंड आदि जैसे आधारों पर दी गई थी। शेष 14 कार्यस्थलों में, आरएलडीए ने आरआईसीएस पद्धति पर आधारित प्रारूप लागू किया था और ₹ 135.76 करोड़ की छूट दी थी।

तथापि, यह देखा गया कि सापेक्षता के आरआईसीएस ग्राफ से प्राप्त पट्टाधृत कारक का अनुप्रयोग मूलतः त्रुटिपूर्ण था, जैसा कि नीचे चर्चा की गई है:

(i) आरआईसीएस ग्राफ में 'सापेक्षता' (पट्टाधृत कारक) की गणना भूमि के पट्टाधृत मूल्य (एनपीवी शर्तों) का संपत्ति के बाजार मूल्य से अनुपात लेकर की

¹⁰⁷ आरआईसीएस का अर्थ है 'शॉयल इंस्टीट्यूशन ऑफ चार्टर्ड सर्वेयर्स', यह एक संगठन है जिसकी स्थापना 15 जून 1868 को हुई थी और इसे 26 अगस्त 1881 को यूके चार्टर द्वारा शामिल किया गया था। आरआईसीएस सापेक्षता का ग्राफ पट्टे की अवधि के आधार पर लीजहोल्ड छूट का वर्णन करता है।

गई थी। हालांकि, आरएलडीए ने किसी विशेष संपत्ति पर लागू होने वाले पट्टाधृत छूट कारक को निकालने के लिए भूमि के पट्टाधृत मूल्य के बजाय निर्माण लागत का उपयोग किया।

(ii). आरआईसीएस सापेक्षता ग्राफ आवासीय संपत्तियों के लिए था, लेकिन आरएलडीए ने इसे वाणिज्यिक कार्यस्थलों के लिए भी लागू किया।

(iii). आरआईसीएस-ग्राफ ने 0.65 से 0.80 के बीच पट्टाधृत कारकों की एक श्रृंखला प्रदान की, हालांकि आरएलडीए ने बिना कोई औचित्य दिए कारक को घटाकर 0.50 और 0.80 के बीच की सीमा कर दिया। इससे अधिकतम छूट 35 प्रतिशत से बढ़कर 50 प्रतिशत हो गई।

(iv). संदर्भित ग्राफ यूनाइटेड किंगडम में आवासीय संपत्तियों के लिए था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि भारतीय रियल एस्टेट बाजार के लिए आरआईसीएस पद्धति को लागू करने से पहले, आरएलडीए ने उन कारकों की जांच नहीं की जो ग्राफ के आंकड़ा बिंदुओं के मूल्यों को प्रभावित करते हैं और वे भारतीय परिस्थितियों में कैसे भिन्न होंगे। यह आवश्यक था क्योंकि रियल एस्टेट बाजार किसी देश की सामाजिक-आर्थिक स्थितियों के प्रति संवेदनशील होता है, और यूनाइटेड किंगडम की तुलना में भारत में ये स्थितियां काफी भिन्न हैं।

इस प्रकार, 14 चयनित कार्यस्थलों पर लागू पट्टाधृत छूट फैक्टर, जिसमें ₹ 135.76 करोड़ की छूट सम्मिलित थी, को भारतीय परिस्थितियों में आरआईसीएस पद्धति के प्रभाव पर विचार किए बिना और बिना किसी दस्तावेज के मूल्यांकन विधियों को बदलने के बाद लागू किया गया था। भारतीय परिस्थितियों पर इसके प्रभाव पर विचार किए बिना भारत सरकार की लीजहोल्ड संपत्ति के लिए किसी विदेशी राष्ट्र की कार्यप्रणाली को लागू करने का औचित्य रिकॉर्ड में उपलब्ध नहीं था।

स्पॉट कमेटी के मानदंडों से अधिक पट्टाधृत छूट दी गई

आरएलडीए स्पॉट समिति के मानदंडों के अनुसार, 99 वर्ष की अवधि वाले कार्यस्थलों पर पांच प्रतिशत पट्टाधृत छूट की अनुमति दी गई थी।

चयनित 21 कार्यस्थलों में से, 10 कार्यस्थलों¹⁰⁸ पर 99 वर्ष की पट्टा अवधि दी गई, जिसमें से छः स्थलों पर शून्य से पांच प्रतिशत तक की पट्टाधृत छूट दी गई तथा चार कार्यस्थलों¹⁰⁹ पर 10 प्रतिशत की पट्टाधृत छूट दी गई।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि आरएलडीए के स्पाॅट समिति मानदंडों (पांच प्रतिशत) से अधिक पट्टाधृत छूट चार कार्यस्थलों में दी गई थी, जिसके कारण थे जैसे कि एक कार्यस्थल में पट्टाधृत संपत्ति लोकप्रिय नहीं है, एक कार्यस्थल में पट्टाधृत संपत्ति की प्रकृति है, जबकि शेष दो कार्यस्थलों में कोई कारण नहीं दिया गया था। इसके परिणामस्वरूप मार्गदर्शन मूल्य का ₹38.25 करोड़ कम मूल्यांकन हुआ।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (3 जुलाई 2025) कि आरएलडीए समिति ने भारतीय रियल एस्टेट बाजार की मौजूदा स्थितियों को ध्यान में रखते हुए स्थानीय बाजार की गतिशीलता के अनुरूप उचित संशोधनों के साथ आरआईसीएस ग्राफ पद्धति को अपनाने की अनुशंसा की।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि आरएलडीए की जीएम समिति ने अपनी प्रतिवेदन में इस बात पर प्रकाश डाला है कि कार्यस्थलों के मूल्यांकन के लिए कारक की गणना/अपनाने के लिए आरएलडीए की समिति को कोई साक्ष्य उपलब्ध नहीं कराया गया था। इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा के लिए कोई अभिलेख उपलब्ध नहीं कराया गया, जिससे पता चले कि आरआईसीएस ग्राफ पद्धति को स्थानीय बाजार की गतिशीलता के अनुरूप उचित रूप से संशोधित किया गया था।

¹⁰⁸ अम्बारी, गुवाहाटी; अशोक विहार, नई दिल्ली; ग्वालटोली, कानपुर; मेट्टुगुडा, हैदराबाद; नमक गोला, हावड़ा; शहामतगंज, बरेली; आईटीडीसी, औरंगाबाद; बागडोगरा; पीएफ रोड, बेंगलुरु; जॉन्सगंज, अजमेर.

¹⁰⁹ अम्बारी, गुवाहाटी; आईटीडीसी, औरंगाबाद; बागडोगरा; जॉन्सगंज, अजमेर.

4.1.2.2 वाणिज्यिक कार्यस्थलों के मूल्यांकन के लिए आकृति कारक छूट के अनुप्रयोग में असंगतता

अचल संपत्तियों के मूल्यांकन के लिए आयकर दिशानिर्देश 2009 के पैरा 5.2.1.3 के अनुसार, आयताकार आकार के प्लॉट का मूल्य अनियमित आकार के प्लॉट की तुलना में अधिक होता है। प्लॉट के आकार और अग्रभाग में अनियमितता के आधार पर समायोजन कारक (+) / (-) 5 प्रतिशत लागू किया जा सकता है जो भवन के अभिन्यास और सामान्य वास्तुशिल्प योजना को प्रभावित करता है।

उपरोक्त दिशानिर्देशों के आधार पर, आरएलडीए ने स्पॉट कमेटी प्रारूप में शून्य प्रतिशत से पांच प्रतिशत के बीच आकार कारक छूट निर्दिष्ट की है। मूल्यांकन किए गए 21 व्यावसायिक कार्यस्थलों में से, आरएलडीए ने 10 कार्यस्थलों में आकार कारक छूट की अनुमति दी, जबकि शेष 11 कार्यस्थलों में ऐसी कोई छूट नहीं दी गई, क्योंकि इन कार्यस्थलों का अग्रभाग अच्छा, आकार नियमित आदि था।

10 कार्यस्थलों में से, पांच स्थलों पर पांच प्रतिशत तक आकार कारक छूट दी गई, जबकि शेष पांच कार्यस्थलों¹¹⁰ पर 10 प्रतिशत से 15 प्रतिशत तक आकार कारक छूट दी गई, जैसा कि **अनुलग्नक 4.1** में दर्शाया गया है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि उपरोक्त कार्यस्थलों के लिए परामर्शदाताओं द्वारा लागू की गई छूट दरें न तो आयकर दिशा-निर्देशों/स्पॉट समिति द्वारा दिए गए मानदंडों के अनुरूप थीं और न ही पांच प्रतिशत की दर से अधिक छूट देने का कोई औचित्य अभिलेख में उपलब्ध था। यह रेखांकित करना उचित है कि उपरोक्त पांच कार्यस्थलों में, परामर्शदाताओं ने आरएलडीए के स्पॉट कमेटी प्रारूप का उपयोग किया था, लेकिन अधिकतम पांच प्रतिशत आकार कारक छूट के स्पॉट कमेटी मानदंडों को लागू नहीं किया था। इसके परिणामस्वरूप कार्यस्थलों के मार्गदर्शन मूल्य में ₹ 3.05 करोड़ की कमी आई।

¹¹⁰ बांद्रा पूर्व द्वितीय लघु पुरस्कार, मुंबई; ग्वालटोली, कानपुर; स्टेशन रोड, रक्सौल; जीआरपी थाना, सवाईमाधोपुर; राणा प्रताप नगर, उदयपुर।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (3 जुलाई 2025) कि मूल्यांकन समिति प्रचलित बाजार प्रवृत्तियों और कार्यस्थल-विशिष्ट कारकों जैसे आकार, माप, स्थान और पहुंच के आधार पर मूल्यांकन सुनिश्चित करती है। प्रत्येक संपत्ति की विशिष्टता और अलग-अलग बाजार स्थितियों के कारण, एक समान दृष्टिकोण संभव नहीं है। प्रत्येक कार्यस्थल का उचित और बाजार-संरेखित मूल्य निर्धारित करने के लिए व्यक्तिगत रूप से मूल्यांकन किया जाता है।

लेखापरीक्षा रेल मंत्रालय के इस दृष्टिकोण को स्वीकार करती है कि कार्यस्थल से कार्यस्थल आकार, माप, स्थान, पहुंच आदि भिन्न होते हैं, लेकिन तथ्य यह है कि आरएलडीए ने निर्धारित मानदंडों से अधिक छूट दी थी।

4.1.2.3 वाणिज्यिक कार्यस्थलों के मूल्यांकन के लिए भूखंड आकार छूट के आवेदन में असंगतता

आरएलडीए ने प्लॉट आकार छूट के लिए कोई मानदंड निर्दिष्ट नहीं किए हैं। केस-टू-केस आधार पर, परामर्शदाता द्वारा प्लॉट आकार छूट कारक प्रस्तावित किया गया तथा तुलनीय प्लॉट/भूमि के क्षेत्रफल (आकार) की तुलना में विकसित किए जाने वाले स्थल के क्षेत्रफल पर विचार करने के बाद आरएलडीए द्वारा अनुमोदित किया गया। यदि कार्यस्थल का क्षेत्रफल विकसित किये जाने वाले कार्यस्थल के क्षेत्रफल के बराबर है, तो कोई छूट अनुमत नहीं है। यदि तुलनीय कार्यस्थल का क्षेत्रफल विकसित किये जाने वाले कार्यस्थल से छोटा है, तो प्लॉट आकार में छूट दी जा सकती है, क्योंकि छोटे आकार के प्लॉट की दर आमतौर पर बड़े आकार के प्लॉट की तुलना में अधिक होती है।

मूल्यांकित 21 नमूना वाणिज्यिक कार्यस्थलों में से, 10 कार्यस्थलों पर तुलनीय स्थलों की दरों पर विचार किया गया तथा आठ कार्यस्थलों पर प्लॉट आकार में छूट दी गई। छूट का विश्लेषण करने के लिए, लेखापरीक्षा ने इन 10 कार्यस्थलों के तुलनीय क्षेत्र को बढ़ते क्रम में व्यवस्थित किया जैसा कि तालिका 4.6 में दिखाया गया है:

तालिका 4.6: आरएलडीए द्वारा विभिन्न कार्यस्थलों पर प्लॉट आकार छूट पर विचार का विवरण

क्रम सं.	कार्यस्थल का नाम	परियोजना का प्रकार	कार्यस्थल का क्षेत्रफल (वर्ग मीटर)	तुलनीय कार्यस्थल का क्षेत्रफल (वर्ग मीटर)	तुलनीय कार्यस्थल का क्षेत्रफल (प्रतिशत) बढ़ रहा है	अनुमत छूट (प्रतिशत)
1	प्लॉट-ए, बेंगलुरु कैंट (बेंगलुरु)	वाणिज्यिक	34,856.63	458.28	1.31	20
2	जॉन्स गंज, अजमेर	आवासीय	8,526	133	1.56	25
3	बागडोगरा(पश्चिम बंगाल)	मिश्रित विकास	22,182	401.49	1.81	20
4	साल्ट गोला, (हावड़ा)	मिश्रित विकास	70,456	1,416	2.01	10
5	मेट्टुगुडा, हैदराबाद	आवासीय	9,302	500	5.3	30
6	स्टेशन रोड, रक्सौल	वाणिज्यिक	9,271	808.25	8.72	10
7	ग्वालटोली, कानपुर	आवासीय	14,836	2,000	13.48	15
8	अयनावरम प्लॉट सी, चेन्नई(समकक्ष समीक्षा)	वाणिज्यिक	14,568.7	4,182.16	28.71	0
9	अयनावरम प्लॉट सी, चेन्नई(एफ एवं एम)	वाणिज्यिक	14,568.7	24,281	166.67	2
10	अंबारी, गुवाहटी	मिश्रित विकास	9,488.2	16,564	174.57	0

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि तुलनीय कार्यस्थलों का क्षेत्रफल बढ़ रहा है, लेकिन दी गई छूट में कमी नहीं हो रही है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि आरएलडीए द्वारा प्लॉट आकार छूट पर अपनाए गए सिद्धांत में असंगतता थी, क्योंकि अलग-अलग दरों पर छूट की अनुमति दी गई थी।

रेल मंत्रालय ने पैरा 4.1.2.2 के समान ही उत्तर दिया (जुलाई 2025)।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि प्लॉट आकार छूट के आवेदन में विसंगतियां थीं।

4.1.2.4 वाणिज्यिक स्थलों के मूल्यांकन में अन्य अनुचित छूटों का प्रयोग

उपरोक्त छूट के अतिरिक्त, आरएलडीए द्वारा परामर्शदाताओं द्वारा प्रस्तावित कई अन्य छूटों, जैसे कि सुगम्यता छूट, मोलभाव छूट, सूचीकरण छूट, वृहत मालसूची छूट आदि को 21 नमूना स्थलों में से चार में ही अनुमति दी गई।

- (i) **एक साइट पर असाधारण छूट की अनुमति देना:** लेखापरीक्षा में पाया गया कि मूल्यांकित 21 नमूना स्थलों में से 10 स्थलों का मूल्यांकन आवासीय विकास के लिए 99 वर्ष की पट्टा अवधि के लिए किया गया था, जिनमें से केवल अशोक विहार, नई दिल्ली स्थल में ही असाधारण प्रकृति की कुल 40 प्रतिशत छूट जैसे अपवाह छूट, सहायक सेवा छूट, सूचीकरण छूट और वृहत मालसूची के लिए 10 प्रतिशत की दर से छूट की अनुमति दी गई थी।

इसी प्रकार के विकास वाले अन्य स्थलों में¹¹¹, अन्य परामर्शदाताओं/आरएलडीए द्वारा ऐसी छूटों पर विचार नहीं किया गया। आरएलडीए ने अशोक विहार साइट पर ₹113.41 करोड़ की छूट की अनुमति देने के कारणों का पता नहीं लगाया था।

दिल्ली एनसीआर में आवास स्टॉक की बिना बिकी इन्वेंट्री के कारण एफ एंड एम कंसल्टेंट द्वारा अशोक विहार साइट के मूल्यांकन के लिए बड़ी इन्वेंट्री छूट (10 प्रतिशत) की अनुमति दी गई थी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि एफ एंड एम परामर्शदाता रिपोर्ट के पैरा 2.2.3 में परामर्शदाता ने कहा कि शहरी विकास, जनसंख्या और आर्थिक गतिविधियों में तेजी से वृद्धि के कारण शहर में आवास और नागरिक सुविधाओं की मांग में काफी वृद्धि हुई है और मांग-आपूर्ति का अंतर दिन-प्रतिदिन बढ़ता जा रहा है। इसके अलावा, इसी रिपोर्ट के पैरा 5.2 में परामर्शदाता ने कहा कि भारत और विशेष रूप से दिल्ली एनसीआर में आवास आपूर्ति की भारी कमी है। इस प्रकार, परामर्शदाता द्वारा सामान्य रूप से साइट के मूल्यांकन और विशेष रूप से छूट के आवेदन के लिए विचार किए गए कारकों में स्पष्ट विरोधाभास था।

- (ii) **मोलभाव छूट देने का कोई औचित्य नहीं:** मूल्यांकित 21 नमूना स्थलों में से केवल तीन स्थलों (अशोक विहार, नई दिल्ली (पांच प्रतिशत); बेंगलुरु कैंट प्लॉट-ए, बेंगलुरु (20 प्रतिशत) और साल्ट गोला, हावड़ा (पांच प्रतिशत)) में ही मोलभाव छूट पर विचार किया गया, लेकिन छूट पर विचार करने के कारण (सूचीबद्ध मूल्य पर छूट) केवल बेंगलुरु स्थल के बेंगलुरु कैंट प्लॉट ए, संबंध में ही दर्ज किए गए। शेष 18 साइटों पर किसी भी प्रकार की छूट पर विचार नहीं किया गया। इससे मोलभाव छूट की अनुमति देने में विसंगतियों का संकेत मिलता है।

आरएलडीए ने लेखापरीक्षा निष्कर्षों (अगस्त 2024) को स्वीकार करते हुए कहा कि लेखापरीक्षा द्वारा उठाए गए मुद्दे महत्वपूर्ण हैं और उन्हें संबंधित अधिकारियों

¹¹¹ ग्वालटोली, कानपुर; मेट्टूगुडा, हैदराबाद; पीजी रोड, बेंगलुरु और जोन्स गंज, अजमेर।

के ध्यान में लाया जाएगा ताकि भविष्य में उनका उचित ढंग से समाधान किया जा सके।

रेल मंत्रालय ने इस संबंध में कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की (जुलाई 2025)।

4.1.2.5 परामर्शदाता द्वारा बिना कार्यवृत्त दर्ज किए परिशिष्ट रिपोर्ट में एक वाणिज्यिक स्थल पर ₹ 41.77 करोड़ की अतिरिक्त छूट

वाणिज्यिक स्थल के परामर्श के लिए आरएफपी के संदर्भ की शर्तों¹¹² (टीओआर) के अनुसार, मसौदा रिपोर्टों की समीक्षा आरएलडीए द्वारा की जाएगी और परामर्शदाता के साथ आरएलडीए कार्यालय में औपचारिक बैठकों में चर्चा की जाएगी तथा बाद में टिप्पणियां परामर्शदाता को भेज दी जाएंगी। परामर्शदाता को इन अवलोकनों का अनुपालन करना होगा तथा आरएलडीए की संतुष्टि के लिए समय-समय पर आवश्यकतानुसार रिपोर्ट को संशोधित/परिवर्तित करना होगा।

परामर्शदाताओं द्वारा मूल्यांकित 19 नमूना स्थलों में से, लेखापरीक्षा ने पाया कि एक स्थल अर्थात् अशोक विहार, नई दिल्ली, के लिए एफ एंड एम परामर्शदाता ने आरएलडीए को अपनी मसौदा रिपोर्ट प्रस्तुत की (दिसंबर 2017)। मसौदा रिपोर्ट पर चर्चा करने के लिए परामर्शदाता के साथ एक बैठक (दिसंबर 2017) बुलाई गई। लेखापरीक्षा में पाया गया कि न तो बैठक के कार्यवृत्त दर्ज किए गए और न ही आरएलडीए के अवलोकनों को परामर्शदाता को सूचित किया गया। कार्यवृत्त के अभाव में आरएलडीए द्वारा सुझाए गए संशोधनों का पता नहीं लगाया जा सका। आरएलडीए को परामर्शदाता द्वारा प्रस्तुत (दिसंबर 2017) परिशिष्ट रिपोर्ट में कहा गया है कि मूल्यांकन मॉडल और रिपोर्ट को आरएलडीए के साथ चर्चा के आधार पर संशोधित किया गया है।

परिशिष्ट रिपोर्ट (दिसंबर 2017) में, लेखापरीक्षा ने पाया कि परामर्शदाता¹¹³ ने वाणिज्यिक भाग (7,290 वर्ग मीटर) पर 'अपवाह क्षेत्र के पूर्णतः आवासीय होने' और 'सहायक सेवाओं के उपयोग के प्रकार पर प्रतिबंध' के लिए 20 प्रतिशत की

¹¹² पैरा 5.2 बेंगलुरु कैंट प्लॉट-ए बेंगलुरु साइट में।

¹¹³ मेसर्स इनोवेस्ट एडवाइजरी सर्विस प्राइवेट लिमिटेड

अतिरिक्त छूट का प्रस्ताव दिया था। छूट में परिवर्तन के कारण मूल्यांकन में अंतर को निम्नलिखित तालिका 4.7 में विस्तार से बताया गया है।

तालिका 4.7: छूट में परिवर्तन के कारण मूल्यांकन में अंतर दर्शाने वाला विवरण (₹ में)

विवरण	ड्राफ्ट रिपोर्ट में छूट	परिशिष्ट रिपोर्ट में छूट	ड्राफ्ट रिपोर्ट में मूल्य	परिशिष्ट रिपोर्ट में मूल्य	अंतर (₹/वर्ग मीटर)
1	2	3	4	5	6=(4-5)
प्लॉट की विभाजित प्रकृति के लिए छूट	5%	0%	22,469	0	22,469
सहायक सेवाओं के उपयोग के प्रकार पर प्रतिबंध के लिए छूट	0%	10%	0	44,938	(-) 44,938
जलग्रहण क्षेत्र के विशुद्ध आवासीय होने के कारण छूट	0%	10%	0	44,938	(-) 44,938
छूट में अंतर	-	-	-	-	(-) 67,407
भूमि विकास और अन्य प्रारंभिक लागत के लिए 15 प्रतिशत की दर से कटौती	-	-	-	-	10,111
शुद्ध छूट	-	-	-	-	(-) 57,296
छूट में कुल अंतर (7,290x57,296)	-	-	-	-	41,76,87,840 लगभग ₹41.77 करोड़

अतिरिक्त छूट के परिणामस्वरूप बाजार दर पद्धति में वाणिज्यिक हिस्से के मूल्यांकन में ₹41.77 करोड़ की कमी आई। इस प्रकार, आरएफपी में निर्धारित औपचारिक प्रक्रिया का पालन किए बिना अतिरिक्त छूट दी गई।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (3 जुलाई 2025) कि जिस छूट का उल्लेख किया गया है, उसकी अनुशंसा अशोक विहार स्थल के लिए पूर्व मूल्यांकन रिपोर्ट में की गई थी। हालाँकि, इस साइट के मूल्यांकन की प्रक्रिया में कई दौर की समीक्षा और संशोधन किया गया। अंतिम मूल्यांकन मेसर्स कोलियर्स द्वारा की गई समकक्ष समीक्षा के आधार पर किया गया, जिसके दौरान छूट को संशोधित किया गया तथा प्रचलित बाजार स्थितियों और मूल्यांकन सिद्धांतों के अनुसार उचित ठहराया गया।

रेल मंत्रालय ने आगे कहा कि आरएलडीए ने मजबूत दस्तावेजीकरण और समीक्षा प्रोटोकॉल स्थापित किए हैं, जिन्हें अभिलेखों के डिजिटलीकरण और संचालन में पारदर्शिता, दक्षता और पता लगाने की क्षमता बढ़ाने के लिए नवीनतम तकनीकों को अपनाने के माध्यम से और मजबूत किया जा रहा है।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि छूट आरएफपी में निर्धारित औपचारिक प्रक्रिया का पालन किए बिना दी गई थी। तथ्य यह है कि आरएलडीए के साथ विचार-विमर्श और उच्च वित्तीय प्रभाव वाले निर्णयों का उचित दस्तावेजीकरण नहीं किया गया, जिससे प्रक्रिया की पारदर्शिता और जवाबदेही से समझौता हुआ।

4.1.3 वाणिज्यिक स्थलों और एमएफसी स्थलों के मूल्यांकन में मूल्यांकन विधियों को दिया गया अधिभार

वाणिज्यिक/एमएफसी साइटों का मूल्यांकन विभिन्न मूल्यांकन विधियों - बाजार दर विधि, सर्किल दर विधि, अवशिष्ट विधि और डीसीएफ विधि द्वारा किया जाता है। कोई भी एकल मूल्यांकन पद्धति साइट के वास्तविक मूल्य को नहीं पकड़ सकती है, इसलिए, अंतिम मार्गदर्शन मूल्य की गणना करने के लिए उस विशेष साइट के लिए आरएलडीए की समितियों द्वारा मूल्यांकन विधियों को

महत्व दिया जाता है। हालाँकि, आरएलडीए ने विभिन्न मूल्यांकन विधियों को महत्व देने के लिए कोई मानदंड निर्धारित नहीं किया है।

मार्गदर्शन मूल्य पर पहुंचने के बाद, प्रत्येक विधि को अलग-अलग अधिभार दिए जाते हैं और आरएलडीए द्वारा आरक्षित मूल्य निर्धारित किया जाता है। यदि प्रत्येक मूल्यांकन पद्धति के अधिभार में परिवर्तन किया जाता है, तो परिवर्तन का आरक्षित मूल्य पर बहुत बड़ा प्रभाव पड़ेगा, जैसा कि नीचे साल्ट गोलाह वाणिज्यिक स्थल के उदाहरणात्मक मामले में दर्शाया गया है। यह साइट के लिए इष्टतम आरक्षित मूल्य प्राप्त करने के लिए सही अधिभार चुनने के महत्व को दर्शाता है।

तालिका 4.8 : आरक्षित मूल्य पर अधिभार के प्रभाव को दर्शाने वाला चित्रण (₹करोड़ में)

