

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक  
का प्रतिवेदन

भारतीय रेल में चालू परियोजनाओं की स्थिति की समीक्षा  
मार्च 2014 को समाप्त वर्ष के लिए

----- को लोकसभा/राज्यसभा में प्रस्तुत किया गया।

संघ सरकार (रेलवे)  
2015 की रिपोर्ट संख्या 48

## वस्तु-सूची

	पैराग्राफ	पेज
संकेताक्षरों की सूची		i to iii
कार्यकारी सार		iv to xiii
<b>अध्याय 1 – भारतीय रेलवे में चालु परियोजनाओं की स्थिति- नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपांतरण</b>		
प्रस्तावना	1.1	1
सांगठनिक ढाँचा	1.2	3
लेखापरीक्षा उद्देश्य	1.3	3
कार्यक्षेत्र एवं लेखापरीक्षा पद्धति	1.4	3
लेखापरीक्षा मापदंड	1.5	4
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	1.6	5-51
परिणाम	1.6.14	51
सिफारिशें	1.6.15	53
<b>अध्याय 2 - भारतीय रेलवे में कार्य संविदा का प्रबंधन समर्पित मालभाड़ा कॉरीडोर परियोजनाएँ</b>		
प्रस्तावना	2.1	54
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	2.2	56-81
परिणाम	2.4	81
सिफारिशें	2.5	82
<b>अध्याय 3 - समर्पित मालभाड़ा कॉरीडोर परियोजनाएँ</b>		
प्रस्तावना	3.1	83
परियोजना के बारे में	3.1.1	84
परियोजना का अनुमोदन एवं नियोजन	3.2	86
परिणाम	3.4	99
सिफारिशें	3.5	100
<b>अध्याय 4 – भारतीय रेलवे परियोजना प्रबंधन इकाई द्वारा सिग्नल एवं दूरसंचार का आधुनिकरण</b>		
प्रस्तावना	4.1	101
सांगठनिक ढाँचा	4.2	104
लेखापरीक्षा उद्देश्य	4.3	104
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	4.4	104
परिणाम	4.6	138
सिफारिशें	4.7	139

परिशिष्ट		
भारतीय रेलवे की चालु परियोजनाओं की स्थिति नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपांतरण		140-236
भारतीय रेलवे में कार्य संविदा का प्रबंधन		237-238
भारतीय रेलवे परियोजना प्रबंधन इकाई द्वारा सिग्नल एवं दूरसंचार का आधुनिकरण		239-244
अनुबंध		
भारतीय रेलवे की चालु परियोजनाओं की स्थिति नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपांतरण		245-391
भारतीय रेलवे में कार्य संविदा का प्रबंधन		392-410
भारतीय रेलवे परियोजना प्रबंधन इकाई द्वारा सिग्नल एवं दूरसंचार का आधुनिकरण		411-429

## प्राक्कथन

मार्च 2014 को समाप्त वर्ष के लिए यह रिपोर्ट भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 के तहत भारत के राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने हेतु तैयार की गई है।

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की इस रिपोर्ट में निम्नलिखित विषयों पर निष्पादन समीक्षा के परिणाम सम्मिलित हैं:

- I. भारतीय रेलवे की चालू परियोजनाओं की स्थिति- नई अध्याय 1  
लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपांतरण
- II. भारतीय रेलवे में कार्य संविदा का प्रबंधन अध्याय 2
- III. समर्पित माल-भाड़ा कॉरीडोर परियोजनाएँ अध्याय 3
- IV. भारतीय रेलवे परियोजना प्रबंधन इकाई द्वारा सिग्नल अध्याय 4  
एवं दूरसंचार का आधुनिकीकरण

इस रिपोर्ट में उल्लेखित मामले वे हैं जो, 2013-14 की अवधि के लिए लेखापरीक्षा जाँच के दौरान देखी गई के साथ-साथ वे भी हैं जो पिछले वर्षों में देखी गईं, किंतु पिछली लेखापरीक्षा रिपोर्ट में प्रतिवेदित नहीं की जा सकी; जहाँ आवश्यक हो 2013-14 की अवधि के बाद के मामले भी सम्मिलित किए गए हैं।

लेखापरीक्षा का संचालन भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक द्वारा जारी लेखापरीक्षा मानकों के अनुपालन में किया गया है।

लेखापरीक्षा प्रक्रिया के प्रत्येक चरण पर रेल मंत्रालय से प्राप्त सहयोग के लिए लेखापरीक्षा आभार प्रकट करती है।

रिपोर्ट में प्रयुक्त संक्षेताक्षर

एसके	अरसीकेरे जंक्शन	एफएलएस	अंतिम स्थान सर्वेक्षण
एपीआर	अनुप्पुर जंक्शन	जीसी	गेज रूपांतरण
एएनजी	अदमद नगर	जीबीएस	सकल बजटीय सहायता
एपी	अंबियापुर	जीएम	महाप्रबंधक
एजेआर	अजायबपुर	जीओसी	पॉनमलई (गोल्डन रॉक)
एएलडी	इलाहाबाद	जीओके	कर्नाटक सरकार
एएलजेएन	अलीगढ़ जंक्शन	जीओपी	आंध्र प्रदेश सरकार
बीबीएल	बालराय	एचएजी	उच्च प्रशासनिक ग्रेड
बीडीएन	भादन	एचएलजी	हीरागाँव
बीएनटी	भारथना	एचआरएस	हाथरस
बीआरएन	बारहन	एचक्यू	मुख्यालय
बीजी	ब्रॉड गेज	एचपी	हिमाचल प्रदेश
बीपीएल	भोपाल जंक्शन	एचडब्ल्यूएच	हावड़ा
बीआईएनए	बीना जंक्शन	एचएस	हसन
बीएसपी	बिलासपुर जंक्शन	एचजेपी	हाजीपुर
बीएक्सक्यू	ब्रंदामल	जेजीआर	जसवंत नगर
बीजेडए	विजयवाड़ा जंक्शन	जेजेके	झीनझक
सीआर	मध्य रेलवे	जेएलएस	जलेसर रोड
सीयूपीजे	कुदालोर पोर्ट जंक्शन	जेपीटीएन	जगईया पेटा टाउन
सीएओ	छौरादानों	जेआरयू	चिकजजुर जंक्शन.
सीपीएच	चम्पा जंक्शन	जेएसजी	झारसुगुडा जंक्शन.
सीआईडीसीओ	शहर एवं औद्योगिक विकास निगम	केएए	कौरारा
सीएमजीआर	चिक्कामगलुरु	केजीआई	केनगेरी
सीटीए	चित्रादुर्ग	केएसए	कुल्वा
सीएचएल	चोला	केएनएस	कन्चौंसी
सीपीवाईजेड	पिपयाना बुजुर्ग	केआरजे	खुरला जंक्शन.
सीआरएस	रेलवे संरक्षा आयुक्त	केक्यूजेड	कोलार
डीएल	डबलिंग	केवाइक्यू	कामाख्या जंक्शन
डीएक्यू	डाउद खान	केटीवी	कोट्टवालासा
डीएआर	दनवर	केआरएमआर	करीमनगर

डीईआर	दादरी	केजेडजे	काजीपेट जंक्शन
डीकेडीई	दनकौर	एलएमजी	लुमडिंग जंक्शन
ईओसी	समापन की तिथि	एलएआर	ललितपुर
डीआर	दादर	एलइडी	लिविड क्रिस्टल डिस्प्ले
डीपीआर	धामपुर	एमआइटी	मीतावली
डीआरयू	कादुर	एमआइयू	मारीपत
डीवीजी	दवनगेरे	एमकेके	मदरक
ईआर	पूर्व रेलवे	एमएनआर	मक्कखनपुर
ईसीओआर	पूर्व तट रेलवे	एमबीजी	मिश्रित ब्रॉड गेज
एफ एवं सीओ	वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी	एमजी	मीटर गेज
इकेएल	एकदिल	एमटीपी	मेट्रूपलायम
इटीडब्ल्यू	इटावा	एमओयू	समझौता ज्ञापन
एफजेडडी	फिरोजाबाद	एमवाइएस	मैसूर
एमएम	महत्वपूर्ण संशोधन	आरआरबी	बिरुर जंक्शन
एमएसीयू	मेल्लाचेरूवू	आरआरएच	रूरा
एनएल	न्यू लाइन	एसबी	सराय भोपत
एनआर	उत्तर रेलवे	एससीएडीए	पर्यवेक्षी नियंत्रण और डाटा अधिग्रहण
एनइएफआर	पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे	एसडीएच	तुल्यकालिक डिजिटल पदानुक्रम
एनसीआर	उत्तर मध्य रेलवे	एसकेबी	शिकोहाबाद
एनइआर	पूर्वोत्तर रेलवे	एसकेक्यू	सिकंदरपुर
एनडब्ल्यूआर	उत्तर पश्चिम रेलवे	एसएनएस	सारही
एनजी	नैरो गेज	एसओएम	सोमना
एनजीपी	नागपुर	एसए	सलेम जंक्शन
एनडीएलएस	नई दिल्ली	एसइआर	दक्षिण पूर्व रेलवे
एनटीपीसी	राष्ट्रीय उष्मीय उर्जा निगम	एसडब्ल्यूआर	दक्षिण पश्चिम रेलवे
एनबीक्यू	न्यूबोंगईगाँव जंक्.	एसइसीआर	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
एनएमएक्स	न्यूमयनागुडी	एसआर	दक्षिण रेलवे
एनआरसीओ	उत्तर रेलवे निर्माण संगठन	एससीआर	दक्षिण मध्य रेलवे
एनजेडबी	निजामाबाद	एसओडी	सोजत रोड

ओएचइ	ओवरहेड उपकरण	एससीएल	सिलचर
पीएचडी	फण्ड	एसबीपी	संभलपुर
पीएनके	पनकी	एसजीआरएल	सिंधरौली
पीआरएच	पोरा	टीजे	तंजावुर
पीएसी	लोक लेखा समिति	टीएचएम	थिविम
पीबी	पिंक बुक	टीके	तुमकुरु
पीसीइ	प्रधान मुख्य अभियन्ता	टीआइजी	टिटलागढ़
पीडब्ल्यूपी	प्राथमिक कार्य कार्यक्रम	टीकेजे	तिलक ब्रिज
पीवीसी	मूल्य अंतर खण्ड	यूबीएल	हुबली
आरबी	रेलवे बोर्ड	वीआरआइ	वृद्धाचलम जंक्शन
आरओआर	रेट ऑफ रिटर्न	वीजेडएम	विजयनगरम जंक्शन
आरआइटीइएस	रेल इंडिया तकनीकी एवं आर्थिक सेवाएं		
आरवीएनसल	रेल विकास निगम लिमिटेड		
आरओबी	रोड ओवर ब्रिज		
आरयूबी	रोड अंडर ब्रिज		
आरएमजीएम	रामागुंडम		
आरएलवाइ	रंगिया जंक्शन.		
आरजीएल	रेंगली		

## कार्यकारी सार

### 1. चालू परियोजनाओं की स्थिति की समीक्षा नई लाइनें, डबलिंग्स एवं गेज रूपांतरण

भारतीय रेलवे (आईआर) सर्वत्र इसके 65808 ट्रेक किलोमीटर के नेटवर्क में प्रतिदिन लगभग 21598 गाड़ियाँ (यात्री एवं माल) चलाती है। लाइन क्षमता बढ़ाने और गैर-जुड़े पिछड़े क्षेत्रों को रेलवे नेटवर्क के तहत लाने के लिए, यह नई लाइनों के निर्माण डबलिंग एवं गेज रूपांतरणों द्वारा विस्तार की परियोजनाओं को उपक्रमित करता है। पिछले कुछ वर्षों में, आईआर का कुल नियोजित व्यय इसके आंतरिक संसाधनों की ओर अनुपातहीन ढंग से बढ़ा है जिसके परिणामस्वरूप सकल बजट संबंधी सहायता पर निर्भरता बढ़ी है। 2009-14 के दौरान, आईआर ने यद्यपि इसके नेटवर्क में 10240 केएम जोड़े थे, मार्च 2014 तक 442 परियोजनाएँ चालू थीं जिनमें समापन के लिए 185569 ₹ करोड़ की आवश्यकता होगी।

यह रिपोर्ट प्रतिवेदन वित्तीय प्रबंधन में कार्य-क्षमता और परियोजनाओं के निष्पादन के आंकलन के अतिरिक्त, नियोजन में आईआरएस के निष्पादन पर ध्यान केन्द्रित करती है। मुख्य लेखापरीक्षा निष्कर्ष नीचे उल्लेखित हैं:

1. 442 चालू परियोजनाओं में से, परियोजनाओं के समापन का लक्ष्य केवल 156 (35 प्रतिशत) परियोजनाओं के लिए निर्धारित था। लक्ष्य निर्धारित करने के बाद भी, वहाँ पर 16 वर्षों तक का समय अधिवहित था। परियोजनाओं के समापन में विलम्ब के परिणामस्वरूप लागत 442 चालू परियोजनाओं के संबंध में ₹ 1.07 लाख करोड़ बढ़ गई और ₹ 1.86 लाख करोड़ अग्रोषित<sup>1</sup> हुई। लेखापरीक्षा ने देखा कि 75 परियोजनाएं 15

<sup>1</sup> परियोजना के शेष कार्य के समापन के लिए आवश्यक विधि

वर्षों से अधिक से चालू थी और उनमें से तीन परियोजनाएँ 30 वर्ष पुरानी थी।

**पैरा 1.6.2 और 1.6.4**

- II. 442 चालू परियोजनाओं में से, 236 परियोजनाओं के संबंध में वापसी की दर 14 प्रतिशत के निर्धारित बेंचमार्क से कम थी और उनमें से 126 की नकारात्मक वापसी की दर है। 28 उच्च प्राथमिकता परियोजनाओं परीक्षण जाँच में से, 7 परियोजनाओं की भौतिक प्रगति 10 प्रतिशत तक या कम थी, और तीन उच्च प्राथमिकता परियोजनाओं के संबंध में, वहाँ कोई भौतिक प्रगति नहीं थी।

**पैरा 1.6.6 और 1.6.7.1**

- III. जबकि निधि का आवंटन आवश्यकता के आनुपातिक नहीं था, वहाँ पर निधियों की कम उपयोगिता की कुछ घटनाएँ थी जिनका परियोजनाओं की भौतिक प्रगति पर प्रतिकूल प्रभाव था।

**पैरा 1.6.9.1 और 1.6.9.2**

- IV. अर्पण नियोजन के परिणामस्वरूप ₹ 369 करोड़ का अपरिहार्य अतिरिक्त व्यय पैदा करते हुए प्रारूप और विपथन सरेखण में परिवर्तन हुआ।

**पैरा 1.6.10**

- V. 11 राष्ट्रीय परियोजनाओं में से, तीन परियोजनाएँ 17 वर्षों से अधिक समय से चालू थी और शेष आठ परियोजनाएँ 4 से 11 वर्षों की सीमा अवधि के लिए चालू थी। सात राष्ट्रीय परियोजनाओं की भौतिक प्रगति 0 से 34 प्रतिशत के बीच थी और इन सात परियोजनाओं की वास्तविक लागत ₹ 7651.23 करोड़ से ₹ 20313.75 करोड़ (265 प्रतिशत) तक मूलतः बढ़ी।

**पैरा 1.6.11.1**

- VI. लम्बिंग-सिल्वर गेज रूपांतरण परियोजनाओं के निष्पादन में अपूर्ण नियोजन के कारण, वहाँ पर सुरंगों, पुलों के टूटने, सरेखण के विपथन

आदि की कुछ घटनाएँ थी जिनके परिणामस्वरूप ₹ 131.05 करोड़ का अतिरिक्त/अनावश्यक व्यय हुआ। पैरा 1.6.11.2

### 1.1. संस्तुतियों का सार

- I. भारतीय रेलवे को सभी परियोजनाएँ जो कि 15 वर्षों से अधिक समय से चालू हैं और परियोजनाओं की लाभप्रदता के आंकलन के लिए निर्धारित वापसी की दर को पूरा नहीं करती हैं को फिर से देखने की आवश्यकता है।
- II. भारतीय रेलवे को अल्पकालिक आधार पर प्राथमिकता देने और पर्याप्त निधिकरण की आवश्यकता है ताकि परियोजनाएँ समय-बाधित ढंग से पूर्ण हों।
- III. अलाभप्रद व्यय और निधियों के अवरोधन को रोकने के लिए, रेलवे बोर्ड और क्षेत्रीय स्तर दोनों पर परियोजनाओं के निष्पादन की निगरानी को मजबूत करने की आवश्यकता है।
- IV. सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण राष्ट्रीय परियोजनाओं के सामयिक समापन को एक समान और संचालित ढंग से सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

### 2. भारतीय रेलवे में कार्य संविदा का प्रबंधन

भारतीय रेलवे नई लाइनों के निर्माण, डबलिंग और गेज रूपांतरण जैसे परिसम्पत्तियों की रचना के कार्य और अनुरक्षण कार्य जैसे कि ट्रैक का अनुरक्षण ट्रैक का नवीनीकरण, कार्यालय बिल्डिंग/कार्टर आदि का अनुरक्षण की विस्तृत सीमा का निष्पादन करती है। इनका भारतीय रेलवे के अभियन्ता विभाग के कार्यकारियों के पर्यवेक्षण के तहत ठेकेदारों की एजेंसी द्वारा निष्पादन किया जाता है। 2011-14 के दौरान, आईआरएस ने सभी क्षेत्रों में इन कार्यों में ठेकेदारों को भुगतान की ओर ₹ 39,028 करोड़ खर्च किए।

प्रभावी ठेका प्रबंधन सुनिश्चित करने के लिए रेलवे संहिता में विस्तृत दिशानिर्देश निर्धारित किए गए हैं और इस संबंध में ठेकों के बंधतर प्रबंधन के लिए निर्देश दोहराए जाते हैं।

लेखापरीक्षा ने मुख्यतः ठेकों के प्रबंधन की कार्यक्षमता और कार्यों के निष्पादन के आंकलन के लिए सभी क्षेत्रीय रेलवे में 2011-12 से 2013-14 की अवधि में निविदा/ठेकों की समीक्षा की।

लेखापरीक्षा संवीक्षा ने दर्शाया कि:

**निविदा प्रक्रमण:**

- 2003 में जारी निर्देशों के बावजूद सम्पूर्ण ई-निविदा प्रक्रिया की अनुपस्थिति

पैरा 2.2.1.1

- 50 प्रतिशत से अधिक निविदाओं में निम्न स्तरीय भागीदारी।

पैरा 2.2.1.2

**नियोजना एवं निविदा देना:**

- निविदाओं के संपादन में उच्च गिराव और पुनः निविदा में विलम्ब। संपादित निविदाओं के 53 प्रतिशत की अब भी पुनर्निविदा करनी है।

पैरा 2.2.1.3

- ठेका प्रक्रिया के प्रत्येक चरण पर विलम्ब जोकि निविदा खोलना, स्वीकृति पत्र जारी करना, समझौते हस्ताक्षरित करना और अंत में कार्य का सामयिक निष्पादन, विस्तृत नियोजन और प्राथमिक तैयारी को दर्शाता है।

पैरा 2.2.1.5 और 2.3.5

**ठेकों के कार्यन्वयन में कमियाँ:**

- ठेका दस्तावेज के हस्ताक्षर से ही प्रारंभ ठेका निष्पादन से निश्चित समय-सीमा के तहत ठेकों के निष्पादन में विलम्ब।

पैरा 2.2.1.6

- सामान्य ठंग से अनुमत विस्तारणों के कारण 85 प्रतिशत चालू/पूर्ण ठेकों के निष्पादन में विलम्ब हुआ।  
पैरा 2.3.5
- अनुचित ठेका प्रबंधन के कारण अवधि पूर्व समापन के परिणामस्वरूप मूल्य विविधता की ओर निधियों और भुगतानों का अवरोधन।  
पैरा 2.3.2 और 2.3.3
- परिसम्पत्तियों के अनुरक्षण और परिसम्पत्तियों की रचना से संबंधित ठेकों के निष्पादन में बहुत अधिक विलम्ब के परिणामस्वरूप लागत बढ़ गई और रेलवे प्रचालनों के कार्यात्मक क्षमता में प्रक्षेपित सुधार प्राप्त करने में विलम्ब हुआ। 60 प्रतिशत निष्पादित कार्य और प्रगति में/पूर्ण 83 प्रतिशत ठेके , निविदा देने के पूर्व रेलवे द्वारा प्राथमिक कार्य के समापन को सुनिश्चित करने के कारण विलम्बित हुए।  
पैरा 2.2.1.4, 2.3.4 और 2.3.5
- 73 प्रतिशत मध्यस्तता के मामले अनुचित ठेका प्रबंधन के रेलवे वृद्धि संवेदन के विरुद्ध निश्चित किए गए थे।  
पैरा 2.3.7

## 2.1. संस्तुतियाँ/सिफारिशें

- I. ठेका कार्यों के सामयिक समापन को सुनिश्चित करने और संसाधनों की सक्षम उपयोगिता के लिए आरबी को अभियन्ता विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता में लिखे प्रावधानों को सुनिश्चित करने की आवश्यकता है और क्षेत्रीय रेलवे द्वारा सीधे निविदा के नियोजन चरण से देने और ठेकों के निष्पादन तक आरबी के समय-समय पर जारी निर्देशों का सख्ती/कड़ाई से अनुपालन किया जाता है।
- II. समय और लागत को बढ़ने से रोकने के लिए, निविदाकरण और ठेकों के देने में शामिल विभिन्न प्रक्रियाओं के लिए समय-सीमाओं को स्पष्ट रूप

से परिभाषित करने और उपयुक्त चरणों पर अनुरक्षित करने की आवश्यकता है।

III. पारदर्शिता बनाए रखने और प्रतियोगी देरों को प्राप्त करने के लिए पूर्ण ई-टेंडरिंग प्रक्रिया प्रारंभ करने की आवश्यकता है।

### 3. समर्पित माल-भाड़ा कॉरिडोर परियोजना

अप्रैल 2005 में, प्रमुख मार्गों पर यात्री ट्रेफिक से मालभाड़ा ट्रेफिक को अलग करते हुए माननीय रेलमंत्री ने स्वर्णिम चतुर्भुज के साथ उच्च क्षमता, उच्च गति वाले समर्पित मालभाड़ा कॉरिडोर के निर्माण की घोषणा की थी। प्राथमिक अभियांत्रिकी कम ट्रेफिक सर्वेक्षण (पीईटीएस) रिपोर्टों के आधार पर, एमओआर ने ₹ 28,181 करोड़ की प्राक्कलित लागत पर परियोजना को शुरू करने के लिए अनुमोदन की माँग करते हुए मंत्रिमंडल के पास गया (फरवरी 2007)। यह प्रस्तावित किया गया कि एमओआर इक्विटी अंगभूत के निधिकरण मुख्य रूप से आंतरिक उत्पादन द्वारा और लगभग 10 प्रतिशत सकल बजट संबंधी सहायता से करेगा। व्यावहारिकता अध्ययन के संचालीन के बाद जापान सरकार केवल पश्चिमी कॉरिडोर से निधि प्रदान करने पर सहमत हुई। जापान अंतर्राष्ट्रीय सहयोग एजेंसी (जेआईसीए) द्वारा प्रस्तुत रिपोर्ट पर आधारित, ₹ 43,293 करोड़ पर परियोजना लागत के अनुमोदन (जेआईसीएएज से क्षण के श्रण पूर्वोत्तर कॉरिडोर के निधिकरण के लिए वित्तीय योजना प्रस्तुत नहीं की गई थी), के लिए एमओआर मंत्रिमंडल के पास गया, मंत्रिमंडल ने ₹ 28,181 करोड़ की वास्तविक प्राक्कलित कुल लागत पर परियोजना को उपक्रमित करने के लिए अनुमोदित (फरवरी 2008) किया। परियोजना के निष्पादन के लिए नियोजन की समीक्षा के दौरान देखे गए मुख्य लेखापरीक्षा निष्कर्ष निम्न प्रकार से थे:

- I. बिना प्रामाणिक प्राक्कलनों, ठोस वित्तीयन और वित्त के साधनों के सौद्धांतिक रूप से अनुमोदन के लिए कैबिनेट तक जाना, अपरिपक्व था। सभी कैबिनेट नोटों में, प्रारंभ करने की 'शून्य' तिथि दर्शाए बिना

एमओआर ने परियोजना की समापन अवधि पाँच वर्षों के तौर पर प्रस्तुत की थी।

पैरा 3.2

II. एमओआर का शेयर जोकि प्रारंभ में ₹ 9393 करोड़ पर प्राक्कलित था, ₹ 27,153 करोड़ तक गया था।

पैरा 3.3

III. आधारभूत डाटा की उपलब्धता के बावजूद रेल मंत्रालय ने विस्तृत परियोजना लागत को निर्धारित करने में छह वर्ष और रियायती समझौते के आहरण और अनुमोदन में आठ वर्षों का अनावश्यक अधिक समय लिया। निदेशक मंडल का सर्जन निर्धारित करने में तीन वर्षों से अधिक का विलम्ब था।

पैरा 3.2

IV. भारतीय रेलवे और ढेरों मालभाड़ा सेवाओं के उपयोगकर्ताओं द्वारा सयुक्त रूप से स्वाधिकृत एसपीवी बनाने के लिए कार्य बल की सिफारिशों का अनुपालन नहीं किया गया था। मुख्य रूप से किसी भी समय या लागत बढ़ोतरी से बचने और 2010-11 तक परियोजना को स्थापित करने के लिए एमओआर द्वारा 100 प्रतिशत इक्विटी के साथ एक एसपीवी का निर्माण किया गया था। चूँकी परियोजना अभी तक पूर्ण नहीं हुई है, 100 प्रतिशत इक्विटी के साथ एसपीवी के गठन का उद्देश्य पराभूत हो गया।