साल्ट गोला वाणिज्यिक स्थल की वास्तविक रिपोर्ट के अनुसार आरक्षित मूल्य				आरक्षित मूल्य पर अधिभार में परिवर्तन के प्रभाव को दर्शाने वाला चित्रण (₹करोड़ में)			
मूल्यांकन विधि	मार्गदर्शन मूल्य	अधिभार	आरक्षित मूल्य	मूल्यांकन विधि	मार्गदर्शन मूल्य	अधिभार	आरक्षित मूल्य
सर्किल दर	255	20	51.0	सर्किल दर	255	60	153.0
अवशिष्ट विधि	295	0	0.0	अवशिष्ट विधि	295	0	0.0
बाज़ार दर	372	20	74.4	बाज़ार दर	372	20	74.4
डीसीएफ	411	60	246.6	डीसीएफ	411	20	82.2

वाणिज्यिक स्थलों और एमएफसी स्थलों में विभिन्न मूल्यांकन विधियों को दिए गए अधिभार से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर निम्नलिखित अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

4.1.3.1 वाणिज्यिक स्थलों में मूल्यांकन विधियों को अधिभार देने में असंगतता

लेखापरीक्षा ने 26 नमूना वाणिज्यिक स्थलों में से 21 में विभिन्न मूल्यांकन विधियों को दिए गए अधिभार के आंकड़ों का विश्लेषण किया (अनुलग्नक 4.2)। लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर निम्नलिखित अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

एक ही मूल्यांकन पद्धति के अंतर्गत शहरों के एक ही वर्ग में एक ही प्रकार की परियोजनाओं को दिए गए अधिभार में असंगतता

विभिन्न मूल्यांकन विधियों को किस प्रकार महत्व दिया गया, इसका विश्लेषण करने के लिए, लेखापरीक्षा द्वारा डेटा की जांच की गई, जिसमें स्थलों को उन शहरों के वर्ग¹¹⁴ के आधार पर वर्गीकृत किया गया जिनमें वे स्थित थे और स्थलों पर विकसित किए जाने वाले प्रस्तावित परियोजनाओं के प्रकार¹¹⁵ के आधार पर वर्गीकृत किया गया, जैसा कि तालिका 4.9 में दर्शाया गया है:

तालिका 4.9: मूल्यांकन विधियों को दिए गए अधिभार को दर्शाने वाला विवरण

शहर का वर्ग	परियोजनाओं के प्रकार	अधिभार की सीमा (प्रतिशत में)			
		सर्किल दर विधि	बाजार दर विधि	अवशिष्ट विधि	डीसीएफ विधि
एक्स	आवासीय	0-32.5	10-70	10	30-50
	वाणिज्यिक	0-30	0-70	0-25	25-100
	मिश्रित	20-25	0-20	0-25	50-60
वाई	आवासीय	0	50-70	0-50	0-30
	वाणिज्यिक*	33	33	33	0
	मिश्रित	0-15	35-50	0-15	35-50
जेड	आवासीय	वर्गीकरण में कोई साइट नहीं	वर्गीकरण में कोई साइट नहीं	वर्गीकरण में कोई साइट नहीं	वर्गीकरण में कोई साइट नहीं
	वाणिज्यिक	30-40	30-60	0-33	30-33
	मिश्रित *	20	40	10	30

* केवल एकल साइट ही शहर की श्रेणी में है, इसलिए कोई सीमा नहीं दी गई है।

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि सर्किल रेट पद्धति के अंतर्गत, एक्स श्रेणी के शहरों में स्थित आवासीय स्थलों के मूल्यांकन के लिए निर्धारित

¹¹⁴ भारत सरकार के 21 जुलाई 2015 के आदेश के अनुसार एक्स श्रेणी, वाई श्रेणी और जेड श्रेणी।

¹¹⁵ आवासीय (आर), वाणिज्यिक (सी), मिक्स (एम)।

अधिभार में व्यापक भिन्नता (शून्य से 32.5 प्रतिशत) थी, जबकि एक्स श्रेणी के शहरों में स्थित वाणिज्यिक स्थलों के मूल्यांकन के लिए निर्धारित अधिभार में भिन्नता 30 प्रतिशत (शून्य से 30 प्रतिशत) थी। एक ही श्रेणी के शहरों में एक ही प्रकार की परियोजनाओं के लिए प्रत्येक मूल्यांकन पद्धति को अधिभार प्रदान

दो स्थलों (अशोक विहार, नई दिल्ली और अयनावरम प्लॉट सी, चेन्नई) में मूल्यांकन दो बार किया गया: पहले एफ एंड एम परामर्शदाता द्वारा और फिर सहकर्मि समीक्षक द्वारा। दूसरा मूल्यांकन इसलिए किया गया क्योंकि अशोक विहार, नई दिल्ली साइट के लिए बोली मूल्य आरक्षित मूल्य से कम होने के कारण पहली बोली विफल हो गई थी और अयनावरम प्लॉट सी, चेन्नई साइट के लिए कोई बोली प्राप्त नहीं हुई थी।

लेखापरीक्षा ने इन दोनों स्थलों के मूल्यांकन के लिए वेटेज की तुलना की और पाया कि अशोक विहार, नई दिल्ली स्थल में एफ एंड एम परामर्शदाता द्वारा सर्किल रेट और बाजार दर पद्धति को दिया गया वेटेज शून्य और 30-35 प्रतिशत था, जिसे सहकर्मि समीक्षक द्वारा बिना कोई औचित्य बताए क्रमशः 70 प्रतिशत और 10 प्रतिशत तक संशोधित कर दिया गया।

इसी प्रकार, चेन्नई साइट के अयनावरम प्लॉट सी में, सर्किल दर और बाजार दर पद्धति को दिए गए वेटेज को समकक्ष समीक्षा में क्रमशः शून्य प्रतिशत से 10 प्रतिशत और शून्य प्रतिशत से 10 प्रतिशत तक संशोधित किया गया।

करने में भी इसी प्रकार की भिन्नताएं देखी गईं। इस प्रकार, एक ही श्रेणी के शहरों में एक ही प्रकार की परियोजनाओं के लिए एक ही मूल्यांकन पद्धति को दिए गए अधिभार में व्यापक भिन्नताएं थीं, जो अधिभार निर्धारण के लिए प्रयुक्त सिद्धांतों में असंगतता को दर्शाता है।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (3 जुलाई 2025) कि मूल्यांकन समय-समय पर जारी आरएलडीए दिशानिर्देशों के अनुसार परामर्शदाताओं/स्पॉट समिति द्वारा किया गया था। विभिन्न पद्धतियों सर्किल दर, बाजार दर, डीसीएफ और अवशिष्ट को दिए गए अधिभार, मूल्यांकन रिपोर्ट में वर्णित स्थल-विशिष्ट कारकों और

संदर्भ पर विचार करते हुए समिति के सामूहिक निर्णय पर आधारित थे। चूंकि अधिभार निर्धारित करने के लिए कोई निश्चित फार्मूला नहीं है, इसलिए ऐसे निर्णय प्रचलित बाजार स्थितियों और पेशेवर विशेषज्ञता द्वारा निर्देशित होते हैं।

रेल मंत्रालय किसी विशेष श्रेणी के शहर और परियोजना प्रकार लिए अधिभार के अनुप्रयोग में विसंगतियों के उत्तर पर मौन है। इसके अलावा, आरएलडीए ने मूल्यांकन प्रथाओं में एकरूपता और जवाबदेही सुनिश्चित करने के लिए विभिन्न मूल्यांकन विधियों के लिए अधिभार निर्धारित करने हेतु स्पष्ट मानदंड या दिशानिर्देश स्थापित नहीं किए।

4.1.3.2 एमएफसी साइटों में विभिन्न मूल्यांकन विधियों को अधिभार देने में असंगतता

लेखापरीक्षा ने निजी डेवलपर्स द्वारा विकसित किए जाने वाले 17 नमूना एमएफसी स्थलों में विभिन्न मूल्यांकन विधियों को दिए गए अधिभार के आंकड़ों का विश्लेषण किया (अनुलग्नक 4.3)। लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर निम्नलिखित अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

एक ही मूल्यांकन पद्धति के अंतर्गत शहरों के एक ही वर्ग में एक ही प्रकार की परियोजनाओं को दिए गए अधिभार में असंगतता

विभिन्न मूल्यांकन विधियों को किस प्रकार महत्व दिया गया, इसका विश्लेषण करने के लिए, लेखापरीक्षा द्वारा आंकड़ों की जांच की गई, जिसमें स्थलों को उन शहरों के वर्ग¹¹⁶ के आधार पर वर्गीकृत किया गया जिनमें वे स्थित थे और स्थलों पर विकसित किए जाने वाले प्रस्तावित परियोजनाओं के प्रकार¹¹⁷ के आधार पर वर्गीकृत किया गया, जैसा कि तालिका 4.10 में दर्शाया गया है:

¹¹⁶ भारत सरकार के 21 जुलाई 2015 के आदेश के अनुसार एक्स श्रेणी, वाई श्रेणी, जेड श्रेणी।

¹¹⁷ आवासीय (आर), वाणिज्यिक (सी), मिक्स (एम)।

तालिका 4.10: मूल्यांकन विधियों को दिए गए अधिभार को दर्शाने वाला विवरण

शहर का वर्ग	परियोजनाओं के प्रकार	अधिभार की सीमा (प्रतिशत में)			
		सर्किल दर विधि	बाजार दर विधि	अवशिष्ट विधि	डीसीएफ विधि
एक्स	वाणिज्यिक	0	0-100	0	0-100
वाई	वाणिज्यिक	0-100	0-100	0-60	100
जेड	वाणिज्यिक	0-100	0-100	0-100	100

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि बाजार दर पद्धति के अंतर्गत, एक्स, वाई और जेड श्रेणी के शहरों में स्थित एमएफसी स्थलों के मूल्यांकन को दिए गए अधिभार में व्यापक भिन्नता (शून्य से 100 प्रतिशत) थी, जबकि अवशिष्ट पद्धति के अंतर्गत, वाई श्रेणी के शहरों में स्थित एमएफसी स्थलों के मूल्यांकन को दिए गए अधिभार में भिन्नता 60 प्रतिशत (शून्य से 60 प्रतिशत) थी। एक ही श्रेणी के शहरों में परियोजनाओं के लिए प्रत्येक मूल्यांकन पद्धति को अधिभार प्रदान करने में भी इसी प्रकार की भिन्नताएं देखी गईं।

इस प्रकार, एक ही श्रेणी के शहरों में एक ही प्रकार की परियोजनाओं के लिए एक ही मूल्यांकन पद्धति को दिए गए अधिभार में व्यापक भिन्नताएं थीं, जो अधिभार निर्धारण के लिए प्रयुक्त सिद्धांतों में असंगतता को दर्शाता है। जैसा कि ऊपर बताया गया है, मूल्यांकन विधियों को दिए गए अधिभार का आरक्षित मूल्य तय करने में महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ता है। हालाँकि, आरएलडीए ने विभिन्न मूल्यांकन विधियों को अधिभार देने के लिए कोई दिशानिर्देश नहीं बनाए।

रेल मंत्रालय ने पैरा 4.1.3.1 के समान ही उत्तर दिया (जुलाई 2025)।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि एक ही श्रेणी के शहर और एक ही परियोजना प्रकार के अंतर्गत अधिभार के अनुप्रयोग में विसंगतियां थीं।

4.1.4 वाणिज्यिक स्थलों के आरक्षित मूल्य को अंतिम रूप देने में विसंगतियां

आरक्षित मूल्य भूमि का अंतिम मूल्य है जिस पर आरएलडीए साइटों को पट्टे पर देने के लिए प्रस्ताव आमंत्रित करता है। पिछले पैराग्राफ में चर्चा के अनुसार

विभिन्न छूटों को ध्यान में रखने के बाद, मार्गदर्शन मूल्य को अंतिम रूप देने के लिए विभिन्न मूल्यांकन विधियों द्वारा प्राप्त मूल्यों को अधिभार दिया जाता है। साइटों के आरक्षित मूल्य को अंतिम रूप देने के लिए मार्गदर्शन मूल्य पर आरएलडीए प्राधिकरण द्वारा आगे की छूट की अनुमति दी जाती है।

26 स्थलों में से, 21 नमूना स्थलों का आरक्षित मूल्य आरएलडीए में अंतिम रूप दिया गया। आरक्षित मूल्य को अंतिम रूप देने से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष निम्नलिखित पैराग्राफ में दिए गए हैं।

4.1.4.1 वाणिज्यिक स्थलों के आरक्षित मूल्य को अंतिम रूप देते समय मार्गदर्शन मूल्य पर अनुचित छूट दी गई

आरएलडीए बोर्ड ने मई 2019 में बोली दस्तावेजों/एनआईटी में आरक्षित मूल्य घोषित¹¹⁸ करने और मार्गदर्शन मूल्य से 5 प्रतिशत कम की सीमा तक निविदाओं पर विचार करने की प्रथा को समाप्त करने का निर्णय¹¹⁹ लिया।

मूल्यांकन किए गए 21 नमूना स्थलों में से 13 स्थलों को आवंटित किया गया, जिनमें से 11 स्थलों को आरएलडीए बोर्ड के मई 2019 के निर्णय के बाद आवंटित किया गया। इन 11 स्थलों में से, आरएलडीए ने सात¹²⁰ (63.64 प्रतिशत) स्थलों में आरक्षित मूल्य को अंतिम रूप देने के लिए मार्गदर्शन मूल्य पर और छूट की अनुमति दी। इन सात में से चार साइटों पर महामारी की स्थिति और अधिक प्रतिस्पर्धा को प्रोत्साहित करने जैसे उचित कारण बताए गए।

हालाँकि, इन सात साइटों में से तीन में, आरएलडीए द्वारा आरक्षित मूल्य पर दी गई छूट के कारण उचित नहीं थे। तीन स्थलों का विवरण निम्नलिखित तालिका 4.11 में दिया गया है:

¹¹⁸ 28 मई 2019 को 34वीं आरएलडीए बोर्ड बैठक आयोजित

¹¹⁹ मई 2019 से पहले, आरएलडीए ने आरक्षित मूल्य से पांच प्रतिशत तक कम बोली प्रस्तावों को स्वीकार किया था और आरएफपी में आरक्षित मूल्य का खुलासा करना या न करना आरएलडीए का विकल्प था।

¹²⁰ अम्बारी, गुवाहाटी; अयनावरम कॉलोनी प्लॉट सी, चेन्नई; बंगलुरु कैंट. प्लॉट-ए; मेट्टुगुडा, हैदराबाद; राणा प्रताप नगर, उदयपुर; साल्ट गोला, हावड़ा; शहामतगंज, बरेली।

तालिका 4.11: मार्गदर्शन मूल्य पर छूट का विवरण

क्र. सं.	साइट का नाम	मार्गदर्शन मूल्य पर छूट की अनुमति देने से पहले कितनी बार आरएफपी जारी किया गया	मार्गदर्शन मूल्य (₹ करोड़ में)	मार्गदर्शन मूल्य पर छूट (₹ करोड़ में) (प्रतिशत)	प्राप्त प्रस्ताव (एच1) (₹ करोड़ में)	प्राप्त प्रस्ताव और मार्गदर्शन मूल्य के बीच अंतर (₹ करोड़ में)	मार्गदर्शन मूल्य पर छूट की अनुमति देने के कारण
1	2	3	4	5	6	7=6-4	8
1	मेट्टुगुडा, हैदराबाद	0	25.57	1.28 (5%)	32.40	6.81	आरएलडीए की पिछली प्रथा के अनुसार, आरक्षित मूल्य से 5% कम बोली स्वीकार की जाती है।
2	अम्बारी, गुवाहाटी	0	73.52	3.68 (5%)	81.31	7.79	जी.वी. पर छूट प्रतिस्पर्धा उत्पन्न करने में उत्प्रेरक का काम करती है तथा उचित मूल्य प्राप्त करने में मदद करती है, तथा आरक्षित मूल्य से 5% तक कम बोलियां स्वीकार करने की पिछली प्रथा के कारण ऐसा होता है।

3	बेंगलुरु कैंट. प्लॉट-ए	0	248.88	12.44 (5%)	252.00	3.12	घुमावदार भूमि पर घनी वनस्पति और चट्टानी उभार थे
	योग		347.97	17.40	365.71		

स्रोत: आरएलडीए के साइट अभिलेख

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि उपरोक्त दो साइटों - मेट्टुगुडा और अम्बारी में आरक्षित मूल्य से पांच प्रतिशत तक कम बोलियां स्वीकार करने की पिछली प्रथा के आधार पर मार्गदर्शन मूल्य पर और छूट देने का कारण आरएलडीए बोर्ड के मई 2019 के निर्णय की भावना के विरुद्ध था।

इसके अलावा, बेंगलुरु कैंट प्लॉट-ए साइट में, परामर्शदाता ने स्थान कारक के लिए कोई छूट नहीं दी थी, जबकि जीएम समिति ने मार्गदर्शन मूल्य को अंतिम रूप देने से पहले 10 प्रतिशत स्थान छूट दी थी, जिसमें कहा गया था कि साइट मध्यम विकास से घिरी हुई है और असमान भूभाग है। तथापि, आरक्षित मूल्य को अंतिम रूप देने के लिए मार्गदर्शन मूल्य पर पांच प्रतिशत की अतिरिक्त छूट सक्षम प्राधिकारी द्वारा समान कारणों से दी गई थी। इस प्रकार, एक ही कारण के लिए दो बार छूट दी गई थीं।

लेखापरीक्षा ने इन तीनों साइटों के लिए प्राप्त मार्गदर्शन मूल्य और एच 1 प्रस्ताव की तुलना की और पाया कि प्राप्त एच 1 प्रस्ताव तीनों साइटों के मार्गदर्शन मूल्य से ₹ 3.12 करोड़ से ₹ 7.79 करोड़ अधिक थे। इस प्रकार, मार्गदर्शन मूल्य पर दी गई छूट उचित नहीं थी।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि उपरोक्त तीनों साइटों में, प्रथम आरएफपी से पहले, आरक्षित मूल्य पर पहुंचने के लिए छूट को मार्गदर्शन मूल्य में शामिल किया गया था और कोई अतिरिक्त इनपुट नहीं था, जिससे पता चले कि बाजार की स्थिति ऐसी थी कि बाजार का परीक्षण किए बिना प्रस्तावित मार्गदर्शन मूल्य में कमी करना आवश्यक था।

इस प्रकार, आरएलडीए द्वारा बाजार से पर्याप्त और मजबूत इनपुट के बिना और आरएलडीए की बोर्ड बैठक में लिए गए निर्णयों की भावना के विरुद्ध आरएफपी जारी करने से पहले आरक्षित मूल्य पर पहुंचने के लिए मार्गदर्शन मूल्य में अतिरिक्त छूट दी गई। इसके परिणामस्वरूप तीनों स्थलों में आरक्षित मूल्य का मूल्यांकन ₹ 17.40 करोड़ कम हुआ था।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (जुलाई 2025) कि अचल संपत्ति का मूल्यांकन एक सटीक विज्ञान नहीं है और यह एक निश्चित आंकड़े के बजाय एक मूल्य सीमा प्रदान करता है। हालाँकि, बोली लगाने के प्रयोजनों के लिए, आधार के रूप में एकल मूल्य को न्यूनतम आरक्षित मूल्य के रूप में घोषित किया जाता है। बाजार वास्तविक मूल्य निर्धारित करता है, या तो आरक्षित मूल्य को मान्य करता है या उसे चुनौती देता है। बोली में भाग न लेने की स्थिति में, आरक्षित मूल्य की समीक्षा की जाती है तथा अगले बोली दौर से पहले उसे उचित रूप से कम कर दिया जाता है।

रेल मंत्रालय ने स्वीकार किया है कि बाजार अंततः परिसंपत्ति का वास्तविक मूल्य निर्धारित करता है, जिसे लेखापरीक्षा द्वारा भी इंगित किया गया है, तथा कहा गया है कि अतिरिक्त छूट के माध्यम से मार्गदर्शन मूल्य में कमी बाजार का परीक्षण किए बिना की गई थी। इसके अलावा, रेल मंत्रालय इस लेखापरीक्षा अवलोकन पर मौन है कि आरएलडीए बोर्ड के निर्णयों का उल्लंघन करते हुए अतिरिक्त छूट की अनुमति देकर आरक्षित मूल्य को कम किया गया था।

4.1.4.2 वाणिज्यिक स्थल के पुनर्मूल्यांकन के लिए पिछली बोली के उच्चतम प्रस्ताव पर विचार न करना

13 आवंटित नमूना स्थलों में से, भुसावल में एक स्थल (5,270 वर्ग मीटर) को 45 वर्षों की पट्टा अवधि के लिए वाणिज्यिक विकास हेतु ₹ 25.20 करोड़ में डेवलपर को प्रदान किया गया (मई 2021)। डेवलपर ने (जून 2021) आरएलडीए को सूचित किया कि 5,270 वर्ग मीटर भूमि में से, भुसावल नगर परिषद द्वारा 3,000 वर्ग मीटर भूमि पार्किंग के लिए आरक्षित कर दी गई है (आरक्षण संख्या 90)। स्थानीय नगर नियोजन विभाग ने पुष्टि की कि वे अपने आरक्षण को

बरकरार रखते हुए ही 2,270 वर्ग मीटर भूमि की अनुमति दे सकते हैं। तदनुसार, डेवलपर ने आरएलडीए से 2,270 वर्ग मीटर के लिए संशोधित एलओए जारी करने का अनुरोध किया।

डेवलपर ने आरएलडीए से तीन बार¹²¹ 2,270 वर्ग मीटर का स्वच्छ भूमि खंड उपलब्ध कराने और किशतों के भुगतान के लिए समयसीमा के साथ आनुपातिक आधार पर ₹10.85 करोड़¹²² की संशोधित एलओए जारी करने का अनुरोध किया। हालाँकि, डेवलपर के अनुरोध पर विचार नहीं किया गया और डेवलपर द्वारा लीज़ प्रीमियम की पहली किस्त का भुगतान न करने के कारण एलओए रद्द कर दिया गया (दिसंबर 2021)। आरएलडीए ने ₹ 7 करोड़ के आरक्षित मूल्य के साथ एक नया आरएफपी (अगस्त 2022) आमंत्रित किया और 2,270 वर्ग मीटर भूमि के कम क्षेत्रफल के लिए साइट को ₹ 9.16 करोड़ में एक अन्य डेवलपर को प्रदान कर दिया गया (अक्टूबर 2022)।

लेखापरीक्षा ने पाया कि परामर्शदाता निगरानी समिति (सीएमसी) ने 2,270 वर्ग मीटर के कम क्षेत्रफल वाले स्थल के पुनर्मूल्यांकन के लिए बैठक की (28 मार्च 2022) और एच-2, एच-3 और एच-4 बोलीदाताओं द्वारा उद्धृत औसत मूल्य पर विचार करके आरक्षित मूल्य पर पहुंची, लेकिन आरक्षित मूल्य के लिए पिछली बोली के एच-1 बोलीदाता की दरों को नजरअंदाज कर दिया। इसके बाद, पिछली बोली के अनुसार ₹ 10.85 करोड़ ((₹ 25.20/5270*2270)) के आनुपातिक मूल्य वाली 2,270 वर्ग मीटर की कम की गई साइट को ₹ 9.16 करोड़ में प्रदान किया गया, जो पिछली बोली से ₹ 1.69 करोड़ कम थी।

इस प्रकार, आरएलडीए ने न तो पिछले एच-1 बोलीदाता के प्रस्ताव पर सहमति व्यक्त की और न ही नई बोली के लिए आरक्षित मूल्य को अंतिम रूप देते समय पिछली बोली की कीमत पर विचार किया। आरएलडीए ने ₹ 1.69 करोड़ (₹ 10.85- ₹ 9.16 करोड़) की कम दर पर नए प्रस्ताव को अंतिम रूप दिया।

¹²¹ 2 जुलाई 2021, 30 सितंबर 2021 और 22 अक्टूबर 2021।

¹²² आनुपातिक आधार पर अर्थात $(2270 \text{ मी}^2 / 5270 \text{ मी}^2 \times ₹ 25.20 \text{ करोड़}) = ₹ 10.85 \text{ करोड़}$ ।

आरएलडीए ने अपने उत्तर में कहा (अगस्त 2024) कि समिति प्रत्येक मामले में अचल संपत्ति मूल्यांकन के विभिन्न कारकों पर विचार करते हुए विवेकपूर्ण तरीके से आरक्षित मूल्य तय करती है। इसके अलावा, आरएलडीए में सभी बोलियां पारदर्शी ई-बोली प्रणाली के माध्यम से की जाती हैं और बाजार सर्वोत्तम मूल्य निर्धारित करता है।

आरएलडीए ने सामान्य उत्तर दिया तथा लेखापरीक्षा की इस टिप्पणी पर ध्यान नहीं दिया कि साइट का वही क्षेत्र कम दर पर आवंटित किया गया था। यह पाया गया कि आरएलडीए ने आरक्षित मूल्य की गणना के लिए एच-1 बोली पर विचार नहीं किया था, जिसके कारण 2,270 वर्ग मीटर साइट के लिए आरक्षित मूल्य कम हो गया। इसके अलावा, आरक्षित मूल्य की गणना में कमी से गैर किराया राजस्व को अधिकतम करने का उद्देश्य कमजोर हो जाएगा, भले ही बोली पारदर्शी ई-बोली प्रक्रिया के माध्यम से की गई हो।

रेल मंत्रालय ने इस संबंध में कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की (जुलाई 2025)।

4.1.4.3 वाणिज्यिक स्थल के आरक्षित मूल्य का कम आकलन

अशोक विहार, नई दिल्ली वाणिज्यिक स्थल को (2020) गोदरेज प्रॉपर्टीज प्राइवेट लिमिटेड को मुख्य रूप से आवासीय विकास के लिए प्रदान किया गया था। समक्षी समीक्षक की परामर्श रिपोर्ट (अगस्त 2019) के अनुसार, साइट मूल्यांकन (योजना) के समय अशोक विहार साइट के फ्रीहोल्ड आवासीय अपार्टमेंट की औसत बिक्री मूल्य ₹ 13,250 प्रति वर्ग फीट थी। परामर्शदाता द्वारा विचारित पांच प्रतिशत वृद्धि पर विचार करने के बाद, लेखापरीक्षा द्वारा अगस्त 2024 के लिए अशोक विहार के लिए फ्रीहोल्ड आवासीय अपार्टमेंट की बिक्री कीमत ₹ 16,910/- प्रति वर्ग फुट निर्धारित की गई।

परामर्शदाता द्वारा प्रयुक्त बिक्री मूल्य की प्रासंगिकता और प्रयोज्यता को समझने के लिए, लेखापरीक्षा ने उसी शहर में उसी डेवलपर द्वारा विकसित की जा रही आवासीय परियोजना¹²³ के बिक्री मूल्य की जांच की। लेखापरीक्षा ने आवासीय

¹²³ गोदरेज प्रॉपर्टीज लिमिटेड ओखला (दिल्ली) में एक और आवासीय स्थल विकसित कर रही है, जहां रहने के लिए तैयार और निर्माणाधीन आवासीय अपार्टमेंट उपलब्ध हैं।

विकास के लिए डेवलपर¹²⁴ को पट्टे पर दिए गए आरएलडीए के अशोक विहार स्थल के अपार्टमेंटों के विक्रय मूल्य की तुलना उसी डेवलपर के ओखला, नई दिल्ली स्थित तैयार/निर्माणाधीन आवासीय अपार्टमेंटों के विक्रय मूल्य से की।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि अशोक विहार स्थल के समकक्ष समीक्षा अनुमानों के अनुसार, आवासीय और उपयोगिता भाग का अपेक्षित भूमि मूल्य ₹ 1,899.11 करोड़ था। यह पाया गया कि ओखला दक्षिण दिल्ली आवासीय स्थलों के लिए तैयार अपार्टमेंटों की वर्तमान दरों पर, अशोक विहार स्थल का मूल्य ₹ 2,673.65 करोड़ था, जो अशोक विहार स्थल के अनुमान से ₹ 774.54 करोड़ अधिक था। आरएलडीए द्वारा बाजार दर पद्धति को दिए गए 10 प्रतिशत के अधिभार को ध्यान में रखते हुए, शुद्ध अतिरिक्त राशि ₹ 77.45 करोड़ आती है।

आरएलडीए ने अपने उत्तर में कहा (अगस्त 2024) कि लेखापरीक्षा द्वारा उल्लेखित दर ओखला, दक्षिण दिल्ली में रहने के लिए तैयार अपार्टमेंट के लिए है, और अशोक विहार साइट के लिए संभावित दर से सीधे तुलनीय नहीं है। आवासीय फ्लैटों की मांग कीमत स्थान, स्थानीय मांग, प्लॉट के आकार, भवन की विशिष्टताओं, भूमि दर, पट्टे की स्थिति और मांग-आपूर्ति संतुलन पर निर्भर करती है। अशोक विहार स्थल को भी वन एवं पर्यावरण मंजूरी की आवश्यकता के कारण विलंब का सामना करना पड़ रहा है, तथा डेवलपर के प्रयासों के बावजूद यह प्रक्रिया चार वर्षों से लंबित है। इसके अतिरिक्त, आरएलडीए की लीजहोल्ड भूमि नीति डेवलपर को केवल निर्मित क्षेत्र को उप-पट्टे पर देने तक सीमित करती है, और भूमि को पारदर्शी ई-बोली प्रक्रिया के माध्यम से आवंटित किया गया था।

आरएलडीए का जवाब इस हद तक स्वीकार्य नहीं है कि ओखला परियोजना में तैयार अपार्टमेंट (₹ 23,656/वर्ग फुट) की दर उसी ओखला परियोजना के निर्माणाधीन अपार्टमेंट (₹ 28,928/वर्ग फुट) से कम है। इसके अलावा, अशोक विहार सर्किल रेट डी श्रेणी¹²⁵ में ₹ 1,27,680 प्रति वर्ग मीटर है, जबकि ओखला

¹²⁴ गोदरेज प्रॉपर्टीज प्राइवेट लिमिटेड

¹²⁵ दिल्ली में क्षेत्र की वह श्रेणी जिसके लिए दिल्ली सरकार, राजस्व विभाग द्वारा सितम्बर 2014 में सर्किल दरें अधिसूचित की गई हैं।

सर्किल दर जी श्रेणी में ₹ 46,200 प्रति वर्ग मीटर है। इसलिए, लेखापरीक्षा ने आरएलडीए की अशोक विहार, दिल्ली परियोजना के साथ दर की तुलना करने में रुढ़िवादी रुख अपनाया है। ओखला के निर्माणाधीन अपार्टमेंट दरों के अनुसार, तैयार अपार्टमेंट (₹ 77.45 करोड़) की तुलना में शुद्ध अतिरिक्त राशि ₹ 137.98 करोड़ है।

रेल मंत्रालय ने इस संबंध में कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की (जुलाई 2025)।

4.2 निष्कर्ष

लेखापरीक्षा में वाणिज्यिक स्थलों के मूल्यांकन प्रक्रिया में अनियमितताओं के विभिन्न उदाहरण सामने आए। तीन चयनित स्थलों में, वाणिज्यिक भूमि के वाणिज्यिक हिस्से के मूल्यांकन के लिए आवासीय सर्किल दर का उपयोग किया गया, जिसके परिणामस्वरूप इन स्थलों में ₹ 287.71 करोड़ का कम मूल्यांकन हुआ। लेखापरीक्षा ने ₹ 5,923.83 करोड़ के मार्गदर्शन मूल्यों के समर्थन में प्रमाणित दस्तावेजों का अभाव भी पाया।

आरएलडीए के पास विभिन्न शहरों में साइटों के आरक्षित मूल्य निकालने में प्रयुक्त निर्माण लागत को मानकीकृत करने के लिए सीपीडब्ल्यूडी अनुसूचियों या परिभाषित आंतरिक अनुसूची जैसी कोई व्यवस्था नहीं थी।

एक मामले में, लेखापरीक्षा ने भूमि क्षेत्र और फर्श क्षेत्र अनुपात (एफएआर) की गलत गणना देखी। इस मामले में, परामर्शदाता ने विकास के लिए उपलब्ध वास्तविक 9,271 वर्ग मीटर के स्थान पर 7,291 वर्ग मीटर के कम भूमि क्षेत्र पर विचार किया तथा गलत तरीके से एफएआर लागू किया। इसके परिणामस्वरूप साइट का कम मूल्यांकन हुआ और परिणामस्वरूप आरक्षित मूल्य उचित बाजार मूल्य से काफी कम निर्धारित किया गया।

14 साइटों में, आरएलडीए ने आरआईसीएस पद्धति के आधार पर लीजहोल्ड छूट की अनुमति देने के लिए एक प्रारूप लागू किया था और ₹ 135.76 करोड़ की छूट की अनुमति दी थी। हालाँकि, आरआईसीएस लीजहोल्ड छूट पद्धति, जिसे मूल रूप से यूनाइटेड किंगडम में आवासीय अचल संपत्ति बाजार के लिए विकसित किया गया था, को इसकी प्रासंगिकता का गंभीर मूल्यांकन किए बिना या इसे

भारतीय सामाजिक-आर्थिक संदर्भ में अनुकूलित किए बिना लागू किया गया था। यह निरीक्षण महत्वपूर्ण है, क्योंकि रियल एस्टेट का मूल्यांकन स्थानीय बाजार की स्थितियों के प्रति अत्यधिक संवेदनशील होता है, जो भारत और ब्रिटेन के बीच काफी भिन्न है।

लेखापरीक्षा ने ऐसे उदाहरण भी पाए जहां पर्याप्त स्पष्टीकरण के बिना स्पॉट समिति के मानदंडों से अधिक छूट दी गई। विभिन्न शहरों में समान परियोजनाओं के लिए मूल्यांकन विधियों को महत्व देने में व्यापक असंगतताएं पाई गईं, जिससे स्पष्ट दिशा-निर्देशों का अभाव हुआ, जिसके कारण साइट का मनमाना और असमान मूल्यांकन भी हुआ। इसके अलावा, कुछ मामलों में, आरएलडीए बोर्ड के निर्णयों के विपरीत, प्रस्तावों के लिए अनुरोध जारी करने से पहले आरक्षित मूल्य पर पहुंचने के लिए मार्गदर्शन मूल्य पर अतिरिक्त छूट दी गई थी।

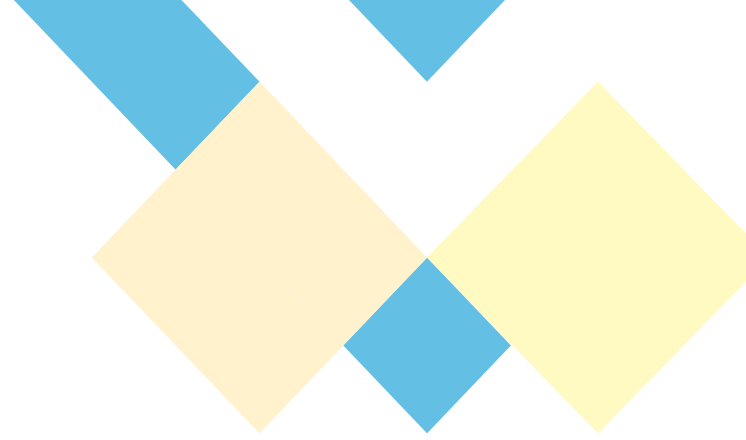
सामूहिक रूप से, ये अनियमितताएं आरएलडीए की मूल्यांकन प्रक्रियाओं में प्रशासन, पारदर्शिता और अनुपालन में महत्वपूर्ण अंतराल को उजागर करती हैं।

4.3 अनुशंसाएँ

- लेखापरीक्षा में पाया गया कि कुछ मामलों में सही वाणिज्यिक सर्किल दरों के स्थान पर आवासीय सर्किल दरों का अनुचित अनुप्रयोग किया गया। इसलिए, आरएलडीए को वाणिज्यिक भूमि भागों के मूल्यांकन के लिए अनुमोदित वाणिज्यिक सर्किल दरों के उपयोग को सख्ती से लागू करना चाहिए और कम मूल्यांकन को रोकने के लिए आवासीय दरों के साथ किसी भी प्रतिस्थापन से बचना चाहिए।
- चयनित नमूना स्थलों में से एक मामले में, परामर्शदाता ने मूल्यांकन के लिए कम भूमि क्षेत्र और गलत फ्लोर एरिया अनुपात (एफएआर) का उपयोग किया। इसलिए, आरएलडीए को अनुमोदन से पहले सभी मूल्यांकनों में सटीक भूमि माप और सही एफएआर सुनिश्चित करना चाहिए।
- न तो स्पॉट कमेटी/परामर्शदाताओं ने प्रमाणित दस्तावेज उपलब्ध कराए, न ही आरएलडीए ने विभिन्न स्तरों पर ₹ 5,923.83 करोड़ के मार्गदर्शन मूल्य के लिए प्रमाणित दस्तावेजों की अनुपस्थिति पर सवाल उठाया।

इसलिए, आरएलडीए को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि परामर्शदाता बाजार और किराये की दरों के समर्थन में पूर्ण और प्रमाणित दस्तावेज प्रस्तुत करें। पारदर्शिता और विश्वसनीयता बनाए रखने के लिए मूल्यांकन की स्वीकृति से पहले इन दस्तावेजों को आरएलडीए द्वारा सत्यापित किया जाना चाहिए।

- स्पॉट कमेटी/परामर्शदाता ने निर्माण लागत का अनुमान लगाने के लिए सीपीडब्ल्यूडी/भारतीय रेलवे की दरों और विनिर्देशों का उल्लेख नहीं किया था, जो मूल्यांकन पद्धति में कमजोरियों को दर्शाता है। आरएलडीए को सीपीडब्ल्यूडी/आईआरयूएसएसओआर (भारतीय रेलवे एकीकृत मानक दर अनुसूची) निर्माण लागत और मूल्यांकन विधियों के लिए स्पष्ट भार सहित मानकीकृत दिशानिर्देश और अनुसूचियां स्थापित करनी चाहिए, ताकि सभी परियोजनाओं और शहरों में स्थिरता और एकरूपता सुनिश्चित की जा सके।
- आरएलडीए ने मूल रूप से यूनाइटेड किंगडम के आवासीय रियल एस्टेट बाजार के लिए विकसित आरआईसीएस लीजहोल्ड डिस्काउंट पद्धति को लागू किया और इसकी प्रासंगिकता का गहन मूल्यांकन किए बिना या इसे भारतीय सामाजिक-आर्थिक संदर्भ में अनुकूलित किए बिना ₹ 135.76 करोड़ का लीजहोल्ड डिस्काउंट लागू किया। आरएलडीए को किसी भी विदेशी मूल्यांकन पद्धति को अपनाने से पहले एक व्यापक समीक्षा करनी चाहिए, यह सुनिश्चित करते हुए कि वे भारतीय रियल एस्टेट बाजार और सामाजिक-आर्थिक परिस्थितियों के अनुकूल हों और अच्छी तरह से प्रलेखित और न्यायोचित हों। स्पॉट समिति के मानदंडों से अलग छूट को भी उचित दस्तावेजीकरण और सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से उचित ठहराया जाना चाहिए।
- आरएलडीए को मूल्यांकन दिशानिर्देशों का पालन सुनिश्चित करने, मनमानी छूट को न्यूनतम करने और बोर्ड के निर्देशों के अनुरूप निर्णय सुनिश्चित करने के लिए निगरानी तंत्र को बढ़ाना चाहिए, जिससे सार्वजनिक संपत्तियों की सुरक्षा हो सके और मूल्यांकन सटीकता में वृद्धि हो सके।



अध्याय V:

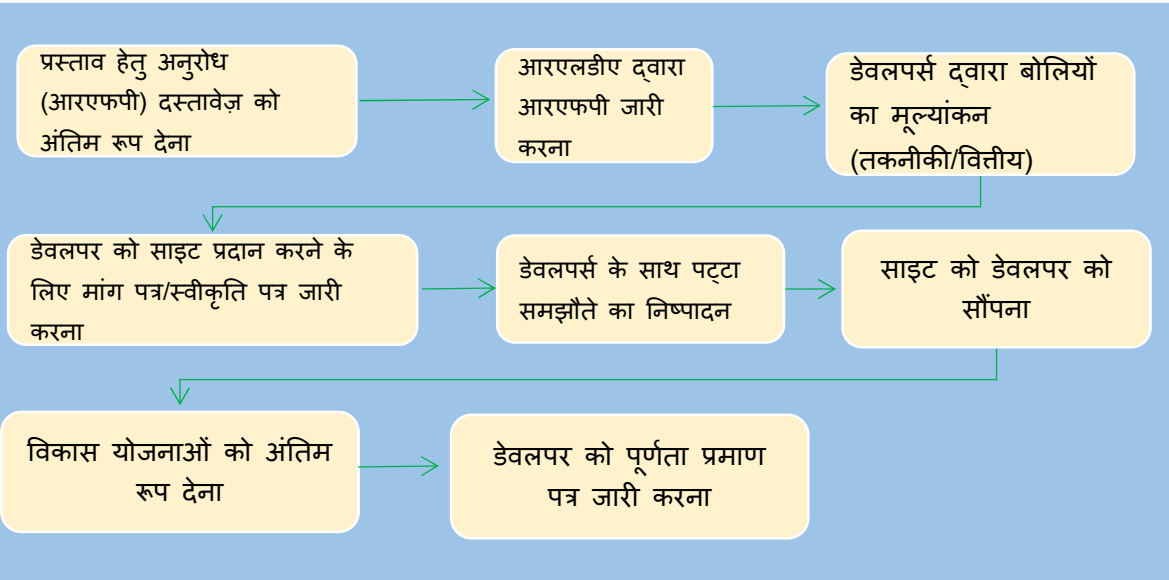
डेवलपर का चयन, समझौता ज्ञापन और पट्टा समझौते का निष्पादन



अध्याय V: डेवलपर का चयन, समझौता ज्ञापन और पट्टा समझौते का निष्पादन

सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के मामले में, आरएलडीए एवं सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम के बीच एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए जाते हैं। समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर के बाद, एमएफसी परियोजना के विकास के लिए पट्टा समझौता निष्पादित किया जाता है। इसके अलावा, निजी डेवलपर्स के मामले में, साइट के आरक्षित मूल्य को अंतिम रूप देने के बाद, विकास के लिए साइट को पट्टे पर देने के लिए आरएलडीए द्वारा विभिन्न गतिविधियाँ की जाती हैं, जैसा कि चार्ट 5.1 में दिखाया गया है:

चार्ट 5.1: विकास के लिए कार्यस्थलों को पट्टे पर देने की प्रक्रिया



लेखापरीक्षा नमूने में 26 वाणिज्यिक स्थल और निजी डेवलपर्स को प्रदत्त 17 एमएफसी स्थल सम्मिलित थे, जो विभिन्न चरणों में थे, जैसा कि तालिका 5.1 में दर्शाया गया है:

चरण	वाणिज्यिक साइट	एमएफसी साइटें
आमंत्रित किए गए आरएफपी	20	17
कुल आवंटित साइट	13	17
समझौते का निष्पादन	7	17
सौंपी गई साइटें	7	16

आरएफपी को अंतिम रूप देने, आरएफपी आमंत्रित करने, पट्टा समझौतों के निष्पादन और डेवलपर्स को साइट सौंपने से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष निम्नलिखित पैराग्राफ में दिए गए हैं।

5.1 वाणिज्यिक स्थलों और एमएफसी स्थलों को पट्टे पर देने के लिए आरएफपी दस्तावेज़ को अंतिम रूप देना

आरएलडीए डेवलपर के चयन और साइट को पट्टे पर देने के लिए आरएफपी दस्तावेज़ को अंतिम रूप देता है। आरएफपी में पट्टा अवधि, आरक्षित मूल्य, एफएआर, तकनीकी और वित्तीय पात्रता, निर्माण अवधि आदि जैसे विवरण सम्मिलित होते हैं।

डेवलपर को साइट पट्टे पर देने के लिए आरएफपी दस्तावेज़ से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष निम्नलिखित पैराग्राफ में दिए गए हैं:

5.1.1 वाणिज्यिक स्थलों को पट्टे पर देने के लिए आरएफपी में अनुमोदित नियमों एवं शर्तों को सम्मिलित न करना

आरएलडीए ने 10 वाणिज्यिक स्थलों के लिए 45-60 वर्ष की पट्टा अवधि तथा 10 आवासीय स्थलों के लिए 99 वर्ष की पट्टा अवधि हेतु आरएफपी जारी किए। इन 20 साइटों में से, आरएलडीए ने दो साइटों को मिश्रित विकास (55 प्रतिशत आवासीय और 45 प्रतिशत वाणिज्यिक) के लिए 99 वर्ष की पट्टा अवधि के विकल्प के साथ पट्टे पर दिया था।

एक साइट अर्थात् अम्बारी गुवाहाटी में, आरएलडीए की जीएम समिति ने मिश्रित विकास के लिए इस बोली का मूल्यांकन करते हुए (मई 2021) प्रस्ताव दिया कि यदि डेवलपर वाणिज्यिक उद्देश्य के लिए 50 प्रतिशत से अधिक साइट का उपयोग करता है, तो सक्षम प्राधिकारी (उपाध्यक्ष) से पट्टे की अवधि की नई मंजूरी प्राप्त की जानी थी। जीएम समिति के इस प्रस्ताव को सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित किया गया और साइट डेवलपर को प्रदान कर दी गई (नवंबर 2021)।

लेखापरीक्षा ने पाया कि सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित पट्टा अवधि के नए अनुमोदन का प्रावधान, आरएफपी की शर्तों में सम्मिलित नहीं किया गया था। परिणामस्वरूप, यदि डेवलपर 50 प्रतिशत से अधिक वाणिज्यिक भाग का उपयोग करता है, तो आरएलडीए आरएफपी में अनुमोदित खंड को सम्मिलित न करने के कारण पट्टे की अवधि की समीक्षा करने की स्थिति में नहीं होगा।

इसी प्रकार, बागडोगरा नामक अन्य स्थल में, जहां समान उत्पाद मिश्रण (55 प्रतिशत आवासीय और 45 प्रतिशत वाणिज्यिक उपयोग) को कार्यकारी निदेशक द्वारा दिसंबर 2022 में अनुमोदित किया गया था, जिसमें वाणिज्यिक उपयोग 45 प्रतिशत से अधिक होने पर पट्टा प्रीमियम में वृद्धि का प्रावधान था, डेवलपर को 99 वर्ष की पट्टा अवधि के लिए स्थल के 100 प्रतिशत तक वाणिज्यिक उपयोग का विकल्प दिया गया था।

इस प्रकार, जब डेवलपर वाणिज्यिक उपयोग को 50 प्रतिशत से अधिक बढ़ाता है तो पट्टा अवधि की समीक्षा के संबंध में आरएफपी में खंड को सम्मिलित न करने से डेवलपर को अनुचित लाभ हो सकता है।

आरएलडीए ने अपने उत्तर (अगस्त 2024) में तथ्यों को स्वीकार किया और कहा कि नीतिगत मामला होने के कारण, मामला-दर-मामला आधार पर उपयुक्त कार्रवाई की जा रही है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि 50 प्रतिशत से अधिक वाणिज्यिक विकास के उपयोग के लिए नियम व शर्तें पहले ही सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित की जा चुकी थीं, लेकिन इस अनुमोदित खंड को आरएफपी दस्तावेजों में सम्मिलित नहीं किया गया था।

रेल मंत्रालय ने इस संबंध में कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की (जुलाई 2025)।

5.1.2 निजी डेवलपर्स को एमएफसी कार्यस्थ प्रदान करते समय आरएफपी में न्यूनतम गारंटीकृत वार्षिक भुगतान खंड पर विचार न करना

जनवरी 2012 के आरएलडीए विनियमनों के खंड 19 के अनुसार, चयनित डेवलपर या पट्टेदार या उप-पट्टेदार प्राधिकरण को भुगतान करेगा जिसमें निम्नलिखित

में से एक या अधिक सम्मिलित हो सकते हैं जैसा कि निविदा दस्तावेजों में निर्दिष्ट किया जा सकता है:

क) अग्रिम पट्टा प्रीमियम;

ख) वार्षिक पट्टा किराया;

ग) प्रतिशत राजस्व हिस्सेदारी;

घ) भुगतान का कोई अन्य रूप (जिसमें न्यूनतम गारंटीकृत वार्षिक भुगतान सम्मिलित है)।

आरएलडीए ने एमएफसी के विकास के लिए इरकॉन इन्फ्रास्ट्रक्चर एंड सर्विसेज लिमिटेड (आईआईएसएल - इरकॉन की पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कंपनी) के साथ एक पट्टा समझौता किया (जुलाई 2013)। पट्टा समझौते के खंड 4.1 के अनुसार, आईआईएसएल ने आरएलडीए को प्रत्येक एमएफसी के परियोजना राजस्व से एक निश्चित प्रतिशत हिस्सेदारी के बराबर वार्षिक पट्टा किराया देने पर सहमति व्यक्त की, जो न्यूनतम गारंटीकृत वार्षिक भुगतान¹²⁶ (एमजीएपी) के अधीन है।

निजी डेवलपर्स द्वारा 45 वर्ष की लीज अवधि के लिए विकसित की जा रही चयनित 17 एमएफसी परियोजनाओं के अभिलेखों की लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि निजी डेवलपर्स को जारी किए गए आरएफपी में एमजीएपी का कोई प्रावधान नहीं था। आरएफपी में केवल अग्रिम पट्टा प्रीमियम (यूएलपी) और वार्षिक पट्टा किराया (एएलआर) के भुगतान का प्रावधान सम्मिलित था। इसलिए, सफल बोलीदाताओं को यूएलपी और एएलआर के भुगतान शर्तों पर एमएफसी साइटें प्रदान की गईं।

लेखापरीक्षा ने 16 चयनित एमएफसी निजी डेवलपर साइटों¹²⁷ में भूमि मूल्य के छह प्रतिशत की दर से एमजीएपी के माध्यम से साइटों से आरएलडीए की अपेक्षित

¹²⁶ एमजीएपी वर्तमान सर्किल रेट के अनुसार निर्धारित वर्तमान भूमि मूल्य के छः प्रतिशत प्रति वर्ष के बराबर राशि से कम नहीं होगी और समझौते में निर्दिष्ट वृद्धि के अधीन होगी।

¹²⁷ एक एमएफसी झांसी का मूल्यांकन लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराया गया।

आय और अग्रिम पट्टा शुल्क और वार्षिक पट्टा शुल्क के माध्यम से समान साइटों से अनुमानित आय के बीच तुलना की। लेखापरीक्षा में पाया गया कि 16 एमएफसी में से सात में निजी डेवलपर्स से अनुमानित आय एमजीएपी सीमा से कम थी, जैसा कि निम्नलिखित तालिका 5.2 में दर्शाया गया है:

तालिका 5.2: एमजीएपी और यूएलपी एवं एएलआर के माध्यम से साइटों से आरएलडीए की अपेक्षित आय के बीच तुलना (₹ करोड़ में)

क्रम सं.	एमएफसी	क्षेत्रफल (वर्ग मीटर)	सर्किल दर ¹²⁸ (₹/वर्ग मीटर)	एमजीएपी से आरएलडीए की अपेक्षित आय @ 6 प्रतिशत	एनपीवी में एमजीएपी @ 15 प्रतिशत (#)	निजी डेवलपर से यूएलपी	निजी डेवलपर से एएलआर	निजी डेवलपर से आय (यूएलपी+एएलआर) (7+8)	निजी डेवलपर्स से आय (\$)(एनपीवी में)	एमजीएपी और यूएलपी+एएलआर में अंतर (5-9)	एनपीवी में अंतर (6-10)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	कटिहार	1,025.5	18,537	32.5	1.29	0.36	6.42	6.78	0.73	25.72	0.56
2	भागलपुर	1,482.8	86,505	219.47	8.85	4.51	7.15	11.66	4.46	207.81	4.39
3	सासाराम	2,000	34,600	118.3	4.69	2.75	1.67	4.42	2.52	113.88	2.17
4	नादेड़	1,500	62,000	158.99	6.31	2.6	32.2	34.8	4.69	124.19	1.61
5	रक्सौल	2,000	26,445.87	90.42	3.58	1.32	3.04	4.36	1.38	86.06	2.2
6	यशवन्तपुर	2,000	32,292	110.68	4.61	2.49	1.82	4.31	2.3	106.37	2.31
7	रतलाम	1,350	58,850	135.85	5.42	2.21	33.57	35.78	4.46	100.07	0.96
	योग			866.21	34.75	16.24	85.87	102.11	20.54	764.10	14.20