पैरा 3.2.1

V. वहा पर तीन वर्षों की समयावधि का थी जिसके परिणामस्वरूप मार्च 2014 तक निर्माण लागत में ₹ 7992 करोड़ और भूमि लागत में ₹ 4442 करोड़ की वृद्धि हुई थी।

पैरा 3.2

### 3.1 संस्तुतियाँ

रेल मंत्रालय/डीएफसीसीआईएल को आवश्यकता है:-

I. निर्माण एवं अन्य संबंधित घटकों के दौरान आकस्मिक व्ययों, बीमा राशि, करों, ब्याज के लिए सभी प्रावधानों को यथोचित समावेशित करते हुए यथार्थवादी और वस्तुगत मूल्य निर्धारण तैयार करना।

- II. संशोधित लागत के लिए कैबिनेट का अनुमोदन प्राप्त करना और संशोधित अनुमोदित लागत के तहत समय बाधित ढंग से परियोजना के शेष कार्यों के निष्पादन के लिए प्रभावी कदम उठाना।
4. भारतीय रेलवे परियोजना प्रबंधन इकाई द्वारा सिग्नलिंग एवं दूरसंचार प्रणाली का आधुनिकरण

20 अगस्त 1995 को, सिग्नलिंग एवं दूरसंचार (एसएंडटी के गलत प्रचालन के कारण, गाजियाबाद (जीजेडबी)- कानपुर (सीएनबी) के टुंडला-शिकोहाबाद संभाग पर फिरोजाबाद पर दो एक्सप्रेस ट्रेनों के पिछले भाग की टक्कर के कारण एक बड़ी रेल दुर्घटना हुई थी। इसके परिणामस्वरूप केन्द्रीकृत ट्रेफिक नियंत्रण द्वारा ट्रेन प्रचालनों में कुशलता और सुरक्षा प्राप्त करने के लिए रेलवे बोर्ड ने इस मार्ग पर एस एवं टी प्रणाली को आधुनिकृत करना निर्धारित (1995) किया।

रेल मंत्रालय (एमओआर) के पास अपर्याप्त सामान्य बजट संबंधी सहायता (जीबीएस) को देखते हुए डीएम 185,000,000 के लिए स्वाधिकृत जर्मन सरकार विकास बैंक (केएफडब्ल्यू) के साथ एक 'श्रण समझौते' में प्रविष्ट किया (अगस्त 1997)। सात कार्य जो कि जीबीएस का अपयोग करते हुए चालित थी सहित एस एवं टी प्रणाली के आधुनिकरण के लिए सात कार्यों के निष्पादन की नियम एवं शर्तें पारिभाषित करते हुए एमओआर ने फरवरी 2002 में केएफडब्ल्यू के साथ एक 'अलग समझौते' में प्रविष्टि की थी। केएफडब्ल्यू की सलाह पर, परियोजना प्राधिकरणों को तकनीकी सलाह और परियोजना कार्य के लिए पर्यवेक्षण के लिए एमओआर ने (दिसम्बर 2002) एक सलाहकारी कम्पनी (ठेका मूल्य- 3.91 मिलियन यूरो) की नियुक्ति की। 'भारतीय रेलवे परियोजना प्रबंधन इकाई (आईआरपीएमयू)' कहा जाने वाला एक एसपीवी मई 2003, नई दिल्ली में स्थापित किया गया था। कुशल नियोजन और

परियोजना के निष्पादन में आईआर और आईआरपीएमयूके निष्पादन के आंकलन के लिए लेखापरीक्षा ने परियोजना की समीक्षा की। मुख्य लेखापरीक्षा निष्कर्ष नीचे उल्लेखित है:

- I. मुख्य ठेके के समापन की नियत तारीख जुलाई 2009 सुनिश्चित की गई थी। तथापि, जुलाई 2009 तक परियोजना की प्रगति केवल 35 प्रतिशत थी। कुछ विस्तारणों के बावजूद, परियोजना की प्रगति 69 प्रतिशत थी (दिसम्बर 2014)

पैरा 4.4.1 और 4.4.2.2

- II. कार्यों की धीमी प्रगति के कारण, केएफडब्ल्यू ने फरवरी 2015 में एमओआर के साथ 'श्रम समझौता' समाप्त किया। एमओआर ने इसलिए जीबीएस के उपयोग द्वारा शेष कार्य करना निर्धारित किया। एमओआर ने वास्तविक लागत में ₹ 291.24 करोड़ (65.36 प्रतिशत) की वृद्धि पंजीकृत करते हुए ₹ 736.81 करोड़ पर परियोजना की नवीनतम प्रत्याशित लागत का आंकलन (मार्च 2015) किया था। इसके विरुद्ध शेष कार्य को पूरा करने में ₹ 226.72 करोड़ की आवश्यकता होगी दर्शाते हुए मार्च 2015 तक ₹ 510.09 करोड़ का व्यय किया गया।

पैरा 4.4.2.2 और 4.5

- III. रेल मंत्रालय ने इस संवेदनशील और महत्वपूर्ण सुरक्षा परियोजना को तात्कालिक आधार पर लिया। तथापि, प्रारंभिक नियोजन चरण पर विभिन्न कारणों के कारण विलम्ब ने आईआर पीएमयू के गठन को विलम्बित किया। इसके परिणामस्वरूप ठेका देने में विलम्ब हुआ। आईआरपीएमयू के गठन तक केएफडब्ल्यू श्रम असंवितरित रहा जिसके परिणामस्वरूप ₹ 8.26 करोड़ के प्रतिबद्धता प्रभार का परिहार्य भुगतान हुआ।

पैरा 4.4.1

- IV. निविदाओं की तकनीकी बोलियों के मूल्यांकन के दौरान परियोजना में शामिल ठेकेदार को तकनीकी रूप से अनुपयुक्त पाया गया था। ठेकेदार के अक्षम निष्पादन के कारण परियोजना की प्रगति धीमी थी। ठेकेदार के निष्पादन के अलावा, कार्य क्षेत्र में वृद्धि कमी प्रारूप संबंधी समझौते के बाद के तकनीकी मुद्दे, विनिर्देशों और तकनीकियों के कारण कार्यों की धीमी प्रगति हुई। प्रारंभिक समापन की तिथि से छह वर्ष बाद भी यह महत्वपूर्ण सुरक्षा परियोजना अब भी अपूर्ण है। परियोजना से अपेक्षित लक्ष्यों को अब भी पूरा नहीं किया गया।

पैरा 4.4 और 4.5

#### 4.1. संस्तुतियाँ

- I. विदेशी वित्तीय सहायता की अनुपस्थिति में, एमओआर को एक यथार्थवादी घटनाक्रम बनाने और परियोजना के शेष कार्यों के सामयिक समापन के लिए उनका अनुपालन सुनिश्चित करना और सकल बजट संबंधी सहायता की इष्टतम उपयोगिता भी सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।
- II. भविष्य की सभी आधुनिकरण परियोजनाओं के लिए एमओआर को परियोजना की सुचारु प्रगति के लिए ठेका देने से पूर्व प्रारूपों, विनिर्दिष्टों, तकनीकियों एवं अन्य संबंधित मुद्दों जैसी आवश्यक प्राथमिक औपराचिकताओं के अनुपालन को सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।
- III. मध्यस्तता/न्यायालय मामलों के परिणामों से बचने के लिए एमओआरको क्रियान्वयन चरण के दौरान सभी तकनीकी मामलों पर सामयिक निर्णयों को सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

## अध्याय 1: चालू परियोजनाओं की स्थिति: नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

### 1.1 प्रस्तावना

भारतीय रेलवे (आईआर) इसके 65808 ट्रेक किलोमीटर के नेटवर्क द्वारा प्रतिदिन 21598 ट्रेन (यात्री एवं माल) चलाती है। ट्रेफिक की वृद्धि में बढ़ोतरी के साथ समगति से चलने के लिए, ट्रेकों की क्षमता बाधाओं को कम करने के लिए और असंयुक्त पिछड़े क्षेत्रों को रेलवे नेटवर्क के तहत लाने के लिए भी आईआर ने, नई लाइनें (एएल), डबलिंग्स (डीएल) और गेज रूपान्तरण (जीसी) के निर्माण द्वारा विस्तारण की परियोजनाओं को आरंभ किया। रेलवे परियोजनाओं को सामान्य तौर पर वित्त मंत्रालय से सकल बजट संबंधी सहायता (जीबीएस) द्वारा वित्तपोषित किया जाता है। संसद को प्रस्तुत (2009) 2020 परिकल्पना में, रेलवे मंत्रालय ने कहा कि वहाँ पर चालू परियोजनाओं<sup>1</sup> की एक बहुत बड़ी शेल्व थी। संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भरता के आधार पर परियोजनाओं के लक्ष्य वार्षिक आधार पर सुनिश्चित किए गए थे। तथापि, निधियों की उपलब्धता को सुनिश्चित किए बिना निरंतर नई परियोजनाओं को जोड़ने में आगे आईआर को अतिरिक्त वित्तीय देयताओं से बोझिल किया। प्राक्कलनों की तैयारी/मंजूरी में विलम्ब, अपूर्ण नियोजन और भूमि अधिग्रहण में विलम्ब के कारण चालू परियोजनाओं की सूची का ढेर लगा जिसके परिणामस्वरूप लागत एवं समय का अधिवहन हुआ।

परिकल्पना 2020 ने 2020 तक एनएल के 25,000 किमी जोड़ने का प्रस्ताव दिया था और इसमें से कम से कम 10,000 किमी कम समय में उनकी आर्थिक लाभप्रदता की परवाह किए बिना सामाजिक रूप से वांछित लाइनें होंगी। इसका लक्ष्य उत्तर-पूर्वी और जम्मू और कश्मीर की कनेक्टिविटी परियोजनाओं को प्रदान करना था। इसने यह भी उल्लेखित किया कि जीसी

<sup>1</sup> चालू परियोजनाएँ वह परियोजनाएँ (लम्बित परियोजनाओं के तहत शामिल नहीं हैं) जो कि पिंक बुक में उपचरित हैं (वार्षिक कार्य कार्यक्रम) और प्रगति के विभिन्न चरणों के अंतर्गत हैं।

कार्यक्रम पूर्ण हो जायेगा और 30000 किमी से अधिक डबल/बहुल लाइनें होंगी।

2009-14 के दौरान आईआर ने अपने नेटवर्क में हालाँकि 10240 किमी जोड़े जिसमें एलएल (2643 किमी-सामाजिक रूप से वांछित), डीएल (3380 के एम) और जीसी (4217 किमी), जैसा कि नीचे तालिका में दर्शाया गया है मार्च 2014 तक 442 परियोजनाएँ (एनएल-165, डीएल-216, और जीसी-61) चालू थी:

तालिका संख्या. 1

विवरण	एनएल	डीएल	जीसी	जोड़
चालू परियोजनाओं की कुल संख्या	165	216	61	442#
प्रत्याशित संशोधित मूल्य (₹ करोड़ में)	159665	50498	52316	262479
01.04.2014 तक अग्रेषित (₹ करोड़ में)	121232	37062	27266	185560

#इसमें 100 प्रतिशत भौतिक प्रगति के साथ 82 परियोजनाएं शामिल हैं किंतु 10832 करोड़ के अग्रेषण के साथ।

पिछले कुछ वर्षों में, आईआर का कुल नियोजित व्यय इसके आंतरिक संसाधनों के अनुपातहीन रूप से बढ़ा है। आंतरिक संसाधन उत्पादन<sup>2</sup> 2009-10 में 30.77 प्रतिशत से 2013-14 में 17.98 प्रतिशत तक घटा है जिसके परिणामस्वरूप जीबीएस पर निर्भरता 2009-10 से 44.70 प्रतिशत से 2013-14 के दौरान 53.82 प्रतिशत तक बढ़ी है। 2009-10 से 2013-14 के दौरान योजना व्यय की तुलना में आंतरिक संसाधन व्यय नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका संख्या 2: आंतरिक संसाधन उत्पादन और 2009-14 के दौरान सकल बजट संबंधी

वर्ष	कुल योजना व्यय (₹ करोड़ में)	आंतरिक संसाधन उत्पादन (₹ करोड़ में)	कसल बजट संबंधी सहायता (₹ करोड़ में)
2009-10	39632.56	12195.68 (30.77 प्रतिशत)	17716.09 (44.70 प्रतिशत)
2010-11	40792.74	11527.39 (28.26 प्रतिशत)	19485.06 (47.77 प्रतिशत)

<sup>2</sup> रिजर्व निधियों जैसे कि मूल्यहास रिजर्व निधि, पूँजीगत विधि और विकास निधि

2011-12	45061.12	8933.73 (19.83 प्रतिशत)	21336.80 (47.35 प्रतिशत)
2012-13	50383.45	9531.31 (18.92 प्रतिशत)	25710.21 (51.03 प्रतिशत)
2013-14	53989.26	9709 (17.98 प्रतिशत)	29055.38 (53.82 प्रतिशत)

## 1.2 सांगठनिक ढांचा

नई लाइन, डबलिंग और गेज रूपांतरण परियोजनाओं का कार्यान्वयन रेलवे बोर्ड के विभिन्न निदेशालयों जैसे कि सिविल अभियांत्रिकी, कार्य, वित्त, सिग्नलिंग, इलैक्ट्रिकल आदि की एकत्रित जिम्मेदारी है। तथापि, मुख्य उत्तरदायित्व सदस्य अभियांत्रिकी का है जो कि सिविल अभियांत्रिकी और कार्य निदेशालय का शीर्ष है। उसे नियोजन, कार्य, प्राप्ति, निगरानी आदि में कार्यकारी निदेशकों की सहायता दी जाती है। क्षेत्रीय स्तर पर मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/जीएम के नेतृत्व में वहाँ पर एक निर्माण संगठन है जिसे मुख्य अभियन्ताओं, मुख्य इलैक्ट्रिकल अभियन्ताओं, भण्डारण नियंत्रक मुख्यालय स्तर पर मुख्य सिग्नल एवं दूरसंचार अभियन्ता, और निर्माण कार्यों के क्रियान्वयन के लिए क्षेत्रीय कार्यालयों में प्रतिष्ठित उपमुख्य अभियन्ताओं द्वारा सहायता प्रदान की जाती है। सांगठनिक ढाँचे का विवरण *परिशिष्ट I* में दिया गया है।

## 1.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

भारतीय रेलवे में चालू परियोजनाओं की स्थिति की समीक्षा यह आंकने के लिए की गई थी कि:

- परियोजनाओं को विवेकपूर्ण ढंग से किया गया और प्रक्षेपित लाभों के संबंध में यथावत प्राथमिकता दी गई थी।
- निधियों की उपलब्धता और उनके इष्टतम उपयोग के संदर्भ में वित्तीय प्रबंधन सक्षम था।
- अपूर्ण नियोजन और निगरानी के कारण परियोजना की भौतिक प्रगति और लागत पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।

#### 1.4 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र एवं कार्य पद्धति

लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र में मार्च 2014 तक चालू सभी नई लाइनें, डबलिंग एवं गेज रूपांतरण परियोजनाओं की समीक्षा शामिल थी। 2009-14 की अवधि के लिए (i) जैसा कि **परिशिष्ट- III** में दर्शाया गया था पूर्वोत्तर भागों में राष्ट्रीय परियोजनाओं पर विशेष जोर के साथ 105 चयनित चालू परियोजनाएँ (एनएल-56, जीसी-18 और डीएल-31) (**परिशिष्ट- II**)। (ii) भारतीय रेलवे में कार्य ठेकों के प्रबंधन (iii) समर्पित मालभाड़ा कॉरीडोर परियोजना और (iv) भारतीय रेलवे परियोजना प्रबंधन ईकाई (आईआरपीएमयू) के क्रियान्वयन के तहत सिग्नलिंग और दूरसंचार परियोजनाओं का आधुनिकीकरण से संबंधित मामले के भी अभिलेखों की विस्तृत जाँच की गई थी।

लेखापरीक्षा कार्यपद्धति में रेलवे बोर्ड स्तर, क्षेत्रीय स्तरों पर (ओपन लाइन एवं निर्माण संगठन) एवं आईआरपीएमयू आलाहाबाद पर भी संबंधित अभिलेखों की जाँच निहित थी। रेलवे बोर्ड के संबंधित कार्यकारियों और क्षेत्रीय स्तर पर संबंधित विभागाध्यक्ष के साथ प्रविष्ट सम्मेलन (अक्टूबर 2014) के साथ निष्पादन लेखापरीक्षा प्रारंभ हुई जहाँ पर लेखापरीक्षा उद्देश्यों, अध्ययन का कार्य क्षेत्र और कार्य पद्धति की चर्चा की गई थी। ड्राफ्ट समीक्षा रिपोर्ट रेलवे को अगस्त 2015 में जारी की गई थी। संबंधित विभागाध्यक्षों के साथ क्षेत्रीय रेलवे में लेखापरीक्षा के प्रधान निदेशकों द्वारा आयोजित एक एग्सिट सम्मेलन में लेखापरीक्षा निष्कर्षों की चर्चा की गई थी। लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर रेलवे बोर्ड का उत्तर अपेक्षित (सितम्बर 2015) था।

#### 1.5 लेखापरीक्षा मानदंड

भारतीय रेलवे के निष्पादन के आंकलन का मानदंड निम्न स्रोतों से निकाला गया है:

- भारतीय रेलवे वित्तीय संहिता खंड I;
- अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता;
- लेखा विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता;

- भारतीय रेलवे स्थायी मार्ग नियमावली;
- भारतीय रेलवे कार्य नियमावली
- सम्भाव्यता अध्ययन रिपोर्ट और अंतिम स्थान सर्वेक्षण रिपोर्ट;
- परियोजना औचित्य प्रस्तावों, मासिक/आवधिक गोपनीय अर्ध-शासकीय (एमसीडीओ/पीसीडीओ) रिपोर्ट।

## 1.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

लेखापरीक्षा उद्देश्य- 1: यह निर्धारित करना कि क्या परियोजनाओं पर विवेकपूर्ण ढंग से विचार किया गया और प्रक्षेपित लाभों के संबंध में यथावत प्राथमिकता दी गई थी।

### 1.6.1 परियोजनाओं की संस्वीकृति हेतु प्रक्रिया

भारतीय रेल प्रचालनात्मक, नीतिगत या सामाजिक आर्थिक महत्व पर परियोजनाओं को संस्वीकृत करती है। ₹300 करोड़ तक की सभी परियोजनाओं को माननीय रेल मंत्री द्वारा अनुमोदित किया जाता है। तथापि, ₹ 300 करोड़ से कम मूल्य वाली दोहरीकरण परियोजनाओं की संस्वीकृति से पूर्व, योजना आयोग का सैद्धान्तिक रूप से अनुमोदन अपेक्षित है। ₹ 300 करोड़ से अधिक मूल्य वाली सभी नई लाइनों और गेज रूपांतरण परियोजनाओं के संबंध में रेलवे हेतु विस्तारित बोर्ड (ईबीआर)<sup>3</sup> के लिए ज्ञापन तैयार किया जाता है जिसमें परियोजना के वित्तीय कार्यक्रम की भी योजना बनाई जाती है और रेल बोर्ड वित्त द्वारा इसकी विविक्षा की जाती है और बोर्ड (सदस्य इंजीनियरिंग) के अनुमोदन के बाद उक्त को परियोजना हेतु योजना आयोग से 'सैद्धान्तिक रूप से' अनुमोदन प्राप्त करने के लिए भेजा जाता है। 'सैद्धान्तिक रूप से' अनुमोदन के पश्चात, परियोजना मूल्यांकन एवं प्रबंधन डिवीजन (पीएएमडी) को भेजा जाता है। ईबीआर के अनुमोदन पर, आर्थिक मामलों पर केबिनेट समिति (सीसीईए) के अनुमोदन हेतु एक नोट तैयार किया जाता है और यूनियन केबिनेट के अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किया जाता है। माननीय

<sup>3</sup> ईबीआर में रेलवे बोर्ड, योजना आयोग, सांख्यिकी और कार्यक्रम क्रियान्वयन मंत्रालय और वित्त मंत्रालय के सदस्य शामिल होते हैं।

एमआर/सीसीईए द्वारा परियोजना के अनुमोदन के बाद इसे रेलवे निर्माण कार्य कार्यक्रम में शामिल कर लिया जाता है और वर्ष के दौरान आरंभिक कार्य करने के लिए निश्चित निधि आबंटित की जाती है।

### 1.6.2 सभी चालू परियोजनाओं का अवलोकन

रेलवे बोर्ड ने अध्याय - 1 वित्त की स्थिति (संघ सरकार/रेलवे की 2010-11 की रिपोर्ट संख्या 33) पर अपनी की कार्रवाई टिप्पणी में बताया कि मार्च 2014 तक 362 (एनएल-154, जीसी-42 और डीएल-166) परियोजनाएं चालू थीं। तथापि, क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों से यह देखा गया कि सभी क्षेत्रीय रेलवे में कुल 442 परियोजनाएं चालू थीं। यह रेलवे बोर्ड और क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों के बीच 80 परियोजनाओं के अंतर को दर्शाता है। दो डाटा स्रोतों की तुलना करने पर यह पता चला कि:

- I. यहां 20 परियोजनाएं थी जिन्हें रेलवे बोर्ड द्वारा अनुरक्षित चालू परियोजनाओं की सूची में दर्शाया गया था किंतु क्षेत्रीय रेलवे की चालू परियोजनाओं की सूची में शामिल नहीं किया गया। दूसरी तरफ, क्षेत्रीय रेलवे में 116 चालू परियोजनाओं को रेलवे बोर्ड की चालू परियोजनाओं की सूची में शामिल नहीं किया गया था। इसका तात्पर्य है कि क्षेत्रीय रेलवे में चालू परियोजनाओं की संख्या और रेलवे बोर्ड द्वारा अनुरक्षित चालू परियोजनाओं की सूची 80 परियोजनाओं के समग्र अंतर के प्रति 16 (478-462) चालू परियोजनाओं का अंतर छोड़ते हुए 462 (442+462) और 478 (362+116) थी जिसका रेलवे बोर्ड द्वारा समाधान नहीं किया गया था।
- II. क्षेत्रीय रेलवे से एकत्र की गई सूचना के विश्लेषण से यह देखा गया कि 82 परियोजना (एनएल-17, जीसी-19, डीएल-46), जिन्होंने 100 प्रतिशत वास्तविक प्रगति कर ली थी, इन परियोजनाओं के समापन हेतु मार्च 2014 तक ₹ 10832 करोड़ का अगला प्रक्षेपण दर्शा रही थी। उन में से 20 परियोजनाओं<sup>4</sup> को रेलवे बोर्ड द्वारा अनुरक्षित सूची में शामिल 362 चालू

<sup>4</sup> परिशिष्ट में इटैलिव्स में दर्शाया गया है

परियोजनाओं की सूची में शामिल किया गया था जैसाकि परिशिष्ट IV में दर्शाया गया है।

क्षेत्रीय रेलवे द्वारा प्रस्तुत की गई 442 चालू परियोजनाओं की स्थिति से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:

- I. 442 चालू परियोजनाओं की लागत को मार्च 2014 तक 68.72 प्रतिशत की बढ़ोतरी के साथ ₹ 155570 करोड़ से ₹ 262478 करोड़ तक संशोधित किया गया था। रेलवे बोर्ड ने अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी<sup>5</sup> में 362 चालू परियोजनाओं हेतु ₹ 175717 करोड़ का अगला प्रक्षेपण दर्शाया। तथापि, क्षेत्रीय रेलवे ने निर्धारित किया कि 442 चालू परियोजनाओं से संबंधित शेष निर्माण कार्यों के समापन हेतु प्रत्याशित अगला प्रक्षेपण मार्च 2014 तक ₹ 185559 करोड़ था। क्षेत्रीय रेलवे के निर्धारण को पिंक बुक में दर्शाया गया है जोकि रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित है। मार्च 2014 तक हुए व्यय और चालू परियोजनाओं के अगले प्रक्षेपण की स्थिति को निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका संख्या 3 : चालू परियोजनाओं पर व्यय (₹ करोड़ में)

	परियोजनाओं की संख्या	मूल लागत	संशोधित लागत (मार्च 2014)	अधिवहित लागत	संचयी लागत (मार्च 2014)	मार्च 2014 तक प्रत्याशित अगला प्रक्षेपण
<b>₹150 करोड़ एवं इससे अधिक लागत की परियोजनाएं*</b>						
न्यू लाइन	148	85825	156462	70637	43223	120262
गेज रूपान्तरण	59	26846	48604	21758	28483	23445
दोहरीकरण	112	32080	40979	8899	13186	31324
<b>कुल</b>	<b>319</b>	<b>144751</b>	<b>246045</b>	<b>101294</b>	<b>84892</b>	<b>175031</b>
<b>₹150 करोड़ से कम लागत की परियोजनाएं*</b>						

<sup>5</sup> अध्याय -1 वित्त की स्थिति (संघ सरकार की 2010-11 की रिपोर्ट सं 33 (रेलवे) पर

न्यू लाइन	17	1497	3203	1706	2074	970
गेज रूपान्तरण	2	230	3712	3482	4	3821
दोहरीकरण	104	9092	9518	426	5845	5737
<b>कुल</b>	<b>123</b>	<b>10819</b>	<b>16433</b>	<b>5614</b>	<b>7923</b>	<b>10528</b>
<b>कुल जोड़</b>	<b>442</b>	<b>155570</b>	<b>262478</b>	<b>106908</b>	<b>92815</b>	<b>185559</b>

\*रेलवे बोर्ड द्वारा वर्गीकृत

- II. 442 परियोजनाओं में से, परियोजनाओं के समापन की निर्धारित तारीख (लक्ष्य तारीख) केवल 156 परियोजनाओं (35.29 प्रतिशत) में ही नियत की गई थी। मूल लक्ष्य तारीख 156 परियोजनाओं में से 105 में पहले ही बीत चुकी है और यह विलंब समापन की मूल तारीख से 16 वर्षों तक अधिक था। इन 105 परियोजनाओं में से 47 में प्रगति मार्च 2014 तक 10 प्रतिशत तक कम थी।
- III. 286 परियोजनाओं के संबंध में समापन की निर्धारित तारीख या तो निर्धारित नहीं की गई थी, या क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों में उपलब्ध नहीं थी। उन 114 परियोजनाओं में से, जहां लक्ष्य तारीख निर्धारित नहीं की गई थी, 67 परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति 10 प्रतिशत से कम थी। मार्च 2014 तक 442 परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति के ब्यौरों को निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका संख्या 4: चालू परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति

लक्ष्य	परियो जनाओं की संख्या	समापन की मूल तारीख और वास्तविक प्रगति तक लगा अधिक समय		
		वास्तविक प्रगति की सीमा	परियोज नाओं की संख्या	अधिक समय (माह में)
निर्धारित लक्ष्य	156	i. 10 प्रतिशत से कम ii. 10 और 50 प्रतिशत के बीच iii. 50 प्रतिशत से अधिक	47 28 79 2	192 तक 168 तक 159 तक 67 तक

		iv. वास्तविक प्रगति रेलवे अभिलेख में उपलब्ध नहीं		
लक्ष्य तारीख निर्धारित नहीं की गई	114	v. 10 प्रतिशत से कम vi. 10 और 50 प्रतिशत के बीच vii. 50 प्रतिशत से अधिक iii. वास्तविक प्रगति रेलवे अभिलेख में उपलब्ध नहीं	67 25 21 01	लागू नहीं*
लक्ष्य तारीख रेलवे के अभिलेख में उपलब्ध नहीं या रेलवे प्रशासन द्वारा उपलब्ध नहीं कराई गई	172	i. 50 प्रतिशत से अधिक ii. 50 प्रतिशत से अधिक iii. वास्तविक प्रगति रेलवे अभिलेख में उपलब्ध नहीं	75 94 03	लागू नहीं*

\*परियोजना के समापन हेतु लक्ष्य को निर्धारित न करने के कारण अधिक समय की गणना नहीं की जा सकी।

परियोजना लागत के संशोधन, संचयी व्यय सहित शेष निर्माण कार्य आदि के लिए अनुमानित लागत और परियोजना की वास्तविक प्रगति के परियोजनावार ब्यौरे अनुबंध-1 (₹150 करोड़ और उससे अधिक लागत की परियोजनाएं) और 2 (₹ 150 करोड़ से कम लागत की परियोजनाएं)

### 1.6.3 परियोजनाओं का वर्ष वार विश्लेषण

31 मार्च 2014 तक चालू 442 परियोजनाओं के वर्ष वार विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:

तालिका स; 5 चालू परियोजनाओं का काल विश्लेषण

संस्वीकृति वर्ष	एनएल	डीएल	जीसी	संस्वीकृत परियोजनाओं की संख्या
2008-09 और 2013-14 के बीच	77	128	16	221
2003-04 और 2007-08 के बीच	28	59	15	102
1998-99 और 2002-03 के बीच	19	17	08	44

15 वर्ष से अधिक (1997-98 या इससे पहले)	41	12	22	75
<b>जोड़</b>	<b>165</b>	<b>216</b>	<b>61</b>	<b>442</b>

442 चालू परियोजनाओं में से 22 परियोजनाओं के संबंध में निर्माण कार्य शुरू नहीं किए गए थे (मार्च 2014), यद्यपि इन परियोजनाओं को 16 वर्ष पहले<sup>6</sup> संस्वीकृत कर दिया गया था और इस संबंध में ब्यौरे परिशिष्ट V में दर्शाए गए हैं।

तीन परियोजनाओं, जो 30 वर्षों से अधिक से चल रही हैं, के ब्यौरे निम्नानुसार हैं:

**क. नंगल बांध – तलवाड़ा बीजी रेल लिंक (उ.रे.)**

नंगल बांध से अब अंदौरा (43.914 कि.मी.) तक परियोजना के प्रथम चरण को ₹ 37.68 करोड़ की लागत पर सामाजिक – आर्थिक विकास के आधार पर वर्ष 1982-83 में संस्वीकृत किया गया था। इस निर्माण कार्य को रेलवे लाइन के निर्माण हेतु भूमि की लागत, खुदाई हेतु श्रमबल लागत और वूडन स्लीपर्स के संबंध में वित्तीय भार का सहभाजन करने के लिए हिमाचल प्रदेश सरकार से आश्वासन के बाद तत्काल प्रमाणपत्र<sup>7</sup> पर 1982 में शुरू किया गया था। नंगल बांध से अंब अंदौरा खंड से संबंधित निर्माण कार्यो को अक्टूबर 1989 में पूरा कर दिया गया था। अंब अंदौरा- तलवाड़ा खंड से संबंधित निर्माण कार्य हिमाचल प्रदेश (एच.पी.) सरकार के भूमि लागत को वहन करने से इन्कार के कारण 1991-96 के दौरान बंद रहा और इसे सितंबर 1996 में शुरू किया गया जब हिमाचल प्रदेश सरकार मुफ्त में रेलवे को भूमि देने के लिए सहमत हुई। दूसरे चरण (उना हिमाचल से चरूरु तकराला) का निर्माण ₹ 66.97 करोड़ की लागत पर 1998 में शुरू हुआ और जून 2004 में पूरा हुआ और इस खंड को मार्च 2005 में यातायात हेतु औपचारिक रूप से खोला गया था। शेष खंडों के

<sup>6</sup> 9 परियोजनाएँ 1997-98 और 2008-09 के बीच संस्वीकृत हुईं और 13 परियोजनाएँ 2010-11 और 2012-13 के बीच संस्वीकृत हुईं

<sup>7</sup> तत्काल प्रमाण पत्र के आधार पर किए गए निर्माण कार्यो के संबंध में व्यय अनुमान की संस्वीकृति के लिए सक्षम प्राधिकरण की संस्वीकृति की प्राप्ति से पूर्व किया जा सकता है। (इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता का पैरा 1103)

लिए परियोजना की प्रगति निधियों की कमी के कारण प्रभावित हुई थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि परियोजना 55 प्रतिशत की वास्तविक प्रगति के साथ चालू थी और मार्च 2014 तक ₹ 383.89 करोड़ का व्यय हुआ था।

**ख. बरगाचिया से चंपादंगा तक ब्रांच लाइन के साथ हावड़ा से आमटा (द.पू.रे.)**

इस न्यू परियोजना को 1974-75 में संस्वीकृत किया गया था। पश्चिम बंगाल राज्य सरकार के साथ किए गए समझौता ज्ञापन (1973) के आधार पर राज्य सरकार द्वारा लागत रहित भूमि उपलब्ध कराई जानी थी। हावड़ा से बरगाचिया तक सैक्शन के 24 कि.मी. के पहले स्ट्रेच को 1984 तक पूरा किया गया था। बरगाचिया से आगे अगले निर्माण पर कार्य को एक दशक से अधिक के लिए रोक दिया गया था। परियोजना को 1995-96<sup>8</sup> तक 1000 प्रतिवर्ष के टोकन आबंटन के साथ पिंक बुक में चालू के रूप में दर्शाया गया था। परियोजना को निधि के आबंटन के साथ जून 1995 में शुरू कर दिया गया था। यद्यपि बरगाचिया से आमटा तक के सैक्शन को जुलाई 2000 और दिसम्बर 2004 में दो चरणों में शुरू किया गया, बरगाचिया से चंपादंगा तक ब्रांच लाइन के लिए कार्य प्रगति भूमि का अधिग्रहण न होने के कारण प्रतिकूल रूप से प्रभावित हुई। यह परियोजना (बरगाचिया से चंपादंगा) सितंबर 2014 में समापन हेतु प्रस्तावित थी। तथापि, परियोजना ₹ 356.03 करोड़ के संभावित प्रक्षेपण के साथ चालू के रूप में मानी जा रही थी।

**ग. एकलखी-बालूरघाट न्यू बीजी लाइन (एनईएफआर)**

न्यू बीजी लाइन (87.11 कि.मी.) के निर्माण हेतु इस परियोजना को ₹ 585.29 करोड़ की संभावित लागत पर 1983-84 में संस्वीकृत किया गया था। तथापि, एकलखी-बालूरघाट सैक्शन दिसंबर 2004 में पूरा तथा शुरू किया गया था, परियोजना के कार्यक्षेत्र को बाद में सैक्शन - (i) मार्च 2008 में संस्वीकृत

---

<sup>8</sup> 1993-94 को छोड़कर, जब ₹1 करोड़ आबंटित हुए थे

गजोल-इतहार (27.20 कि.मी.) (ii) अप्रैल 2011 में संस्वीकृत रायगंज-इतहार (22.16 कि.मी.) और (iii) अप्रैल 2012 में संस्वीकृत इतहार-बुनियादपुर (27.095 कि.मी.) के लिए न्यू बीजी लाइन के निर्माण हेतु तीन महत्वपूर्ण आशोधनों<sup>9</sup> (एमएम) के सम्मिलन द्वारा विस्तारित किया गया था। ये सैक्शन मूल संस्वीकृत परियोजना का हिस्सा नहीं थी और इसलिए संस्वीकृत परियोजना (एकलखी-बलूरघाट) में महत्वपूर्ण आशोधन के रूप में परियोजना का कार्यान्वयन अनियमित था क्योंकि इसने एमएम के माध्यम से किए जाने वाले कार्यों से संबंधित कोडल प्रावधानों का उल्लंघन किया था। एमएमज के रूप में इन परियोजनाओं के समावेशन के परिणामस्वरूप मूल परियोजना को चालू के रूप में समझा गया था (मार्च 2014)।

#### 1.6.4 चालू परियोजनाओं का संचलन

वित्त मंत्रालय (व्यय विभाग) ने रेलवे की अस्थिर वित्तीय हालत को सुधारने के लिए अन्य बातों के साथ-साथ उन परियोजनाओं को छोड़कर जो सुरक्षा के विचार से आवश्यक है तथा जो कि वाणिज्यिक रूप से व्यवहार्य परियोजनाएं हैं, नई परियोजनाओं को रोकने का सुझाव दिया (2003) तथापि यह देखा गया कि 2009-14 की समीक्षा अवधि के दौरान ₹ 81841 करोड़ की लागत पर 202 नई परियोजनाओं को जोड़ा गया था जबकि 1 अप्रैल, 2009 तक 307 चालू परियोजनाएं थीं। 2009-14 के दौरान, कुल 509 परियोजनाओं में से 67 ही पूरी हुई थी, मार्च 2014 तक 442 परियोजनाएं शेष थीं।

कम निधि आबंटनों, जैसे पैराग्राफ 1.6.9 में चर्चा की गई है के कारण परियोजनाओं को पूरा करने में विलंब के परिणामस्वरूप 1 अप्रैल, 2009 तक 307 चालू परियोजनाओं के संबंध में ₹ 70859 करोड़ का संग्रहण हुआ और उक्त में 1 अप्रैल, 2014 तक 442 चालू परियोजनाओं के लिए ₹ 185559 करोड़ तक की वृद्धि हुई। प्रतिवर्ष ₹ 10817 करोड़ के औसत निधि आबंटन<sup>10</sup> के दिए गए

<sup>9</sup> इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 1110 के अनुसार महत्वपूर्ण आशोधन कार्य या योजना के कार्यक्षेत्र में पर्याप्त परिवर्तनों के संबंध में है जो मौलिकचरण का विचार नहीं था बल्कि इसे बाद में आवश्यक समझा गया है। वांछित परिवर्तन/आशोधन संस्वीकृत कार्य को पूरी तरह संबंधित होना चाहिए अन्यथा इन्हें सक्षम प्राधिकरण की संस्वीकृति की आवश्यकता होगी।

<sup>10</sup> औसत आंकड़े को वर्ष 2010-11 से 2013-14 के दौरान आबंटित निधि के आधार पर गिना गया।

रूझान बता रहे हैं कि किसी नई परियोजनाओं को जोड़ा नहीं जाएगा और कोई लागत वृद्धि नहीं होगी, इस बड़े प्रक्षेपित व्यय को करते हुए सभी चालू परियोजनाओं को पूरा करने के लिए 17 वर्षों से अधिक समय लगेगा।

### 1.6.5 बजट घोषणाओं के अनुसार ली गई परियोजनाएं

2004-09 के दौरान 110 परियोजनाओं (एनएल-46, जीसी-15 और डीएल-49) को बजट घोषणाओं के आधार पर लिया गया था और छह परियोजनाएं मौजूदा चालू परियोजनाओं के महत्वपूर्ण आशोधन थे। इनमें से द.प.रे. की चार परियोजनाओं और द.रे. की एक परियोजना, जिनकी 2005-06 से 2008-09 के दौरान घोषणा की गई थी, को मार्च 2014 तक रेलवे बोर्ड द्वारा संस्वीकृत नहीं किया गया था। शेष 105 परियोजनाओं की स्थिति के ब्यौरे *अनुबंध-3* में दर्शाए गए हैं।

इन परियोजनाओं की स्थिति से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि केवल 11 परियोजनाएं पूरी हुई थीं। शेष 94 परियोजनाओं पर कार्य चल रहा था और इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए ₹44215 करोड़ छोड़ते हुए मार्च 2014 तक ₹ 13088 करोड़ का व्यय किया गया था। 105 परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति को नीचे सारणीबद्ध किया गया है:

तालिका संख्या 6: वास्तविक प्रगति की स्थिति

वास्तविक प्रगति की रैंज	परियोजनाओं की संख्या	संस्वीकृति के वर्ष से व्यतीत अवधि की रैंज (महीनो में)
शून्य प्रगति	24	36 से 168
वास्तविक प्रगति उपलब्ध नहीं	4	12 से 72
1 और 25 प्रतिशत के बीच	22	36 से 96
26 और 50 प्रतिशत के बीच	9	72 से 108
51 और 99 प्रतिशत के बीच	22	60 से 288
100 प्रतिशत किंतु प्रक्षेपण शामिल है	24*	60 से 132
<b>कुल</b>	<b>105</b>	

\*आकड़े में 11 पूरी हो चुकी परियोजनाएं शामिल हैं

### 1.6.6 परियोजना की आर्थिक व्यवहार्यता

वर्तमान कोडल प्रावधानों<sup>11</sup> के अनुसार, किसी नए निवेश प्रस्ताव को वित्तीय रूप से तर्कसंगत नहीं समझा जाएगा जब तक कि प्रस्तारित परिव्यय के परिणाम के रूप में उदग्रहण हेतु अपेक्षित सफल अभिलाभ (प्रतिफल की दर) सेवा के कार्यकारी व्यय या औसत वार्षिक लागत को पूरा करने के बाद 14 प्रतिशत से कम न हो। प्रतिफल की दर (आरओआर) की गणना परियोजना के समापन पर प्राप्त की जाने वाली संभावित यातायात आय के आधार पर की जाती है। 126 परियोजनाओं<sup>12</sup> (29 प्रतिशत) के संबंध में आरओआर नकारात्मक था। विभिन्न चालू परियोजनाओं के लिए परियोजनावार आरओआर को *अनुबंध-1 और 2* में दर्शाया गया है।

परियोजनाओं की विभिन्न श्रेणियों के लिए आरओआर की रेंज को निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका संख्या. 7: प्रतिफल की दर

योजना शीर्षक	1 अप्रैल 2014 को परियोजनाओं की संख्या	व्यवहार्य परियोजनाओं की प्रतिशतता (आरओआर)			
		14 प्रतिशत एवं उससे अधिक	14 प्रतिशत से कम	गिने न गए/ अभिलेखों में अनुपलब्ध आरओआर	लेखापरीक्षा को आरओआर उपलब्ध नहीं कराए गए थे
नई लाइन	165	23	119	23	शून्य
दोहरीकरण	216	103	72	40	1
गेज रूपांतरण	61	10	45	5	1
कुल	442	136	236	68	2

<sup>11</sup> भारतीय रेल वित्त संहिता, खंड 1 का पैरा 204

<sup>12</sup> एनएल-78, डीएल-33, जीसी-15

105 चालू परियोजनाओं की नमूना जांच से आगामी चरण पर आरओआर के संशोधन के मामलों का पता चला। निम्नलिखित तालिका उन मामलों को दर्शाती है जहां आरओआर को नीचे की ओर संशोधित किया गया था:

तालिका संख्या 8: प्रतिफल की दर का संशोधन

क्रम संख्या.	परियोजना का नाम	जोनल रेलवे का नाम	मौलिक आरओआर	संशोधित आरओआर
	<b>नई लाइन</b>			
1.	करूर - सलेम	दरे	19.47	3.73
2.	नंदयाल - येरागुंतला	दमरे	15.85	2.98
3.	कुडडापाह - बेंगलोर	दमरे	18.78	10.68
4.	बगलकोट- कुडाची	दपरे	16.74	12.83
5.	काकीनाडा - पीतापुरम	दमरे	15.90	-11.27
	<b>दोहरीकरण</b>			
6.	चैंगलपट्टु - विल्लुपुरम	दरे	14.31	13.20
7.	चंद्रपुरा - राजबाड़ा चंद्रपुरा -भंडारीदाह	पूमरे	36.00	1.49

परियोजना के लिए आरंभिक आरओआर में प्रबल कटौती/संशोधन इस तथ्य का सूचक था कि आरओआर की गणना वास्तविक नहीं थी। सभी परियोजनाओं के संबंध में प्रतिफल की दर के ब्यौरे *अनुबंध-1 और 2* में दर्शाए गए हैं।

#### 1.6.7 चयनित परियोजनाओं की व्यापक समीक्षा

विभिन्न महत्वपूर्ण कार्यकलापों, जैसे विस्तृत अनुमानों की तैयारी, व्यवहार्यता अध्ययन, निधियों का आबंटन और उपयोगिता और कार्यान्वयन की व्यापक जांच के लिए विभिन्न श्रेणियों (उच्च वरीयता, लागत सहभाजन वाली परियोजना, अधिकतम समय वाली परियोजनाएं और अधिवहित लागत आदि) की नमूना जांच की गई थी। इन 105 चयनित (442 में से) परियोजनाओं की व्यापक जांच के परिणामों पर अगले पैराग्राफों में चर्चा की गई है:

### 1.6.7.1 व्यापक अनुमान की तैयारी

रेल प्रशासन को संक्षिप्त अनुमान के अनुमोदन के बाद अंतिम कार्यस्थल सर्वेक्षण करना चाहिए, ऐसी आरंभिक व्यवस्थाओं जैसे भूमि अधिग्रहण और भंडार के आदेशों आदि के साथ आगे बढ़ना चाहिए तथा व्यापक अनुमानों की तैयारी करनी चाहिए। कार्य को केवल व्यापक अनुमान की संस्वीकृति के बाद ही शुरू करना चाहिए।

*अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:*

- I. व्यापक अनुमानों के अनुसार 105 चयनित परियोजनाओं की कुल लागत ₹ 65320 करोड़ थी। लागत को 45 परियोजनाओं (एनएल-30, जीसी-10, डीएल-5) में संशोधित किया गया था। मौलिक और संशोधित अनुमान के बीच अंतर 2.92 और 535.79 प्रतिशत (एनएल-20.76 से 535.79 प्रतिशत, जीसी-2.92 से 321.36 प्रतिशत (एनएल) और डीएल-52.72 से 317.33 प्रतिशत) के बीच था। 32 परियोजनाओं (एनएल-25, जीसी-5, डीएल-2) के संबंध में 100 प्रतिशत से अधिक का अंतर देखा गया था (*परिशिष्ट-VI*)। अन्तर कार्यान्वयन की लंबी अवधि, अपूर्ण विस्तृत अनुमान, महत्वपूर्ण आशोधन का समावेशन, कार्य के कार्यक्षेत्र में वृद्धि आदि के परिणामस्वरूप लागत वृद्धि के कारण था। ब्यौरे *अनुबंध-4* में दर्शाए गए हैं।
- II. क्षेत्रीय रेलवे ने 9 क्षेत्रीय रेलवे<sup>13</sup> की 14 परियोजनाओं (एनएल-12, जीसी-2) के संबंध में विस्तृत अनुमानों की तैयारी में 5 से 18 वर्ष का समय लिया जिसे *परिशिष्ट-VII* में दर्शाया गया है। रेलवे बोर्ड ने भी विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति के लिए 1 माह से 156 माह के बीच काफी समय लिया। रेलवे बोर्ड ने तीन नई लाइन परियोजनाओं के संबंध में विस्तृत अनुमानों को स्वीकृत करने के लिए 5 से 13 वर्ष का समय लिया जिसका उल्लेख निम्नानुसार है:

<sup>13</sup> (मरे, पूमरे, पूतरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, दरे, दपरे और पमरे )

तालिका संख्या. 9: विस्तृत अनुमान की स्वीकृति की स्थिति

परियोजना का नाम	रेलवे बोर्ड को विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति	रेलवे बोर्ड द्वारा विस्तृत अनुमान की स्वीकृति	लिया गया समय	लिए गए असामान्य समय के लिए कारण
अहमदनगर -बीड - परली वैजनाथ -(मरे)	अप्रैल 2004	मार्च 2012	7 वर्ष 11 माह	क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेख में अनुपलब्ध
यूएसबीआरएल (उरे)	1999-2000	2012	13 वर्ष	क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेख में अनुपलब्ध
बरगाचिया- चंपादंगा सहित हावडा -आमटा (मरे)	1979	फरवरी 1984	5 वर्ष	क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेख में अनुपलब्ध

- III. पूसीरे की राष्ट्रीय परियोजना के संबंध में गाइड बोध, उप संरचना और सुपर संरचना आदि के साथ बोगीबील पुल (4315.2 मी.) के निर्माण हेतु ₹ 1762.06 करोड़ के विस्तृत अनुमान को रेलवे बोर्ड द्वारा दिसम्बर 2001 और सितम्बर 2010 के बीच स्वीकृत किया गया था। यह अनुमान मुख्य पुल भाग (सुपर संरचना) के लिए खुदाई, ब्लैकेटिंग और सैंडविच लेयर जैसे गलत घटकों को अपनाने के कारण ₹ 128.81 करोड़ तक बढ़ गया था जैसे कि निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका संख्या. 10: विस्तृत अनुमानों में गलत घटकों को अपनाने के ब्यौरे

	कार्य के विवरण	लागत (₹ करोड़ में)	अंतर (₹ करोड़ में)
क.	चेनेज 15.123 किमी से 32.898 किमी के लिए दोहरीकरण हेतु खुदाई की लागत 17.77 किमी. आकलित की गई थी। <b>कमी:</b> मुख्य पुल की लंबाई 4.940 किमी	63.13 45.58	

	अर्थात् 12.83 किमी (63.13X12.83/17.77) को छोड़कर सेक्शन के लिए खुदाई की वास्तविक लागत जैसे लेखापरीक्षा द्वारा आकलित की गई है।		
	अंतर:		17.55
ख.	ब्लैकेटिंग की मात्रा का आकलन 17.77 किमी., अर्थात् 15.123 किमी से 32.898 किमी. तक की चेनेज, के लिए 855/-प्रति कि.मी पर 445000 किमी. आकलित की गई थी। कमी: मुख्य पुल लंबाई अर्थात् 12.83 किमी. को छोड़कर उस सैक्शन के लिए संरचना के शीर्ष पर ब्लैकेटिंग की वास्तविक आवश्यकता 87885.50 किमी. (6.85 मी x 1 मी x 1283मी) थी, जैसाकि लेखापरीक्षा द्वारा आकलित है।	38.43 7.51 (₹ 855 x 87885.5 cum)	
	अन्तर :		30.92
ग.	5.123 किमी. से 32.898 किमी. की चेनेज के लिए दोहरीकरण कार्य के लिए सैंडविच लेयर की लागत का 17.77 किमी. के लिए आकलन किया गया था। कमी: 12.83 किमी. (17.77 किमी- 4.940 किमी.) की मुख्य पुल लंबाई को छोड़ कर उस खंड के लिए खुदाई की लागत जैसे कि लेखापरीक्षा द्वारा आकलित है।	9.17 6.62 (9.17 x 12.83/17.77)	
	अन्तर:		2.55
घ.	दक्षिण बांध और उत्तरी बांध सेतु का उठान, चौड़ीकरण और सुदृढीकरण		77.79
		<b>जोड़</b>	<b>128.81</b>

इस प्रकार यह स्पष्ट था कि विस्तृत अनुमानों को उचित सटीकता के साथ तैयार नहीं किया गया था जिसके परिणामस्वरूप नमूना जांच की गई 105 परियोजनाओं में से 45 के संबंध में अनुमानों में संशोधन करना पड़ा। विस्तृत अनुमान का संसाधन और उनकी संस्वीकृति में विलंब ने दर्शाया कि परियोजनाओं के कार्यान्वयन पर दक्षतापूर्ण वित्तीय नियंत्रण के लिए विस्तृत अनुमानों के महत्व पर ध्यान नहीं दिया गया था।