स्रोत: आरएलडीए के अभिलेख

नोट: (#) एमजीएपी (कॉलम संख्या 6) का शुद्ध वर्तमान मूल्य 15 प्रतिशत के आधार पर निकाला गया है, जिसका उपयोग आरएलडीए द्वारा एएलआर के एनपीवी की गणना के लिए किया जाता है। (\$) एक वर्ष के लिए अग्रिम लीज प्रीमियम का शुद्ध वर्तमान मूल्य और 45 वर्षों की संपूर्ण लीज अवधि के लिए वार्षिक लीज किराए के लिए एनपीवी 15 प्रतिशत के आधार पर निकाला गया है।

यह पाया गया कि इन सात एमएफसी साइटों में यूएलपी और एएलआर का मूल्य ₹ 102.11 करोड़ (शुद्ध वर्तमान मूल्य के संदर्भ में ₹ 20.54 करोड़) था, जबकि इसी अवधि के दौरान एमजीएपी का मूल्य ₹ 866.21 करोड़ (शुद्ध वर्तमान मूल्य के संदर्भ में ₹ 34.75 करोड़) था। शेष नौ स्थलों पर यूएलपी और एएलआर

¹²⁸ संबंधित स्थल के लिए सर्किल दरें स्पॉट कमेटी की मूल्यांकन रिपोर्टों से ली गई हैं। हालाँकि, मूल्यांकन रिपोर्टों में सर्किल दरों की तिथियाँ नहीं बताई गई हैं। ये मूल्यांकन रिपोर्टें 2016 और 2017 की अलग-अलग तिथियों से संबंधित हैं।

एमजीएपी से अधिक थे। लेखापरीक्षा में पाया गया कि आरएलडीए ने आरएफपी को अंतिम रूप देने और जारी करने के दौरान निजी डेवलपर्स द्वारा भुगतान के एमजीएपी मोड की जांच नहीं की थी।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (जुलाई 2025) में कहा कि निजी डेवलपर्स के मामले में भूमि मूल्य के छः प्रतिशत की दर से एमजीएपी के भुगतान के लिए आरएफपी में कोई प्रावधान नहीं है। इसके बजाय, निजी डेवलपर्स केवल यूएलपी और एएलआर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी हैं, जैसा कि आरएलडीए की प्रचलित नीति के अनुसार आरक्षित मूल्य के आधार पर निर्धारित किया जाता है। उद्धृत मूल्य का एक बड़ा हिस्सा लीज प्रीमियम के रूप में अग्रिम रूप से एकत्र किया जाता है, जिससे पर्याप्त प्रारंभिक राजस्व प्राप्त सुनिश्चित होती है। इसके अलावा, एलडीएचबी: भाग-II के खंड 5.3.2 के अनुसार, वार्षिक पट्टा किराया प्रत्येक तीन वर्ष में 15 प्रतिशत की वृद्धि के अधीन है, जिससे पट्टा अवधि के दौरान राजस्व में आवधिक वृद्धि सुनिश्चित होती है।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि आरएलडीए विनियमों में डेवलपर्स द्वारा भुगतान के लिए एमजीएपी को एक विकल्प के रूप में प्रदान किया गया है।

तथापि, आरएलडीए ने आरएफपी को अंतिम रूप देने और जारी करने के दौरान निजी डेवलपर्स द्वारा भुगतान के एमजीएपी मोड पर विचार नहीं किया।

5.2 डेवलपर्स (वाणिज्यिक/एमएफसी कार्यस्थल) के साथ पट्टा समझौते के निष्पादन में विलंब

पट्टा समझौते की सामान्य शर्त (जीसीएलए) भाग-I के खंड 26 के अनुसार, जिस बोलीदाता की बोली स्वीकार की जाती है, उसे आरएलडीए कार्यालय में व्यक्तिगत रूप से उपस्थित होना होगा और 105 दिनों के भीतर आवश्यक शर्तों को पूरा करने के बाद आरएलडीए द्वारा एलओए जारी करने के 120 दिनों के भीतर पट्टा समझौते को निष्पादित करना होगा। इसके अलावा, पट्टा समझौते के निष्पादन

से पहले विभिन्न गतिविधियों जैसे प्रथम किस्त का भुगतान, निष्पादन गारंटी प्रस्तुत करना आदि को पूरा करने का प्रावधान था।

जीसीएलए भाग-I के पैरा 26.2 में अन्य बातों के साथ-साथ यह प्रावधान है कि यदि बोलीदाता की ओर से विलंब के कारण पट्टा समझौते पर हस्ताक्षर करने की अवधि में विस्तार दिया जाता है, तो पट्टे की अवधि को विस्तार की ऐसी अवधि की सीमा तक कम कर दिया जाएगा।

1. वाणिज्यिक स्थल

चयनित 26 स्थलों में से 13 साइटों का आवंटन सफल बोलियों के बाद किया गया। लेखापरीक्षा में पाया गया कि आठ¹²⁹ आवंटित वाणिज्यिक साइटों में, आरएलडीए (अनुलग्नक 5.1) द्वारा अनुबंध के निष्पादन में औसतन 118 दिनों का विलंब हुआ तथा डेवलपर्स द्वारा औसतन 348 दिनों का विलंब हुआ। भुसावल साइट में, आरएलडीए ने केवल तीन दिनों के विलंब के बाद पट्टा समझौते को निष्पादित किया, लेकिन मेट्टूगुडा साइट में, पट्टा समझौते को दो साल से अधिक के विलंब के बाद निष्पादित किया गया (डेवलपर की ओर से विलंब 206 दिन था एवं आरएलडीए की ओर से विलंब 731 दिन था)। रक्सौल साइट में, पट्टा समझौता डेवलपर द्वारा लगभग तीन वर्ष के विलंब के बाद निष्पादित किया गया। डेवलपर की ओर से पट्टा समझौते के निष्पादन में विलंब के कारण, पट्टे की अवधि विलंब की सीमा तक कम कर दी गई। इसके परिणामस्वरूप पट्टा अवधि कम होने के कारण ₹ 22.49 लाख तक का अ-मुद्रीकरण हुआ।

आरएलडीए ने अपने उत्तर में कहा (अगस्त 2024) कि सफल बोलीदाता द्वारा पूर्व शर्त पूरी करने के बाद पट्टा समझौता निष्पादित किया जाता है।

पट्टा समझौतों के निष्पादन में आरएलडीए द्वारा किए गए विलंब के बारे में उत्तर में कुछ नहीं कहा गया। चूंकि आरएलडीए बोर्ड ने अपनी बैठक (सितंबर 2022) में हजारीबाग, अजमेर वाणिज्यिक स्थल के लिए पट्टा समझौते के

¹²⁹ अशोक विहार, दिल्ली; बांद्रा पूर्व II, मुंबई; ग्वालटोली, कानपुर; स्टेशन एप्रोच रोड, रक्सौल; डाबा गार्डन, विशाखापत्तनम; भुसावल; मेट्टूगुडा, हैदराबाद; साल्ट गोला, हावड़ा.

निष्पादन में विलंब के लिए ₹ 55 लाख का परिसमापन हर्जाना देने पर सहमति व्यक्त की थी, इसलिए पट्टा समझौतों के निष्पादन में विलंब के कारण आरएलडीए पर समान जुर्माना लगाने से इनकार नहीं किया जा सकता है।

2. एमएफसी स्थल

सभी 17 एमएफसी साइटों पर पट्टा समझौते निष्पादित किए गए थे और यह देखा गया कि 14 एमएफसी¹³⁰ साइटों पर समझौते के निष्पादन में एक महीने से लेकर सात वर्ष और चार महीने तक का विलंब हुआ था। शेष तीन स्थलों में कोई विलंब नहीं देखा गया। आरएलडीए की ओर से केवल चार एमएफसी स्थलों - लोकमान्य तिलक¹³¹ (छः वर्ष), झाँसी¹³² (एक वर्ष और तीन महीने) अजमेर¹³³ (48 दिन) और देहरादून¹³⁴ (138 दिन) में विलंब देखा गया और शेष 10 स्थलों में विलंब आरएलडीए और डेवलपर्स दोनों की ओर से हुआ। डेवलपर की ओर से पट्टा समझौते के निष्पादन में विलंब के कारण, पट्टे की अवधि विलंब की सीमा

¹³⁰ लोकमान्य तिलक टर्मिनस; झाँसी; सवाई माधोपुर जंक्शन; अजमेर; विजयवाड़ा; मिराज जंक्शन; भागलपुर; हजूर साहिब (नांदेड़); देहरादून; संबलपुर; टाटा नगर; यशवन्तपुर; रक्सौल; कटिहार।

¹³¹ एलटीटी में, एलओए जारी किया गया था (6 फरवरी 2015) लेकिन पट्टा समझौते के निष्पादन में छः साल से अधिक का विलंब हुआ। लेखापरीक्षा में पाया गया कि साइट को विहस्तांतरित कर दिया गया था (28 अगस्त 2017) और उसके बाद आरबी ने फिर से उसी साइट को आरएलडीए को सौंप दिया (16 मार्च 2018)। विलंब एमएफसी विकास के साथ एलटीटी स्टेशन पुनर्विकास के एकीकरण के कारण हुआ था। एमएफसी विकास के लिए अंततः साइट का निर्णय लिया गया (28 सितंबर 2021)।

¹³² झाँसी एमएफसी साइट में, भारत सरकार द्वारा लीज़ नीति को अंतिम रूप देने में लगने वाले समय के कारण 15 महीने का विलंब हुआ। रेलवे बोर्ड के 30 मार्च 2011 के पत्र के अनुसार, यह निर्णय लिया गया था कि रेलवे भूमि के दीर्घकालिक पट्टे के प्रत्येक मामले में कैबिनेट की विशिष्ट स्वीकृति ली जाएगी। रेलवे विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) द्वारा कैबिनेट की स्वीकृति के बिना भूमि को आगे पट्टे पर देने में 30 जुलाई 2012 को ढील दी गई, जिसकी सूचना रेलवे बोर्ड ने 17 अगस्त 2012 को रेलवे विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) को दी।

¹³³ डेवलपर द्वारा सभी गतिविधियाँ पूरी करने के बाद आरएलडीए को लीज़ एग्रीमेंट के लिए 48 दिन लगे।

¹³⁴ डेवलपर द्वारा सभी गतिविधियाँ पूरी करने के बाद आरएलडीए को लीज़ एग्रीमेंट के लिए 165 दिन लगे।

तक कम कर दी गई। इसके परिणामस्वरूप पट्टा अवधि कम होने के कारण ₹ 3.27 करोड़ तक का अ-मुद्रीकरण हुआ।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (3 जुलाई 2025) कि पट्टा समझौता तभी निष्पादित किया जाता है जब सफल बोलीदाता बोली दस्तावेजों में निर्दिष्ट सभी शर्तों को पूरा कर लेता है। ऐसे मामलों में जहां इन शर्तों को पूरा करने में विलंब डेवलपर के कारण होता है, तो विलंब के लिए पट्टे की अवधि आनुपातिक रूप से कम कर दी जाती है। हालाँकि, देरी के बावजूद डेवलपर को पूर्ण अग्रिम लीज़ प्रीमियम जमा करना आवश्यक है।

लेखापरीक्षा रेल मंत्रालय के इस उत्तर को स्वीकार करती है कि पट्टा समझौता तभी निष्पादित किया जाता है जब सफल बोलीदाता बोली दस्तावेजों में उल्लिखित सभी शर्तों को पूरा करता है। हालाँकि, रेल मंत्रालय का उत्तर वाणिज्यिक स्थलों में कम की गई पट्टा अवधि की सीमा तक वार्षिक पट्टा किराया (ए.एल.आर.) के अ-मुद्रीकरण के संबंध में मौन है।

5.3 पट्टा समझौते पर हस्ताक्षर के बाद डेवलपर को एमएफसी कार्यस्थल सौंपने में विलंब

जीसीएलए भाग-II के अनुच्छेद 14.2.3 के अनुसार, साइट पर मार्गाधिकार¹³⁵ प्रदान करने में विलंब के मामले में, आरएलडीए प्रत्येक सप्ताह के लिए पट्टेदार को विलंब होने तक पट्टा प्रीमियम की राशि के 0.1 प्रतिशत के बराबर निश्चित क्षतिपूर्ति का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा, जो विलंब होने तक पट्टेदार द्वारा आरएलडीए को पहले से भुगतान की गई पट्टा प्रीमियम की राशि के 5 प्रतिशत की अधिकतम सीमा के अधीन होगा। पट्टा समझौते के विशेष खंड के अनुसार, बहु-कार्यात्मक परिसर (एमएफसी) कार्यस्थलों में आरएलडीए द्वारा

¹³⁵ पट्टेदार द्वारा सभी पूर्व शर्तों को पूरा करने के बाद, आरएलडीए पट्टेदार को सभी बाधाओं से मुक्त साइट पर जाने का अधिकार प्रदान करेगा और पक्षकार इस संबंध में एक हस्तांतरण नोट निष्पादित करेंगे, जिसमें रास्ते के अधिकार के हस्तांतरण की तारीख पर साइट की सूची का विस्तार से उल्लेख होगा।

कार्यस्थल पर जाने का अधिकार प्रभावी तिथि¹³⁶ के 30 दिनों के भीतर दिया जाएगा।

चयनित 17 एमएफसी साइटों में से 16 साइटें डेवलपर्स को सौंप दी गई थीं। लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि चयनित 16 एमएफसी स्थलों में से आठ स्थलों को डेवलपर्स को हस्तांतरित करने में विलंब हुआ, जिसका औसत 135 दिन था। इनमें से चार स्थलों में एक से तीन सप्ताह तक का विलंब था, जबकि शेष चार स्थलों में यह विलंब 130 दिनों से लगभग एक वर्ष तक का था। अतः, चार कार्य स्थलों¹³⁷ के हस्तांतरण में विलंब के लिए आरएलडीए ₹ 41.73 लाख की परिसमापन हर्जाना के भुगतान हेतु उत्तरदायी था, जैसा कि तालिका 5.3 में दर्शाया गया है:

तालिका 5.3: डेवलपर को कार्य-स्थल सौंपने में विलंब के कारण परिसमापन हर्जाना के लिए देयता

क्र. सं.	कार्य-स्थल का नाम	पट्टा समझौते की तिथि	डेवलपर को साइट सौंपने की नियत तिथि	सौंपने की वास्तविक तिथि	डेवलपर को साइट सौंपने में विलंब (दिनों में)	एलडी के लिए रेलवे भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) की देयता @ 0.1 प्रतिशत प्रति सप्ताह	साइट सौंपने में विलंब के कारण
1.	अजमेर	31/03/2015	30/04/2015	29/02/2016	305	24,33,715	वास्तविक कार्य-स्थल क्षेत्र को अंतिम रूप देना
2.	विजयवाड़ा	09/05/2016	08/06/2016	23/06/2017	380	9,68,760	कार्य स्थल को अंतिम रूप देना और स्थल को

¹³⁶ प्रभावी तिथि का तात्पर्य पट्टा समझौते पर हस्ताक्षर की तिथि या संबंधित साइटों के लिए अनुसूची, जो भी बाद में हो, से होगा।

¹³⁷ आठ स्थलों में विलंब हुआ था, तथापि चार स्थलों - भागलपुर, सासाराम, कटिहार और संबलपुर में केवल एक से तीन सप्ताह तक की विलंब हुआ था, जिसे क्षतिपूर्ति की गणना में नहीं लिया गया।

							स्थगित करना आदि।
3.	हज़ूर साहिब (नांदेड़)	22/01/2021	21/02/2021	27/09/2021	218	3,22,400	अभिलेख उपलब्ध नहीं
4.	यशवंतपुर	17/05/2018	16/06/2018	24/10/2018	130	4,48,200	क्षेत्रीय रेलवे द्वारा यात्रियों को स्थानांतरित न किया जाना
कुल						41,73,075	

स्रोत: रेलवे भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) के अभिलेख

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (जुलाई 2025) में बताया कि पट्टा समझौते के प्रावधानों के अनुसार कार्रवाई की जा रही है। समझौते के अनुसार, संबंधित कार्य स्थलों के लिए पूर्णता प्रमाण पत्र जारी होने से पहले, परियोजना के लक्ष्यों को प्राप्त करने में हुए विलंब की अवधि के लिए, प्रति सप्ताह या उसके किसी भाग के लिए पट्टा प्रीमियम राशि के 0.1 प्रतिशत की दर से परिसमापन हर्जाना वसूला जाना है।

रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा निष्कर्षों को स्वीकार कर लिया है तथा कहा है कि तदनुसार कार्रवाई की जा रही है।

5.4 पट्टा समझौतों के निष्पादन पर अन्य मुद्दे

सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के साथ समझौता ज़ापन और पट्टा करार के क्रियान्वयन के प्रशासन से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर निम्नलिखित अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

5.4.1 आरएलडीए द्वारा राइट्स और आरवीएनएल के साथ पट्टा समझौते का निष्पादन न करना

आरएलडीए विनियम, 2012 के अध्याय तीन के पैरा 7 के अनुसार, इस विनियम के अंतर्गत रेलवे भूमि के उपयोग की अनुमति केवल लिखित समझौते के बाद ही दी जाती है। राइट्स और आरवीएनएल के साथ हुए समझौता ज़ापन के खंड 1.2 के अनुसार, आरएलडीए, अन्य बातों के साथ-साथ, एक पट्टा समझौते के माध्यम

से परियोजना स्थल को राइट्स/आरवीएनएल/सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों की पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कंपनियों (डब्ल्यूओएस) को पट्टे पर देगा।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि आरएलडीए ने (4 जुलाई 2013) आईआईएसएल (इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड की सहायक कंपनी) के साथ आरएलडीए को सौंपे गए 40 एमएफसी में से 24 एमएफसी की योजना, डिजाइन, विकास, संचालन और रखरखाव के लिए एक पट्टा समझौता किया था। हालाँकि, आरएलडीए विनियम, 2012 और आईआईएसएल के साथ हुए समझौता ज्ञापन का उल्लंघन करते हुए, आरएलडीए ने राइट्स और आरवीएनएल के साथ कोई पट्टा समझौता नहीं किया था, जिन्होंने मार्च 2023 तक क्रमशः 14 और 2 परियोजनाएं विकसित की थीं।

पट्टा समझौतों के अभाव में, भविष्य में उत्पन्न होने वाले विवादों की व्याख्या की जा सकेगी और मुकदमेबाजी हो सकती है।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (जुलाई 2025) में बताया कि परियोजनाओं की अव्यवहार्यता के कारण राइट्स की कुल 14 साइटें और आरवीएनएल की दो साइटें बिना किसी लागत के संबंधित क्षेत्रीय रेलवे को वापस हस्तांतरित कर दी गईं।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि समझौता ज्ञापन के पैरा 1.2 में निर्दिष्ट है कि आरएलडीए पट्टा समझौते के माध्यम से कार्य स्थलों को पट्टे पर देगा। हालाँकि, आरवीएनएल और राइट्स को पट्टा समझौते के निष्पादन के बिना ही परियोजनाओं के निर्माण की अनुमति दे दी गई।

5.4.2 अपरिभाषित पट्टा अवधि / वित्तीय मॉडल का अंतिम रूप न दिया जाना

(i) **पट्टा समझौते में पट्टा अवधि अनिर्धारित:** इरकॉन और आरएलडीए के बीच हुए समझौता ज्ञापन के खंड 4.11 के अनुसार, इरकॉन द्वारा विकसित की जा रही एमएफसी वित्तीय व्यवहार्यता के आधार पर 35 से 45 वर्षों की लीज़ अवधि के लिए होंगी। इस उद्देश्य से, 24 एमएफसी परियोजनाओं के विकास के लिए आरएलडीए और इरकॉन इंफ्रास्ट्रक्चरल सर्विसेज लिमिटेड (इरकॉन की पूर्ण

स्वामित्व वाली सहायक कंपनी) के बीच एकल लीज़ समझौता (जुलाई 2013) किया गया था।

पट्टा समझौते के उचित क्रियान्वयन/प्रबंधन के लिए, स्पष्ट रूप से परिभाषित पट्टा अवधि महत्वपूर्ण है, लेकिन यह पाया गया कि पट्टा समझौते में पट्टा अवधि को परिभाषित नहीं किया गया था, जो समझौता ज्ञापन के उपर्युक्त नियमों और शर्तों का उल्लंघन है।

आरएलडीए ने उत्तर स्वीकार करते हुए (अगस्त 2024) कहा कि आईआईएसएल के साथ हुए समझौते में पट्टे की अवधि का उल्लेख नहीं था, लेकिन इसे एमओयू में शामिल किया गया था। इसके अलावा, पट्टे की अवधि समाप्त होने पर यह स्थल आरएलडीए को वापस कर दिया जाएगा।

आरएलडीए द्वारा निर्धारित पट्टा अवधि को शामिल करने में विफलता, उचित परिश्रम की कमी और आरएलडीए की आंतरिक नियंत्रण प्रणाली में कमियों को इंगित करती है।

यह उत्तर कि पट्टा अवधि के अंत में साइट आरएलडीए को वापस कर दी जाएगी, मान्य नहीं था, क्योंकि आईआईएसएल के साथ किए गए समझौते में पट्टा अवधि का उल्लेख नहीं किया गया था।

रेल मंत्रालय ने इस संबंध में कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की (जुलाई 2025)।

(ii) आईआईएसएल और आरएलडीए के बीच वित्तीय मॉडल को अंतिम रूप न दिया जाना

समझौता ज्ञापन के खंड 3.4 के अनुसार, आईआईएसएल, आरएलडीए के परामर्श से प्रत्येक एमएफसी के लिए एक परियोजना रिपोर्ट/वित्तीय मॉडल तैयार करेगा। इस प्रयोजन के लिए, आरएलडीए और इरकॉन द्वारा एक उपयुक्त व्यक्ति को नामित किया जाएगा।

आरएलडीए और आईआईएसएल के बीच किए गए समझौते के पैरा 4.2 के अनुसार, परियोजना राजस्व से एक निश्चित प्रतिशत हिस्सा प्रत्येक एमएफसी के

लिए पारस्परिक रूप से सहमत वित्तीय मॉडल पर आधारित होगा, जो कि न्यूनतम आंतरिक दर¹³⁸ (आईआरआर) प्राप्त करने के लिए संरचित होगा।

लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि आरएलडीए के परामर्श से प्रत्येक एमएफसी के लिए आईआईएसएल द्वारा परियोजना रिपोर्ट/वित्तीय मॉडल तैयार करने के लिए आरएलडीए द्वारा उपयुक्त व्यक्ति के नामांकन के संबंध में जानकारी रिकॉर्ड में उपलब्ध नहीं थी।

आईआईएसएल द्वारा पूरी की गई 24 परियोजनाओं में से छः परियोजनाओं को लेखापरीक्षा के नमूने में शामिल किया गया था। इन छः चयनित कार्य स्थलों के वित्तीय मॉडल न आरएलडीए के अभिलेखों में उपलब्ध थे और न ही लेखापरीक्षा में उपलब्ध कराए गए थे। वित्तीय मॉडलों के अभाव में, लेखापरीक्षा यह पता नहीं लगा सकी कि आरएलडीए को आईआईएसएल से सर्वोत्तम भुगतान शर्तें प्राप्त हुई थीं या नहीं।

आरएलडीए ने ऑडिट अवलोकन को स्वीकार करते हुए (अगस्त 2024) कहा कि आईआईएसएल ने केवल मदुरै एमएफसी का वित्तीय मॉडल प्रस्तुत किया था (जनवरी 2023) जिसकी आरएलडीए द्वारा जांच की गई और मई 2023 में अनुमोदित किया गया। इसके अलावा, आरएलडीए ने आईआईएसएल को सभी एमएफसी के वित्तीय मॉडल प्रस्तुत करने की सलाह दी थी।

रेल मंत्रालय ने इस संबंध में कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की (जुलाई 2025)।

5.5 अन्य मुद्दे

क) समाप्त हो चुकी निष्पादन गारंटी का पुनर्वैधीकरण न करना

पट्टा समझौते की सामान्य शर्तों, आरएलडीए के भाग-II और भूमि विकास पुस्तिका (एलडीएचबी) (26 मार्च 2014 को संशोधित) के खंड 6.2.1 के अनुसार, पट्टेदार को निष्पादन गारंटी (पीजी) को अंतिम दायित्वों के पूरा होने की तिथि

¹³⁸ आईआरआर उधार लेने की लागत के बराबर + पांच प्रतिशत, न्यूनतम 15 प्रतिशत परियोजना आईआरआर (कर पश्चात) और न्यूनतम 25 प्रतिशत इक्विटी पर रिटर्न के अधीन।

से छः महीने बाद तक पूरी तरह से वैध और प्रभावी बनाए रखेगा। खंड 6.2.4 में आगे कहा गया है कि यदि पट्टेदार निष्पादन गारंटी का विस्तार करने में विफल रहता है, तो आरएलडीए के पास उसके नकदीकरण की पात्रता होगी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि चयनित 17 एमएफसी कार्य स्थलों में से 14 एमएफसी कार्य स्थलों पर पूर्णता प्रमाण पत्र जारी नहीं किए गए थे। इन 14 कार्य स्थलों में से छः (42 प्रतिशत) में वैध निष्पादन गारंटी मौजूद थे। एक स्थल, बहु-कार्यात्मक परिसर (एमएफसी) रक्सौल, के लिए निष्पादन गारंटी से संबंधित दस्तावेज रिकॉर्ड में नहीं थे। शेष सात कार्य स्थलों के निष्पादन गारंटी का विवरण निम्नलिखित तालिका 5.4 में दिया गया है:

तालिका 5.4: विकासकर्ताओं द्वारा प्रस्तुत निष्पादन गारंटी की वैधता

क्र.सं.	कार्य स्थलों का नाम	निष्पादन गारंटी विवरण			31/3/2023 तक समाप्ति के बाद की अवधि (महीनों में)
		निष्पादन गारंटी जमा करने की तिथि	राशि (₹)	तक मान्य	
1	झांसी	17/1/2013	39,15,000	27/1/2019	50
2	अजमेर	13/2/2015	22,62,800	22/6/2017	70
3	विजयवाड़ा	22/4/2016	32,29,200	2/2/2022	14
4	मिराज जंक्शन	20/4/2016	22,95,675	2/2/2022	14
5	देहरादून	1/9/2017	12,00,000	31/8/2019	43
6	यशवंतपुर	24/8/2018	12,45,000	24/4/2019	47
7	संबलपुर	23/5/2018	47,500	23/5/2020	34
	कुल		1,41,95,175		

स्रोत: आरएलडीए के अभिलेख

लेखापरीक्षा में पाया गया कि इन सात एमएफसी कार्यस्थलों के विकासकर्ताओं द्वारा प्रस्तुत ₹ 1.42 करोड़ राशि की निष्पादन गारंटी 31 मार्च 2023 को या उससे पहले समाप्त हो गई थी, जो एक वर्ष और दो महीने से लेकर पांच वर्ष और 10 महीने तक थी।

इस प्रकार, आरएलडीए ने पट्टा समझौते की शर्तों को लागू नहीं किया और निष्पादन गारंटी नकदीकरण से संबंधित अपने अधिकारों का प्रयोग नहीं किया।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (जुलाई 2025) में बताया कि संबंधित विकासकर्ताओं से नवीनीकृत निष्पादन बैंक गारंटी (पीबीजी) प्राप्त करने की प्रक्रिया एक सतत और चालू प्रक्रिया है। इस संबंध में संबंधित विकासकर्ताओं को पत्र पहले ही जारी किए जा चुके हैं। लीज समझौते के प्रावधानों के अनुसार आगे की कार्रवाई की जाएगी। रेल मंत्रालय ने यह भी बताया कि बैंक गारंटियों (बीजी) के रखरखाव और प्रबंधन की प्रक्रिया की गहन समीक्षा की गई है। यह सुनिश्चित करने के लिए कि सभी बैंक गारंटी हर समय वैध और चालू रहें, एक मानकीकृत प्रक्रियात्मक आदेश जारी और कार्यान्वित किया गया है। इसके अतिरिक्त, बैंक गारंटी की स्थिति पर व्यवस्थित रूप से नज़र रखने और किसी भी चूक का तुरंत समाधान करने के लिए एक मासिक निगरानी प्रणाली स्थापित की गई है।

यद्यपि इस संबंध में एक प्रणाली हाल ही में (अगस्त 2024) लागू की गई है, लेकिन तथ्य यह है कि आरएलडीए ने निष्पादन गारंटियों के नकदीकरण या समाप्ति से पहले उनके नवीनीकरण के लिए कोई कार्रवाई नहीं की है, जैसा कि लेखापरीक्षा द्वारा बताया गया है।

ख) वार्षिक पट्टा किराये के लिए सुरक्षा जमा राशि प्राप्त न होना

पट्टा समझौते की विशेष शर्तों, भाग-IV के अनुसार, पट्टेदार वार्षिक पट्टा किराए के समय पर भुगतान में किसी भी चूक या किसी अन्य दायित्व के उल्लंघन के विरुद्ध वार्षिक पट्टा किराए की राशि के दोगुने के बराबर सुरक्षा जमा (एसडी) प्रदान करने के लिए सहमत और प्रतिबद्ध होता है। यदि पट्टेदार वार्षिक पट्टा किराए का समय पर भुगतान करने में चूक करता है, तो आरएलडीए को सुरक्षा जमा राशि जब्त करने का अधिकार होगा।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि चयनित 17 एमएफसी कार्य स्थलों में से 11 एमएफसी कार्य स्थलों (73 प्रतिशत) में विकासकर्ताओं द्वारा ₹ 6.29 करोड़ (अनुलग्नक 5.2) की सुरक्षा जमा राशि जमा नहीं की गई थी। दो कार्य स्थलों

(लोकमान्य तिलक टर्मिनस¹³⁹ और टाटानगर¹⁴⁰) में, सुरक्षा जमा 31 मार्च 2023 तक देय नहीं था। शेष चार कार्यस्थलों में, विकासकर्ताओं द्वारा सुरक्षा जमा जमा कर दिया गया था।

आरएलडीए ने अपने उत्तर (अगस्त 2024) में लेखापरीक्षा निष्कर्षों से सहमति व्यक्त की और कहा कि एएलआर की सुरक्षा जमा राशि वसूलने के लिए कार्रवाई की जा रही है।

रेल मंत्रालय ने इस संबंध में कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की (जुलाई 2025)।

5.5.1 आरएलडीए द्वारा एमएफसी कार्यस्थलों के निजी डेवलपर्स के लिए 30 वर्ष की लीज अवधि पर विचार न करना - जैसा इरकॉन द्वारा अपनाया गया

वित्तीय व्यवहार्यता के आधार पर 35-45 वर्ष की पट्टा अवधि के लिए एमएफसी के विकास के लिए इरकॉन (एक रेलवे पीएसयू) और आरएलडीए के बीच एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) किया गया (अगस्त 2009)।

इसके बाद, आरएलडीए और इरकॉन इंफ्रास्ट्रक्चरल एंड सर्विसेज लिमिटेड (आईआईएसएल- इरकॉन की पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कंपनी) के बीच एक पट्टा समझौता (जुलाई 2013) हुआ। पट्टा समझौते के पैरा 4.1 के अनुसार, न्यूनतम गारंटीकृत वार्षिक भुगतान (एमजीएपी) सर्कल रेट के अनुसार निर्धारित वर्तमान भूमि मूल्य के छः प्रतिशत प्रति वर्ष के बराबर राशि से कम नहीं होगा। इसके अलावा, पैरा 4.6 के अनुसार, एमजीएपी में हर साल सात प्रतिशत की वृद्धि की जाएगी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि आईआईएसएल ने 24 एमएफसी कार्य स्थलों का विकास कार्य पूरा कर लिया है और इन एमएफसी को 30 वर्षों की अवधि के लिए उप-पट्टे पर दे दिया है। इनमें से छः एमएफसी लेखापरीक्षा नमूने का हिस्सा थे। लेखापरीक्षा ने 30 वर्षों के लिए एमजीएपी के आधार पर आरएलडीए की अपेक्षित

¹³⁹ एएलआर की अंतिम तिथि 30 सितम्बर 2024 है।

¹⁴⁰ लीज समझौते को मार्च 2023 तक निष्पादित नहीं किया गया था, इसलिए एएलआर देय नहीं था। 3 मई, 2023 को लीज समझौते का निष्पादन किया गया और एसडी का भुगतान फरवरी, 2022 में अग्रिम रूप से किया गया।

आय और **अनुबंध 5.3** में दिए गए विवरण के अनुसार 15 प्रतिशत¹⁴¹ की छूट दर¹⁴² को ध्यान में रखते हुए उनके शुद्ध वर्तमान मूल्य¹⁴³ (एनपीवी) की गणना की। यह देखा जा सकता है कि:

- चार एमएफसी (दीघा और मदुरै को छोड़कर) के मामले में आईआईएसएल की कमाई का एनपीवी सकारात्मक था, जो दर्शाता है कि 30 साल की लीज अवधि में एमएफसी का विकास आईआईएसएल के लिए वित्तीय रूप से व्यवहार्य था।
- इसके अलावा, आईआईएसएल और आरएलडीए के अपेक्षित आय आंकड़ों से संकेत मिलता है कि 30 साल की लीज अवधि के लिए, आईआईएसएल आरएलडीए की तुलना में निरपेक्ष रूप से 149 करोड़ रुपये अधिक और एनपीवी के संदर्भ में 5.32 करोड़ रुपये (22.15 प्रतिशत) अधिक अर्जित कर पाएगा। इसलिए, आरएलडीए निजी विकासकर्ताओं को एमएफसी कार्यस्थलों को 45 वर्ष की बजाय 30 वर्ष की अवधि के लिए पट्टे पर देने के विकल्प पर विचार कर सकता था। आरएलडीए ने अपने उत्तर में (अगस्त 2024) कहा कि आरएलडीए को अधिकतम लाभ दिलाने के लिए, रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर जारी दिशानिर्देशों के अनुसार लीज अवधि पर विचार किया गया है। हालाँकि, आरएलडीए ने इस लेखापरीक्षा अवलोकन का स्पष्ट उत्तर नहीं दिया है कि आईआईएसएल 30 वर्ष की छोटी लीज अवधि में अधिक कमाई कर रहा था।

रेल मंत्रालय ने इस संबंध में कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की (जुलाई 2025)।

5.5.2 विकासकर्ताओं/पीएसयू से रेलवे भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) को बकाया भुगतान

आरएलडीए को किए जाने वाले विभिन्न भुगतानों से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर निम्नलिखित पैराग्राफों में चर्चा की गई है:

¹⁴¹ एन.पी.वी. गणना का परिणाम है जो उचित छूट दर का उपयोग करके भुगतान की भावी धारा का वर्तमान मूल्य ज्ञात करता है।

¹⁴² छूट दर वह वापसी दर है जिसका उपयोग भविष्य के नकदी प्रवाह को उनके वर्तमान मूल्य पर छूट देने के लिए किया जाता है।

¹⁴³ आरएलडीए ने एनपीवी की गणना के लिए 15 प्रतिशत छूट दर निर्धारित की है। इसके अलावा, आरएलडीए के सलाहकार साइटों के मूल्यांकन के लिए 15 प्रतिशत छूट दर का उपयोग करते हैं।

5.5.2.1 वाणिज्यिक कार्यस्थलों के डेवलपर्स से बकाया भुगतान

वाणिज्यिक कार्य स्थलों के विकास हेतु आमंत्रित बोली दस्तावेज़, भाग-तृतीय के प्रपत्र 12 के अनुसार, डेवलपर को अग्रिम पट्टा भुगतान और वार्षिक पट्टा किराया (एएलआर) का भुगतान करना होता है। बोली प्रपत्र 12 के अनुसार, किशतों के साथ, पट्टेदार को बकाया पट्टा प्रीमियम पर 12 प्रतिशत की दर से ब्याज भी देना होगा। भूमि विकास पुस्तिका (एल. डी. एच. बी.) भाग-द्वितीय के खंड 14.4 के अनुसार, पट्टेदार को ये भुगतान अनुबंध में निर्दिष्ट तिथियों तक करने होंगे। ऐसा न करने पर इसे पट्टेदार की ओर से भुगतान में चूक माना जाएगा और पट्टेदार को भुगतान में वास्तविक विलंब (दिनों की संख्या में) के लिए भुगतान अनुसूची में निर्दिष्ट ब्याज दर से तीन प्रतिशत अधिक भुगतान करना होगा।

चयनित 26 वाणिज्यिक कार्य स्थलों में से, 13 स्थल आरएलडीए द्वारा डेवलपर्स को आवंटित किए गए थे। अभिलेखों की जाँच से पता चला कि आवंटित 13 कार्य स्थलों में से, चार कार्य स्थलों पर अग्रिम पट्टा भुगतान की राशि बकाया थी, जैसा कि तालिका 5.5 में दिया गया है।

तालिका 5.5: विकासकर्ताओं से बकाया अग्रिम लीज़ प्रीमियम (करोड़ रुपये में)

क्रम सं.	साइट का नाम (वाणिज्यिक)	एलओए की तिथि	प्रस्तावित मूल्य (लीज़ प्रीमियम)	किस्त की देय तिथि (किस्त संख्या)	31/3/2023 तक बकाया अग्रिम पट्टा भुगतान
1	अशोक विहार, नई दिल्ली	28/02/2020	1,359	23/07/2022 (3)	67.95
2	अम्बारी, गुवाहाटी	02/11/2021	81.31	27/12/2022 (2)	20.32
3	ग्वालटोली, कानपुर	21/01/2020	66.70	11/11/2022 (3)	15.00
4	राणा प्रताप नगर, उदयपुर	15/12/2022	9.54	13/2/2023 (1)	2.38
				कुल	105.65

स्रोत: आरएलडीए के संबंधित कार्य स्थलों के अभिलेख

लेखापरीक्षा में पाया गया कि मार्च 2023 तक बोली में भुगतान सूची के अनुसार ₹ 105.65 करोड़ की अग्रिम पट्टा भुगतान राशि बकाया थी। इसमें अग्रिम पट्टा भुगतान की शेष राशि पर देय 12 प्रतिशत वार्षिक ब्याज और क्षतिपूर्ति पर तीन प्रतिशत वार्षिक अतिरिक्त ब्याज सम्मिलित नहीं था। इस बकाया अग्रिम पट्टा भुगतान में से, ₹ 15.85 करोड़ आरएलडीए द्वारा मार्जिन मनी के रूप में रखे जाने थे और ₹ 89.80 करोड़ रेलवे को हस्तांतरित किए जाने थे।

रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा निष्कर्षों को अभिलेख के रूप में स्वीकार किया (जुलाई 2025) और कहा कि संबंधित डेवलपर्स से देय भुगतान सुनिश्चित करने के प्रयास जारी हैं।

5.5.2.2 एमएफसी के निजी डेवलपर्स से बकाया भुगतान

17 अक्टूबर 2018 से पहले निजी डेवलपर्स द्वारा विकसित की जाने वाली एमएफसी कार्यस्थलों के आरएफपी में, एएलआर का भुगतान हर साल अग्रिम रूप से किया जाना था और पहला एएलआर लीज प्रीमियम की पहली किस्त के भुगतान की दूसरी/तीसरी वर्षगांठ की तारीख के अगले दिन से देय था। 17 अक्टूबर 2018 के बाद जारी किए गए आरएफपी में, पहले एएलआर का भुगतान लीज समझौते के निष्पादन के अगले दिन से शुरू होगा और प्रत्येक वित्तीय वर्ष की शुरुआत में (10 अप्रैल के बाद नहीं) हर साल अग्रिम रूप से भुगतान किया जाता रहेगा।

निजी डेवलपर्स को आवंटित कार्यस्थलों में से चयनित 17 एमएफसी कार्यस्थलों में से 12 में ₹ 12.11 करोड़ की बकाया अग्रिम पट्टा भुगतान(यूएलपी)/ वार्षिक पट्टा किराया (एएलआर) राशि थी, जैसा कि तालिका 5.6 में विस्तृत रूप से दर्शाया गया है:

तालिका 5.6: एमएफसी डेवलपर्स से बकाया अग्रिम पट्टा भुगतान और एएलआर

क्रम सं.	साइट का नाम	एलओए की तिथि	प्रस्तावित मूल्य (करोड़ रुपये में)	देय किस्त के विरुद्ध बकाया अग्रिम पट्टा भुगतान (करोड़ रुपये में) 31/3/2023 तक	देय किस्त के विरुद्ध बकाया एएलआर (करोड़ रुपये में) 31/3/2023 तक
1	अजमेर	22/10/2014	9.00	0.08	1.70
2	विजयवाड़ा	21/03/2014	7.49	0.21	1.46
3	सलेम	01/09/2014	2.45	0.26	0.90
4	हुजूर साहिब, नांदेड़	22/05/2018	4.72	0.41	0.65
5	मिराज	20/02/2014	8.00	0	3.44
6	झांसी	20/01/2011	10.60	0	2.22
7	सवाई माधोपुर	30/01/2015	10.53	0	0.18
8	रतलाम	25/08/2014	4.42	0	0.64
9	देहरादून	31/05/2017	4.56	0	0.79
10	यशवंतपुर	30/11/2017	2.61	0	0.04
11	सासाराम	02/11/2021	2.75	0	0.01
12	भागलपुर	30/01/2018	2.54	0	0.08
कुल			69.65	0.96	12.11

स्रोत: संबंधित कार्यस्थलों के अभिलेख

लेखापरीक्षा में पाया गया कि मार्च 2023 तक अग्रिम पट्टा भुगतान और एएलआर के मद में ₹ 13.05 करोड़ की राशि बकाया थी (चार एमएफसी में अग्रिम पट्टा भुगतान के मद में ₹ 0.96 करोड़ और 12 एमएफसी के संबंध में एएलआर ₹ 12.11 करोड़)। बकाया राशि में अग्रिम पट्टा भुगतान और एएलआर की शेष राशि पर 15 प्रतिशत¹⁴⁴ वार्षिक ब्याज और क्षतिपूर्ति पर तीन प्रतिशत वार्षिक अतिरिक्त ब्याज शामिल नहीं था। इस राशि में से ₹ 1.96 करोड़ आरएलडीए

¹⁴⁴ सासाराम एमएफसी के मामले में ब्याज दर 10.5 प्रतिशत है।

द्वारा सीमांत राशि के रूप में रखे जाने थे और ₹ 11.09 करोड़ रेलवे को हस्तांतरित किए जाने थे।

इसके अलावा, दो एमएफसी: मिराज और विजयवाड़ा में अग्रिम पट्टा भुगतान और एएलआर के भुगतान में 180 दिनों से अधिक का विलंब हुआ, यानी भुगतान की अधिकतम समय सीमा से अधिक। चार एमएफसी: सलेम; हजूर साहिब, नांदेड़; रतलाम और भागलपुर में भुगतान में एक वर्ष से अधिक का विलंब हुआ, यानी भुगतान की अधिकतम समय सीमा से अधिक। हालाँकि, आरएलडीए ने उपर्युक्त एमएफसी के खिलाफ कोई दंडात्मक कार्रवाई शुरू नहीं की है।

रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा निष्कर्षों को अभिलेख के रूप में स्वीकार कर लिया (जुलाई 2025) और कहा कि संबंधित डेवलपर्स से देय भुगतान सुनिश्चित करने के प्रयास जारी हैं।

5.5.2.3 एमएफसी कार्यस्थलों के विरुद्ध इरकॉन से बकाया भुगतान

इरकॉन के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए (अगस्त 2009) और एमएफसी विकसित करने के लिए इरकॉन की सहायक कंपनी होने के नाते आईआईएसएल, आरएलडीए और आईआईएसएल के बीच एक पट्टा समझौता जुलाई 2013 में निष्पादित किया गया।

पट्टा समझौते के खंड 4.7 के अनुसार, यदि पट्टेदार किसी भी किस्त की पूरी राशि का भुगतान करने में विफल रहता है/भुगतान में चूक करता है, तो इसे आईआईएसएल की ओर से भुगतान में चूक माना जाएगा और आईआईएसएल संबंधित देय तिथि से ऐसी राशि का पूर्ण भुगतान होने तक बकाया भुगतान राशि पर 15 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से ब्याज का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा।

आरएलडीए और आईआईएसएल के बीच किए गए समझौते के पैरा 4.2 के अनुसार, परियोजना राजस्व से एक निश्चित प्रतिशत हिस्सा प्रत्येक (एमएफसी

के लिए एक न्यूनतम आंतरिक दर¹⁴⁵ (आईआरआर) प्राप्त करने के लिए संरचित पारस्परिक रूप से सहमत वित्तीय मॉडल पर आधारित होगा।

इरकॉन द्वारा विकसित 24 एमएफसी में से, छः एमएफसी को समीक्षा के लिए चुना गया। लेखापरीक्षा ने इन छः एमएफसी के न्यूनतम गारंटीकृत वार्षिक भुगतान¹⁴⁶ (एमजीएपी) की गणना तालिका 5.7 में दर्शाई गई है :

तालिका 5.7: एमएफसी से बकाया न्यूनतम सुनिश्चित गारंटी भुगतान

(करोड़ रुपये में)

क्र.सं.	बहु-कार्यात्मक परिसर (एमएफसी) का नाम	2022-23 तक कुल एमजीएपी ¹⁴⁷	डेवलपर द्वारा भुगतान किया गया एमजीएपी	बकाया एमजीएपी (4-3)
1	2	3	4	5
1	रायपुर	4.76	2.55	2.21
2	दीघा	0.53	0.26	0.27
3	मदुरै	13.99	2.47	11.51
4	ग्वालियर	7.08	2.34	4.75
5	इंदौर	1.90	1.02	0.88
6	जम्मू तवी	1.88	0.81	1.07
	कुल	30.14	9.45	20.69

स्रोत: प्रासंगिक कार्य स्थलों के अभिलेख

लेखापरीक्षा में पाया गया कि एमजीएपी की कुल बकाया राशि ₹ 30.14 करोड़ में से, आईआईएसएल द्वारा केवल ₹ 9.45 करोड़ का भुगतान किया गया और ₹ 20.69 करोड़ 2022-23 तक बकाया थे। इसमें एमजीएपी की शेष राशि पर देय 15 प्रतिशत वार्षिक ब्याज शामिल नहीं है। इस बकाया एमजीएपी में से, ₹ 3.11

¹⁴⁵ आईआरआर ऋण लेने की लागत के बराबर जोड़ पांच प्रतिशत, न्यूनतम 15 प्रतिशत परियोजना आईआरआर (कर पश्चात) और न्यूनतम 25 प्रतिशत इक्विटी पर रिटर्न के अधीन।

¹⁴⁶ एमजीएपी किसी परियोजना पर न्यूनतम रिटर्न है, जो इरकॉन (आईएसएल) द्वारा आरएलडीए को भुगतान किया जाना है, भले ही पट्टेदार परियोजना पर न्यूनतम रिटर्न अर्जित करता हो या नहीं।

¹⁴⁷ पट्टा अवधि के पहले वर्ष के लिए, एम.जी.ए.पी. की गणना सर्किल रेट के अनुसार भूमि मूल्य के छह प्रतिशत की दर से की जाती है। पट्टा अवधि के शेष वर्षों के लिए, इसकी गणना प्रतिवर्ष सात प्रतिशत की दर से बढ़ाकर की जाती है।

करोड़ आरएलडीए द्वारा मार्जिन मनी के रूप में रखे जाने थे और ₹ 17.58 करोड़ रेलवे को हस्तांतरित किए जाने थे।

रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा निष्कर्षों को अभिलेख के रूप में स्वीकार कर लिया (जुलाई 2025) और कहा कि संबंधित डेवलपर्स से देय भुगतान सुनिश्चित करने के प्रयास जारी हैं।

5.6 निष्कर्ष

मिश्रित उपयोग विकास और एमएफसी परियोजनाओं के आरएलडीए के प्रबंधन की लेखापरीक्षा से परियोजना संरचना, विनियामक अनुपालन, अनुबंध निष्पादन और वित्तीय पर्यवेक्षण में महत्वपूर्ण कमियों की एक श्रृंखला पर प्रकाश डालती है, जो सामूहिक रूप से सार्वजनिक भूमि परिसंपत्तियों की सुरक्षा और राजस्व सृजन को अनुकूलित करने के लिए प्राधिकरण की क्षमता को कमजोर करती है।

परियोजना नियोजन और बोली के चरण में, आरएलडीए ने अपने आरएफपी में, वाणिजीयिक उपयोग अनुमत सीमा से अधिक होने पर, पट्टे की अवधि की समीक्षा करने के लिए स्वीकृत प्रावधान को सम्मिलित नहीं किया, ताकि उनके हितों की रक्षा की जा सके। इस प्रावधान को छोड़ने पर आरएलडीए की स्वीकार्य सीमा के बाद पट्टे की अवधि की समीक्षा करने की क्षमता कम हो गई, जिससे डेवलपर्स को अनुचित वित्तीय लाभ प्राप्त करने का अवसर मिला।

इसके अलावा, आरएलडीए ने निजी डेवलपर्स के साथ न्यूनतम गारंटीकृत वार्षिक भुगतान (एमजीएपी) जैसे अधिक लाभकारी भुगतान मॉडल की पर्याप्त रूप से अन्वेषण या क्रियान्वयन नहीं किया, जबकि आरएलडीए विनियमों में प्रावधान थे और समान परियोजनाओं में वित्तीय लाभ भी था। लेखापरीक्षा निष्कर्षों से पता चला कि कई एमएफसी कार्यस्थलों में, एमजीएपी के अंतर्गत अपेक्षित आय अग्रिम लीज़ प्रीमियम और वार्षिक लीज़ रेंट संरचना के माध्यम से प्राप्त आय से अधिक होती।

कार्यान्वयन चरण में, लेखापरीक्षा ने पट्टा समझौतों को अंतिम रूप देने और परियोजना कार्य स्थलों को सौंपने में व्यापक विलंब की पहचान की। ये विलंब,

जो अक्सर महीनों से लेकर वर्षों तक चलते थे, के परिणामस्वरूप प्रभावी पट्टा अवधि कम हो गई, परियोजना मुद्रीकरण में विलंब हुआ, और कुछ मामलों में, आरएलडीए को निश्चित क्षतिपूर्ति का भुगतान करना पड़ा। उदाहरण के लिए, विकासकर्ताओं की ओर से किए गए विलंब के कारण पट्टा अवधि कम होने से ₹3.50 करोड़ की राजस्व हानि हुई, जबकि आरएलडीए द्वारा कार्य स्थलों को सौंपने में किए गए विलंब के कारण उसे ₹ 41.73 लाख की निश्चित क्षतिपूर्ति का भुगतान करना पड़ा। इन अक्षमताओं ने न केवल परियोजना समयसीमा को बाधित किया, बल्कि इसके प्रत्यक्ष वित्तीय परिणाम भी हुए।

इसके अलावा, संविदात्मक और नियामक आवश्यकताओं का व्यापक रूप से पालन नहीं किया गया। आरएलडीए, एमएफसी परियोजनाओं के लिए राइट्स और आरवीएनएल के साथ लीज़ समझौते करने में विफल रहा, जो समझौता ज्ञापन का उल्लंघन है। इसके अतिरिक्त, आईआईएसएल के साथ 24 एमएफसी कार्यस्थलों को कवर करने वाले लीज़ समझौते में लीज़ अवधि का उल्लेख नहीं किया गया था, जो समझौता ज्ञापन के प्रावधानों के विपरीत है। आरएलडीए द्वारा निर्धारित लीज़ अवधि को शामिल न करना, उचित उद्यम के अभाव और आरएलडीए की आंतरिक नियंत्रण प्रणाली में कमियों को दर्शाता है।