#### 1.6.7.2 व्यवहार्यता अध्ययन एवं इंजीनियरिंग एवं यातायात सर्वेक्षण

इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता में प्रावधान है कि नई लाइन परियोजना के लिए प्रशासनिक संस्वीकृति निरीक्षणों के बाद प्रदान की जानी चाहिए जिसमें आवीक्षण और कई वैकल्पिक संरेखणों के प्राथमिक इंजीनियरिंग सर्वेक्षण और वित्तीय एवं प्रचालन की दृष्टि से सर्वोच्च का चयन शामिल है। विकल्पों पर विचार करने की यथावत प्रक्रिया से प्रशासनिक स्वीकृति तक पहुंचा जाता है जिसे विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में रिकार्ड और सुरक्षित किए जाने की आवश्यकता है। तथापि, कार्य के कार्यान्वयन को शुरू करने के लिए तकनीकी संस्वीकृति चयनित संरेखण के विस्तृत निरीक्षणों और अंतिम अवस्थिति सर्वेक्षण को पूरा करने के बाद ही दी जानी चाहिए।

चार क्षेत्रीय रेलवे(मरे, पूरे, दपूरे और उरे) की 12 परियोजनाओं (एनएल-4, जीसी-1, जीएल-7) में कोई व्यवहार्यता अध्ययन और इंजीनियरिंग एवं यातायात सर्वेक्षण नहीं किया गया था। अन्य परियोजनाओं के संबंध में, यद्यपि व्यवहार्यता अध्ययन एवं इंजीनियरिंग एवं यातायात सर्वेक्षण परियोजना की स्वीकृति से पूर्ण किया गया था, फिर भी यह देखा गया कि विस्तृत अनुमान और संशोधित अनुमान के बीच अंतर था। 32 परियोजनाओं (एनएल-25, जीसी-5, डीएल-2) के संबंध में अन्तर 104.95 प्रतिशत और 535.79 प्रतिशत के बीच था जैसाकि परिशिष्ट -VI में दर्शाया गया है।

#### 1.6.7.3 परियोजनाओं की प्राथमिकता

रेल मंत्रालय (एमओआर) ने परियोजनाओं की प्राथमिकता के संबंध में अपनी 67वीं रिपोर्ट (15वीं लोकसभा/2013) में पीएसी की अभ्युक्तियों पर प्रतिक्रिया

में बताया कि वे प्रत्येक वर्ष प्राथमिकता निर्धारण करते हैं और केवल उन परियोजनाओं को अधिक राशि आबंटित करते हैं जिनकी उस वर्ष पूरा होने की संभावना है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि परियोजना की प्राथमिकता में सामंजस्य की कमी थी। यह देखा गया कि 'उच्च प्राथमिकता' के रूप में वर्गीकृत परियोजनाओं की प्राथमिकता तदर्थ थी और अगले वर्षों में बदल गई थी जिसका उल्लेख नीचे किया गया है:

- (i) पूतरे में, रेलवे बोर्ड द्वारा तीन परियोजनाओं को वर्ष 2012-13 के लिए 'उच्च प्राथमिकता' के रूप में चिन्हित किया था। इनमें से, दो दोहरीकरण परियोजनाओं (सिंहाचलम-गोपालपत्तनम और विजयानगरम-कोट्टावालसा 3री लाइन)को अगले वर्षों 2013-14 और 2014-15 में उच्च प्राथमिकता परियोजनाओं की सूची में शामिल नहीं किया गया था।
- (ii) पूरे की वर्धमान -कटवा जीसी परियोजना को 2013-14 के दौरान उच्च प्राथमिकता के रूप में वर्गीकृत किया गया था किन्तु 2014-15 में नहीं परियोजना<sup>14</sup> (बलगोना-कटवा) के शेष भाग को पूरा करने की लक्ष्य तिथि निर्धारित करने जैसे विशेष कार्यक्रम को फ्रेम करने में विफलता के कारण उच्च प्राथमिकता परियोजना की श्रेणी से इस परियोजना को बाहर कर दिया गया था।
- (iii) दपरे में, तोरनागल्लू-रंजीतापुरा के मामले में परियोजनाओं को प्राथमिकता देने में कोई सामंजस्य नहीं देखा गया था, डीएल परियोजना, जिसे 2012-13 के दौरान 'उच्च प्राथमिकता' की स्थिति प्रदान की गई थी और उसी को 2013-14 में उच्च प्राथमिकता परियोजनाओं की सूची से हटा दिया गया था।

रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण (2013-14) में 'उच्च प्राथमिकता' परियोजनाओं के रूप में 30 परियोजनाओं की घोषणा की थी। उच्च प्राथमिकता परियोजनाओं के उद्देश्य निम्नानुसार थे:

1. पिछले और पददलित क्षेत्रों का आर्थिक विकास

<sup>14</sup> मार्च 2011 में शुरू किया गया वर्धमान-बलगोना

- II. यातायात के संवर्धन की आवश्यकताओं का ध्यान रखना
- III. सिंगल लाइन की यातायात बाधाओं को आसान करना
- IV. यातायात बाधाओं को हटाना और सैक्शन की क्षमता को बढ़ाना ।

उच्च प्राथमिकता परियोजनाओं की संक्षिप्त स्थिति को परिशिष्ट - VIII में दर्शाया गया है। 28 (एनएल-1, जीसी-1, डीएल-26) उच्च प्राथमिकता परियोजनाओं की विस्तृत समीक्षा से पता चला कि :

- I. 10 क्षेत्रीय रेलवे की 17 परियोजनाओं (एनएल-1, डीएल-16) में वास्तविक प्रगति 50 प्रतिशत तक थी और उन में से सात क्षेत्रीय रेलवे<sup>15</sup> की 11 परियोजनाओं (एनएल-1, डीएल-10) के संबंध में कार्य की प्रगति 10 प्रतिशत या कमी थी। .
- II. यद्यपि पांच क्षेत्रीय रेलवे<sup>16</sup> की सात परियोजनाओं, जिन्हें 2008-12 के दौरान 'उच्च प्राथमिकता' पर स्वीकृत किया गया था, की वास्तविक प्रगति केवल शून्य और 10 प्रतिशत के बीच थी जिसे नीचे सारणीबद्ध किया गया है :

तालिका संख्या 11: उच्च प्राथमिकता परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति

क्रम संख्या.	परियोजना का नाम	रेलवे का नाम	स्वीकृति का वर्ष	मूल लक्ष्य तिथि	वास्तविक प्रगति (प्रतिशत)
1.	पीरपंती-भागलपुर	पूरे	2011-12	अनुपलब्ध	0
2.	संतिया-तारापीथ-3री लाइन (डीएल)	पूरे	2011-12	09/2016	10
3.	गोल्डन रौक से पूर्व बाईपास लाइन के साथ टीजे-जीओसी (डीएल)	दरे	2011-12	अनिर्धारित	3
4.	चंपा-झारसुगुडा-3री लाइन (डीएल)	दपूमेरे	2008-09	03/2019	10
5.	बिरूर-शिवानी	दपरे	2011-12	09/2013	10

<sup>15</sup> मरे-1, पूरे-4, पूमेरे-2, दरे-1, दमरे-1, दपरे-1, पमरे-1

<sup>16</sup> पूरे, दपूमेरे, दरे, दपरे और परे

	(डीएल)				
6.	होसादुर्गा रोड- चिकाजरूर )डीएल)	दपरे	2010-11	06/2014	0
7.	वीरामगाम- सुरेंद्रनगर (डीएल)	परे	2010-11	03/2014	0

उपरोक्त तालिका से यह देखा गया कि तीन क्षेत्रीय रेलवे की तीन उच्च प्राथमिकता परियोजनाओं के संबंध में निर्माण कार्य नहीं किया गया था (मार्च 2014)।

इस प्रकार परियोजनाओं की प्राथमिकता में सामंजस्य की कमी और प्राथमिकता दी गई परियोजनाओं पर ध्यान केंद्रण की कमी के कारण परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति न्यूनतम थी और इसलिए प्राथमिकता के उद्देश्य पूरे नहीं हुए।

### 1.6.8 विजन 2020 द्वारा निर्धारित लक्ष्य की प्राप्ति

#### 1.6.8.1 नई लाइनों का निर्माण

नई लाइनों का निर्माण रेलवे नेटवर्क से पर्याप्त रूप से न जुड़े हुए क्षेत्रों को कनेक्टिविटी उपलब्ध कराने हेतु स्वीकृत किया गया है जिससे कि इन्हें विकास की राष्ट्रीय मुख्य धारा में लाया जा सके। विजन 2020<sup>17</sup> के अनुसार, भारतीय रेल ने प्रतिवर्ष औसत 2500 किमी. नई लाइन के निर्माण की योजना बनाई थी। तथापि, यह देखा गया कि इस संदर्भ में प्रगति इस के लक्ष्य के अनुपात में नहीं थी जैसा कि दर्शाया गया है:

वर्ष	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	कुल
नई लाइन (किमी. में)	258	709	725	501	450	2643

स्रोत: रेल मंत्रालय की अनुदानो हेतु मांग (2015-16)

जीबीएस के रुझान के बारे में ज्ञात होने के बावजूद परियोजनाओं में निरंतर संवर्धन थे, जैसा कि उपरोक्त पैराग्राफ 1.6.4 में चर्चा की गई है, जो कि रेलवे

<sup>17</sup> रेल मंत्रालय द्वारा 2009 में बनाया गया

के आवश्यकताओं के अनुरूप नहीं था। इसके परिणामस्वरूप, परियोजनाओं की प्रगति विपरीत रूप से प्रभावित हुई जिससे अधिक समय और लागत आई जैसे कि उपरोक्त पैराग्राफ 1.6.2 में दर्शाया गया है। लेखापरीक्षा ने पाया कि धीमी प्रगति के कारण अपर्याप्त निधि आबंटन के अलावा अनुमानों के तैयार करने में विलंब, विस्तृत अनुमान के संस्वीकरण में विलंब, भूमि अधिग्रहण में विलंब था जैसाकि पैराग्राफ 1.6.7.1 और 1.6.11 में चर्चा की गई है।

### 1.6.8.2 गेज रूपांतरण की स्थिति

भारतीय रेल ने यूनी-गेज नीति<sup>18</sup> (1991) के अनुसार वाहनोत्तरण से बचने के अलावा माल यातायात और यात्रियों के समेकित संचलन को सुनिश्चित करने के लिए 1992 से एमजी लाइन के बीजीलाइन में रूपांतरण के लिए कई गेज रूपांतरण परियोजनाओं पर कार्य किया। 2009-10 को छोड़ कर यह देखा गया कि भारतीय रेल 2010-14 के दौरान विजन 2020 में परिकल्पना के अनुसार प्रतिवर्ष 1200 किमी के गेज रूपांतरण के लक्ष्य को प्राप्त करने में विफल रही जैसाकि निम्नलिखित तालिका से पता चला:

वर्ष	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	कुल
गेज रूपांतरण (किमी. में)	1516	837	855	605	404	4217
जीबीएस (₹ करोड़ में)	3580	3232	2821	2700	3103	15436

स्रोत : रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांग (2015-16)

रेल मंत्रालय ने लोक स्थायी समिति को अपने उत्तर में बताया (अप्रैल 2015) कि लगभग निष्क्रिय जीबीसी के कारण 2011-12 से घटाया गया आबंटन गेज रूपांतरण के संबंध में निरंतर घटते रुझान का मुख्य कारण था।

रेल मंत्रालय का तर्क स्वीकार्य नहीं था क्योंकि यह देखा गया कि जीसी कार्यों के लिए सकल बजटीय सहायता (जीबीसी) 2011-12 और 2012-13 को छोड़कर जब जीबीसी वर्ष 2010-11 के लिए जीबीसी की तुलना में क्रमशः 13 प्रतिशत

<sup>18</sup> रेलपथ का बीजी में मानकीकरण

और 16 प्रतिशत तक कम हो गया था, 2009-10 से 2013-14 की अवधि के दौरान एक रूप था। जीसी निर्माण कार्यों की धीमी प्रगति के परिणामस्वरूप 61 परियोजनाओं के संबंध में ₹ 27266 करोड़ का अधिक प्रक्षेपण हुआ।

### 1.6.8.3 दोहरीकरण की स्थिति

दोहरीकरण के कार्य में सिंगल लाइन की यातायात बाधाओं को कम करने और चार्टर्ड क्षमता को बढ़ाने के लिए रेलवे को सक्षम बनाने के लिए मौजूदा रेलमार्गों के दोहरीकरण द्वारा अतिरिक्त लाइनों का प्रावधान शामिल है।

वर्ष	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	जोड़
दोहरीकरण परियोजनाएं (किमी में)	448	769	750	705	708	3380

स्रोत : रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांग (2015-16)

उपरोक्त तालिका से यह देखा गया कि भारतीय रेल विजन 2020 में परिकल्पना के अनुसार दोहरीकरण कार्यों के 1200 किमी. के लक्ष्य को प्राप्त नहीं कर सका था। विजन दस्तावेज (2009) बनाते समय चालू दोहरीकरण परियोजनाओं की संख्या में ₹ 37058 करोड़ के संभावित अधिक प्रक्षेपण के साथ मार्च 2014 तक 216 परियोजनाओं की वृद्धि हो गई थी।

**लेखापरीक्षा उद्देश्य-2: यह देखना कि क्या वित्तीय प्रबंधन निधियों की उपलब्धता और उनके अधिकतम उपयोग के संदर्भ में पर्याप्त था।**

### 1.6.9 निधियों का आबंटन तथा उपयोग

भारतीय रेल में चालू परियोजनाओं का काफी अधिक प्रक्षेपण है। परियोजनाओं को निधियों की उपलब्धता और उनका अधिकतम उपयोग परियोजनाओं की निरंतर वृद्धि के लिए आवश्यक है जिससे कि परियोजना को समापन की निर्धारित अवधि में पूरा किया जा सके जिससे अधिवहित लागत न्यूनतम हो जाएगा। इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल सहिता के पैरा 615 में प्रावधान है कि रेल प्रशासन को प्रत्येक चालू कार्य के लिए अपेक्षित राशि का

वास्तविक आकलन करना चाहिए और निर्माण कार्य कार्यक्रम में आवश्यक प्रावधान करने चाहिए।

चयनित 105 चालू परियोजनाओं के लिए परियोजना को आवंटित निधि की तुलना में वास्तविक व्यय की प्रवृत्ति के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:

- I. 11 क्षेत्रीय रेलवे की 29 परियोजनाओं (एनएल-17, जीसी-2, डीएल-10) में किया गया वास्तविक व्यय बजट आवंटन के प्रति 50 प्रतिशत से कम था। यह देखा गया कि बजट अनुमान से वास्तविक व्यय 2009-14 के दौरान 0.025 प्रतिशत से 49.54 प्रतिशत के बीच था जैसे कि परिशिष्ट IX में दर्शाया गया है। चार क्षेत्रीय रेलवे (उरे-1, दमरे-1, दपूमरे-1 और पूरे-2) से संबंधित पांच परियोजनाओं में कोई व्यय नहीं किया गया था, हालांकि निधि का आवंटन 2009-14 के दौरान 13 करोड़ से 115 करोड़ के बीच था। इन 20 परियोजनाओं में वास्तविक प्रगति आगरा इटावा परियोजना के मामले जहां वास्तविक प्रगति 84 प्रतिशत थी को छोड़कर शून्य से 46.98 प्रतिशत के बीच देखी गई थी।
- II. 11 क्षेत्रीय रेलवे में 24 परियोजनाओं (एनएल-19, जीसी-2, डीएल-3) के संबंध में 40.18 प्रतिशत और 1014.93 प्रतिशत तक आसामान्य रूप से अधिक व्यय किया गया था जैसे कि परिशिष्ट X में दर्शाया गया है।

#### 1.6.9.1 निधियों का अपर्याप्त आवंटन

2009-14 के दौरान क्षेत्रीय रेलवे द्वारा मांगी गई निधि की तुलना में रेलवे बोर्ड द्वारा आवंटित निधि के विश्लेषण से पता चला कि 20 (एनएल-13, जीसी-5, डीएल-2) परियोजनाओं में निधियों का आवंटन मांगी गई निधियों के प्रति 10 प्रतिशत से अधिक के आधिक्य में था। इसी प्रकार, 64 परियोजनाओं (एनएल-35, जीसी-12, डीएल-17) के संबंध में क्षेत्रीय रेलवे द्वारा मांगी गई निधियों से

कम निधि आबंटित की गई थी। निधि आबंटन के संबंध में 90 प्रतिशत से अधिक आधिक्य/कमी के ब्यौरों को नीचे सारणीबद्ध किया गया है:

तालिका संख्या 12 : निधियों के आबंटन में असामान्य अंतर

क्रम संख्या.	परियोजना का नाम	क्षेत्रीय रेलवे का नाम	मांगी गई निधि (करोड़ में)	आबंटित निधि (करोड़ में)	प्रतिशत में अधिक/(-) कम बंटन (+)
	<b>नई लाइन</b>				
1.	चंडीगढ़-बडडी	उरे	43	3.06	-92.88
2.	रतलाम-डुंगरपुर वाया बंसवाडा	उपरे	10	40	300.00
3.	एआईपी-पुटदुर	दरे	151	2.65	-98.25
4.	इरोड-पलानी	दरे	235	1.49	-99.37
5.	बोवाईचंडी-आरमबाग	दपूरे	80	159	98.75
6.	दल्लीराजहारा - जगदालपुर	दपूमरे	22	396.43	1701.95
7.	व्हाइटफील्ड - कोलर	दपरे	72	0.32	-99.56
8.	तुमकुर-चित्रदुर्गा - दावानगिरी	दपरे	30	0.63	-97.90
9.	शिमोगा - हरिहर	दपरे	40.5	0.58	-98.57
10.	बैंगलौर - सत्यमंगलम	दपरे	35.1	0.39	-98.89
	<b>गेज परिवर्तन</b>				
11.	धोलपुर -सिरमुत्रा	उमरे	28	2.34	-91.64
12.	सीयूपीजे-एसए (वाया) बीआरआई	दरे	69	0	-100
	<b>दोहरीकरण</b>				
13.	तारापीठ - रामपुरहाट	पूरे	16.05	1.31	-91.84
14.	विजयवाडा - काजीपेट 3सरी लाईन विद्युतीकरण सहित .	दमरे	61	1	-98.36
15.	सालका रोड - खोंगसार - पैच दोहरीकरण	दपूमरे	25	166.28	565.12

यह देखा गया कि उरे की चण्डीगढ़-बद्री लाइन जो 2007 के दौरान स्वीकृत की गई थी और 2008-09 में कार्य शुरू किया गया था के संबंध में, ₹328.14 करोड़ की कुल अनुमानित लागत के प्रति मार्च 2014 तक केवल ₹ 0.17 करोड़ (0.05 प्रतिशत) का व्यय किया गया था। 2009-14 की अवधि के दौरान मांगी गई ₹43 करोड़ की निधि के प्रति उसी अवधि के दौरान केवल ₹ 3.05 करोड़ आबंटित किये गये थे।

इसी प्रकार, 2009-14 की अवधि के दौरान भानुपल्ली-बिलासपुर नई लाइन परियोजना के संबंध में ₹2966.99 करोड़ की कुल अनुमानित लागत के प्रति केवल ₹30.39 करोड़ (1.02 प्रतिशत) का व्यय किया गया था। 2009-14 की अवधि के दौरान मांगी गई ₹150 करोड़ की निधि के प्रति, उसी अवधि के दौरान केवल 126.60 करोड़ आबंटित किये गये थे।

निम्नलिखित उदाहरण निधि परियोजना की योजना बनाने में वित्तीय प्रबंधन में अदक्षता बताते हैं।

तालिका संख्या 13: निधि का आबंटन और उपयोगिता

क्रम संख्या	क्षेत्रीय रेलवे का नाम	परियोजना का नाम	वर्ष	मांगी गई निधि	आबंटित निधि	उपयोगिता	कम (-) उपयोगिता	कम उपयोगिता की प्रतिशतता
1.	मरे	अहमदाबाद -पर्ली बैजनाथ परियोजना	2010-11	50	67.70	11.88	(-)55.82	82.45
			2012-13	20	103.98	78.83	(-)25.15	24.19
2.		बेलापुर-सीबुड - यूरन परियोजना	2011-12	55	16.70	11.07	(-)5.63	33.71
3.	उमरे	आगरा-इटावा	2009-10	25	45.4	28.65	(-)16.75	36.89
			2011-12	50	94.4	50.00	(-)44.40	47.03
			2012-13	90	58.80	40.17	(-)18.63	31.68
4.	दपूमरे	दल्लीराजहरा - जगदलपुर	2009-14	22	396.43	43.15	(-)349.83	89.02

उपरोक्त तालिका से निम्नलिखित देखा गया:

- I. मरे के अहमदाबाद –पर्ली बैजनाथ परियोजना (एनएल) में, क्रमशः वर्ष 2010-11 और 2012-13 के दौरान आबंटित निधि का पूर्ण रूप से उपयोग नहीं किया गया था। उसी वर्ष के दौरान ₹55.82 करोड़ (82.45 प्रतिशत) और ₹25.15 करोड़ (24.19 प्रतिशत) का कम उपयोग हुआ था।
- II. इसी प्रकार, मरे के बेलापुर-सीबुड –यूरन परियोजना (एनएल) में, ₹55 करोड़ की मांग के प्रति 2011-12 के दौरान ₹16.70 करोड़ की निधि आबंटित की गई थी। तथापि वास्तविक व्यय केवल ₹11.70 करोड़ था।
- III. उमरे के आगरा-इटावा (एनएल परियोजना) के मामले में, क्रमशः 2009-10, 2011-12 और 2012-13 की अवधि के दौरान मांगी गई ₹25 करोड़, ₹50 करोड़ और ₹90 करोड़ की निधि के प्रति दी गई निधि ₹45.40 करोड़, ₹94.40 करोड़ और ₹58.80 करोड़ थी। हालांकि वास्तविक व्यय क्रमशः ₹28.65 करोड़, ₹50 करोड़ और ₹40.17 करोड़ था।
- IV. दपूमरे में, यह देखा गया कि 2009-14 के दौरान दल्लीराजहरा – जगदलपुर (235 किमी) की नई लाइन परियोजना के प्रति आबंटित निधि ₹342.98 करोड़ थी लेकिन परियोजना के प्रति केवल ₹43.15 करोड़ (11 प्रतिशत) का व्यय किया गया था।
- V. इन चार परियोजनाओं में 24.19 प्रतिशत और 89.02 प्रतिशत के बीच निधि का कम उपयोग किया गया था।

इस प्रकार, निधि के कम/अधिक उपयोगिता के उदाहरण निधि के इष्टतम उपयोग पर प्रभावी वित्तीय नियंत्रण का अभाव दर्शाते हैं।

#### 1.6.9.2 निधि के आबंटन की तुलना में भौतिक प्रगति

इंजीनियरिंग विभाग के लिये आईआर कोड के पैरा 1518 के अनुसार, भौतिक प्रगति और व्यय के बीच संबंध की निगरानी की प्रणाली आवश्यक है। इससे तात्पर्य है कि भौतिक प्रगति, वित्तीय प्रगति के अनुरूप होनी चाहिये।

अनुबन्ध-5 में दर्शाये अनुसार 105 चयनित चालू परियोजनाओं से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से मामले का पता चला जहाँ भौतिक प्रगति, वित्तीय प्रगति के अनुरूप नहीं थी। कुछ उदाहरण नीचे दिये गये हैं:-

तालिका संख्या 14: भौतिक की तुलना में वित्तीय प्रगति

क्र. संख्या.	परियोजना का नाम	2009-14 के दौरान प्रतिवर्ष व्यय (₹ करोड़ में)	भौतिक प्रगति (प्रतिशत में)	
			1 अप्रैल, 2010 को	1 अप्रैल 2014 को
1.	बेलापुर-सीवुड -यूरन विद्युतिकृत दोहरी लाइन (एनएल) /मरे	5.13 से 52.99	12	15
2.	रामपुरहाट -मंदरहिल वाया दुमका (130 किमी), रामपुरहाट मुराप्ल 3सरी(एनएल)/पूरे के लिये नई एनएम सहित	63.05 to 107.05	40	40
3.	बर्धमान-कटवा (जीसी)/उपूरे	0.01 से 59.80	50 (2010-11)	50
4.	हथुआ-भतानी (एनएल)/उपूरे	2.80 से 20.39	28	29
5.	छिताउनी -तमकुही रोड (एनएल) /उपूरे	1.62 से 9.29	5	5
6.	नंगलडैम -तलवाड़ा (83.74 किमी) (एनएल)/उरे	14.04 से 87.75	50	55
7.	रतलाम-दुनगरपुर वाया बंसवारा (एनएल)/उपरे	0.7 से 13.15 (2011-14)	0.03	0.63
8.	अंगमाली-सबरीमाला (एनएल)/दरे	6.61 से 28.70	3	6
9.	टिन्डीवानाम-तिरुवन्नामलाई (एनएल)	4.60 से 20.03	5	6
10.	रामानागग्राम -मैसूर (डीएल) /दपरे	108.86 से 150.44 (2011-14)	75 (2011-12)	75
11.	अहमदनगर -पर्ली बैजनाथ (एनएल)/मरे	11.88 से 78.83	3 (2010-11)	5

### 1.6.9.3 लागत साझेदारी परियोजनाएं

आंतरिक संसाधन उत्पादन की गिरती प्रवृत्ति और जीबीएस के अंतर्गत निधि की सीमित राशि को ध्यान में रखते हुये, राज्य सरकार के साथ लागत साझेदारी परियोजनाएं शुरू की गई (1995-96) और राज्य सरकार के वार्षिक अनुदान को पूरा करने के लिये बजटीय आबंटन बढ़ाने से इन परियोजनाओं को प्राथमिकता देने का निर्णय लिया गया था। 10 क्षेत्रीय रेलवे<sup>19</sup> में, 3551.67 किमी की दूरी कवर करने वाली 38 परियोजनाएं राज्य सरकार के साथ लागत साझा करने के आधार पर शुरू की गई थी। मार्च 2014 तक, ₹32303.09 करोड़ (एनएल- ₹30202.77 करोड़, जीसी- ₹1819.07 करोड़, डीएल- ₹283.25 करोड़) की अनुमानित लागत सहित ₹13134.47 करोड़, (एनएल- ₹1676.03 करोड़, जीसी- ₹867.49 करोड़, डीएल- ₹591.32 करोड़) तक का व्यय किया गया था। प्रत्येक लागत साझेदारी परियोजना का विवरण परिशिष्ट -5 में दिया गया है।

क्षेत्रीय रेलवे द्वारा प्रस्तुत डाटा/जानकारी के विश्लेषण से पता चला कि पूर्ण करने की वास्तविक लक्षित तिथि 23 परियोजनाओं (एनएल- 22, जीसी-1) के लिये निर्धारित नहीं थी। शेष 15 परियोजनाओं में से, 11 परियोजनाओं के लिये पूर्ण करने की लक्षित तिथि बाद में संशोधित की गई थी।

लागत साझेदारी परियोजनाओं की भौतिक प्रगति निम्नलिखित प्रकार थी:-

तालिका संख्या 15: लागत साझेदारी परियोजनाओं की भौतिक प्रगति

	लागत साझेदारी परियोजनाओं की संख्या	पांच वर्ष से अधिक के लिये लंबित परियोजनाओं की संख्या	मार्च 2014 तक रेलवे द्वारा किया गया व्यय	रेलवे द्वारा भुगतान की जाने वाली देयता
कोई प्रगति नहीं	9 (क्र.संख्या. एनएल- 5,15,18,20, 25,27,32,33 और 34)	1	4.80	2866.06
10 प्रतिशत से कम	5 (क्र.संख्या. एनएल - 1,19,21,23, और 26)	3	226.86	3575.55
10 प्रतिशत	9 (क्र.संख्या. एनएल-	9	1039.89	8794.52

<sup>19</sup> (मरे, पूरे, पूमरे, उरे, उपरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे और दपरे)

से 50 प्रतिशत के बीच	2,3,11,16,17,24, 29,30 और 31)			
50 प्रतिशत से अधिक	15 (क्र.संख्या. एनएल - 4,6,7,8,9,10,12,13,14, 22 और 28, जीसी-1,2,3, डीएल-1)	15	5906.24	3747.24
	38	28	6977.79	18983.37

उपरोक्त से, यह देखा गया कि 38 में से 23 परियोजनाओं की प्रगति 50 प्रतिशत से कम थी। यह भी देखा गया कि 38 में से 28 परियोजनाएं पांच वर्ष से अधिक के लिये लंबित थीं। परियोजनाओं के पूर्ण होने में विलम्ब के कारण ₹20597 करोड़ की वास्तविक परियोजना लागत (स्वीकृति के समय) ₹40674 करोड़ तक बढ़ा दी गई थी जिसके परिणामस्वरूप रेलवे का वित्तीय भार ₹10659 करोड़ से ₹19936 करोड़ तक बढ़ा जैसा *अनुबंध - 6* में दर्शाया गया है। लागत साझेदारी परियोजनाओं के संबंध में जांच के संक्षिप्त परिणाम **परिशिष्ट - XI** में दिये गये हैं।

नीचे तालिकाबद्ध अनुसार तीन लागत साझेदारी परियोजनाओं के संबंध में, राज्य सरकार ने भूमि लागत में वृद्धि के कारण अतिरिक्त वित्तीय देयता उठाने से मना कर दिया।

तालिका संख्या 16: समय और लागत अधिक होना

क्र. संख्या.	परियोजना का नाम	टिप्पणी	अधिक लागत (₹करोड़ में)	अधिक समय
1	नंगलडैम -तलवाड़ा बीजी रेल लिंक /उरे	इस परियोजना को पूर्ण करने में विलम्ब का कारण था कि हि.प्र.सरकार लागत मुक्त भूमि प्रदान करने के अपने वचन से पीछे हट गई। 31 मार्च 2014 तक भौतिक और वित्तीय प्रगति क्रमशः 55 प्रतिशत और ₹37.03 करोड़ थी।	1013.45	परियोजना से संबंधित कार्य 1982-83 में शुरू किया गया था।@.

2	देवबंद- रूड़की /उरे	उत्तराखंड सरकार 50 प्रतिशत शेयर के अपने वचन से पीछे हट गई। 31 मार्च 2014 तक भौतिक और वित्तीय प्रगति क्रमशः 10 प्रतिशत और ₹42.39 करोड़ थी।	176.91	12 माह
3	रांची - लोहरदगा (एनजी से बीजी परिवर्तन/ दपूरे)	परियोजना की अनुमानित लागत 147 करोड़ से ₹699 करोड़ तक बढ़ गई। संशोधित अनुमान 2013 में रेलवे बोर्ड को भेज दिया गया था, जो राज्य सरकार द्वारा उसकी अस्वीकृति के कारण अभी भी स्वीकृति के लिये लंबित है।	552.01	85 माह

# पूर्ण होने की वास्तविक तिथि निर्धारित नहीं थी। पूर्ण करने की लक्षित तिथि के अभाव में लिया गया अधिक समय नहीं निकाला जा सकता।

इस प्रकार, धीमी प्रगति के कारण, परियोजना लागत महत्वपूर्ण रूप से संशोधित की गई थी और जिसके परिणामस्वरूप राज्य सरकार ने उपरोक्त परियोजनाओं में बढ़ी हुई देयता को उठाने से मना कर दिया।

**लेखापरीक्षा उद्देश्य -3: यह देखना कि क्या अपूर्ण योजना के कारण भौतिक प्रगति और परियोजना की लागत पर प्रतिकूल प्रभाव था।**

परियोजनाओं के निष्पादन में दक्षता समयबद्ध तरीके से परियोजना पूर्ण करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है ताकि समय और लागत कम से कम लगे। योजना के चरण में कमी से परियोजना को समय से पूर्ण करने में प्रतिकूल प्रभाव होता है। इसके अतिरिक्त, भूमि के अधिग्रहण में विलम्ब से परियोजना की समय और लागत बढ़ जाती है।

पूर्वोत्तर क्षेत्र में परियोजना की योजना और निष्पादन में दक्षता का आकलन करने के लिये दो राष्ट्रीय परियोजनाओं<sup>20</sup> के निष्पादन का विस्तृत अध्ययन किया गया था।

### 1.6.10 अभावपूर्ण योजना के कारण अतिरिक्त व्यय

#### I. डिजाइन के तकनीकी अनुमोदन के बिना स्पर्स और गाइड बंड का निष्पादन

स्पर वह ढांचा है जिसे गाइड बंड से धाराओं को मोड़ने के लिये नदी के प्रवाह को अनुप्रस्थ करने के लिये और नदी के प्रवाह की गति को कम करके गंभीर कटाव से बचाने के लिये बनाया जाता है।

ब्रह्मपुत्र नदी पर बोगीबील पुल बनाने के संबंध में, दक्षिण किनारे में दो स्पर्स का निर्माण कार्य नदी के प्रवाह को मोड़ने के लिये 2007-08 के दौरान पूर्वोत्तर रेलवे (उपूसीरे) द्वारा किया गया था ताकि दक्षिण गाइड बंड का निर्माण सरल हो। हालांकि स्पर्स का निर्माण नदी के प्रवाह की गति को सीमित नहीं कर सकता जिसके परिणामस्वरूप स्पर्स को क्षति हुई। स्पर्स को बचाने के लिये, ₹1.07 करोड़ की लागत पर मार्च 2008 में अन्य ठेका कार्यान्वित किया गया था। ऐसे सुरक्षात्मक उपायों के बावजूद अंत में गाइड बंड की जगह, उसकी योजनाबद्धस्थान से 250 मीटर तक बदल दी गई थी जिसके परिणामस्वरूप ₹15.63 करोड़ का अनावश्यक व्यय हुआ जैसा *परिशिष्ट -XII* में दर्शाया गया है। यह देखा गया कि कार्य शुरू करने से पूर्व स्पर के ड्राइंग और डिजाइन के लिये सक्षम प्राधिकारी(मुख्य अभियंता/कॉन-III) का तकनीकी अनुमोदन नहीं लिया गया था।

इसी प्रकार, उत्तर किनारे में भी समस्या पाई गई जहाँ नदी प्रवाह को मोड़ने के लिये उपचारात्मक उपाय अपनाने के बावजूद, उत्तर गाइड बंड अपने वास्तविक स्थान से 375 मी तक हटाना था जिसके परिणामस्वरूप ₹16.50 करोड़ का अनावश्यक व्यय हुआ जैसा *परिशिष्ट-XII* में दर्शाया गया है। यह देखा गया कि प्रत्येक बाढ़ के मौसम के बाद नदी प्रवाह स्थिति में परिवर्तन को ध्यान में रखते हुये कार्य करने से पूर्व नदी

<sup>20</sup> लंडिंग सिलचर जीसी परियोजना और ब्रह्मपुत्र नदी (3 पूसीरे) पर बोगीबील पुल।

व्यवस्था के आकलन से संबंधित जलीय विशेषज्ञ के सुझाव पर उचित ध्यान नहीं दिया गया था, यद्यपि, अप्रैल 2006 में आरआईटीईएस द्वारा मॉडल अध्ययन, नदी अध्ययन /प्रशिक्षण/सुरक्षा कार्य, आदि पर रिपोर्ट से रेल प्रशासन को तथ्य की पूर्ण जानकारी थी। दोनों मामलों में, गाड़ बंड और स्पर्स का निर्माण करने से पूर्व नदी के जलमार्ग के बारे में विस्तृत अध्ययन नहीं किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप ₹32.13 करोड़ का अनावश्यक व्यय हुआ।

इसके अतिरिक्त, यह देखा गया कि गाड़ बंडों को 625 मी (250 मी दक्षिण छोर और 375 मी उत्तर छोर में) स्थानांतरित करने के परिणामस्वरूप पुल की लंबाई 625 मी बढ़ गई जिससे ₹195.70 करोड़ का परिहार्य व्यय सहित पांच और स्पेनों को बढ़ाने के कारण कार्यक्षेत्र में वृद्धि भी हुई। जैसा *परिशिष्ट-XIV* में दर्शाया गया है।

- II. जनवरी 2009 में, रेलवे बोर्ड ने सभी चालू और भविष्य की परियोजनाओं में पुलों के पुनर्निर्माण के लिये 25 टन लोडिंग मानक अपनाने के लिये सभी क्षेत्रीय रेलवे को निर्देश जारी किये। तदनुसार, एनएफ रेलवे निर्माण कार्य संस्थान ने 3 पूसीरे के रंगिया-भुरकांगसेलेक खण्ड (510.33 किमी) के गेज परिवर्तन के संबंध में तीन मुख्य पुलों (25 टन लोडिंग मानक) के पुनर्निर्माण के लिये मार्च 2009 में तीन निविदा जारी की।

इसके बाद, अप्रैल 2009 में रेलवे बोर्ड ने, एमबीजी-1987<sup>21</sup> लोडिंग मानक को अपनाने के लिये सीएओ/पीसीई<sup>22</sup> को शक्तियां प्रत्यायोजित की क्योंकि नये लोडिंग मानक (जनवरी 2009) पूर्ण रूप से परियोजनाओं के निष्पादन में विलम्ब कर सकते थे। तथापि, एमबीजी-1987 लोडिंग मानक अपनाने के लिये रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित छूट पर उपरोक्त निविदा को अंतिम रूप देते समय उचित ध्यान नहीं दिया गया था। निविदा को ₹48.21 करोड़ के कुल मूल्य पर अप्रैल 2009 और जुलाई 2009 के बीच अंतिम रूप दिया गया था।

<sup>21</sup> सीएओ/पीसीई का संदर्भ मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/प्रधान मुख्य अभियंता से है।

<sup>22</sup> एमबीजी-1987 का संदर्भ मिक्सड ब्राड गेज से है जो पुल की भार सहने की क्षमता का मानकीकरण करता है।

यद्यपि स्थाई विपथन पर मिट्टी खुदाई के कार्य से संबंधित कार्य प्रगति पर था, मुख्य अभियंता (निर्माण कार्य) /एनएफ रेलवे ने देखा (मई 2009) कि एमबीजी लोडिंग मानक अपनाने से पुलों की संख्या काफी कम होगी जिससे 25 टन एक्सल लोड सहन करने के लिये उप-ढांचे को मजबूत करना आवश्यक होगा और परियोजना को पूर्ण करने के लिये समय भी कम लगेगा।

उपरोक्त को ध्यान में रखते हुये, ठेका पहले समाप्त कर दिया गया था और अधिरचना से संबंधित कार्य तीन अन्य मौजूदा ठेकों के माध्यम से निष्पादित किया गया था जिन्हें एमबीजी 1987 मानक के अनुसार कार्य पूर्ण करने के लिये ₹43.62 करोड़ के कुल मूल्य पर जनवरी 2010 और अप्रैल 2010 के बीच निष्पादित किया गया था। ऐसे निर्णय के बावजूद, शुरुआती मिट्टी खुदाई का कार्य जून 2011 तक जारी रहा और ठेके जो पहले समाप्त कर दिये गये थे के प्रति इस संबंध में ₹3.79 करोड़ का व्यय हुआ। ठेके को असामयिक रूप से समाप्त करने के लिये रेल प्रशासन के निर्णयसे असंतुष्ट, ठेकेदारों ने क्षतिपूर्ति के रूप में ₹9.95 करोड़ का दावा किया जो रेल प्रशासन द्वारा मार्च 2015 तक निपटाया नहीं गया था।

इस प्रकार, एमबीजी -1987 लोडिंग मानक अपनाने के लिये रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों (अप्रैल 2009) को मानने में रेल प्रशासन की विफलता और एमबीजी -1987 लोडिंग मानक को अपनाने के लिये निर्णय लेने के बाद भी कार्य को जारी रखने से ₹3.79 करोड़ की हानि हुई।

### III. संरेखण में विपथन

दक्षिण रेलवे की अंगामाली-सबरीमाला नई लाइन परियोजना में, यह देखा गया कि परियोजना में भूमि अधिग्रहण में विलम्ब और संरेखण में विपथन के कारण विलम्ब हुआ था। भौतिक प्रगति 1997-98 में परियोजना के अनुमोदन से केवल छह प्रतिशत थी। परिणामस्वरूप, इस परियोजना पर खर्च किया गया ₹137.41 करोड़ का व्यय निष्क्रिय रहा।

#### IV. प्रारूप में परिवर्तन

झारसुगुंडा-रेनगाली दोहरीकरण परियोजना (पूर्व तट रेलवे) के संबंध में पुल संख्या 7 (बोनम नदी) पर 'कुएं की बुनियाद के निर्माण और आरसीसी उप-संरचना' के लिये करार किया गया था। ₹7.16 करोड़ का ठेका मूल्य 2 स्पैन (2x150 फीट) की जगह 3 स्पैन (3x100फीट) सहित पियर संख्या 5 की जगह दो पियर (पियर संख्या 5ए और पियर संख्या 5बी) बनाने के लिये पुल के प्रारूप में परिवर्तन के कारण ₹9.08 करोड़ बढ़ गया। प्रारूप में परिवर्तन मिट्टी की अपूर्ण जांच जो मौजूदा परत्यिक्त पुल के शीट पाइल्स की मौजूदगी पहचानने में विफल रहा, के कारण आवश्यक हुआ था।

#### 1.6.11 भूमि की अनुपलब्धता के कारण परियोजना के निष्पादन में विलम्ब

वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 में निर्धारित है कि यदि निर्माण परियोजना को वन के साथ-साथ गैर-वन भूमि पर भी कार्य शुरू नहीं करना चाहिये जब तक वन भूमि को छोड़ने निर्मुक्त के लिये केन्द्रीय सरकार का अनुमोदन प्राप्त न हो जाये। 105 चयनित परियोजनाओं के संबंध में भूमि अधिग्रहण की स्थिति की समीक्षा जैसा *अनुबंध 7* में दर्शाया गया है और परियोजना पर भूमि अधिग्रहण में विलम्ब के प्रभाव से पता चला कि:

- I. 45555 हेक्टेयर कुल भूमि के प्रति, 20988 हेक्टेयर भूमि का 24567 हेक्टेयर (54 प्रतिशत) की कुल कमी छोड़ते हुये मार्च 2014 तक वास्तविक रूप से अधिग्रहण किया गया था। 75 प्रतिशत से अधिक की महत्वपूर्ण कमी सभी क्षेत्रीय रेलवे में 38 परियोजनाओं (एनएल-22, जीसी-8 और डीएल-8) में देखी गई थी।
- II. भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया 11 माह से 265 माह के बीच की अवधि समाप्त होने के बावजूद अपूर्ण रही पांच क्षेत्रीय रेलवे की आठ परियोजनाओं (एनएल-7 और जीसी-1) में भूमि अधिग्रहण में 16 वर्ष से अधिक का असामान्य विलम्ब देखा गया था। जैसा नीचे उल्लिखित है:

तालिका संख्या 17: भूमि अधिग्रहण में विलम्ब

क्र. संख्या	परियोजना का नाम	स्वीकृति का वर्ष	भूमि अधिग्रहण में विलम्ब (माह में)	मार्च 2014 को भौतिक प्रगति (प्रतिशत में)	माह में वास्तविक डीओसी से अधिक समय
1	बेला-सीवुड-यूरन विद्युतीकृत दोहरी लाइन (एनएल)/मरे	1996-97	204	15	168
2	खुर्दा रोड-बोलांगिर (एनएल)/पूसीरे	1994-95	228	12	निर्धारित नहीं*
3	भिंड-इटावा (गुना-इटावा परियोजना का भाग)(एनएल)/उमरे	2002-03	265	99	180
4	दल्लीराजा-जगदलपुर (एनएल)/दपूमरे	1995-96	228	18.06	निर्धारित नहीं*
5	बैंगलोर -हसन वाया श्रवनर्बलागोला (एनएल)/दपरे	1996-97	202	70	
6	हुबली-अंकोला (एनएल)/दपरे	1997-98	200	10	निर्धारित नहीं *
7	कदुर-चिकमागुलुर - सकलेशपुर (एनएल)/दपरे	1996-97	210	49	निर्धारित नहीं *
8	जबलपुर - गोंडिया,बालाघाट कटांगी सहित/दपूमरे	1996-97	216	69	13

\*वास्तविक डीओसी रेलवे अभिलेख में उपलब्ध नहीं थी और इसलिये लिया गया अधिक समय नहीं निकाला जा सकता था।

III. 1994-95 में खुर्दा -बोलांगिर नई लाइन परियोजना (पूतरे) की स्वीकृति के 21 वर्ष बाद भी, 112 किमी के कुल दो स्ट्रेच के विस्तृत अनुमान

का भाग ही बनाया और स्वीकृत किया गया था। शेष 177 किमी के लिये विस्तृत अनुमान रेल प्रशासन (पूतरे) द्वारा तैयार नहीं किया गया था।

IV. भूमि अधिग्रहण में विलम्ब के कारण, निम्नलिखित दो नई लाइन परियोजनाएं दपरे में समीक्षा अवधि (2009-14) के दौरान परित्यक्त/निष्क्रिय थीं।

तालिका संख्या 18: भूमि अधिग्रहण में विलम्ब के कारण परियोजनाओं को छोड़ देना

क्र. संख्या	परियोजना का नाम	स्वीकृति का वर्ष	परियोजना का उद्देश्य	भौतिक प्रगति (प्रतिशत)	निष्फल व्यय (₹करोड़ में)	परित्यक्त/निष्क्रिय होने का कारण
1.	बैंगलोर - सत्यमंगलम (दपरे)	1997-98	सामाजिक-आर्थिक महत्त्व	शून्य	0.00	वन विभाग और केन्द्रीय सशक्त समिति द्वारा भुगतान न करना
2.	हुबली-अंकोला (दपरे)	1997-98	सामाजिक-आर्थिक महत्त्व	10	60.78	वन विभाग और केन्द्रीय सशक्त समिति द्वारा भुगतान न करना
				कुल	60.78	

दपरे की नई लाइन परियोजना हुबली-अंकोला के मामले में क्षेत्रीय रेलवे, वन (संरक्षण) अधिनियम 1980 के नियम 4.4 में मौजूद प्रावधान का पालन करने में विफल रहा, जो स्पष्ट रूप से बताता है कि यदि परियोजना में वन के साथ-साथ गैर-वन भूमि होने तक कार्य शुरू नहीं करना चाहिये। यदि रेल प्रशासन को परियोजना शुरू होने से पूर्व वन क्लियरेंस मिला होता तो ₹60.78 करोड़ के व्यय से बचा जा सकता है।

V. परे में, चार ठेके सही साइट की उपलब्धता के बिना दिये गये थे और जिसके परिणामस्वरूप, ठेके को समय से पूर्व समाप्त कर दिया था फलस्वरूप ₹12.02 करोड़ की हानि हुई जैसा *परिशिष्ट-XV* में दर्शाया गया है।

VI. चार क्षेत्रीय रेलवे (पूरे, दमरे, दपरे और परे) से संबंधित नौ परियोजनाओं में, भूमि अधिग्रहण में विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹409.18 करोड़ की भूमि के लिये अधिक लागत का भुगतान हुआ जैसा नीचे तालिकाबद्ध है:

तालिका संख्या 19: मूल्य में अंतर के कारण अतिरिक्त व्यय

क्र. संख्या.	परियोजना	क्षेत्रीय रेलवे	शामिल परियोजनाओं की संख्या	मूल्य में अंतर के कारण अतिरिक्त व्यय
1.	बैंगलोर-हसन एनएल	दपरे	5	242.92
2.	मुनीराबाद-रायचुर एनएल			
3.	रायदुर्ग-तुमकुर एनएल			
4.	बिरूर-शिवानी डीएल			
5.	रामनगरम-मैसूर डीएल			
6.	देवघर-सुल्तानगंज(एनएल)	पूरे	2	51.55
7.	देवघर-दुमका (एनएल)			
8.	पेद्दापल्ली-निजामाबाद एनएल)	दमरे	1	113.73
9.	रतलाम-खांडवा (जीसी)	परे	1	0.98
	<b>कुल</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>409.18</b>

चयनित परियोजनाओं के संबंध में भूमि अधिग्रहण की स्थिति का विवरण परिशिष्ट 7 में दर्शाया गया है।

### 1.6.12 पूर्वोत्तर क्षेत्र में चालू परियोजनाएं

आठ राज्यों अर्थात् असम, अरुणाचल प्रदेश, मेघालय, मणिपुर, नागालैण्ड, मिजोरम, त्रिपुरा और सिक्किम से बने पूर्वोत्तर क्षेत्र सहित पश्चिम बंगाल और बिहार पूर्वोत्तर सीमा रेलवे द्वारा सेवा कर रहा है। उत्तर पूर्व क्षेत्र में रेल संरचना का विकास रेल मंत्रालय के प्राथमिक क्षेत्र में से एक है। उ.त.रेलवे, निर्माण संस्थान वर्तमान में तीन मुख्य योजना शीर्षों- नई लाइन (21 संख्या),

गेज परिवर्तन (7 संख्या) और दोहरीकरण (6 संख्या), के अंतर्गत 34 परियोजनाओं का निष्पादन कर रही है, जिनसे 11 परियोजनाएं 'राष्ट्रीय परियोजनाओं' के रूप में घोषित की गई थीं।

जम्मू कश्मीर और उत्तर पूर्व क्षेत्र में संरचनात्मक दृष्टिकोण से महत्वपूर्ण परियोजनाओं या विकास संबंधी परियोजनाएं जिसमें शेष भारत से इन क्षेत्रों में अधिक एकीकरण होता है को 2005 में 'राष्ट्रीय परियोजनाओं' के रूप में श्रेणीबद्ध किया गया था। 'राष्ट्रीय परियोजनाओं' के कार्यान्वयन के लिये रेलवे द्वारा वार्षिक आवश्यकता के 25 प्रतिशत तक निधि सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) के माध्यम से प्रदान की जा रही है। और 75 प्रतिशत निधि जीबीएस को अतिरिक्तता के रूप में वित्त मंत्रालय द्वारा प्रदान की जा रही है। लेखापरीक्षा ने उत्तर - पूर्वी क्षेत्र में सभी परियोजनाओं की पूर्ण स्थिति और एक राष्ट्रीय परियोजना 'लमडिंग'- सिलचर गेज परिवर्तन परियोजना के विस्तृत अध्ययन की समीक्षा की।