आईआईएसएल मॉडल के अंतर्गत उप-पट्टे की व्यवस्थाओं के विश्लेषण से पता चला कि आईआईएसएल को 30 साल की लीज़ अवधि आरएलडीए की तुलना में कुल मिलाकर ₹149 करोड़ अधिक की कमाई होने का अनुमान था। आरएलडीए निजी डेवलपर्स को एमएफसी कार्यस्थलों को 45 साल की बजाय 30 साल की अवधि के लिए पट्टे पर देने के विकल्प पर विचार कर सकता था।

आरएलडीए ₹1.42 करोड़ रुपये मूल्य की समाप्त हो चुकी निष्पादन गारंटी की वसूली करने में विफल रहा तथा ₹ 6.29 करोड़ की सुरक्षा जमा राशि भी एकत्र नहीं की।

इसके अलावा, अग्रिम लीज प्रीमियम (अग्रिम पट्टा भुगतान), वार्षिक लीज किराया (एएलआर) और एमजीएपी सहित ₹ 33 करोड़ से अधिक की देय राशि मार्च

2023 तक बकाया रही। भुगतान न करने की अवधि बढ़ाए जाने के बावजूद चूककर्ताओं के खिलाफ कोई दंडात्मक कार्रवाई शुरू नहीं की गई।

5.7 अनुशंसाएँ

- आरएलडीए प्रस्तावों के लिए अनुरोध (आरएफपी) में अनुमोदित प्रावधानों को शामिल करने में विफल रहा, जिससे पट्टे की अवधि की समीक्षा करना जब वाणिज्यिक उपयोग अनुमेय सीमा से अधिक हो गया हो जिसके परिणामस्वरूप डेवलपर को अनुचित लाभ हो सकता है। इसलिए, आरएलडीए को भविष्य के सभी आरएफपी में सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित आवश्यक धाराओं को शामिल करना सुनिश्चित करना चाहिए।
- आरएलडीए ने निजी डेवलपर्स के साथ न्यूनतम गारंटीकृत वार्षिक भुगतान (एमजीएपी) जैसे अधिक लाभकारी भुगतान मॉडल का पर्याप्त रूप से अन्वेषण या कार्यान्वयन नहीं किया, जबकि आरएलडीए विनियमों में प्रावधान थे और वित्तीय लाभ भी था। आरएलडीए को अपनी सभी भावी परियोजनाओं में एमजीएपी मॉडल का अनिवार्य रूप से मूल्यांकन और अन्वेषण करना चाहिए।
- लेखापरीक्षा ने पट्टा समझौतों को अंतिम रूप देने और परियोजना कार्य स्थलों को सौंपने में महीनों से लेकर वर्षों तक की व्यापक विलंब की पहचान की, जिसके परिणामस्वरूप प्रभावी पट्टा अवधि में कमी आई, परियोजना मुद्रीकरण में विलंब हुआ और आरएलडीए द्वारा निश्चित क्षतिपूर्ति का भुगतान किया गया। पट्टे की अवधि के नुकसान और मुद्रीकरण में विलंब को रोकने के लिए, आरएलडीए को पट्टा समझौतों के निष्पादन और परियोजना कार्य स्थलों को समय पर सौंपने के लिए निर्धारित समयसीमाओं को सख्ती से लागू करना चाहिए।
- आरएलडीए एमएफसी परियोजनाओं के लिए राइट्स और आरवीएनएल के साथ पट्टा समझौते करने में विफल रहा और आईआईएसएल के साथ समझौते में पट्टे की अवधि निर्दिष्ट नहीं किया। आरएलडीए को समझौता ज्ञापन और विनियामक आवश्यकताओं का अनुपालन सुनिश्चित करना

चाहिए, जिसमें सभी पक्षों के साथ पट्टा समझौतों का निष्पादन और सभी अनुबंधों में पट्टा अवधि का स्पष्ट उल्लेख और सर्वोत्तम भुगतान शर्तों का पता लगाने के लिए वित्तीय मॉडल को अंतिम रूप देना शामिल है।

नई दिल्ली

दिनांक: 01 दिसम्बर 2025

(प्रवीर पाण्डेय)

अपर उप नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली

दिनांक: 03 दिसम्बर 2025

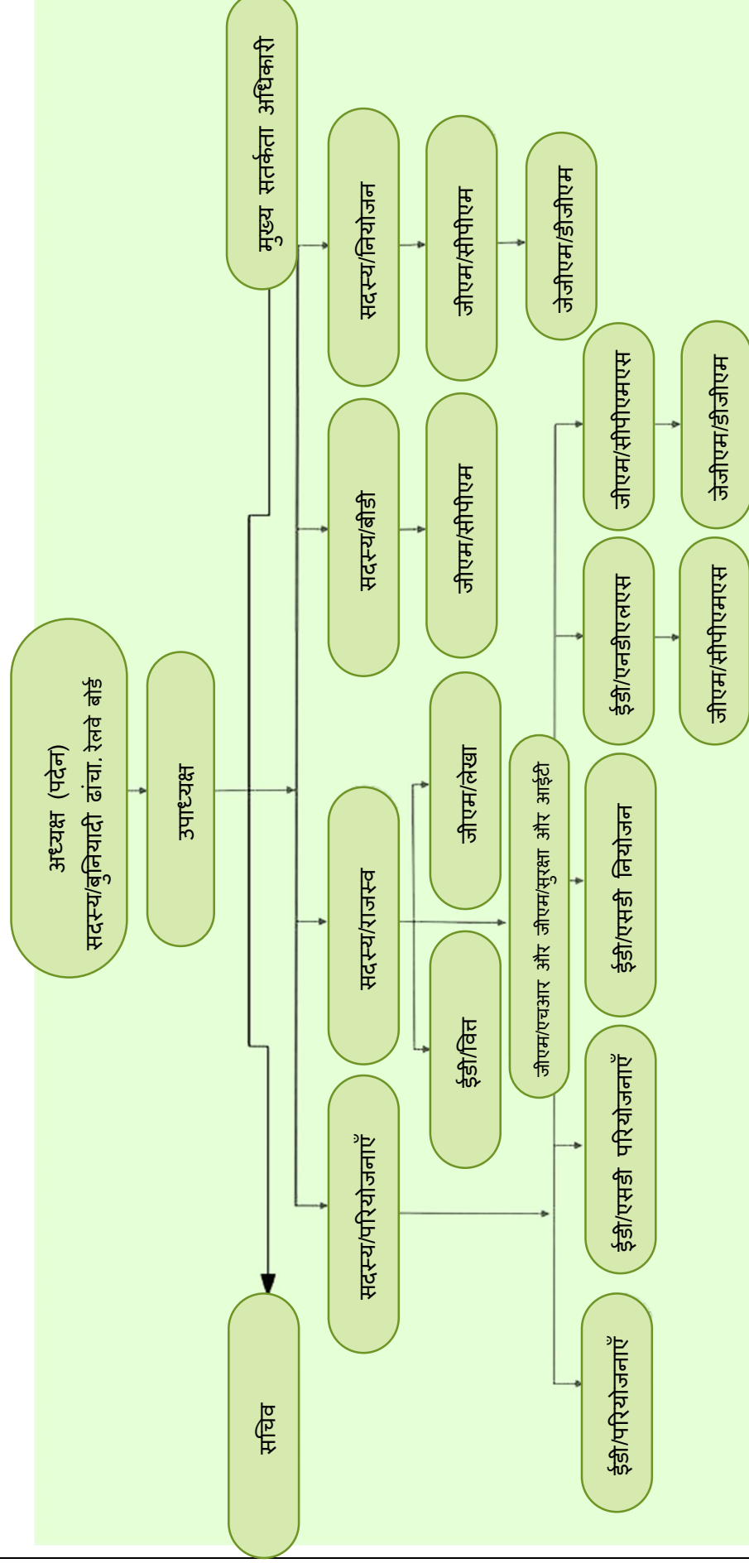
(के. संजय मूर्ति)

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

अनुलग्नक

रेल भूमि विकास प्राधिकरण की संगठनात्मक संरचना (मार्च 2023 तक)

अनुलग्नक 1.1



अनुलग्नक 1.2 नमूना चयन का विवरण दर्शाने वाला ब्यौरा (संदर्भ पैरा: 1.8)						
क.	वाणिज्यिक स्थल					
क्र. सं.	कार्यस्थलों का विवरण	कार्यस्थल का तय किया गया /प्रस्तावित मूल्य*	चयन का प्रतिशत	कार्यस्थलों की संख्या	लेखापरीक्षा के लिए चयनित कार्यस्थलों की संख्या	
(क)	वे कार्यस्थल जहां अनुबंध दिया गया। (सभी कार्यस्थल खुली बोली के माध्यम से प्रदान किए जाएंगे)	₹ 40 करोड़ से अधिक	50% न्यूनतम 1 कार्यस्थल के अधीन	11	6	
		₹ 40 करोड़ से ₹ 20 करोड़ के मध्य	25 % न्यूनतम 1 कार्यस्थल के अधीन	5	2	
		₹ 20 करोड़ से कम		19	5	
	योग			35	13	
(ख)	वे कार्यस्थल जहां अनुबंध को अंतिम रूप दिया जाना बाकी है।	वित्तीय प्रतिफल के बिना	प्रत्येक क्षेत्र से एक कार्यस्थल (जहाँ भी उपलब्ध हो, अधिमानतः प्रथम श्रेणी/द्वितीय श्रेणी शहरों में)	90	13	
योग वाणिज्यिक कार्यस्थल				125	26	

अनुलग्नक 1.2 नमूना चयन का विवरण दर्शाने वाला ब्यौरा (संदर्भ पैराग्राफ संख्या: 1.8)						
ख. बहुक्रियाशील परिसर (एमएफसी)						
क्र. सं.	विकास एजेंसी	लेखापरीक्षा के लिए मानदंड			कार्यस्थलों की संख्या	लेखापरीक्षा के लिए चयनित कार्यस्थलों की संख्या
		कार्यस्थल का तय किया गया /प्रस्तावित मूल्य*	चयन का प्रतिशत			
(क)	निजी विकासकर्ता	₹ 5 करोड़ से अधिक	50% न्यूनतम एक कार्यस्थल के अधीन	11	6	
		₹ 2 करोड़ से ₹ 5 करोड़ के बीच	25% न्यूनतम एक कार्यस्थल के अधीन	23	8	
		₹ 2 करोड़ से कम		19	3	
		योग निजी विकासकर्ता			53	17
(ख)	सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम	इरकॉन	अधिकतम वित्तीय मूल्य वाली 25% कार्यस्थलों में से न्यूनतम 2 कार्यस्थल के अधीन	24	6	
		राइट्स		14	4	
		रेल विकास निगम लिमिटेड		2	2	
		योग सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम			40	12
योग एमएफसी (निजी डेवलपर + सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम)						
				93	29	

अनुलग्नक- 2.1 चयनित वाणिज्यिक कार्यस्थलों से वास्तविक आय दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैरा: 2.3.4)							(₹ करोड़ में)
क्र. सं.	कार्यस्थल का नाम	राजस्व क्षमता	वित्तीय वर्ष 2014-15 के दौरान अपेक्षित आय	आरक्षित मूल्य (यूएलपी+एलआर)	एफवाईपी के दौरान वास्तविक कमाई (एलआर सहित)		
1	2	3	4	5	6		
1	शहामतगंज, बरेली	45	24	68.17	22.27		
2	ग्वालटोली, कानपुर	20	20	62.09	13.34		
3	अशोक विहार, नई दिल्ली	1500	1372	1280.14	271.81		
4	डाबा गार्डन, विशाखापत्तनम	10	10	11.19	11.16		
5	स्टेशन रोड, रक्सौल	6	6	3.66	6.97		
6	बांद्रा पूर्व (छोटा) II, मुंबई	10	10	4.77	7.24		
7	अयनावरम, चेन्नई	700	300	75.29	0		
8	राणा प्रताप नगर, उदयपुर	35	35	9.22	0		
9	बैंगलोर कैंट प्लॉट ए	100	50	236.16	0		
	योग (क्रम संख्या 1 से 9, क्रम संख्या 7 को छोड़कर)	1726	1527	1675.40	332.79		
10	जॉन्सगंज , अजमेर	10-15	10	8.80	0		
11	सवाई माधोपुर	10-15	9	8.94	0		
12	औरंगाबाद आईटीडीसी	70	70	87.17	0		
13	शिमला	65	75.32	2.92	0		
14	पीएफ रोड, बैंगलोर	27	0 ¹⁴⁷	90.13	0		
15	बांद्रा पूर्व इस्कॉन), मुंबई	2500-3000	950	0	0		
16	निराला नगर, कानपुर	700	640	0	0		
	योग (क्रम संख्या 10 से 16)	3637	1754.32	197.96	0		
	सकल योग	5363	3281.32	1873.36	332.79		

अनुलग्नक 2. 2 रेल मंत्रालय को हस्तांतरित आय का विवरण (संदर्भ पैरा: 2.4.1)										(करोड़ रुपये में)
वर्ष	धनवापसी के बाद वाणिज्यिक आय ¹⁴⁸	आरएलडीए द्वारा रखी जाने वाली मार्जिन मनी (कॉलम 2 का 15%)	आरएलडीए द्वारा रखी गई राशि	अतिरिक्त प्रतिधारण (4- 3)	रेल मंत्रालय को हस्तांतरित की जाने वाली धनराशि (कॉलम 2 का 85%)	रेल मंत्रालय को हस्तांतरित राशि	लघु स्थानांतरण (6-7)	सावधि जमा पर ब्याज	(अथशेष +2+9)-(4+7) के खातों के अनुसार बकाया राशि ¹⁴⁹ रेल मंत्रालय को हस्तांतरित की जाएगी	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
2018-19 तक अथशेष (ओबी)										17.45
2018-19	81.61	12.24	13.04	0.80	69.37	73.87	-4.5	0.01	12.16	
2019-20	899.18	134.88	134.37	-0.51	764.3	761.55	2.75	0.01	15.43	
2020-21	340.10	51.01	51.39	0.38	289.08	231.66	57.42	0.01	72.49	
2021-22	377.59	56.64	57.44	0.8	320.95	201.14	119.81	0.01	191.51 [#]	
1/4/2022 तक बकाया शेष										197.65
2022-23	439.58	65.94	68.39	2.45	373.65	315.69	57.96	9.45	262.60*	
योग	2,138.06	320.71	324.63	3.92	1,817.35	1,583.91	233.44	9.49		

स्रोत: 2018-19 से 2022-23 तक के वर्षों के लिए रेल भूमि विकास प्राधिकरण के लेखापरीक्षित वार्षिक खाते

(#) अंत शेष (2021-22) और अथशेष (2022-23) के बीच ₹6.15 करोड़ का अंतर था । आरएलडीए ने बताया कि यह अंतर ब्याज की पुनर्गणना के कारण था। (2022-23) का बकाया शेष ₹191.50 करोड़ के बजाय ₹197.65 करोड़ लिया गया।

(*) 31 मार्च 2023 तक बकाया शेष

¹⁴⁸ कार्यस्थल के आवंटन की समाप्ति के बाद डेवलपर को धन वापसी।

¹⁴⁹ रेल भूमि विकास प्राधिकरण खाते और प्रतिवेदन 2022-23।

अनुलग्नक 3.1

प्रवाह चार्ट, जिसमें कार्यस्थल के प्रस्तावों को अग्रेषित करने से लेकर डेवलपर को कार्यस्थल सौंपने तक विभिन्न स्तरों पर जांच को दर्शाया गया है
(संदर्भ पैरा: 3.1.5)

चरण

क्षेत्रीय रेलवे द्वारा चिन्हित स्थलों के प्रस्तावों को अपेक्षित प्रमाणपत्रों के साथ रेलवे बोर्ड (आरबी) को अग्रेषित करना

वाणिज्यिक विकास के लिए कार्यस्थल की उपयुक्तता का पता लगाने के लिए आरएलडीए द्वारा प्रारंभिक निरीक्षण

आरएलडीए द्वारा वाणिज्यिक विकास के लिए कार्यस्थल की प्रारंभिक निरीक्षण रिपोर्ट/उपयुक्तता रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत करना

वाणिज्यिक विकास के लिए आरबी द्वारा आरएलडीए को कार्यस्थल सौंपना

जिम्मेदार एजेंसी और जांच

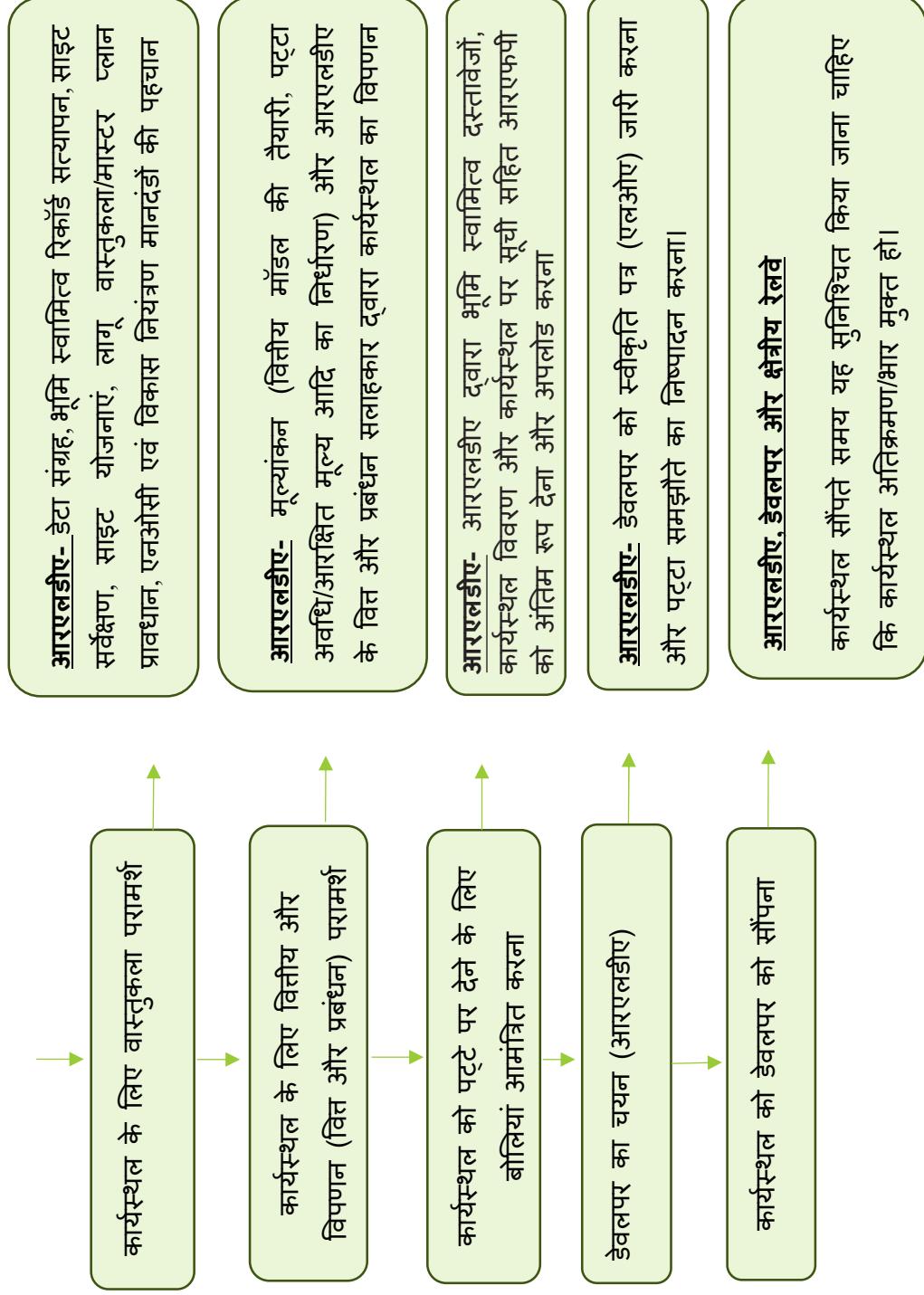
क्षेत्रीय रेलवे निम्नलिखित के लिए प्रमाण पत्र प्रस्तुत करता है:

- भूमि अतिक्रमण और भार से मुक्त है।
- भूमि का स्वामित्व/म्यूटेशन रेलवे के पक्ष में है।
- निकट भविष्य में परिचालन उद्देश्य के लिए रेलवे को भूमि की आवश्यकता नहीं है।

आरएलडीए को प्रस्ताव भेजने से पहले रेलवे बोर्ड क्षेत्रीय रेलवे से अपेक्षित प्रमाणपत्रों की जांच करता है

रेल भूमि विकास प्राधिकरण निर्दिष्ट प्रोफार्मा के अनुसार स्थलों का प्रारंभिक निरीक्षण करता है और भूमि अतिक्रमण/भार संबंधी मुद्दों की पहचान करता है

रेलवे बोर्ड आरएलडीए द्वारा प्रस्तुत निरीक्षण रिपोर्ट की जांच करता है



अनुलग्नक- 4.1 कार्यस्थलों के मूल्यांकन में अतिरिक्त आकार गुणांक छूट को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैरा: 4.1.2.2)								
क्र. सं.	परियोजना	मूल्यांकन विधि	मूल्यांकन (करोड़ रुपये में)	दी गई छूट (प्रतिशत)	अतिरिक्त छूट (प्रतिशत)	छूट की राशि (करोड़ रुपये में)	भारांक (प्रतिशत)	भारांक सहित छूट (करोड़ रुपये में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	बांद्रा (पूर्व)-II, मुंबई	बाजार दर	5.65	10	5	0.28	25	0.07
		सर्किल रेट	6.65			0.33	25	0.08
2	ग्वालटोली, कानपुर	बाजार दर	51.59	10	5	2.58	70	1.81
		सर्किल रेट	56.35			2.82	0	0
3	स्टेशन रोड, रक्सौल	बाजार दर	2.68	10	5	0.13	25	0.03
		सर्किल रेट	3.26			0.16	25	0.04
4	जीआरपी थाना, सवाई माधोपुर	बाजार दर	8.55	10	5	0.43	100	0.43
		सर्किल रेट	8.00			0.40	0	0
5	राणा प्रताप नगर, उदयपुर	बाजार दर	11.03	15	10	1.1	30	0.33
		सर्किल रेट	8.78			0.88	30	0.26
					योग	9.11		3.05

अनुलग्नक 4.2												
मार्गदर्शी मूल्य-वाणिज्यिक स्थलों तक पहुंचने के लिए आरएलडीए द्वारा विचार किए गए विभिन्न वेटेज का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण (संदर्भ पैरा: 4.1.3.1)												
क्र. सं.	स्थल का नाम	विकास के प्रकार	शहर का वर्ग	किए गए मूल्यांकन का क्रम	परामर्शदाता का नाम	अंतिम आरएलडीए समिति द्वारा विचार किया गया मूल्य (₹ करोड़ में)	मार्गदर्शी मूल्य निर्धारित करने हेतु प्रतिशत में वेटेज पर विचार किया गया					विभिन्न वेटेज के लिए आरएलडीए द्वारा उद्धृत कारण
							सर्कल दर पद्धति (सी)	बाजार दर पद्धति (एम)	अवशिष्ट पद्धति (आर)	डीसीएफ पद्धति (डी)	पिछली बोली में उच्चतम प्रस्ताव	
1	अम्बारी, गुवाहाटी	55%-आवासीय, 45% - वाणिज्यिक	वाई	1	जीसी- मेसर्स ई एवं वाई एलएलपी	सी=19.12 आर=64.02 एम= 73.81 डीसीएफ= 74.63	0%	50%	0%	50%	लागू नहीं	कोई कारण नहीं बताया गया था।
2	अशोक विहार, दिल्ली	आवासीय	एक्स	1	मेसर्स इनोवेस्ट	सी= 1367.55 आर= मूल्यांकित नहीं एम= 1623.3 डी= 1448.6	0%	70%	लागू नहीं	30%	लागू नहीं	कोई कारण नहीं बताया गया था।
2.1	अशोक विहार, दिल्ली	आवासीय	एक्स	2	समकक्षी समीक्षा परामर्शदाता	सी= 1236.45 आर= मूल्यांकित नहीं	30-35%	10%	गणना नहीं की गई	30-35%	20-30%	बाजार दर पद्धति, समान भूमि खंडों के लिए प्रत्यक्ष बिक्री/पट्टे पर आधारित नहीं है, इसमें मुद्रा के समय मूल्य को वेटेज नहीं

अनुलग्नक 4.2												
मार्गदर्शी मूल्य-वाणिज्यिक स्थलों तक पहुंचने के लिए आरएलडीए द्वारा विचार किए गए विभिन्न वेटेज का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण (संदर्भ पैरा: 4.1.3.1)												
क्र. सं.	स्थल का नाम	विकास के प्रकार	शहर का वर्ग	किए गए मूल्यांकन का क्रम	परामर्शदाता का नाम	अंतिम आरएलडीए समिति द्वारा विचार किया गया मूल्य (₹ करोड़ में)	मार्गदर्शी मूल्य निर्धारित करने हेतु प्रतिशत में वेटेज पर विचार किया गया				विभिन्न वेटेज के लिए आरएलडीए द्वारा उद्धृत कारण	
							सर्कल दर पद्धति (सी)	बाजार दर पद्धति (एम)	अवशिष्ट पद्धति (आर)	डीसीएफ पद्धति (डी)		पिछली बोली में उच्चतम प्रस्ताव
						एम=1828.63 डी= 1340.1						दिया जाता है और इसलिए, यह भूमि के मूल्य की वास्तविक स्थिति प्रस्तुत नहीं करती है।
3	अयनावरम, चेन्नई	वाणिज्यिक	एक्स	1	मेसर्स कुशमैन एंड वेकफील्ड	सी= 23.3 आर= 34.59 एम= 34.6 डी= 28	0%	0%	0%	100%	लागू नहीं	सर्किल रेट के अनुसार मूल्य बहुत कम था। सूक्ष्म बाजार में विषय स्थल के लिए कोई निकटतम तुलनीय नहीं था। इसलिए, बाजार मूल्य पद्धति और अवशिष्ट मूल्य पद्धति विषय स्थल के लिए उपयुक्त नहीं थी। जी. एम. समिति ने विचार-विमर्श के बाद अनुभव किया कि सर्कल दर, बाजार दर और अवशिष्ट पद्धतियाँ, स्थल के लिए उपयुक्त नहीं थीं। परामर्शदाता द्वारा अनुशंसित