#### 1.6. 12.1 निधि का प्रवाह और राष्ट्रीय परियोजनाओं की प्रगति

'राष्ट्रीय परियोजनाओं' में से, 1996-2003 के दौरान चार परियोजनाएं (नीचे तालिका की क्रम संख्या 1,2,10 और 11) स्वीकृत की गई थीं और उन्हें 2005 में राष्ट्रीय परियोजनाओं के रूप में घोषित किया गया था। 2009-14 के दौरान 11 राष्ट्रीय परियोजनाओं की मांग, अंतिम आबंटन और पूर्ण भौतिक प्रगति से पता चला कि यद्यपि परियोजनाएं 'राष्ट्रीय परियोजनाओं' के रूप में घोषित थी, निधि का आबंटन परियोजनाओं के लिये आवश्यकता के अनुरूप नहीं था जैसा नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका संख्या 20: राष्ट्रीय परियोजनाओं के लिये निधि का आबंटन

(₹ करोड़ में)

क्र.सं ख्या.	परियोजना का नाम	पूर्ण होने की वास्तविक तिथि	मांग	अंतिम आबंटन	टिप्पणी
1.	कुमारघाट- अगरतला	03/2007	141.5	32.5	परियोजना 8 वर्ष तक लंबित थी।

					एमजी लाइन का निर्माण पूर्ण था। जीसी अभी शुरू होनी बाकी थी।
2.	बोगीबील पुल	03/2007	2400	1691.09	कुल भौतिक प्रगति 75 प्रतिशत है।
3.	जिरिबम-इम्फाल	03/2009	2850	1972.35	कुल भौतिक प्रगति 34.04 प्रतिशत है।
4.	तेतेलिया-बिरनीहाट	03/2009	315	170.7	कुल भौतिक प्रगति 15.1 प्रतिशत है।
5.	दीमापुर-कोहिमा	03/2012	183	8.05	कुल भौतिक प्रगति शून्य प्रतिशत है।
6.	अगरतला-सबरूम	03/2012	951	540	कुल भौतिक प्रगति 29.31 प्रतिशत है।
7.	भैराबी-साइरंग	03/2014	651	170.96	कुल भौतिक प्रगति 10.45 प्रतिशत है।
8.	सिवोक-रॉंगपो	03/2014	750	83.92	कुल भौतिक प्रगति 2 प्रतिशत है।
9.	बिरनिहाट-शिलांग	03/2016	170	3.55	कुल भौतिक प्रगति शून्य प्रतिशत है।
10.	लमडिंग-सिल्चर	03/2005	2650	2038.69	परियोजना 10 वर्ष लंबित थी। कुल भौतिक प्रगति 87.97 प्रतिशत है।
11.	रंगिया - मुरकांग सेलेक	03/2009	2050	2543.05	कुल भौतिक प्रगति 91.83 प्रतिशत है।

इसके अतिरिक्त अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:

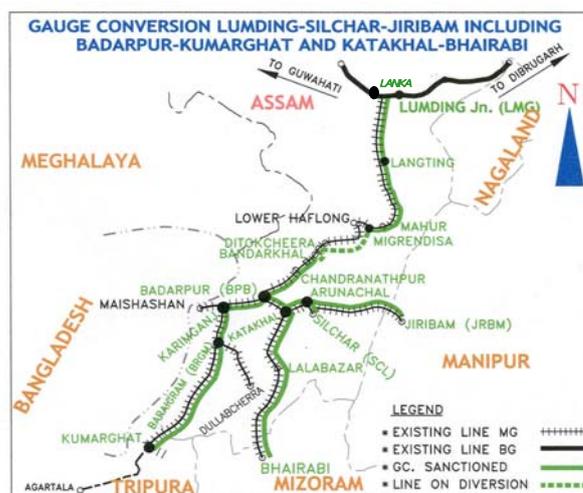
- I. 11 राष्ट्रीय परियोजनाओं में से, तीन परियोजनाएं 1996 और 1999 के बीच स्वीकृत की गई थी और 15 वर्ष से अधिक से जारी थी। शेष आठ परियोजनाएं 2 से 11 वर्ष की अवधि तक जारी थी और उनमें से सात राष्ट्रीय परियोजनाओं<sup>23</sup> के संबंध में मार्च 2014 को भौतिक प्रगति 0 और 34 प्रतिशत के बीच थी। इन सात परियोजनाओं की वास्तविक लागत

<sup>23</sup> तालिका संख्या 20 का क्रम संख्या 3 से 9

₹7651.23 करोड़ से ₹20313.75 करोड़ (265 प्रतिशत) तक काफी बढ़ गई।

II. 11 राष्ट्रीय परियोजनाओं में से नौ परियोजनाओं की लक्षित तिथि पांच वर्ष से 10 वर्ष के बीच संशोधित की गई थी। राष्ट्रीय परियोजनाओं की स्थिति का विवरण **परिशिष्ट -III** में दर्शाया गया है।

III. कुमारघाट और अगरतला (109 किमी) के बीच नई मीटर गेज (एमजी) लाइन का निर्माण जुलाई 1996 में स्वीकृत किया गया था। परियोजना अक्टूबर 2008 में पूर्ण और शुरू की गई थी। इसी बीच, निम्नलिखित लमडिंग-



सिल्चर (एमएमजी -एसजीएल) खंड का गेज परिवर्तन, कुमारघाट और अगरतला के बीच एमजी खंड का गेज परिवर्तन भी शुरू किया गया (1999) चूंकि यह एलएमजी -एससीएल खंड की ब्रांच लाइन है जो अन्यथा गेज -लॉकड होती। यह त्रिपुरा को औद्योगिक इनपुट सहित यात्रियों और आवश्यक माल के आवागमन के लिये रेल लिंक का एकमात्र खण्ड है। परिणामस्वरूप ₹575 करोड़ की वास्तविक परियोजना लागत ₹1242.25 करोड़ तक बढ़ गई। भारत सरकार की यूनो-गेज नीति<sup>24</sup> (1991) और एलएमजी-एससीएल के गेज परिवर्तन को ध्यान में रखते हुए, कुमारघाट और अगरतला के बीच नई एमजी लाइन के निर्माण के औचित्य में कमी थी और भारतीय रेल की त्रुटिपूर्ण योजना भी दर्शाता है।

इस प्रकार, धीमी भौतिक प्रगति के कारण परियोजनाओं को पूर्ण करने के लिये लक्ष्य में संशोधन हुआ जो यह दर्शाता है कि उत्तर-पूर्व में राष्ट्रीय परियोजनाओं को पूर्ण करने के लिये उचित प्राथमिकता नहीं दी गई थी जिसके

<sup>24</sup> समान ब्राड गेज मानक सहित सभी ट्रेकों के परिवर्तन हेतु

परिणामस्वरूप अधिक समय और लागत लगी। राष्ट्रीय परियोजनाओं के संबंध में स्वीकृति के वर्ष, अनुमानित लागत, पूर्ण करने की निर्धारित तिथि, भौतिक प्रगति आदि का विवरण *अनुबंध 1 और 2* में दर्शाया गया है।

#### 1.6.12.2 लमडिंग-सिल्चर गेज परिवर्तन - राष्ट्रीय परियोजना

असम, मणिपुर, मिजोरम और त्रिपुरा राज्य पहाड़ी इलाके के माध्यम से जाने वाली लमडिंग और सिल्चर के बीच सबसे पुरानी एमजी रेलवे लाइन से जुड़े हुए हैं। यह लाइन इन राज्यों को औद्योगिक इनपुट सहित आवश्यक सामग्री के आवागमन के लिये केवल एकमात्र रेले लिंक है। खंड की लाइन क्षमता बढ़ाने के लिये, लमडिंग और सिल्चर के बीच अतिरिक्त एमजी लाइन के निर्माण के लिए भारत के भौगोलिक पर्यवेक्षण के परमर्श से यह निर्णय (1988) लिया गया। प्रस्तावित संरेखण सहित लाइन का निर्माण योजना आयोग के क्लियरेंस (1992-93) के बाद भी कार्यान्वित नहीं किया गया था।

इसी बीच, गुवाहाटी से लमडिंग तक मुख्य लाइन ब्रह्मपुत्र घाटी से बराक घाटी की संबंधित फिगर लाइनों और लमडिंग-सिल्चर एमजी लाइन अलग करके जनवरी 1994 में ब्रॉड गेज में परिवर्तित की गई थी। 1991 में भारत सरकार की यूनो-गेज नीति के अनुरूप भारतीय रेल ने भिगरेंडिसा और डिटोकचेश (31.7 किमी) से मोडी हुई 'नई लाइन' के साथ लमडिंग-सिल्चर एमजी लाइन (215 किमी) को सीधा बीजी में परिवर्तित करने का निर्णय लिया (1996-97)। मैसर्स आरआईटीईएस (2001) द्वारा अंतिम स्थान सर्वेक्षण(एफएलएस) के बाद ₹677.75 करोड़ के विस्तृत अनुमान को 2005 तक पूर्ण करने हेतु 2000 से 2002 के बीच स्वीकृत किया गया था। दो ब्रांच लाइन अर्थात् सिल्चर-जिरिबम (50.385 किमी) और बदरपुर-बराइग्राम - कुमारघाट (117.82 किमी) सहित कुल लागत ₹1676.76 करोड़ तक बढ़ी जैसा *परिशिष्ट XVI* में दर्शाया गया है। इसके बाद कई संशोधन हुए और नवीनतम संशोधित अनुमानित लागत ₹5184.44 करोड़(2014) निकली। परियोजना लागत में वृद्धि के साथ-साथ कार्यक्षेत्र में संशोधन, त्रुटिपूर्ण योजना के कारण अतिरिक्त व्यय, सामग्री संशोधन के रूप में पांच ब्रांच लाइन का समावेशन शामिल था। तथापि लमडिंग-सिल्चर खंड को 27 मार्च 2015 को नई दिल्ली से

रेल मंत्रालय द्वारा अनुमति दे दी गई थी इस तथ्य के बावजूद कि 215 किमी खंड में से 100 किमी के लिये आयुक्त रेल सुरक्षा (सीआरएस) द्वारा अपेक्षित क्लियरेंस की अनुमति नहीं दी गई थी।

एलएमजी -एससीएल खण्ड के जीसी से संबंधित कार्य के निष्पादन से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि यद्यपि कार्य 1999 में शुरू किये गये थे मुख्य रूप से कम निधिकरण के कारण 2004-05 तक रिकार्ड की गई वित्तीय प्रगति केवल 22 प्रतिशत थी। यद्यपि कम निधिकरण से परियोजना की धीमी प्रगति हुई, नई लाइन में सर्वेक्षण न किये गये संरेखण के चयन में उचित योजना के प्रभाव के परिणामस्वरूप पूर्ण जीसी परियोजना में काफी समय और लागत बढ़ गई। एमएलजी -एससीएल गेज परिवर्तन खंड में आने वाले नये लाइन (31.7 किमी) खण्ड (भिगरेंडिसा से डिटोकचेरा) सबसे अधिक महत्वपूर्ण खण्ड था और पूरी परियोजना की सफलता व्यापक रूप से इस नई लाइन खण्ड के सफलतापूर्ण होने पर निर्भर थी। तथापि इसके अतिरिक्त संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- I. भिगरेंडिसा से डिटोकचेरा तक नया संरेखण इस आधार पर परियोजना के एफएलएस के दायरे से निकाल दिया गया था कि उसका एफएलएस भारत के भौगोलिक सर्वेक्षण की सहायता से उ सी रेलवे द्वारा 1988 में एमजी मानक के लिये पहले ही किया गया था और उप सीई/कॉन/एएलएमजी-एससीएल की सिफारिश पर, रेल प्रशासन ने निर्णय लिया कि पीएचओडी<sup>25</sup> समिति द्वारा लिये गये निर्णय के अनुसार बीजी संरेखण के एमजी मानक के लिये अपनाये गये से ज्यादा परिवर्तन नहीं होगा। मैसर्स आरआईटीईएस(2001) द्वारा की गई मिट्टी /भू-तकनीकी जांच पुल में चयनित बोर होल्स पूरे खण्ड की सुरंगों सहित मोडे गये संरेखण तक सीमित थी, जो क्षेत्र की जटिलताओं का पता लगाने के लिये अपर्याप्त साबित हुई और सुरंगों और पुलों के निर्माण के समय कई गंभीर समस्याएं उत्पन्न हुई जैसा नीचे विस्तृत रूप से दिया गया है:

<sup>25</sup> प्रधान विभागाध्यक्ष

## क. बांध का निर्माण

पूरी रेल प्रशासन ने मोडी गई नई लाइन संरक्षण (भिगरेनडिसा से डिटोकचेरा) के लिये 2001 से 2003 के दौरान खुदाई के लिये छह ठेकों को निष्पादित किया। कार्य की प्रगति के दौरान ढलान धंसने लगी और खराब मिट्टी स्तर के कारण अत्यधिक दबाव से बचने में विफल रही। इसलिए रेल प्रशासन ने भू-तकनीकी जांच<sup>26</sup> करने के लिये 2004 और 2005 में दो परामर्शी ठेके<sup>27</sup> दिये। रिपोर्ट में, परामर्शी ने देखा कि अक्सर मिट्टी उत्प्रेरित ढलान अस्थिरता के कारण था। इसके अतिरिक्त, उन्होंने कहा कि बीजी संरक्षण समायोजित करने के लिये ढलान के अंत में जल निकासी का अभाव अनियोजित खुदाई आदि भूस्खलन के कुछ मुख्य कारण थे।

लेखापरीक्षा ने देखा कि ढलान विफलता से बचने के लिये और मिट्टी स्थिरता के विकास के लिये 19.22 करोड़ के सकल ठेका मूल्य पर संशोधित प्रारूप और अन्य बचाव कार्य के साथ किनारों पर अतिरिक्त नालियों के निर्माण के लिये 2007 और 2011 के बीच अन्य 19 ठेके निष्पादित किये गये थे। यदि रेल प्रशासन ने निर्माण कार्य के निष्पादन से पूर्व भू-तकनीकी सर्वेक्षण किया होता और आवश्यक सुरक्षात्मक उपाय अपनाये होते, ढलान विफलता की घटनाओं और 19.22 करोड़ की लागत पर बचाव कार्य के निष्पादन के कारण परिणामी अतिरिक्त व्यय से बचा जा सकता था जैसा *परिशिष्ट XVII* में दर्शाया गया है। इस ओर इंगित किए जाने पर (मई 2013) रेल प्रशासन ने लेखापरीक्षा निष्कर्षों को स्वीकार किया (मार्च 2014)।

## ख. सुरंगों का निर्माण

1988 में रेलवे और भौगोलिक सर्वेक्षण द्वारा आयोजित एफएलएस से रेल प्रशासन को दाउतुहना से डिटोकचेरा<sup>28</sup> (श्रृंखला काल 74.500 किमी से

<sup>26</sup> 2004 में मैसर्स पी के डे और 2005 में मैसर्स एस के मित्रा एंड एसोसिएट्स

<sup>27</sup> विस्तृत भू-तकनीकी जांच का उद्देश्य आधार और उप संरचना के डिजाइन के उद्देश्य के लिये उप सतह स्तर की इंजीनियरिंग गुण को बताना है। जांच में क्षेत्र की भौगोलिक जानकारी का संग्रहण, परियोजना स्थल का मौसम, परियोजना स्थल की भूकंपीय स्थिति, आधार स्तर के द्रवीकरण (भूकंप के कारण बारीक रेत की कर्तन ताकत की आकस्मिक हानि) क्षमता का आकलन शामिल है।

<sup>28</sup> संड भिगटेडिसा (98.5 किमी) से डिटोकचेरा (129.450 किमी) में पड़ने वाला।

129.450 किमी) खण्ड की महत्वपूर्णता के बारे में अच्छी तरह से जानकारी थी। मैसर्स आरआईटीईएस को भिगरेंडिसा (98.5 किमी) से डिटोरचेरा (129.450 किमी) तक मोडी गई नई लाइन संरक्षण के लिये चयनित स्ट्रेच के भू-तकनीकी सर्वेक्षण नहीं दिया गया था। बैठक के कार्यवृत्त (अगस्त 1999) के अनुसार मैसर्स आरआईटीईएस द्वारा जांच में सुरंग की लंबाई पर ध्यान दिये बिना दो पोर्टल स्थान तक सीमित बोरिंग होल शामिल होते हैं।

इस प्रकार संग्रहित डाटा के आधार पर डिज़इन बनाया गया, जिसके कोरण काफी कठिनाइयां हुई जैसे एक्वीज़िंग और- के कारण अत्यधिक, अप्रत्याशित भू-स्खलन, चिमनी बनाना इत्यादि और परिणामी अवसंरचना और सुरंग गिरना जिससे आगे पुनः कठिनाइयां हुई जैसे

अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि दोओतुहाजा से डिटोकचरा के बीच 2009-14 के दौरान 4368.4 मीटर सुरंग को निर्माण में से 543.2 मीटर ढह गया जिसके परिणामस्वरूप उसके पुनः निर्माण के लिए ₹ 88.09 करोड़ का अतिरिक्त परिहार्य व्यय हुआ जैसा कि नीचे तालिका में दिया गया है:

तालिका संख्या 21: सुरंगों की विफलता के कारण अतिरिक्त व्यय दर्शाता विवरण

क्रम संख्या	सुरंग संख्या.	लम्बाई (मीटर में)	ढही सुरंग की लम्बाई मीटर में	ठेका मूल्य/एससीए एवं ठेका देने का महीने	सुधार किया गया अतिरिक्त व्यय	व्यय गया
1	सुरंग संख्या.	240	25	18.39/19.39 (फरवरी 2007)		2.01
2	सुरंग संख्या. 7	1687	23	59.35/88.61(अक्टूबर 2005)		8.93
3	सुरंग संख्या. 8 (विवरण-I)	446	28	38.21 (जनवरी 2006)		5.90
4	सुरंग संख्या.10	3010	79.8	110.46 (अक्टूबर 2005)		23.92
5	विवरण- 11	890	174.4	39.44/46.67 (जनवरी /2006)		19.85
6	सुरंग संख्या. 12 (वकरण-II)	586	28	27.56 (जनवरी 2006)		13.22
7	सुरंग संख्या. 13	204	160	21.66 (जनवरी 2006)		14.26
8	सुरंग 16	405	25	21.75 (अक्टूबर 2006)		-
					<b>जोड़</b>	<b>88.09</b>

\* विस्तृत विवरण परिशिष्ट - XVIII और XIX

रेल प्रशासन ने सुरंगों के ढहने के निम्नलिखित कारण बताया:

- i. कम ओवर बर्डन और अपर्याप्त एक कवर, केविटीज का बार-बार होना और चिमनी संरचना मुख्य रूप शेल वाले रोक माल के साथ (सुरंग संख्या.6)
- ii. घटिया वर्गीकरण आसपास के में उपस्थिति उच्च के कारण (सुरंग 7 और 8)
- iii. आतंकवाद या संविदागत कारणों के कारण प्रगति के दौरान सुरंग के अर्द्ध-समाप्त कार्य के लगातार और लम्बा बंद (सुरंग संख्या 10)
- iv. स्वीज़िंग और लिटरल शिफ्टिंग के कारण अत्यधिक लिटरल थ्रस्ट (सुरंग संख्या 11)
- v. अप्रत्याशित मूस्खलन के साथ चिमनी संरचना (सुरंग संख्या 12 और 13)।
- vi. जल निसरण उच्च दाब के कारण हिडिंग में विफलता स्लोप विफलता, चिमनी एवं कैविटी निर्माण (सुरंग संख्या 16)

मामला अप्रैल 2013 में एन.एफ. रेल प्रशासन के संज्ञान में लाया गया था। रेल प्रशासन ने बताया (मार्च 2014) कि सुरंग एवं पुलों के स्थान के चयन में उपयुक्त सावधानी तथा विवेक बरता गया था। उन्होंने आगे दावा किया कि सुरंगों के लिए राईट्स द्वारा पर्याप्त भू-तकनीकी अनुसंधान किया गया था। रेल प्रशासन का तर्क स्वीकार्य नहीं था क्योंकि राईट्स द्वारा किया गया मृदा/भू-तकनीकी अनुसंधान पुलों एवं सुरंगों में केवल चयनित बोरहोल के लिए था।

#### ग. पुलों का निर्माण:

I. बदुरपुर तथा सुकृतिपुर के बीच बराक नदी पर मोडे गए संरेखण (मिगरेन दीसा तथा डिटोकचेरा) के साथ वैल फाउन्डेशन पर मुख्य पुल संख्या 572 के आधार के पुनः निर्माण हेतु सितम्बर 2004 तक पूर्णता की निर्धारित तिथि के साथ ₹ 13.56 करोड़ की लागत पर मई 2002 में एक संविदा क्रियान्वित की गई थी। जनवरी 2005 में, खम्भा संख्या 4 का वैल ढह गया था तथा नदी में जलमग्न हो गया क्योंकि ठेकेदार द्वारा वैल को स्थिर करने के लिए कोई

अपेक्षित पूर्वोपाय नहीं किये गए थे। अतः, रेल प्रशासन ने ₹ 11.16 करोड़ का व्यय वहन करने के पश्चात् इस संविदा के अन्तर्गत शामिल समस्त कार्य को रोक देने का निर्णय किया (मई 2005)। तत्पश्चात्, जोखिम एवं लागत निविदा के आधार पर, शेष कार्य उसी चूककर्त्ता ठेकेदार को ₹ 19.03 करोड़ की लागत पर प्रदान किया गया था (सितम्बर 2008)। कार्य ₹ 16.99 करोड़ की लागत पर पूरा हुआ था। इसके परिणामस्वरूप ₹ 14.60 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ क्योंकि पुल का निर्माण ₹ 13.56 करोड़ की मूल लागत के विपरीत ₹ 28.16 करोड़ की लागत पर पूरा हुआ था। एन.एफ. रेल प्रशासन फर्म से ₹ 11.77 करोड़ की आंकलित जोखिम लागत की वसूली करने में विफल हुआ था क्योंकि मध्यस्थ ने चूककर्त्ता फर्म द्वारा रेलवे को ₹ 1.61 करोड़ की राशि वापस लौटाने का निर्णय दिया था (जुलाई 2010)। तथापि, राशि वसूल नहीं की जा सकी क्योंकि फर्म ने उच्च न्यायालय में अपील की थी तथा तथा मामला निर्णयाधीन था (मार्च 2015)।

दर्शाये जाने पर (मई 2013), एन.फ. रेल प्रशासन ने बताया कि चूंकि कार्य विशेष प्रवृत्ति का था, इसलिए गंभीर टिल्ट की समस्या के अध्ययन तथा एक सुझाव देने हेतु एक सलाहकार नियुक्त किया गया था ताकि पुल का कार्य पूरा किया जा सके। रेल प्रशासन का तर्क मान्य नहीं था क्योंकि वैल फाउन्डेशन का निर्माण कार्य विशेष प्रवृत्ति के कार्य होने के नाते, जैसा कि रेल प्रशासन द्वारा स्वीकार्य किया गया था, इनके क्रियान्वयन के दौरान उन्हें आवश्यक सावधानी बरतनी चाहिए थी। वैल फाउन्डेशन का ढह जाना ठेकेदार द्वारा निर्माण कार्यों की सफलता पूर्वक पूर्णता पर रेलवे के तरफ से पर्याप्त निगरानी की कमी का संकेतक था जिसका परिणाम अन्ततः ₹ 14.60 करोड़ के अतिरिक्त व्यय के रूप में निकला जैसा कि **परिशिष्ट- XX** में दर्शाया गया था।

II. दोतुहाजा से डिटोकचेरा तक मोड़े गए संरेखण में पुल संख्या. 158 के निर्माण के लिए फरवरी 2006 में एक संविदा (₹ 15.13 करोड़) क्रियान्वित की गई थी। ₹ 2.21 करोड़ का व्यय वहन करने के पश्चात्, कार्य की धीमी प्रगति के कारण नवम्बर 2008 में संविदा समाप्त कर दी गई थी। स्थान के ब्यौरों तथा अन्य मानदण्डों की संवीक्षा पर मुख्य अभियन्ता/कान-। ने पाईल फाउन्डेशन पर मुख्य पुल के निर्माण के पिछले निर्णय की पुनरीक्षा की तथा आरसीसी आर्क वाक्स कल्वर्ट के चयन का निर्णय किया क्योंकि बाक्स कल्वर्ट का निर्माण तकनीकी रूप

से आसान होने के साथ-साथ सस्ता होता। कार्य ₹ 10.51 करोड़ की लागत पर पूरा हुआ था। कार्य के कार्यक्षेत्र में परिवर्तन के परिणामस्वरूप ₹ 2.21 का व्यर्थ व्यय हुआ।

एक अन्य मामले में, गार्डर पुल<sup>29</sup> के निर्माण का डिजाईन विस्तृत स्थल जांच के पश्चात वाक्स कल्वर्ट में परिवर्तित किया गया था। रेल प्रशासन के संशोधित निर्णय के कारण पाईल फाउन्डेशन पर पुल के निर्माण के कारण ₹ 6.93 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ जो बाद में रोक दिया गया था।

रेलवे प्रशासन ने बताया (मई 2010) कि विस्तृत स्थल निरीक्षण के पश्चात, यह निर्णय लिया गया था कि यद्यपि अपेक्षा छोटा रास्ता भी निकासी करने के लिए पर्याप्त होगा, तथापि भू-कार्य करके किनारे का निर्माण किया जा सकता है तथा इसने कार्य के कार्यक्षेत्र में परिवर्तन को उचित बनाया। रेल प्रशासन का तर्क मान्य नहीं था क्योंकि उन्होंने स्थल की वास्तविक परिस्थितियों की जांच करने तथा कार्य के संशोधित कार्यक्षेत्र का निर्णय लेने में तीन वर्ष की लम्बी अवधि ली थी। रेल प्रशासन कार्यों के क्रियान्वयन से पहले उचित निर्णय लेने में विफल हुआ जिसके परिणामस्वरूप ₹ 9.14 करोड़<sup>30</sup> का व्यर्थ व्यय हुआ।

अतः, त्रुटिपूर्ण योजना तथा कार्यों के क्रियान्वयन से पहले मोड़े गए नए संरेखण का कोई भू-तकनीकी सर्वेक्षण ना करने के परिणामस्वरूप ₹ 131.05 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ था।

### 1.6.12.3 एनईएफआर में राष्ट्रीय परियोजनाओं से अलग परियोजनाओं की स्थिति

परियोजनाओं से संबंधित डाटा/सूचना की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- I. राष्ट्रीय परियोजनाओं से अलग 23 परियोजनाओं में से, पाँच परियोजनाओं<sup>31</sup> में (एनएल-2/जीसी-2, -1) मार्च 2014 के अन्त तक वास्तविक प्रगति 100 प्रतिशत थी। यद्यपि, इन परियोजनाओं को शेष

<sup>29</sup> दोतूहाजा तथा फिडिंग स्टेशनों के बीच 81.106 किमी पर पुल सं. 157

<sup>30</sup> पुल सं. 158 के संबंध में ₹ 2.21 करोड़ तथा पुल सं. 157 के संबंध में ₹ 6.93 करोड़

<sup>31</sup> अनुबंध 3 की 2,4,22,27 तथा 29 (3 प्रसीरे)

- कार्य पूरा करने के लिए ₹ 268.29 करोड़ के अनुमानित अधिक प्रक्षेपण के साथ चालू दिखाया गया था।
- II. सात परियोजनाओं के संबंध में, (एल-4, डीएल-3) वास्तविक प्रगति 0 प्रतिशत थी। इन में से, दो परियोजनाओं के संबंध में (क्रम संख्या. 12 तथा 19) पूर्णता की मूल लक्ष्य तिथि मार्च 2012 तथा मार्च 2014 थी।
- III. शेष 11 परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति 2.38 प्रतिशत के 85 प्रतिशत तक थी।
- IV. चार परियोजनाएँ<sup>32</sup> परियोजना प्रारंभ होने से 15 वर्ष से अधिक से जारी थीं। परियोजना लागत ₹ 1475.32 करोड़ से ₹ 4126.55 करोड़ तक संशोधित की गई थी।

अतः यह देखा गया है कि इन परियोजनाओं को एक समय-वद्ध ढंग से पूरा करने को उचित प्राथमिकता नहीं दी गई थी। इन परियोजनाओं के पूरा होने में विलम्ब के कारण 1079.75 करोड़ की मूल स्वीकृत लागत के प्रति ₹3768.34 करोड़ (249 प्रतिशत) का लागत अधिकतम हुआ।

### 1.6.13 परियोजना कार्यान्वयन की निगरानी

चालू परियोजनाओं की धीमी प्रक्रिया मुख्यतः दक्ष परियोजना प्रबन्धन हेतु वर्तमान प्रावधानों का अनुसरण करने में भारतीय रेल की विफलता के कारण थी। संसाधनों के प्रभावशाली उपयोग हेतु अपने सीमित संसाधनों के साथ परियोजनाओं को प्राथमिकता देने की एक प्रभावशाली प्रणाली यथास्थान होनी चाहिए। बदले में, इसे शीर्ष स्तर अर्थात् रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) से व्ययकर्ता इकाईयों तक उपयुक्त निगरानी प्रणाली की आवश्यकता होती है क्योंकि लक्ष्यों में गिरावट के कारण लागत अधिवहित के अलावा परियोजनाओं का वांछित उद्देश्य प्राप्त करने में विलम्ब होता है।

पीसीडीओ के माध्यम से रेलवे बोर्ड तथा मुख्य अभियंताओं एवं वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी (एफए एवं सीएओ) को परियोजना की

<sup>32</sup> अनुबन्ध 3 की क्रम सं. 1,2,4, 24,25 तथा 28 (उपसूचि)

स्थिति का मूल्यांकन करने की वर्तमान प्रणाली केवल एक आवधिक आवृत्ति थी तथा ऐसी रिपोर्टिंग के आधार पर कोई प्रभावी उपाय नहीं किये गए थे।

भारतीय रेल ने अप्रैल 2011 में एक अखिल भारतीय अनुप्रयोग 'भारतीय रेल परियोजना संस्वीकृति तथा प्रबन्धन (आईआरपीएसएम)' प्रारंभ किया जिसका उद्देश्य अन्य बातों के साथ-साथ कार्यों की प्रत्यक्ष एवं वित्तीय प्रगति की निगरानी करना था। परियोजना निर्माण कार्य कार्यक्रम संस्वीकृति तथा प्रबन्धन, क्षेत्रीय इकाई से रेलवे बोर्ड को 'नये कार्यों' में संशोधनों के आनलाईन गठन एवं अग्रेषण, कार्यों की प्रत्यक्ष एवं वित्तीय प्रगति की निगरानी हेतु कार्य की स्थिति के अद्यतन इत्यादि से संबंधित रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय मुख्यालय एवं मंडलों इत्यादि की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए भी बनी थी।

परियोजनाओं के कार्यान्वयन तथा प्रभावकारिता की निगरानी करने हेतु यथास्थान प्रणाली की जाँच करते समय, यह देखा गया था कि वित्तीय प्रगति सहित एक परियोजना के बारे में संपूर्ण सूचना आईआरपीएसएमएस में उपलब्ध नहीं थी। अपने वर्तमान स्वरूप में अनुप्रयोग केवल सांख्यिकीय था तथा शायद ही परियोजना कार्यान्वयन की निगरानी करने के उद्देश्य को पूरा करता था। प्रणाली में भरे गये डाटा की विशुद्धता सुनिश्चित करने के लिए कोई प्रभावी निगरानी तंत्र नहीं था। प्रणाली में निधि के आवंटन तथा उपयोग के संबंध में सूचना की कमी थी। अनुमान, संविदा क्रियान्वयन तथा प्रबंधन, पूर्णता रिपोर्ट तैयार करने, कार्य रजिस्टर का अनुरक्षण इत्यादि से संबंधित अन्य माइयूल्स के विकास हेतु रेलवे बोर्ड की संस्वीकृति प्रतीक्षित थी (मार्च 2015)।

#### 1.6.14 निष्कर्ष

परियोजनाओं की पूर्णता हेतु लक्ष्य तिथि निर्धारित नहीं की गई थी अथवा रेल प्रशासन के अभिलेखों पर उपलब्ध नहीं थी। जहाँ परियोजना की पूर्णता हेतु लक्ष्य निर्धारित किया गया था वहाँ भी वास्तविक प्रगति धीमी थी। तैयारी/संस्वीकृति में विलम्ब तथा भूमि अधिग्रहण में विलम्ब के कारण परियोजनाएं विलम्बित हो गई थी। परियोजनाओं की पूर्णता में विलम्ब के

परिणामस्वरूप ₹ 1.07 लाख करोड़ का लागत अधिवहित हुआ तथा 442 चालू परियोजनाओं के संबंध में ₹ 1.86 लाख का भारी अधिक प्रक्षेपण हुआ।

2009-14 के दौरान, मौजूदा निधि बाध्यता की अपेक्षा करते हुए चालू परियोजनाओं की मौजूदा सूची में 202 परियोजनाएँ जोड़ी गई थी जिसके परिणामस्वरूप केवल 67 परियोजनाएँ ही उस अवधि के दौरान पूरी हुई थीं। लेखापरीक्षा ने देखा कि 75 परियोजनाएँ 15 वर्ष से अधिक अवधि से चालू थीं तथा उनमें से तीन परियोजनाएँ 30 वर्ष पुरानी थी। वित्त मंत्रालय से बजटीय समर्थन के बावजूद, राष्ट्रीय परियोजनाओं की प्रगति संतोषजनक नहीं थी जिसके परिणामस्वरूप व्यापक समय तथा लागत अधिवहित हुआ था। 53 प्रतिशत (236) चालू परियोजनाओं की रिटर्न दर 14 प्रतिशत के निर्धारित बेंचमार्क से कम थी। परियोजनाओं की प्राथमिकता में अनुरूपता की कमी थी। जहाँ निधि का आबंटन आवश्यकता के अनुपात में नहीं था, वहीं कुछ मामले निधि के कम-उपयोग के थे जिसका परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति पर बुरा प्रभाव पड़ा था।

लागत सहभाजन परियोजनाओं की प्रगति बुरी तरह से प्रभावित हुई थी क्योंकि राज्य सरकार ने परियोजना की बढ़ी हुई लागत वहन करने से इन्कार कर दिया था तथा परिणामस्वरूप लागत सहभाजन परियोजनाओं पर वहन किया गया ₹ 13135 करोड़ का व्यय अनुत्पादक रहा था।

त्रुटिपूर्ण योजना के कारण, सुरंग, पुल, संरेखण के मोड़ इत्यादि के ढह जाने के कुछ उदाहरण हुए थे जिनके परिणामस्वरूप ₹ 137.41 करोड़ के निक्रिय निवेश के अतिरिक्त/व्यर्थ व्यय हुआ था। भूमि अधिग्रहण में विलम्ब के कारण परियोजना की धीमी प्रगति हुई तथा भूमि अधिग्रहण में विफलता के कारण दो परियोजनाएँ निश्चल हो गई थी जिसके परिणामस्वरूप ₹ 60.78 करोड़ का व्यर्थ व्यय हुआ।

### 1.6.15 सिफारिशें

- I. भारतीय रेल को परियोजनाओं की व्यवहार्यता के आकलन हेतु उन सभी परियोजनाओं पर दोबारा चर्चा करने की आवश्यकता है जो 15 वर्ष से अधिक समय से चालू हैं तथा निर्धारित रिटर्न दर पूरी नहीं करती हैं।
- II. भारतीय रेल को आर्थिक रूप से व्यवहार्य परियोजनाओं पर केन्द्रीय दृष्टिकोण तथा निधि के विवेकपूर्ण आवंटन के लिए सभी चालू परियोजनाओं की आरओआर का पुनर्आकलन करने की आवश्यकता है।
- III. भारतीय रेल को परियोजना लागत पर प्रभावी वित्तीय नियंत्रण के लिए यथोचित सटीकता के साथ अनुमान की समय पर तैयारी सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।
- IV. भारतीय रेल को लघु अवधि आधार पर परियोजनाओं को प्राथमिकता देने तथा पर्याप्त निधियन सुनिश्चित करने की आवश्यकता है ताकि परियोजनाएं समय बद्ध ढंग से पूरी की जा सकें।
- V. भारतीय रेल को निधि का श्रेष्ठतम उपयोग सुनिश्चित करने की आवश्यकता है ताकि निधि के आवंटन तथा उपयोग के बीच बेमेलता से बचा जा सके।
- VI. भारतीय रेल को निधि की उपलब्धता तथा प्रतिबद्ध निधि सुनिश्चित करने के लिए लागत सहभाजन परियोजनाओं के प्रतिभागियों (राज्य सरकार तथा अन्य सत्त्व) के साथ समन्वय को सुदृढ़ करने की आवश्यकता है ताकि परियोजनाओं को समय-बद्ध ढंग से पूरा किया जा सके।
- VII. व्यर्थ व्यय तथा निधि अवरोधन से बचने के लिए रेलवे बोर्ड तथा क्षेत्रीय स्तर दोनों पर परियोजनाओं के क्रियान्वयन की निगरानी करने की आवश्यकता है। परियोजना कार्यान्वयन पर प्रभावशाली वित्तीय नियंत्रण रखने के लिए भारतीय रेल परियोजना संस्वीकृति एवं प्रबंधन प्रणाली की पुनर्रचना की आवश्यकता है।
- VIII. कूटनीतिक दृष्टि से महत्त्वपूर्ण राष्ट्रीय परियोजनाओं की एकरूप तथा समन्वित ढंग से समय पर पूर्णता सुनिश्चित किये जाने की आवश्यकता है।

## अध्याय 2: भारतीय रेल में निर्माण संविदाओं का प्रबन्धन

### 2.1 प्रस्ताव

भारतीय रेल (आईआर) परिसम्पत्तियों के निर्माण जैसे नई लाइनों का निर्माण, दोहरीकरण एवं गेज रूपान्तरण इत्यादि तथा अनुरक्षण कार्य जैसे रेल पथ का अनुरक्षण, रेल पथ का नवीनीकरण, कार्यालय भवनों/आवासों का अनुरक्षण इत्यादि के लिए व्यापक रूप से निर्माण कार्य क्रियान्वित करती है। सामान्य तौर पर, भारी लागत/निवेश वाली परिसम्पत्तियों (नई लाइनें, दोहरीकरण तथा गेज रूपान्तरण इत्यादि) के निर्माण के नये कार्य क्षेत्रीय रेलवे की निर्माण विंग द्वारा क्रियान्वित होते हैं तथा रेलपथ संवंधी कार्यों, पुलों, भवनों इत्यादि की मरम्मत/अनुरक्षण रेलवे के इंजिनियरिंग विभाग के कार्यकारियों के पर्यवेक्षण के अन्तर्गत ठेकेदारों की एजेन्सी के माध्यम से क्षेत्रीय रेलवे की ओपन लाईन<sup>33</sup> (डिविजन) द्वारा क्रियान्वित होते हैं। 2011-14 के दौरान, आईआर ने सभी क्षेत्रीय रेलवे में इन निर्माण कार्यों को करने वाले ठेकेदारों को भुगतान के प्रति ₹ 39,028 करोड़ खर्च किये। इसमें से, इंजिनियरिंग विभाग की ओपन लाईन विंग द्वारा अनुरक्षण कार्यों (₹ 3,909 करोड़) तथा रेलपथ नवीकरण कार्यों (₹ 13,137 करोड़) पर ₹ 17,046 करोड़ खर्च किये गए थे जबकि ₹ 21,982 करोड़ इंजिनियरिंग विभाग की निर्माण विंग द्वारा नई लाइनों, दोहरीकरण, गेज रूपान्तरण की निर्माण परियोजनाओं तथा अन्य नये निर्माण कार्यों पर खर्च किये थे। अतः, कुल व्यय का 43.68 प्रतिशत परिसम्पत्तियों की मरम्मत तथा अनुरक्षण पर खर्च किया गया था तथा 56.32 प्रतिशत नई परिसम्पत्तियों के निर्माण पर। ठेकेदारों को भुगतान पर औसत व्यय लगभग ₹ 13,000 करोड़ प्रति वर्ष था (अनुबन्ध- 1)। कार्यों को समय सीमा में पूरा करने के साथ प्रतिस्पर्धात्मक दरें सुनिश्चित करना, कार्यों के क्रियान्वयन हेतु योग्य तथा सक्षम ठेकेदारों की नियुक्ति दक्ष तथा प्रभावशाली संविदा प्रबंधन के मूल तत्त्व है। रेलवे को निरंतर चालू स्थित II में रखने तथा इसकी गतिविधियों को

<sup>33</sup> ओपन लाईन अर्थात् अचल परिसम्पत्तियों यथा रेलपथ, पुल, भवन इत्यादि के अनुरक्षण हेतु उत्तरदायी क्षेत्रीय रेलवेज की डिविजन।

विस्तारित करने के लिए भी दक्ष एवं प्रभावशाली संविदा प्रबन्धन बहुत महत्त्वपूर्ण है।

लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित का आकलन करने के लिए सभी क्षेत्रीय रेलवे में निविदाओं तथा संविदाओं (पूर्ण एवं प्रगतिशील)की समीक्षा की कि:

- (i) निविदाएं आमंत्रित करने तथा संसाधित करने एवं सविदाएं प्रदान करने में उचित प्रक्रिया/नियमों का पालन किया गया था;
- (ii) कार्य उचित रूप से क्रियान्वित हुए थे तथा समय पर पूरे हुए थे;
- (iii) संविदा की शर्तों के अनुसार ठेकेदारों से देय राशियाँ वसूल की गई थी, तथा
- (iv) मध्यस्थता मामलों का प्रभावशाली रूप से निपटान किया गया था।

इंजिनियरिंग विभाग की ओपन लाईन एवं निर्माण विंग द्वारा प्रदान की गई एवं लेखापरीक्षा में नमूना जांच की गई निविदाओं एवं संविदाओं की स्थिति नीचे तालिका में दर्शायी गई है:

तालिका 2.1			
क्रम संख्या.	विवरण	कुल	लेखापरीक्षा में नमूना जांच किए गए
1.	अन्तिम रूप दी गई निविदाएँ	8,664	1,215
2.	पूर्ण हो चुकी संविदाएँ	5,646	927
3.	प्रगतिशील संविदाएँ	1,004	313

लेखापरीक्षा में नमूना जांच हेतु निविदाओं और संविदाओं के चयन का आधार परिशिष्ट I और परिशिष्ट II में दर्शाया गया है।

सभी 16 क्षेत्रीय रेल<sup>34</sup> को कवर करते हुए लेखापरीक्षा अगस्त 2014 से दिसम्बर 2014 के दौरान की गई थी तथा क्षेत्रीय रेलवे प्रशासन के साथ आयोजित एक्जिट कान्फेंस में लेखापरीक्षा आपत्तियों पर चर्चा की गई थी। फरवरी 2015 एक समेकित रिपोर्ट रेलवे बोर्ड (आरबी) को जारी की गई थी तथा 16 अप्रैल

<sup>34</sup> मेट्रो रेलवे/कोलकाता को छोड़ कर

2015 को आरबी के साथ आयोजित एक्जिट कान्फ्रेंस में भी निष्कर्षों पर चर्चा की गई थी। जून 2015 में प्रस्तुत किये गए आरबी के उत्तर को भी ध्यान में रखा गया है तथा नीचे दिए गए संबंधित पैराग्राफों में शामिल किया गया है।

## 2.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

### 2.2.1 निविदा प्रक्रिया

#### 2.2.1.1 ई-निविदाकरण

ई- निविदाकरण इन्टरनेट आधारित एक प्रक्रिया है जहाँ विज्ञापन के साथ प्रारंभ होने वाली संपूर्ण निविदा प्रक्रिया, आनलाइन निविदा दस्तावेज प्रस्तुत करना, निविदाकार द्वारा बोलियों तथा आवश्यक दस्तावेजों का प्रस्तुतिकरण, बोलियों का मूल्यांकन तथा अन्त में मॉगी गई कीमत के आधार पर बोलीदातों की रैंकिंग आनलाईन की जाती है।

आईआर में कार्य निविदाओं के संबंध में ई-निविदाकरण प्रणाली के कार्यान्वयन की समीक्षा से पता चला कि वर्तमान में आईआर में केवल निविदा दस्तावेज वेबसाइट पर रखे जा रहे हैं तथा ठेकेदार जो निविदा हेतु बोली के इच्छुक हैं, वे निविदा दस्तावेज की वास्तविक प्रति डाउनलोड करते हैं। उसके बाद, किसी आनलाईन प्रक्रिया का आईआर में पालन नहीं किया जाता। जहाँ भारतीय रेल विद्युत खरीद प्रणाली (आईआरईपीएस) की समर्पित साइट के माध्यम से आईआर में भण्डार निविदाओं के मामले में संपूर्ण ई-निविदाकरण लागू किया गया था, वहीं सतर्कता तथा आरबी द्वारा क्रमशः<sup>35</sup> नवम्बर 2003 तथा जून 2004 में निविदा प्रक्रिया के कम्प्यूट्राइजेशन हेतु निर्देश जारी करने बावजूद आईआर में निर्माण कार्य निविदाओं के मामले में इसे अभी लागू किया जाना है।

जब यह मामला उठाया गया (फरवरी 2015), रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में (जून 2015) बताया कि निर्माण कार्य निविदाओं में ई-निविदाकरण हेतु

<sup>35</sup> रेलवे बोर्ड का पत्रांक 2002) सीई-1/सीटी/- 38/नीति नई दिल्ली, दिनांक 16.11.2003 तथा 2004 /सीईआई/वि.वि./एमआर के निर्देश नई दिल्ली, दिनांक 21.6.2004/21.62004।

संस्वीकृति मई 2015 में जारी कीजा चुकी थी तथा वर्ष के दौरान पूर्ण हो जाने की आशा है। आरबी का उत्तर दर्शाता है कि नवम्बर 2003 तक संपूर्ण ई-निविदाकरण हेतु निर्देश जारी किये जाने के बावजूद संपूर्ण ई-निविदाकरण को लागू नहीं किया गया है।

चूंकि ई-निविदाकरण का संपूर्ण कार्यान्वयन बोली मूल्यांकन से संबंधित भ्रष्टाचार को दूर करेगा तथा बोली प्रक्रिया में पारदर्शिता सुनिश्चित करेगा, इसलिए रेलवे को निर्माण कार्य संविदाओं के संबंध में संपूर्ण ई-निविदाकरण को लागू करने के लिए तुरन्त कदम उठाने चाहिए।

#### 2.2.1.2 निविदाओं में भागीदारिता का स्तर

खुले निविदाकरण का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि रेलवे प्रतिस्पर्धात्मक मूल्य पर सर्वोत्तम एजेन्सियों प्राप्त करने में सक्षम हों। 16 क्षेत्रीय रेलवे में समीक्षा की गई 1,215 निविदाओं में भागीदारिता के स्तर का विवरण *अनुबन्ध II* में दिया गया है। निर्माण कार्य निविदाओं में बोलीदाताओं द्वारा भागीदारिता के स्तर का और विश्लेषण नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 2.2.1.2		
अपने पास निविदाओं की संख्या.	निविदाओं की संख्या.	कुल निविदाओं की प्रतिशतता
एकल बोलियाँ	306	25
दो बोलियाँ	325	27
तीन बोलियाँ	217	18
चार बोलियाँ	131	11
पाँच एवं अधिक बोलियाँ	236	19
कुल	1,215	100

उपरोक्त तालिका से, यह देखा गया था कि 52 प्रतिशत निर्माण कार्य निविदाओं में, केवल दो अथवा दो से कम बोलीदाताओं ने अपनी दरें उद्धरत की थीं। एक प्रतिस्पर्धात्मक दर तथी संभव है जब बहुविध ठेकेदारों द्वारा निविदा में भाग लिया गया हो। जहाँ भागीदारों की संख्या एक अथवा दो है, वहाँ उद्धरत दरों को प्रतिस्पर्धात्मक नहीं माना जा सकता।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में बताया कि भागीदारों की कम संख्या निधि की अनुपलब्धता, ठेकेदारों पर विद्यमान कार्य भार, कठिन क्षेत्रीय एवं कार्य की परिस्थितियों की कारण थी।

उन कारणों से जिनके लिए रेलबेज को उत्तरदायी ठहराया जा सकता, अनेक मामलों में संविदाओं के क्रियान्वयन में असामान्य विलम्ब निविदा में ऐसी कम भागीदारिता के लिए एक कारण हो सकता है। रेलवे को बोली प्रतियोगितात्मकता सुनिश्चित करने के लिए बोली प्रक्रिया में कम भागीदारिता हेतु कारणों को चिन्हित एवं दूर करने की आवश्यकता है।

### 2.2.1.3 छोड़ी गई निविदाएँ

समय एवं संसाधनों की बरबादी से बचने के विचार से, आरबी ने निर्देश<sup>36</sup> जारी किये कि यह सुनिश्चित करते हुए कि अनुमान एवं कार्यक्रम उचित रूप से तैयार किये गए हैं, निविदाकारों को अपनी बोलियाँ प्रस्तुत करने के लिए पर्याप्त समय दिया गया है तथा पर्याप्त भागीदारिता सुनिश्चित करने के लिए निविदाओं का उचित रूप से प्रचार किया है, निविदाएं संसाधित करते समय उपयुक्त बरतनी चाहिए।

आईआर में, 2011-14 की अवधि के दौरान 1,161 निविदाएँ छोड़ी<sup>37</sup> गई थीं। उपरोक्त में से, ₹ 1 करोड़ से अधिक मूल्य की छोड़ी गई निविदाओं की लेखापरीक्षा में नमूना जाँच की गई थी। छोड़ी गई निर्माणकार्य निविदाओं का क्षेत्रीय-रेलवे-वार विवरण *अनुबंध-III* में दिया गया है। छोड़ी गई निविदाओं के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:

- निविदाएँ कुछ कारणों जैसे उच्च दरें (243), प्राप्त हुई अयोग्य निविदा/प्रस्ताव (171), स्थल/डिजाईन/अनुमोदनों की अनुपलब्धता (126),

<sup>36</sup> रेलवे बोर्ड काक पत्रांक 2000/डब्ल्यू-1/एनई/एनएन/10 दिनांक 17/10/2001

<sup>37</sup> कुछ कारणों जैसे कार्य कार्य की आवश्यकता न रहने, निविदा कार्यक्रम में त्रुटि, अपेक्षित अनुमोदनों/संस्वीकृतिकी प्राप्ति न होने, प्राप्त हुए प्रस्तावों की उच्च दर अथवा कार्य योग्य दर न होने अथवा कार्य योग्य दर न होने अथवा तकनीकी अयोग्यता, कम भागीदारिता, के कारण प्रस्ताव का आमंत्रित अर्थात् रेलवेद्वारा प्रस्ताव की स्वीकृत से पहले किसी भी समय निविदा वापस ली जा सकती है जिसने प्रस्ताव आमंत्रित किये हैं, जिसे 'निविदा छोड़ दिया जाना' कहा जाता है। केन्द्रीय सतर्कता आयोग (सीवीसी) द्वारा जारी किये गए दिशानिर्देशों के अनुसार, निविदाएँ न्यूनतम नरिनिविदाकार के पर भी छोड़ी जाती हैं।