अनुलग्नक 4.2												
मार्गदर्शी मूल्य-वाणिज्यिक स्थलों तक पहुंचने के लिए आरएलडीए द्वारा विचार किए गए विभिन्न वेटेज का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण (संदर्भ पैरा: 4.1.3.1)												
क्र. सं.	स्थल का नाम	विकास के प्रकार	शहर का वर्ग	किए गए मूल्यांकन का क्रम	परामर्शदाता का नाम	अंतिम आरएलडीए समिति द्वारा विचार किया गया मूल्य (₹ करोड़ में)	मार्गदर्शी मूल्य निर्धारित करने हेतु प्रतिशत में वेटेज पर विचार किया गया				विभिन्न वेटेज के लिए आरएलडीए द्वारा उद्धृत कारण	
							सर्कल दर पद्धति (सी)	बाजार दर पद्धति (एम)	अवशिष्ट पद्धति (आर)	डीसीएफ पद्धति (डी)		पिछली बोली में उच्चतम प्रस्ताव
											डीसीएफ पद्धति संतोषजनक पाई गई।	
3.1	अयनावरम, चेन्नई	वाणिज्यिक	एक्स	2	जीसी- अन्स्ट एंड यंग एलएलपी (नवीनतम)	सी= 21.6 आर= 31.2 एम= 26.4 डी= 30.1	10%	10%	0%	80%	0%	डीसीएफ पद्धति भूमि के वास्तविक मूल्य को ग्रहण करती है, इसलिए अधिकतम वेटेज देती है। अवशिष्ट पद्धति ने वास्तविक मूल्यों को ग्रहण नहीं किया, इसलिए शून्य वेटेज दिया गया।
4	बांद्रा पूर्व (स्माल) अवाईड	वाणिज्यिक	एक्स	1	मेसर्स पीडीएमएजी	सी= 6.65 आर=6.05 एम= 5.65 डीसीएफ= 6.25	25%	25%	25%	25%	लागू नहीं	जेजीएम समिति ने लगभग ₹6.0 करोड़ औसत के साथ आरक्षित मूल्य को ₹ 5.65 करोड़ से ₹ 6.65 करोड़ की सीमा में तय किया था ।

अनुलग्नक 4.2											
मार्गदर्शी मूल्य-वाणिज्यिक स्थलों तक पहुंचने के लिए आरएलडीए द्वारा विचार किए गए विभिन्न वेटेज का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण (संदर्भ पैरा: 4.1.3.1)											
क्र. सं.	स्थल का नाम	विकास के प्रकार	शहर का वर्ग	किए गए मूल्यांकन का क्रम	परामर्शदाता का नाम	अंतिम आरएलडीए समिति द्वारा विचार किया गया मूल्य (₹ करोड़ में)	मार्गदर्शी मूल्य निर्धारित करने हेतु प्रतिशत में वेटेज पर विचार किया गया				विभिन्न वेटेज के लिए आरएलडीए द्वारा उद्धृत कारण
							सर्कल दर पद्धति (सी)	बाजार दर पद्धति (एम)	अवशिष्ट पद्धति (आर)	डीसीएफ पद्धति (डी)	
5	बेंगलूरू कैंट प्लॉट ए	वाणिज्यिक	एक्स	1	मेसर्स नाइट फ्रैंक प्राइवेट लिमिटेड	सी= 227 आर= 63.37 एम= 396.75/317.81 डी= 292.75	10%	40%	0%	50%	डीसीएफ पद्धति भूमि के वास्तविक मूल्य को ग्रहण करती है, इसलिए अधिकतम वेटेज देती है। अवशिष्ट पद्धति ने वास्तविक मूल्यों को ग्रहण नहीं किया, इसलिए शून्य वेटेज दिया गया।

अनुलग्नक 4.2									
मार्गदर्शी मूल्य-वाणिज्यिक स्थलों तक पहुंचने के लिए आरएलडीए के लिए आरएलडीए द्वारा विचार किए गए विभिन्न वेटेज का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण (संदर्भ पैरा: 4.1.3.1)									
क्र. सं.	स्थल का नाम	विकास के प्रकार	शहर का वर्ग	किए गए मूल्यांकन का क्रम	परामर्शदाता का नाम	अंतिम आरएलडीए समिति द्वारा विचार किया गया मूल्य (₹ करोड़ में)	मार्गदर्शी मूल्य निर्धारित करने हेतु प्रतिशत में वेटेज पर विचार किया गया	विभिन्न वेटेज के लिए आरएलडीए द्वारा उद्धृत कारण	
								सर्कल दर पद्धति (सी)	बाजार दर पद्धति (एम)
								अवशिष्ट पद्धति (आर)	डीसीएफ पद्धति (डी)
								पिछली बोली में उच्चतम प्रस्ताव	
7	ग्वालटोली	आवासीय	वाई	1	मेसर्स पीडीएमएजी	सी=56.35 आर=53.41 एम= 51.59 डी=32.9	0%	70%	30%
								0%	लागू नहीं
									सर्किल दर पद्धति मुख्य रूप से छोटे भूखंड के लिए है और छोटे भूखंडों के वास्तविक मूल्य को प्रतिबिंबित नहीं कर सकती है, इसलिए इस पर विचार नहीं किया गया। अवशिष्ट पद्धति मुद्रा के समय मूल्य पर विचार किए बिना स्थिर आधार पर सभी राजस्व और लागत को ग्रहण करती है, इसलिए इस पर विचार नहीं किया गया।
8	मेट्टुगुड़ा, हैदराबाद	आवासीय	एक्स	1	मेसर्स कुशमैन एंड वेकफील्ड	सी= 16.53 आर= 8.28 एम= 38.68 डी= 23	10%	30%	50%
								10%	लागू नहीं
									सर्कल दर भूखंड के मूल्य की वास्तविक स्थिति प्रस्तुत नहीं कर रही है। अवशिष्ट, पूर्ण रूप से अंतर्वाह, बहिर्वाह और बिल्डरों के लाभ पर आधारित

मार्गदर्शी मूल्य-वाणिज्यिक स्थलों तक पहुंचने के लिए आरएलडीए द्वारा विचार किए गए विभिन्न वेटेज का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण												
अनुलग्नक 4.2												
मार्गदर्शी मूल्य-वाणिज्यिक स्थलों तक पहुंचने के लिए आरएलडीए द्वारा विचार किए गए विभिन्न वेटेज का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण (संदर्भ पैरा: 4.1.3.1)												
क्र. सं.	स्थल का नाम	विकास के प्रकार	शहर का वर्ग	किए गए मूल्यांकन का क्रम	परामर्शदाता का नाम	अंतिम आरएलडीए समिति द्वारा विचार किया गया मूल्य (₹ करोड़ में)	मार्गदर्शी मूल्य निर्धारित करने हेतु प्रतिशत में वेटेज पर विचार किया गया				विभिन्न वेटेज के लिए आरएलडीए द्वारा उद्धृत कारण	
							सर्कल दर पद्धति (सी)	बाजार दर पद्धति (एम)	अवशिष्ट पद्धति (आर)	डीसीएफ पद्धति (डी)		पिछली बोली में उच्चतम प्रस्ताव
												है, मुद्रा के समय मूल्य को यह पद्धति वेटेज नहीं देती है। डीसीएफ वर्तमान बाजार परिदृश्य में मौजूद यथार्थवादी संदर्भ मूल्य का पता लगाता है। कोई कारण नहीं।
9	राणा प्रताप नगर, उदयपुर	वाणिज्यिक	ज़ेड	1	स्पोर्ट समिति	सी= 10.62 आर= 9.39 एम=12.03 डी= गणना नहीं की गई	33%	33%	33%	लागू नहीं	लागू नहीं	

अनुलग्नक 4.2												
मार्गदर्शी मूल्य-वाणिज्यिक स्थलों तक पहुंचने के लिए आरएलडीए द्वारा विचार किए गए विभिन्न वेटेज का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण (संदर्भ पैरा: 4.1.3.1)												
क्र. सं.	स्थल का नाम	विकास के प्रकार	शहर का वर्ग	किए गए मूल्यांकन का क्रम	परामर्शदाता का नाम	अंतिम आरएलडीए समिति द्वारा विचार किया गया मूल्य (₹ करोड़ में)	मार्गदर्शी मूल्य निर्धारित करने हेतु प्रतिशत में वेटेज पर विचार किया गया				विभिन्न वेटेज के लिए आरएलडीए द्वारा उद्धृत कारण	
							सर्कल दर पद्धति (सी)	बाजार दर पद्धति (एम)	अवशिष्ट पद्धति (आर)	डीसीएफ पद्धति (डी)		पिछली बोली में उच्चतम प्रस्ताव
9.1	राणा प्रताप नगर, उदयपुर	वाणिज्यिक	ज़ेड	2	जीसी	सी= 8.78 आर= 15.60 एम=11.03 डी=5.90	30%	30%	10%	30%	लागू नहीं	राजस्व विभाग से सर्किल दर प्राप्त होने के कारण 30 प्रतिशत का वेटेज। डीसीएफ पद्धति में, यथार्थवादी संदर्भ मूल्यों के साथ मूल्य तैयार किए गए, इसलिए 30 प्रतिशत। अवशिष्ट पद्धति में, यह मुद्रा के समय मूल्य को वेटेज नहीं देता है, इसलिए 10 प्रतिशत। सरकारी एजेंसी द्वारा की गई ई-नीलामी दर की तुलना में बाजार दर, इसलिए 30 प्रतिशत वेटेज दिया गया।

मार्गदर्शी मूल्य-वाणिज्यिक स्थलों तक पहुंचने के लिए आरएलडीए द्वारा विचार किए गए विभिन्न वेटेज का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण												
अनुलग्नक 4.2												
(संदर्भ पैरा: 4.1.3.1)												
क्र. सं.	स्थल का नाम	विकास के प्रकार	शहर का वर्ग	किए गए मूल्यांकन का क्रम	परामर्शदाता का नाम	अंतिम आरएलडीए समिति द्वारा विचार किया गया मूल्य (₹ करोड़ में)	मार्गदर्शी मूल्य निर्धारित करने हेतु प्रतिशत में वेटेज पर विचार किया गया				विभिन्न वेटेज के लिए आरएलडीए द्वारा उद्धृत कारण	
							सर्कल दर पद्धति (सी)	बाजार दर पद्धति (एम)	अवशिष्ट पद्धति (आर)	डीसीएफ पद्धति (डी)		पिछली बोली में उच्चतम प्रस्ताव
11	साल्ट गोला, हावड़ा	मिश्रित विकास	एक्स	1	मेसर्स एनारॉक	सी=255 आर=295 एम=372 डी=411	20%	20%	0%	60%	लागू नहीं	परामर्शदाता ने अपने मूल्यांकन में सभी प्रासंगिक कारकों पर विचार किया था और आस-पास के विभिन्न क्षेत्रों की सर्कल दर में बदलाव से निपटने के लिए एक वस्तुनिष्ठ मूल्यांकन किया था। सर्कल दर पद्धति पर भी विचार करना विवेकपूर्ण प्रतीत हुआ। बाजार दर छोटे आकार के भूखंड की तुलना में थी। परामर्शदाता द्वारा विचारित 10 प्रतिशत भूखंड आकार छूट अपर्याप्त थी। बाजार दर पद्धति भूमि की सही स्थिति प्रस्तुत नहीं कर सकती है। अवशिष्ट पद्धति

अनुलग्नक 4.2											
मार्गदर्शी मूल्य-वाणिज्यिक स्थलों तक पहुंचने के लिए आरएलडीए द्वारा विचार किए गए विभिन्न वेटेज का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण											
(संदर्भ पैरा: 4.1.3.1)											
क्र. सं.	स्थल का नाम	विकास के प्रकार	शहर का वर्ग	किए गए मूल्यांकन का क्रम	परामर्शदाता का नाम	अंतिम आरएलडीए समिति द्वारा विचार किया गया मूल्य (₹ करोड़ में)	मार्गदर्शी मूल्य निर्धारित करने हेतु प्रतिशत में वेटेज पर विचार किया गया				विभिन्न वेटेज के लिए आरएलडीए द्वारा उद्धृत कारण
							सर्कल दर पद्धति (सी)	बाजार दर पद्धति (एम)	अवशिष्ट पद्धति (आर)	डीसीएफ पद्धति (डी)	
											मुद्रा के समय मूल्य को ध्यान में नहीं रखती है और इस स्तर की परियोजना के लिए प्रासंगिक नहीं हो सकती है।

अनुलग्नक 4.2												
मार्गदर्शी मूल्य-वाणिज्यिक स्थलों तक पहुंचने के लिए आरएलडीए द्वारा विचार किए गए विभिन्न वेटेज का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण												
(संदर्भ पैरा: 4.1.3.1)												
क्र. सं.	स्थल का नाम	विकास के प्रकार	शहर का वर्ग	किए गए मूल्यांकन का क्रम	परामर्शदाता का नाम	अंतिम आरएलडीए समिति द्वारा विचार किया गया मूल्य (₹ करोड़ में)	मार्गदर्शी मूल्य निर्धारित करने हेतु प्रतिशत में वेटेज पर विचार किया गया				विभिन्न वेटेज के लिए आरएलडीए द्वारा उद्धृत कारण	
							सर्कल दर पद्धति (सी)	बाजार दर पद्धति (एम)	अवशिष्ट पद्धति (आर)	डीसीएफ पद्धति (डी)		पिछली बोली में उच्चतम प्रस्ताव
12	शहामतगंज, बरेली	मिश्रित विकास	वाई	केवल एक मूल्यांकन किया गया	पीडीएमएजी	सी=93.59 आर=65.40 एम=70.04 डी=61.25	15%	35%	15%	35%	लागू नहीं	बाजार दर पद्धति द्वारा मूल्यांकन, स्थानीय रियल एस्टेट एजेंटों से परामर्शदाता द्वारा एकत्र किए गए लेन-देन पर आधारित है। सर्किल दर भूमि पार्सल का एक बुनियादी मार्गदर्शी मूल्य देती है। अवशिष्ट पद्धति समय मूल्य को ग्रहण नहीं करती है और वास्तविक स्थिति प्रस्तुत नहीं करती है। डीसीएफ विश्लेषण मुद्रा के समय मूल्य को ग्रहण करता है और नकदी प्रवाह और नकदी बहिर्वाह पर ध्यान देता है।

अनुलग्नक 4.2												
मार्गदर्शी मूल्य-वाणिज्यिक स्थलों तक पहुंचने के लिए आरएलडीए द्वारा विचार किए गए विभिन्न वेटेज का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण (संदर्भ पैरा: 4.1.3.1)												
क्र. सं.	स्थल का नाम	विकास के प्रकार	शहर का वर्ग	किए गए मूल्यांकन का क्रम	परामर्शदाता का नाम	अंतिम आरएलडीए समिति द्वारा विचार किया गया मूल्य (₹ करोड़ में)	मार्गदर्शी मूल्य निर्धारित करने हेतु प्रतिशत में वेटेज पर विचार किया गया					विभिन्न वेटेज के लिए आरएलडीए द्वारा उद्धृत कारण
							सर्कल दर पद्धति (सी)	बाजार दर पद्धति (एम)	अवशिष्ट पद्धति (आर)	डीसीएफ पद्धति (डी)	पिछली बोली में उच्चतम प्रस्ताव	
13	दाबा गार्डन्स, विशाखापत्तनम	वाणिज्यिक	वाई	2	मेसर्स पीडीएमएजी एवं कंपनी और आरएसपी एडवाइजर्स का सह-संघ	सी= 9.5 आर= 10.2 एम= 10.9 डी= 8.1	33%	33%	33%	0%	0%	निचले स्तर पर रहने के कारण डीसीएफ पद्धति पर विचार नहीं किया गया था और अन्य तीन विधियों को समान वेटेज दिया गया था।
14	औरंगाबाद- पुराने आईटीडीसी होटल का भाग	सौंपा नहीं गया	वाई	1	मेसर्स पीडीएमएजी एवं कंपनी और आरएसपी एडवाइजर्स का सह-संघ	सी=121.74 आर= 133.25 एम=103.39 डी=101.90	25%	25%	25%	25%	लागू नहीं	जीएम समिति ने मूल्य के +/- 10% को लेकर ₹ 114.80 करोड़ के वेटेज मूल्य पर विचार करने के बाद ₹ 104 करोड़ से ₹ 127 करोड़ के मार्गदर्शी मूल्य की अनुशंसा की थी ।
14.1	औरंगाबाद- पुराने आईटीडीसी	सौंपा नहीं गया	वाई	2	जीसी (मेसर्स ईवाई)	सी=90.0 आर=90.0 एम=93.0 डी=85.0	10%	40%	10%	40%	लागू नहीं	कारण उपलब्ध नहीं कराये गए थे।

मार्गदर्शी मूल्य-वाणिज्यिक स्थलों तक पहुंचने के लिए आरएलडीए द्वारा विचार किए गए विभिन्न वेटेज का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण											
अनुलग्नक 4.2											
(संदर्भ पैरा: 4.1.3.1)											
क्र. सं.	स्थल का नाम	विकास के प्रकार	शहर का वर्ग	किए गए मूल्यांकन का क्रम	परामर्शदाता का नाम	अंतिम आरएलडीए समिति द्वारा विचार किया गया मूल्य (₹ करोड़ में)	मार्गदर्शी मूल्य निर्धारित करने हेतु प्रतिशत में वेटेज पर विचार किया गया				विभिन्न वेटेज के लिए आरएलडीए द्वारा उद्धृत कारण
							सर्कल दर पद्धति (सी)	बाजार दर पद्धति (एम)	अवशिष्ट पद्धति (आर)	डीसीएफ पद्धति (डी)	पिछली बोली में उच्चतम प्रस्ताव
	होटल का एक हिस्सा										
15	एयर स्पेस पूरी	सौंपा नहीं गया	वाई	1	मेसर्स ईवाई (जीसी)	सी=0.47 आर=36.20 एम=12.44 डी=21	0%	10%	10%	80%	लागू नहीं कारण उपलब्ध नहीं कराये गए थे।
16	बागडोगरा	मिश्रित विकास	ज़ेड	1	मेसर्स अन्स्टे एवं यंग	सी=105.71 एम=70.96 आर = 85.84 डीसीएफ= 52	20%	40%	10%	30%	लागू नहीं कारण उपलब्ध नहीं कराये गए थे।

मार्गदर्शी मूल्य-वाणिज्यिक स्थलों तक पहुंचने के लिए आरएलडीए द्वारा विचार किए गए विभिन्न वेटेज का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण (संदर्भ पैरा: 4.1.3.1)												
अनुलग्नक 4.2												
क्र. सं.	स्थल का नाम	विकास के प्रकार	शहर का वर्ग	किए गए मूल्यांकन का क्रम	परामर्शदाता का नाम	अंतिम आरएलडीए समिति द्वारा विचार किया गया मूल्य (₹ करोड़ में)	मार्गदर्शी मूल्य निर्धारित करने हेतु प्रतिशत में वेटेज पर विचार किया गया				विभिन्न वेटेज के लिए आरएलडीए द्वारा उद्धृत कारण	
							सर्कल दर पद्धति (सी)	बाजार दर पद्धति (एम)	अवशिष्ट पद्धति (आर)	डीसीएफ पद्धति (डी)		पिछली बोली में उच्चतम प्रस्ताव
17	बांद्रा पूर्व (इरकोन)	सौंपा नहीं गया	एक्स	-	-	-	-	-	-	-	-	इरकोन और आरएलडीए के बीच मार्च 2018 को समझौता ज़ापन पर हस्ताक्षर किए गए, फरवरी 2021 को समझौता ज़ापन समाप्त हो गया था । पारस्परिक सहमति के आधार पर आरएलडीए द्वारा स्थल को वापस लिया जाना था।
18	सवाई माधोपुर	वाणिज्यिक	ज़ेड	-	-	-	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	सवाई माधोपुर एमएफसी जीवी के यथानुपात आधार का प्रयोग करके जीवी प्राप्त किया गया था।
19	प्लेटफार्म रोड बेंगलूरू	95% आवासीय	एक्स	1	मेसर्स नाइट फ्रैंक	सी=107 आर =103	25%	0%	25%	50%	लागू नहीं	उपलब्ध नहीं है।

अनुलग्नक 4.2											
मार्गदर्शी मूल्य-वाणिज्यिक स्थलों तक पहुंचने के लिए आरएलडीए द्वारा विचार किए गए विभिन्न वेटेज का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण (संदर्भ पैरा: 4.1.3.1)											
क्र. सं.	स्थल का नाम	विकास के प्रकार	शहर का वर्ग	किए गए मूल्यांकन का क्रम	परामर्शदाता का नाम	अंतिम आरएलडीए समिति द्वारा विचार किया गया मूल्य (₹ करोड़ में)	मार्गदर्शी मूल्य निर्धारित करने हेतु प्रतिशत में वेटेज पर विचार किया गया				विभिन्न वेटेज के लिए आरएलडीए द्वारा उद्धृत कारण
							सर्कल दर पद्धति (सी)	बाजार दर पद्धति (एम)	अवशिष्ट पद्धति (आर)	डीसीएफ पद्धति (डी)	
		और 5% वाणिज्यिक				एम=0 डी=63					
20	सीएलडब्ल्यू-साइट, गेट नंबर 1 के पास-चित्तोजन	सौंपा नहीं गया	ज़ेड	-	-	-	-	-	-	-	मूल्यांकन नहीं किया गया था।
21	रेलवे जूनियर इंस्टीट्यूट, दुर्गाबाड़ी के पास, गोरखपुर	सौंपा नहीं गया	वाई	निश्चित नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	स्थल सौंपे जाने से पहले स्थल न्यायाधीन था ।
22	जोन्सगंज, अजमेर	आवासीय	वाई	1	मेसर्स पीडीएमएजी	सी=2.91 आर=8.71 एम=9.70 डी=5.37	0%	50%	50%	0%	सीएमसी द्वारा, डीसीएफ पद्धतियों से किए गए मूल्यांकन और अन्य दो पद्धतियों-बाजार दर एवं अवशिष्ट पद्धतियों से किए

अनुलग्नक 4.2											
मार्गदर्शी मूल्य-वाणिज्यिक स्थलों तक पहुंचने के लिए आरएलडीए के लिए आरएलडीए द्वारा विचार किए गए विभिन्न वेटेज का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण (संदर्भ पैरा: 4.1.3.1)											
क्र. सं.	स्थल का नाम	विकास के प्रकार	शहर का वर्ग	किए गए मूल्यांकन का क्रम	परामर्शदाता का नाम	अंतिम आरएलडीए समिति द्वारा विचार किया गया मूल्य (₹ करोड़ में)	मार्गदर्शी मूल्य निर्धारित करने हेतु प्रतिशत में वेटेज पर विचार किया गया				विभिन्न वेटेज के लिए आरएलडीए द्वारा उद्धृत कारण
							सर्कल दर पद्धति (सी)	बाजार दर पद्धति (एम)	अवशिष्ट पद्धति (आर)	डीसीएफ पद्धति (डी)	
											गए मूल्यांकन में भारी अंतर था। इसलिए, सीपीएम ने बाजार दर और अवशिष्ट पद्धतियों के औसत की अनुशंसा की थी।
23	अतिरिक्त भूमि लोकग्राम कल्याण	सौंपा नहीं गया	एक्स	0	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	मूल्यांकन नहीं किया गया था।
24	निराला नगर, कानपुर	आवासीय	वाई	0	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	मूल्यांकन नहीं किया गया था।
25	शिमला (विंटर फील्ड के नीचे रेलवे गोदाम)	सौंपा नहीं गया	जेड	0	मेसर्स नाइट फ्रैंक	सी=228.04 एम=306.11 आर=0 डी=253.60	0%	50%	लागू नहीं	50%	सीएमसी समिति ने आरक्षित मूल्य को ₹ 253.60 लाख से ₹ 306.11 लाख सीमा में रखने की अनुशंसा की थी।

अनुलग्नक 4.2												
मार्गदर्शी मूल्य-वाणिज्यिक स्थलों तक पहुंचने के लिए आरएलडीए द्वारा विचार किए गए विभिन्न वेटेज का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण (संदर्भ पैरा: 4.1.3.1)												
क्र. सं.	स्थल का नाम	विकास के प्रकार	शहर का वर्ग	किए गए मूल्यांकन का क्रम	परामर्शदाता का नाम	अंतिम आरएलडीए समिति द्वारा विचार किया गया मूल्य (₹ करोड़ में)	मार्गदर्शी मूल्य निर्धारित करने हेतु प्रतिशत में वेटेज पर विचार किया गया				विभिन्न वेटेज के लिए आरएलडीए द्वारा उद्धृत कारण	
							सर्कल दर पद्धति (सी)	बाजार दर पद्धति (एम)	अवशिष्ट पद्धति (आर)	डीसीएफ पद्धति (डी)		
26	वाल्टेक्स रोड, चेन्नई	वाणिज्यिक	एक्स	1	स्पोर्ट्स समिति	सी= 1.46 आर= (-) 2.17 एम= 5.42 डी= लागू नहीं	30%	70%	0%	लागू नहीं	-	गणना किया गया अवशिष्ट मूल्य ऋणात्मक था। प्रारंभ में ₹4.10 करोड़ के जीवी को सर्किल दर और बाजार दर के वेटेज के अनुसार अनुमोदित किया गया था। बाद में, प्राप्त उच्चतम प्रस्ताव के आधार पर जीवी ₹ 4.19 करोड़ संशोधित हो गया।

<div>मार्गदर्शी मूल्य-एफएफसी स्थलों तक पहुंचने के लिए आरएलडीए द्वारा विचारित विभिन्न वेटेज का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण</div> <div>अनुलग्नक 4.3</div> <div>(संदर्भ पैरा: 4.1.3.2)</div>									
क्र.सं.	स्थल का नाम	शहर का वर्ग	परामर्शदाता/स्पॉट समिति का नाम	मूल्यांकन की विभिन्न पद्धतियों के अंतर्गत मूल्यांकन (आंकड़े ₹ में)	मार्गदर्शी मूल्य निर्धारित करने हेतु प्रतिशत में वेटेज पर विचार किया गया				विभिन्न वेटेज के लिए आरएलडीए द्वारा उद्धृत कारण
					सर्कल दर पद्धति (सी)	बाजार दर पद्धति (एम)	अवशिष्ट पद्धति (आर)	डीसीएफ पद्धति(डी)	पिछली बोली में उच्चतम प्रस्ताव
1	लोकमान्य तिलक टर्मिनस	एक्स	नाइट फ्रैंक	सी=36960000 आर=60506000 एम=109793000 डी=104800000	0%	100%	0%	0%	बाजार दर सबसे उपयुक्त मूल्य देती है।
2	झांसी	वाई	लागू नहीं						मूल्यांकन उपलब्ध नहीं कराया गया था।
3	सवाई माधोपुर जंक्शन	जेड	नाइट फ्रैंक	सी=14990000 आर=71487000 एम=76290000 डी=79294000	0%	0%	0%	100%	डीसीएफ पद्धति विस्तृत मूल्यांकन तकनीक है और जब पट्टाधृति लेनदेन के लिए बाजार आंकड़ा उपलब्ध नहीं होता है तब अन्य तरीकों की तुलना में यह सटीक अनुमान उपलब्ध कराती है।

<p>मार्गदर्शी मूल्य-एफएफसी स्थलों तक पहुंचने के लिए आरएलडीए द्वारा विचारित विभिन्न वेटेज का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण</p> <p>अनुलग्नक 4.3</p> <p>(संदर्भ पैरा: 4.1.3.2)</p>									
क्र.सं.	स्थल का नाम	शहर का वर्ग	परामर्शदाता/स्पॉट समिति का नाम	मूल्यांकन की विभिन्न पद्धतियों के अंतर्गत मूल्यांकन (आंकड़े ₹ में)	मार्गदर्शी मूल्य निर्धारित करने हेतु प्रतिशत में वेटेज पर विचार किया गया				विभिन्न वेटेज के लिए आरएलडीए द्वारा उद्धृत कारण
					सर्कल दर पद्धति (सी)	बाजार दर पद्धति (एम)	अवशिष्ट पद्धति (आर)	डीसीएफ पद्धति(डी)	
4	अजमेर	वाई	स्पॉट समिति	सी=49475261 आर=42182838.83 एम=56768213.5 डी=उपलब्ध नहीं	100 %	0%	0%	उपलब्ध नहीं	सर्कल दर के आधार पर पट्टाधृति मूल्य सबसे उपयुक्त होगा क्योंकि सर्कल दर के आंकड़ों के विषय में कोई संदेह नहीं है, जबकि पैरामीटर में एक छोटे से परिवर्तन से भी अन्य पद्धतियों के आंकड़े में मूल रूप से काफी भिन्नता आ सकती है।
5	विजयवाड़ा	वाई	लागू नहीं	मूल्यांकन उपलब्ध नहीं कराया गया ।					

मार्गदर्शी मूल्य-एफएफसी स्थलों तक पहुंचने के लिए आरएलडीए द्वारा विचारित विभिन्न वेटेज का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण									
अनुलग्नक 4.3									
(संदर्भ पैरा: 4.1.3.2)									
क्र.सं.	स्थल का नाम	शहर का वर्ग	परामर्शदाता/स्पॉट समिति का नाम	मूल्यांकन की विभिन्न पद्धतियों के अंतर्गत मूल्यांकन (आंकड़े ₹ में)	मार्गदर्शी मूल्य निर्धारित करने हेतु प्रतिशत में वेटेज पर विचार किया गया				विभिन्न वेटेज के लिए आरएलडीए द्वारा उद्धृत कारण
					सर्कल दर पद्धति (सी)	बाजार दर पद्धति (एम)	अवशिष्ट पद्धति (आर)	डीसीएफ पद्धति (डी)	पिछली बोली में उच्चतम प्रस्ताव
6	मिराज जंक्शन	वाई	नाइट फ्रैंक	सी=28529000 आर=63910000 एम=40586000 डी=42677000	0%	0%	0%	100%	उपलब्ध नहीं
7	भागलपुर	ज़ेड	स्पॉट समिति	सी=38331837 आर=35727660 एम=28321285 डी=उपलब्ध नहीं	0%	100%	0%	लागू नहीं	लागू नहीं
									डीसीएफ पद्धति विस्तृत मूल्यांकन तकनीक है और जब पट्टाधृति लेनदेन के लिए बाजार आंकड़ा उपलब्ध नहीं होता है तब अन्य तरीकों की तुलना में यह सटीक अनुमान उपलब्ध कराती है। सर्किल रेट पद्धति का मूल्य बाजार दर पद्धति से अधिक है। अवशिष्ट पद्धति का मूल्य, बाजार दर पद्धति की तुलना में बहुत अधिक है। इसलिए, बाजार दर पद्धति के

मार्गदर्शी मूल्य-एफएफसी स्थलों तक पहुंचने के लिए आरएलडीए द्वारा विचारित विभिन्न वेटेज का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण									
अनुलग्नक 4.3									
क्र.सं.	स्थल का नाम	शहर का वर्ग	परामर्शदाता/स्पोर्ट समिति का नाम	मूल्यांकन की विभिन्न पद्धतियों के अंतर्गत मूल्यांकन (आंकड़े ₹ में)	मार्गदर्शी मूल्य निर्धारित करने हेतु प्रतिशत में वेटेज पर विचार किया गया				
					सर्कल दर पद्धति (सी)	बाजार दर पद्धति (एम)	अवशिष्ट पद्धति (आर)	डीसीएफ पद्धति(डी)	पिछली बोली में उच्चतम प्रस्ताव
									विभिन्न वेटेज के लिए आरएलडीए द्वारा उद्धृत कारण
8	सासाराम	ज़ेड	स्पोर्ट समिति	सी=20609792 आर=-19542854 एम=16839584 डी= उपलब्ध नहीं	100 %	0%	0%	लागू नहीं	₹ 284 लाख के मूल्य पर विचार किया जाता है। आरएलडीए ने इसका उल्लेख नहीं किया है। अभिलेखों में यह पाया गया कि उच्चतम मूल्य अर्थात, सर्कल दर ली गई थी।
9	हजूर साहिब(नांदेड़)	वाई	स्पोर्ट समिति	सी=43981245 आर=36535531 एम=59974425 डी= उपलब्ध नहीं	33%	33%	33%	लागू नहीं	पिछले मार्गदर्शी मूल्य को ध्यान में रखते हुए (अर्थात ₹3.57 करोड़) और प्राप्त प्रतिक्रिया (एक)।
10	देहरादून	वाई	स्पोर्ट समिति	सी=26015000 आर= (-) 1224000 एम=31594000 डी=उपलब्ध नहीं	0%	100%	0%	लागू नहीं	सर्कल दर के अनुसार मूल्यांकन, बाजार दर से कम है और अवशिष्ट पद्धति के अनुसार, अनुपात से बाहर होने के

<p>मार्गदर्शी मूल्य-एफएफसी स्थलों तक पहुंचने के लिए आरएलडीए द्वारा विचारित विभिन्न वेटेज का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण</p> <p>अनुलग्नक 4.3</p> <p>(संदर्भ पैरा: 4.1.3.2)</p>									
क्र.सं.	स्थल का नाम	शहर का वर्ग	परामर्शदाता/स्पॉट समिति का नाम	मूल्यांकन की विभिन्न पद्धतियों के अंतर्गत मूल्यांकन (आंकड़े ₹ में)	मार्गदर्शी मूल्य निर्धारित करने हेतु प्रतिशत में वेटेज पर विचार किया गया				विभिन्न वेटेज के लिए आरएलडीए द्वारा उद्धृत कारण
					सर्कल दर पद्धति (सी)	बाजार दर पद्धति (एम)	अवशिष्ट पद्धति (आर)	डीसीएफ पद्धति(डी)	पिछली बोली में उच्चतम प्रस्ताव
11	रतलाम	ज़ेड	स्पॉट समिति	सी=59400000 आर=24029123 एम=69800000 (460.10 लाख) डी=उपलब्ध नहीं	0%	100%	0%	लागू नहीं	लागू नहीं
									<p>कारण मूल्यांकन पर्याप्त नहीं है। बाजार मूल्य के अनुसार, मूल्यांकन अधिक उपयुक्त है और इसलिए विचारित है।</p> <p>कम किराया दरों के कारण अवशिष्ट पद्धति द्वारा मूल्य बहुत कम है, बाजार दर पर विचार किया गया है क्योंकि सर्कल दर और बाजार दर के बीच अधिक अंतर नहीं है। एमएफसी बेहतर विपणन के अवसर देगा, इसलिए, बाजार दरों द्वारा विचारित मूल्यांकन को सबसे विश्वसनीय माना जाता है। फरवरी 14 को</p>

मार्गदर्शी मूल्य-एफएफसी स्थलों तक पहुंचने के लिए आरएलडीए द्वारा विचारित विभिन्न वेटेज का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण									
अनुलग्नक 4.3									
क्र.सं.	स्थल का नाम	शहर का वर्ग	परामर्शदाता/स्पॉट समिति का नाम	मूल्यांकन की विभिन्न पद्धतियों के अंतर्गत मूल्यांकन (आंकड़े ₹ में)	मार्गदर्शी मूल्य निर्धारित करने हेतु प्रतिशत में वेटेज पर विचार किया गया				विभिन्न वेटेज के लिए आरएलडीए द्वारा उद्धृत कारण
					सर्कल दर पद्धति (सी)	बाजार दर पद्धति (एम)	अवशिष्ट पद्धति (आर)	डीसीएफ पद्धति(डी)	पिछली बोली में उच्चतम प्रस्ताव
									अद्यतन मूल्य ₹460.10 लाख था।
12	टाटानगर	वाई	स्पॉट समिति	सी=896498 आर=21206208 एम=10963676 डी= लागू नहीं	20%	20%	60%	लागू नहीं	उपलब्ध नहीं
13	यशवंतपुर	एक्स	नाइट फ्रैंक	सी=63.14 आर=उपलब्ध नहीं एम=172.89 डी=236.85	0%	0%	0%	100%	सर्किल दरें आमतौर पर भूमि के वास्तविक मूल्य का प्रतिनिधित्व नहीं करती हैं, इसलिए बहुत कम आंकड़े देती हैं। पूर्ण स्वामित्व के साथ-साथ पट्टाधृति मूल्य का कोई

मार्गदर्शी मूल्य-एफएफसी स्थलों तक पहुंचने के लिए आरएलडीए द्वारा विचारित विभिन्न वेटेज का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण									
अनुलग्नक 4.3									
क्र.सं.	स्थल का नाम	शहर का वर्ग	परामर्शदाता/स्पॉट समिति का नाम	मूल्यांकन की विभिन्न पद्धतियों के अंतर्गत मूल्यांकन (आंकड़े ₹ में)	मार्गदर्शी मूल्य निर्धारित करने हेतु प्रतिशत में वेटेज पर विचार किया गया				विभिन्न वेटेज के लिए आरएलडीए द्वारा उद्धृत कारण
					सर्कल दर पद्धति (सी)	बाजार दर पद्धति (एम)	अवशिष्ट पद्धति (आर)	डीसीएफ पद्धति(डी)	पिछली बोली में उच्चतम प्रस्ताव
									लेन-देन आस-पास के क्षेत्र में उपलब्ध नहीं है।
14	सलेम	वाई	स्पॉट समिति	सी=8800000 आर=2800000 एम=17600000 डी= उपलब्ध नहीं	0%	100%	0%	0%	लागू नहीं
									1. सर्कल दर पुरानी है, अवशिष्ट पद्धति पर आधारित मूल्य कम है इसलिए समिति का मूल्य वास्तविक मूल्य के रूप में बाजार दर पर आधारित है। 2. आरक्षित मूल्य का अद्यतन अप्रैल 2014 को किया गया था जिसमें अनुमोदित मार्गदर्शी मूल्य (बाजार दर) का अद्यतन

अनुलग्नक 4.3									
मार्गदर्शी मूल्य-एफएफसी स्थलों तक पहुंचने के लिए आरएलडीए द्वारा विचारित विभिन्न वेटेज का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण (संदर्भ पैरा: 4.1.3.2)									
क्र.सं.	स्थल का नाम	शहर का वर्ग	परामर्शदाता/स्पॉट समिति का नाम	मूल्यांकन की विभिन्न पद्धतियों के अंतर्गत मूल्यांकन (आंकड़े ₹ में)	मार्गदर्शी मूल्य निर्धारित करने हेतु प्रतिशत में वेटेज पर विचार किया गया				विभिन्न वेटेज के लिए आरएलडीए द्वारा उद्धृत कारण
					सर्कल दर पद्धति (सी)	बाजार दर पद्धति (एम)	अवशिष्ट पद्धति (आर)	डीसीएफ पद्धति(डी)	पिछली बोली में उच्चतम प्रस्ताव
					0%	100	0%	लागू नहीं	किया गया था (₹121 लाख)।
15	रक्सौल जंक्शन	ज़ेड	स्पॉट समिति	सी=10752459.17 आर=12481437.3 एम=12690164.57 डी=उपलब्ध नहीं	0%	100	0%	लागू नहीं	उपलब्ध नहीं
16	कटिहार	ज़ेड	स्पॉट समिति	सी=4430751 आर= (-4623840) एम=2569077 डी= उपलब्ध नहीं	100 %	0%	0%	लागू नहीं	अनुशंसित उच्चतम मान
17	संबलपुर	ज़ेड	स्पॉट समिति	सी=76763 आर=1311015 एम=765937 डी= उपलब्ध नहीं	0%	0%	100%	लागू नहीं	अवशिष्ट पद्धति से उच्चतम मूल्य

एनएपी - लागू नहीं

अनुलग्नक 5.1 पट्टा करार के निष्पादन में विलंब वाले वाणिज्यिक स्थलों का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण (संदर्भ पैराग्राफ : 5.2)												
क्र. सं.	स्थल का नाम	एलओए के जारी होने की तिथि	पहली किस्त प्राप्त होने में 60 दिनों से अधिक का विलंब*	बीजी प्रस्तुत करने में 105 दिनों से अधिक का विलंब	पीजी प्रस्तुत करने में 105 दिनों से अधिक की देरी	एसपीसी के निगमन में 90 दिनों से अधिक का विलंब	सफलता शुल्क के भुगतान में 105 दिनों से अधिक का विलंब	डेवलपर द्वारा की गई अंतिम गतिविधि की तिथि	एलओए के 120 दिनों से पट्टा करार की निर्धारित तिथि	पट्टा करार पर हस्ताक्षर की तिथि	डेवलपर की ओर से विलंब (9-10)	आरएलडीए की ओर से विलंब (11-9)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	अशोक विहार, नई दिल्ली	28/2/2020	147	0	96	0	102	22/9/2020	27/6/2020	1/10/2020	87	9
2	बांद्रा (पूर्व)-II स्माल अवार्ड्ड, मुंबई	6/11/2017	392	0	346	0	345	1/2/2019	6/3/2018	29/4/2019	332	87
3	भुसावल	31/10/2022	88	अभिलेख में नहीं है	अभिलेख में नहीं है	61	0	28/3/2023	28/2/2023	31/3/2023 तक क्रियान्वित नहीं किया गया	28	3
4	ग्वालटोली, कानपुर	21/1/2020	235	0	569	54	560	25/11/2021	20/5/2020	30/12/2021	554	35
5	मेट्टुगुडा, हैदराबाद	8/5/2020	266	0	अभिलेख में नहीं है	29	221	30/3/2021	5/9/2020	31/3/2023 तक क्रियान्वित नहीं किया गया	206	731

अनुलग्नक 5.1												
पट्टा करार के निष्पादन में विलंब वाले वाणिज्यिक स्थलों का ब्योरा दर्शाने वाले विवरण (संदर्भ पैराग्राफ : 5.2)												
क्र. सं.	स्थल का नाम	एलओए के जारी होने की तिथि	पहली किस्त प्राप्त होने में 60 दिनों से अधिक का विलंब*	बीजी प्रस्तुत करने में 105 दिनों से अधिक का विलंब	पीजी प्रस्तुत करने में 105 दिनों से अधिक की देरी	एसपीसी के निगमन में 90 दिनों से अधिक का विलंब	सफलता शुल्क के भुगतान में 105 दिनों से अधिक का विलंब	डेवलपर द्वारा की गई अंतिम गतिविधि की तिथि	एलओए के 120 दिनों से पट्टा करार की निर्धारित तिथि	पट्टा करार पर हस्ताक्षर की तिथि	डेवलपर की ओर से विलंब (9-10)	आरएलडीए की ओर से विलंब (11-9)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
6	स्टेशन एप्रोच रोड, रक्सौल	27/9/2017	89	0	1114	227	68	28/1/2021	25/1/2018	15/2/2021	1099	18
7	साल्ट गोला, हावड़ा	14/10/2022	59	अभिलेख में नहीं है	अभिलेख में नहीं है	0	0	10/2/2023	11/2/2023	31/3/2023 तक क्रियान्वित नहीं किया गया	1	49
8	दाबा गार्डन विशाखापत्तनम	6/6/2019	86	0	496	0	41	27/1/2021	3/10/2019	13/2/2021	481	17

* विलंब की गणना स्वीकृति पत्र (एलओए) की तिथि से की गयी

स्रोत: स्थलों से संबंधित आरएलडीए रिकॉर्ड

अनुलग्नक 5.2 एमएफसी साइटों के एलआर के सापेक्ष में सुरक्षा जमा (संदर्भ पैराग्राफ: 5.5)						
क्र. सं.	स्थल का नाम	प्रथम एलआर की नियत तिथि	प्रथम एलआर राशि	एलआर की अद्यतित राशि (31/3/2023 तक)	जमा की जाने वाली एसडी राशि (31/3/2023 तक)	31/3/2023 तक विलंब (महीनों में)
1	2	3	4	5	6	7
1	झांसी	3/11/2016	50,00,000	57,50,000	1,15,00,000	77
2	सवाई माधोपुर जं.	2/6/2017	9,00,000	10,35,000	20,70,000	70
3	अजमेर	21/12/2016	64,51,000	74,18,650	1,48,37,300	76
4	विजयवाड़ा	5/5/2018	28,78,380	33,10,137	66,20,274	59
5	मिराज जं	23/4/2017	55,09,620	63,36,063	1,26,72,126	72
6	हजूर साहिब (नांदेड़)	18/10/2020	26,66,158	26,66,158	53,32,316	29
7	देहरादून	20/8/2019	27,00,000	27,00,000	54,00,000	43
8	यशवन्तपुर	2/3/2020	1,50,000	1,50,000	3,00,000	37
9	सलेम	12/12/2016	15,30,000	17,59,500	35,19,000	76
10	रक्सौल जं	19/5/2017	2,50,000	2,87,500	5,75,000	71
11	संबलपुर	22/2/2020	50,000	50,000	1,00,000	37
	कुल		2,80,85,158	3,14,63,008	6,29,26,016	

<div>अनुलग्नक 5.3</div> <div>इरकोंन से प्राप्त होने वाले एमजीएपी और इरकोंन की वास्तविक कमाई की तुलना दर्शाने वाला विवरण</div> <div>(संदर्भ पैराग्राफ: 5.5.1)</div> <div>(₹ करोड़ में)</div>															
क्र. सं.	एमएफसी का नाम	क्षेत्र	उप-पट्टा करार की तिथि	पट्टे की अवधि वर्षों में	सर्किल रेट/वर्ग मीटर	भूमि मूल्य के 6% (करोड़ में) दर पर एमएजीपी के रूप में आरएलडीए की आय	10 % पर एमजीएपी का एनपीवी	निर्माण लागत	उप-पट्टेदार द्वारा इरकोंन को एकमुश्त पट्टा प्रीमियम	इरकोंन द्वारा वसूला जाने वाला कुल पट्टा किराया	इरकोंन की कुल कमाई का एनपीवी (9+10)	इरकोंन की शुद्ध आय (11-8)	इरकोंन की शुद्ध आय का एनपीवी में अंतर (13-6)	आरएलडीए और इरकोंन की कमाई में अंतर (16-9)	एनपीवी में अंतर (कॉलम 16-9)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	रायपुर	1325.17	3/9/2014	30	44140	39.68	4.65	6.49	2.99	86.32	89.31	14.84	9.2	43.14	4.55
2	दीघा	2600	20/7/2017	30	1500	2.21	0.26	13.35	3.40	35.16	38.56	25.21	-4.11	23.00	-4.37
3	मदुरै	2728.85	3/2/2016	30	86115	67.86	10.24	10.63	4.91	73.10	78.01	14.47	5.22	-0.48	-5.02
4	ग्वालियर	1550	26/11/2014	30	56175	49.35	5.78	5.10	2.28	71.92	74.20	69.10	7.76	19.75	1.98
5	इंदौर	1000	3/2/2016	30	23364	13.24	1.55	6.03	2.44	54.89	57.33	51.30	4.63	38.06	3.08
6	जम्मू तवी	1457.7	3/9/2014	30	15887	13.13	1.54	1.10	2.85	36.91	39.76	38.66	6.64	25.53	5.10
	कुल					185.47	24.02	42.70	18.87	358.30	377.17	334.47	29.34	149.00	5.32

संकेताक्षर सूची

संकेताक्षर सूची

संकेताक्षर	पूर्णरूप
ऐक्ट	रेलवे ऐक्ट 1989
एएलआर	वार्षिक पट्टा किराया
एओपी	व्यक्तियों का संघ
बीजी	बैंक गारंटी
बीयूए	निर्मित क्षेत्र
सेसटैट	सीमा शुल्क उत्पाद शुल्क और सेवा कर अपीलीय न्यायाधिकरण
सीएलडब्ल्यू	चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स
सीएमसी	सलाहकार निगरानी समिति
सीपीडब्ल्यूडी	केंद्रीय लोक निर्माण विभाग
सीआर	मध्य रेलवे
सीटीएस	शहर शीर्षक सर्वेक्षण
सीवीओ	मुख्य सतर्कता अधिकारी
डीसीएफ	रियायती नकदी प्रवाह
डीसीआर	विकासात्मक नियंत्रण विनियम
डीडीए	दिल्ली विकास प्राधिकरण
डीजीएम	उप महाप्रबंधक
डी & जी	दिशा एवं सामान्य
डीआईपीएम	निवेश और सार्वजनिक संपत्ति प्रबंधन विभाग
डीपी	विकास योजना
डीआरएम	मंडल रेल प्रबंधक
डीआरपी/एसआरए	धारावी पुनर्वास परियोजना/ झुग्गी पुनर्वास प्राधिकरण
डीएसआर	दिल्ली दरों की अनुसूची
ईडी	कार्यकारी निदेशक
ईआर	पूर्वी रेलवे
एफ&एम परामर्शदाता	वित्तीय एवं विपणन सलाहकार
एफएआर	फर्श क्षेत्र अनुपात
एफएसआई	फ्लोर स्पेस इंडेक्स
एफवाईपी	पंचवर्षीय योजना
जीबी	सामान्य सभा

संकेताक्षर सूची

संकेताक्षर	पूर्णरूप
जीसीएलए	पट्टा समझौते की सामान्य शर्तें
जीएम	महाप्रबंधक
जीएसटी	माल और सेवा कर
जीवी	मार्गदर्शन मूल्य
आईएचसीएल	इंडियन होटल्स कंपनी लिमिटेड
आईआईएसएल	इरकॉन इन्फ्रास्ट्रक्चर एंड सर्विसेज लिमिटेड
इरकॉन	भारतीय रेलवे निर्माण कंपनी लिमिटेड
आईआरआर	वापसी की आंतरिक दर
आईटीडीसी	भारत पर्यटन विकास निगम
जेजीएम	संयुक्त महाप्रबंधक
जेपीओ	संयुक्त प्रक्रिया आदेश
जेवी	संयुक्त उद्यम
एल & ए निदेशालय	भूमि प्रबंधन और सुविधाएं निदेशालय
एलडी	परिसमापन हर्जाना
एलडीएचबी	भूमि विकास पुस्तिका
एलओए	स्वीकृति पत्र
एलटीटी	लोकमान्य तिलक टर्मिनस
एमजीएपी	न्यूनतम गारंटीकृत वार्षिक भुगतान
एमएफसी	बहु-कार्यात्मक परिसर
एमओआर	रेल मंत्रालय
एमओयू	समझौता ज्ञापन
एनएवी	उपलब्ध नहीं है
एनसीआर	राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र
एनडीएमसी	नई दिल्ली नगर पालिका परिषद
एनएफआर	गैर-किराया राजस्व
एनजीटी	राष्ट्रीय हरित न्यायाधिकरण
एनआईटी	निविदा आमंत्रण सूचना
एनओसी	अनापत्ति प्रमाण पत्र
एनआर	उत्तर रेलवे
पीए	निष्पादन लेखापरीक्षा

संकेताक्षर सूची

संकेताक्षर	पूर्णरूप
पीएएन	स्थायी खाता संख्या
पीसीडीओ	आवधिक गोपनीय अर्ध-आधिकारिक
पीजी	प्रदर्शन की गारंटी
पीएसयू	सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम
आरबी	रेलवे बोर्ड
आरसीएम	रिवर्स चार्ज मैकेनिज्म
आरएफपी	प्रस्ताव के लिए अनुरोध
आरआईसीएस	रॉयल इंस्टीट्यूशन ऑफ चार्टर्ड सर्वेयर्स
राईट्स	रेल इंडिया तकनीकी और आर्थिक सेवाएँ
आरएलडीए	रेल भूमि विकास प्राधिकरण
आरपी	आरक्षित मूल्य
आरवीएनएल	रेल विकास निगम लिमिटेड
एससीआर	दक्षिण मध्य रेलवे
एसडी	सुरक्षा जमा राशि
एसपीसी	विशेष प्रयोजन कंपनी
एसआर	दक्षिण रेलवे
टीडीएस	स्रोत पर कर कटौती
यूएलपी	अग्रिम लीज़ प्रीमियम
वीसी	उपाध्यक्ष
डब्ल्यूआर	पश्चिम रेलवे
जेडआर	क्षेत्रीय रेलवे

© भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक
www.cag.gov.in

<https://cag.gov.in/hi/page-report-26-of-25>