न्यूनतम बोली दाता के मुकर जाने (49), कम भागीदारिता (33), कारणों का अभिलेख पर उपलब्ध न होना (16) तथा कार्य आवश्यक न होने (9) से छोड़ी गई थीं।

- निविदा छोड़े जाने की घटनाएँ उरे (170), दपूमरे(134), पमरे (126), दपरे (119) तथा पूतरे (102) में अधिक थीं।
- अप्रैल 2011 से मार्च 2014 के दौरान छोड़ी गई 647 निविदाओं में से 343 निविदाओं (53 प्रतिशत) में पुनर्निविदाकरण किया गया था। पुनर्निविदा हेतु लिया गया औसत समय आठ महीने था। पुनर्निविदा में विलम्ब दर्शाता था कि नियोजित कार्य की कोई तत्काल आवश्यकता अथवा औचित्य नहीं था।
- 295 निविदाओं (46 प्रतिशत) के संबंध में 359 दिनों का औसत विलम्ब देखा गया था, जिनकी मार्च 2014 तक पुनर्निविदा नहीं की गई थी।
- रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में बताया कि अयोग्य निविदाओं की प्राप्ति, उच्च दर अथवा संदेहास्पद उत्पादक संघ सूचना अथवा योग्य एल 1 (न्यूनतम दर उद्धरत करने वाला निविदाकार) के प्रत्याहार के कारण पारदर्शिता सुनिश्चित करने के लिए निविदा छोड़ना अनिवार्य था। लेखापरीक्षा ने देखा कि यद्यपि रेलवे ने 12 क्षेत्रीय रेलवे में 52 मामलों में ₹ 50.29 करोड़ का अतिरिक्त व्यय वहन किया था तथा पुनर्निविदाकरण पर 15 क्षेत्रीय रेलवे में 68 मामलों में 122.48 करोड़ की बचत की थी, तथापि स्थल/डिजाईन/अनुमोदनों की अनुपलब्धता (126) तथा कार्य आवश्यक न होने (9) के कारण निर्माण कार्य निविदाओं को छोड़ना, जिससे बचा जा सकता था, को उनके उत्तर में संबोधित नहीं किया गया था। कार्यों को नये सिरे प्रारंभ करने में विलम्ब को भी कोई समाधान नहीं किया गया था। एक नई निविदा को अन्तिम रूप देने में समय की हानि पर विचार करते हुए, आरबी यह सुनिश्चित करते हुए कि निविदाएँ सभी प्रारंभिक कार्य पूरे होने के पश्चात् ही बुलाई जाएँ, निविदा छोड़े जाने के मामलों को कम करने के लिए कार्यवाही कर सकता है।

#### 2.2.1.4 प्रारंभिक तैयारी लम्बित होते हुए संविदा प्रदान करना

रेलवे बोर्ड ने संविदाओं का सफल एवं समय पर क्रियान्वयन सुनिश्चित करने के लिए निर्देश<sup>38</sup> जारी किए कि संविदाओं के समय पर क्रियान्वयन हेतु निविदाएँ विस्तृत स्थल अन्वेषण, साफ स्थल की उपलब्धता तथा निधि की पर्याप्तता सुनिश्चित करने के पश्चात ही बुलाई जानी हैं। 2011-14 के दौरान आंमत्रित चयनित 1,215 निविदाओं की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- अवधि के दौरान 477 निविदाएँ<sup>39</sup> निर्धारित प्रारंभिक कार्य जैसे ड्राईंग की तैयारी, स्थल की उपलब्धता तथा निधियों की उपलब्धता सुनिश्चित करने की पूर्णता सुनिश्चित किये बिना प्रदान की गई थीं।
- निविदाएँ बुलाने से पहले प्रारंभिक कार्यों की पूर्णता से संबंधित सूचना इस संबंध में इंजिनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता के पैरा 1253 में तथा वित्त संहिता के पैरा 612 में प्रावधान होने के बावजूद कार्यकारी अधिकारी द्वारा निविदा समिति (टीसी) के समक्ष अभिलेख पर नहीं रखी गई थी। आरबी द्वारा प्रारंभिक कार्यों की पूर्णता सुनिश्चित करने के पश्चात ही निविदा बुलाने के संबंध में बार-बार निर्देश भी जारी किए गए थे।
- इन 477 संविदाओं में से 313<sup>40</sup> संविदाओं के क्रियान्वयन में 5 दिन से 1405 दिन तक का विलम्ब था। प्रति संविदा औसत विलम्ब 342<sup>41</sup> दिन था।

<sup>38</sup> रेलवे बोर्ड के पत्र सं. 27/डब्ल्यू 1/सीटी/43 दिनांक 21/9/1972, 30/डब्ल्यू 1/सीटी/9 दिनांक 22.2.1985।

<sup>39</sup> मरे-25, पूमरे-6, पमरे-68, दमरे-13, पूरे-78, उरे-16, उसीरे-17, उपरे-32, उपूरे-14, दरे-10, दपूरे-68, दपरे-16, परे-8, उमरे-24, पूतरे-18, दपूमरे-54

<sup>40</sup> मरे-18, पूमरे-6, पमरे-41, दमरे-8, पूरे-49, उरे-16, उसीरे-16, उपरे-20, उपूरे-11, दरे-10, दपूरे-54, दपरे-15, परे-7, उमरे-23, पूतरे-6, दपूमरे-13

<sup>41</sup> मरे-360, पूमरे-0, पमरे-287, दमरे-433, पूरे-321, उरे-323, उसीरे-347, उपरे-301, उपूरे-364, दरे-418, दपूरे-361, दपरे-311, परे-246, उमरे-384, पूतरे-305, दपूमरे-374 (आईआर औसत:342)

- प्रगति अधीन 927 संविदाओं में से 675 में, प्रारंभिक कार्यों की पूर्णता सुनिश्चित किये बिना वे निविदाएं प्रदान करने के कारण विस्तारण प्रदान किये गए थे, जैसा कि *अनुबंध VIII* में वर्णित है।

उत्तर में, आरबी ने बताया कि क्षेत्रीय रेलवे को यह सुनिश्चित करने की सलाह दी गई थी कि निविदाएँ विस्तृत स्थल अन्वेषण, साफ स्थल की उपलब्धता इत्यादि सुनिश्चित करने के पश्चात ही बुलाई जाएँ। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि समान आदेश वर्ष 1972 में भी जारी किए गए थे तथा वर्ष 1980, 1983, 1985, 1990, 1993, 2000 तथा 2001 में दोहराये गए थे परन्तु एक नियमित ढंग से इनकी अपेक्षा की गई थी। अतः, आरबी यह सुनिश्चित करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे में एक उपयुक्त विनियामक तंत्र निर्धारित कर सकता है कि रेलवे को स्वीकृति पत्र (एलओए) जारी करने से पहले प्रारंभिक कार्यों की पूर्णता के पश्चात निविदाएँ आमंत्रित करने हेतु निर्देशों की अनुपालना की टीसी अथवा स्वीकार करने वाले प्राधिकरण द्वारा निगरानी की जाती है।

#### 2.2.1.5 निविदा को अन्तिम रूप देने में लिया गया समय

आरबी<sup>42</sup> के निर्देशों के अनुसार रेलवे निधि<sup>43</sup> का सर्वोत्तम उपयोग तथा व्यय में किफायत सुनिश्चित करने के लिए निविदाओं को वैधता की अवधि के अन्दर अन्तिम रूप दिया जाना है, जिसमें नामांकित टीसी द्वारा निविदा पर विचार करना, टीसी सिफारिशों की स्वीकृति तथा निविदा में दर्शायी गई वैधता की अवधि के भीतर एलओए जारी करना शामिल है जैसा कि भारतीय रेल अभियांत्रिकी संहिता के पैराग्राफ 1202 तथा 1210 में निर्धारित किया गया है।

समीक्षा की अवधि के दौरान नमूना जाँच हेतु चयनित 1,215 निविदाओं में से अन्तिम रूप दी गई 1,211 निविदाओं<sup>44</sup> में लिए गए समय की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

<sup>42</sup> रेलवे बोर्ड को पत्र सं. 60/777/आरएस दिनांक 13.2.1960, सं.94/सीई-1/सीटी/4 दिनांक 17.9.1997

<sup>43</sup> सं. 90/सीईआई/सीटी/1 दिनांक 3.6.1992

<sup>44</sup> पूतरे में छोड़े गए चार मामलों के कारण अन्तर

तालिका 2.2.1.6		
क्र. संख्या.	विवरण	ब्यौरे
1	नमूना जाँच की गई निविदाओं की संख्या	1211
2	निविदा को अन्तिम रूप देने में लिया गया समय	2 दिन
3	निविदा को अन्तिम रूप देने में लिया गया समय	555 दिन
4	अन्तिम रूप देने में विलम्बित हुई निविदाओं की संख्या	717
5	विलम्ब के बिना जारी किया गया स्वीकृति पत्र	155
6	1 से 15 दिनों के विलम्ब के साथ जारी किया गया स्वीकृति पत्र	881
7	15 दिनों से अधिक दिनों के विलम्ब के साथ जारी किया गया स्वीकृति पत्र	175

- i) 1,211 निविदाओं में से 717 निविदाओं<sup>45</sup> (59 प्रतिशत) में निविदा को अन्तिम रूप देने में विलम्ब था। निविदाओं को 707 निविदाओं में 90 दिन तथा 10 निविदाओं<sup>46</sup> में 120/180 दिनों के बाद विस्तारित वैधता अवधि में अन्तिम रूप दिया गया था। प्रस्ताव को अन्तिम रूप देने तथा एलओए जारी करने हेतु अधिक निविदाओं में सामान्य रूप से दिए गए 90/120 दिनों के समय के प्रति निविदाओं को अन्तिम रूप देने में रेलवे द्वारा लिए गए समय के विश्लेषण से पता चला कि निविदाओं को अन्तिम रूप देने में लिया गया समय दफ्तरों में दो दिन से पूरे में अधिकतम 555 दिनों तक था।
- ii) निविदाओं को अन्तिम रूप देने में विलम्ब में निविदा को अन्तिम रूप देने के पश्चात एलओए जारी करने में विलम्ब का भी योगदान था। एलओए प्रस्ताव की वैधता की अवधि के भीतर जारी किया जाना आवश्यक है। लेखापरीक्षा ने देखा कि जहाँ 155<sup>47</sup> मामलों में एलओए

<sup>45</sup> मरे-67, पूमरे-71, पमरे-58, दमरे-54, पूरे-11, उरे-24, उसीरे-10, उपरे-55, उपूरे-26, दरे-73, दपूरे-33, दपरे-66, परे, 15, उमरे-30, पूतरे-60, दपूमरे-64

<sup>46</sup> दमरे-1, पूरे-4, उसीरे-1, उपरे-2, उपूरे-1, परे-1

<sup>47</sup> मरे-11, पूमरे-19, पमरे-9, दमरे-1, पूरे-2, उरे-10, उसीरे-6, उपरे-25, उपूरे-11, दरे-4, दपूरे-7, दपरे-1, परे, 13, उमरे-21, पूतरे-3, दपूमरे-12

उसी दिन जारी किये गए थे, वहीं 881<sup>48</sup> मामलों में 1 से 15 दिन तथा 175<sup>49</sup> मामलों में 16 दिन से 195 दिनों को विलम्ब था। समय पर एलओए जारी करने की अपनी महत्ता है क्योंकि यह एलओए जारी करने के 15 दिनों के अन्दर ठेकेदार द्वारा जल्दी कार्य प्रारंभ करना सुनिश्चित करेगा, जैसाकि पद्धति प्रचलित है तथा जैसा एलओए में दर्शाया गया है कि ठेकेदारों को एलओए जारी होने के 15 दिनों के अन्दर कार्य प्रारंभ करना आवश्यक है।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि निविदाओं को अन्तिम रूप देने में विलम्ब अथवा एलओए जारी करने में विलम्ब के लिए फाईलों पर कोई कारण दर्ज नहीं किए गए थे। इसका विश्लेषण नहीं किया गया था अथवा निविदा प्रक्रिया की समय पर पूर्णता सुनिश्चित करने के लिए कार्यवाही नहीं की गई थी।

निविदा कार्यक्रमों की तैयारी, क्षेत्रीय रेलवे (उरे को छोड़कर जिसने एक समय सूची निर्धारित की है) द्वारा ब्रिफिंग नोट्स सहित निविदाओं की प्रक्रिया में शामिल विभिन्न गतिविधियों के लिए कोई विशिष्ट समय सीमाएँ निर्धारित नहीं की गई हैं। एक मात्र निर्देश<sup>50</sup> यह था कि निविदाओं का मूल्यांकन तथा अन्तिम रूप शीघ्रता से तथा प्रस्तावों की वैधता, जो सामान्यतः 90 दिन होती है, की समाप्ति से पहले किया जाना है। अतः आरबी को इस मुद्दे की जांच करने तथा उरे द्वारा की गई पहल के आधार पर विभिन्न चरणों के लिए समय सीमा निर्धारित करने की आवश्यकता है।

आरबी ने अपने उत्तर में बताया कि निविदाओं को अन्तिम रूप देने में विलम्ब कुछ कारणों जैसे निविदाकारों के प्रत्यक्ष-पत्र की जांच अथवा बातचीत इत्यादि के कारण होता है। आरबी ने पत्र दिनांक 19.06.2015 के द्वारा क्षेत्रीय रेलवे तथा रेलवे उत्पादन इकाईयों को बोलियों की वैधता अवधि के अन्दर

<sup>48</sup> मरे-46, पूमरे-56, पमरे-52, दमरे-37, पूरे-51, उरे-57, उसीरे-52, उपरे-50, उपूरे-52, दरे-57, दपूरे-64, दपरे-68, परे, 63, उमरे-56, पूतरे-57, दपूमरे-63

<sup>49</sup> मरे-19, पूमरे-3, पमरे-7, दमरे-40, पूरे-25, उरे-5, उसीरे-20, उपरे-0, उपूरे-3, दरे-17, दपूरे-7, दपरे-9, परे, 2, उमरे-1, पूतरे-14, दपूमरे-3

<sup>50</sup> रेलवे बोर्ड पत्रांक 94/सीई-1/सीटी/4 दिनांक 17.9.1997

निविदाओं को अन्तिम रूप देने तथा जहाँ तक संभव हो सके, एमओए जारी करने में विलम्ब से बचने के निर्देश दिये। आरबी अपने निर्देशों का अनुपालन सुनिश्चित कर सकता है।

### 2.2.1.7 स्वीकृति पत्र जारी करने के पश्चात विलम्ब

संविदा की सामान्य शर्तों (जीसीसी) (खण्ड 8-भाग 1) में अपेक्षित है कि संविदा अनुबन्ध ठेकेदार द्वारा एलओए की प्राप्ति के सात दिनों के अन्दर क्रियान्वित किया जाना चाहिए। जीसीसी के खण्ड 16 (4) के अनुसार, सफल बोलीदाता को एलओए जारी होने की तिथि से 30 दिनों के अन्दर तथा 30 दिनों से 60 दिनों तक अधिक के दण्डिक ब्याज के भुगतान पर निष्पादन गारंटी (पीजी) प्रस्तुत करना आवश्यक है। यदि ठेकेदार 60 दिनों के बाद भी पीजी प्रस्तुत करने में विफल होता है, तो संविदा बयाना राशि जमा (ईएमडी) तथा अन्य राशियों की जब्ती के साथ समाप्त कर दी जाएगी। एक संविदा अनुबन्ध निविदाकार द्वारा पीजी कराने के पश्चात ही हस्ताक्षरित किया जाना चाहिए। अतः नीति निर्देशों में विरोधाभास विद्यमान है।

1,215 निविदाओं में पीजी के प्रस्तुतिकरण की समीक्षा से पता चला कि 474 संविदाओं<sup>51</sup> (40 प्रतिशत) में पीजी के प्रस्तुतिकरण में 30 दिनों से अधिक का विलम्ब था। 90 संविदाओं<sup>52</sup> में 60 दिनों से अधिक विलम्ब था जिनमें से 25 संविदाओं<sup>53</sup> में 180 दिनों से अधिक का विलम्ब था। 165 मामलों<sup>54</sup> में ईएमडी जब्त करके तथा अन्य राशियों की वसूली करते हुए

इन संविदाओं को समाप्त मानने की दण्डिक कार्यवाही नहीं की गई थी, जैसा कि जीसीसी के खण्ड 16(4) में अभिकल्पित है।

<sup>51</sup> मरे-25, पूमरे-27, पमरे-19, दमरे-46, पूरे-31, उरे-10, उसीरे-28, उपरे-29, उपरे-27, दरे-28, दपूरे-38, दपरे-38, परे 25, उमरे-32, पूतरे-30, दपूमरे-42

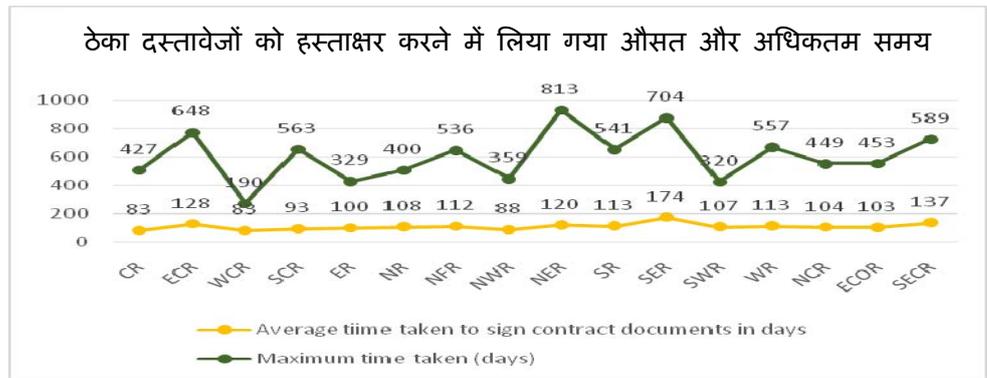
<sup>52</sup> मरे-5, पूमरे-9, पमरे-2, दमरे-13, पूरे-1, उरे-0, उसीरे-10, उपरे-4, उपरे-4, दरे-4, दपूरे-10, दपरे-10, परे 4, उमरे-3, पूतरे-5, दपूमरे-10

<sup>53</sup> मरे-2, पूमरे-3, दमरे-4, उसीरे-2, उपरे-2, उपरे-3, दपूरे-1, दपरे-3, उमरे-1, दपूमरे-3,

<sup>54</sup> मरे-2, ₹ 1.35 लाख, पूमरे-20, ₹ 13.89 लाख, पमरे-3, ₹ 0.34 लाख, दमरे-10, ₹ 6.78 लाख, पूरे-0, उरे-10, ₹ 2.28 लाख, उसीरे-14, ₹ 11.07 लाख, उपरे-7, ₹ 2.73 लाख, उपरे-12, ₹ 20.56 लाख, दरे-6, ₹ 0.49 लाख,

दूसरी तरफ, नमूना जाँच के लिए चूनी गए 1,215 निविदाओं में से, 1,196 निविदाओं<sup>55</sup> (2-5-2011 से 21-1-2014 की अवधि के दौरान 19 निविदाओं को अन्तिम रूप दिया गया था, निविदाओं को अभी निष्पादित किया जाना था) में ठेका करार पर हस्ताक्षर किए गए थे बाकी, 1,196 मामलों के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता लगा:

- स्वीकृति पत्र जारी होने के बाद ठेका करने के लिए इन 1,196 निविदाओं में लिया गया औसत समय 110 दिन था और लिया गया औसत समय 83 दिन (मरे और पमरे) से 174 दिन (दपूरे) के बीच था जैसा नीचे दर्शाया गया है



- केवल 10 मामलों<sup>56</sup> में सात दिन की निर्धारित अवधि में ठेके निष्पादित किए गए थे।
- 1029 मामलों<sup>57</sup> में ठेके पर हस्ताक्षर करने में लिया गया समय आठ और 180 दिन के बीच था।
- 128 ठेकों<sup>58</sup> में छः महीने से अधिक के और 29 ठेकों<sup>59</sup> में एक वर्ष से अधिक के असामान्य विलम्ब देखे गए। इन 157 ठेकों को रेलवे

दपूरे-21-₹7.10 लाख, दपूरे-20-₹5.47 लाख, परे-14-₹2.54 लाख, उमरे-21- ₹2.75 लाख, पूतरे-2-, दपूमरे-3- ₹0.24 लाख

<sup>55</sup> मरे-76, पूमरे-78, पमरे-66, दमरे-78, पूरे-74, उरे-72, उसीरे-78, उपरे-74, उपूरे-66, दरे-78, दपूरे-78, दपरे-78, परे-77, उमरे-75, पूतरे-73, दपूमरे-75

<sup>56</sup> मरे-6, पूमरे-1, पूरे-1, उपरे-1, उमरे-1,

<sup>57</sup> मरे-65, पूमरे-65, पमरे-64, दमरे-72, पूरे-69, उरे-63, उसीरे-65, उपरे-68, उपूरे-60, दरे-71, दपूरे-48, दपरे-56, परे-70, उमरे-68, पूतरे-67, दपूमरे-58

प्रशासन द्वारा समाप्त के रूप में मानने और बयाना राशि को जब्त करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई थी।

- 1,196 मामलों में से 22<sup>60</sup> में ठेकेदार एलओए के आधार पर निर्माण कार्य प्रारंभ करने में विफल रहा।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में कहा कि सबसे सफल निविदाकर्त्ता एलओए जारी होने के तुरन्त बाद और पीजी जमा करने से भी पूर्व कार्य प्रारंभ कर देता है और पीजी प्रस्तुत करने में विलम्ब या ठेके पर हस्ताक्षर करने में विलम्ब का अर्थ यह नहीं है कि कार्य के प्रारंभ करने में विलम्ब हो।

रेलवे बोर्ड का उत्तर तर्कसंगत नहीं था क्योंकि यह भारतीय रेलवे अभियांत्रिकी संहिता के पैरा 1256 और 1259 के प्रावधानों के विपरीत था जो प्रावधान करता है कि किसी भी ठेकेदार को तब तक कार्य प्रारंभ करने की अनुमति नहीं होनी चाहिए जब तक प्रासंख्यागिक ठेकों पर सक्षम पार्टियों द्वारा हस्ताक्षर न किए जाएं। चूंकि एलओए विशेष शर्तें और अन्य नियम शामिल नहीं करता जो ठेके की कानूनी बाध्यता का एक हिस्सा बनाते हैं, व्याख्या में कठिनाई खड़ी करते हैं और रेलवे करार की विफलता या कानूनी कार्रवाई के मामले में ठेके की शर्तों को लागू करने में सक्षम नहीं होगा। इसलिए, रेलवे बोर्ड को विलम्बों और कानूनी कार्रवाई से बचने के लिए समय पर ठेका दस्तावेजों पर हस्ताक्षर के संबंध में एक स्पष्ट नीति बनाने की आवश्यकता है।

## 2.3 करारों का निष्पादन

### 2.3.1 निष्पादन के दौरान नई मर्दों की मात्रा/संचलन में भिन्नताएं

अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 1268 के अनुसार कार्य की प्रकृति पर निर्भर करते हुए 15 से 25 प्रतिशत तक की भिन्नता पर

<sup>58</sup> मरे-3, पूमरे-8, पमरे-2, दमरे-5, पूरे-4, उसीरे-12, उरे-9, उपरे-5, उपूरे-3, दरे-6, दपूरे-25, दपरे-18, परे-5, उमरे-5, पूतरे-5, दपूमरे-13,

<sup>59</sup> मरे-2, पमरे-4, दमरे-1, पूरे-1, उसीरे-3, उपूरे-1, दरे-5, दपूरे-4, दपरे-2, परे-1, उमरे-1, उसीरे-4,

<sup>60</sup> मरे-8, पूतरे-5, उरे-3, दपूमरे-5, दमरे-1

तर्कपूर्णता के रूप में विचार किया जा सकता था। रेलवे बोर्ड के निर्देशों<sup>61</sup> के अनुसार, निविदा स्तर पर मात्रा का निर्धारण भली भांति किया जाना चाहिए ताकि मौजूदा कार्य अनुसूची में बड़े संशोधन या जोड़ से बचा जा सके।

निष्पादन के दौरान ठेकों में भिन्नताओं का विवरण *अनुबंध IV* में दिया गया है। भिन्नताओं के विश्लेषण से पता चला कि लेखापरीक्षा में नमूना जांच किए गए ₹1,729.50 करोड़ के मूल्य के लिए गए 1,215 ठेकों में से मात्रा में 25 प्रतिशत से अधिक की भिन्नता 26 प्रतिशत से 455 प्रतिशत के बीच थी। भूकार्य, सीमेंट कंक्रीट, सीमेंट और स्टील की आपूर्ति और लिकिंग बिछाने जैसी 8,965 मर्दों में 390 ठेकों<sup>62</sup> में अत्यधिक मर्दों को संचालित किया गया जिसमें ₹361.37 करोड़ का मौद्रिक मूल्य शामिल था। इन ठेकों में ₹44.38 करोड़ के मूल्य की नई मर्दों को भी संचालित किया गया था।

उपरोक्त विश्लेषण से पता चलता है कि कार्य क्षेत्र के सही आकलन और निर्धारण में विफलता थी। इसके अलावा, अत्यधिक मात्रा और नई मर्दों से संचालन के परिणामस्वरूप उन कार्यों के मूल्य में वृद्धि हुई जिनमें ठेकेदारों से संशोधित पीजी एकत्रित की जानी थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि 13 जोनल रेलवे<sup>63</sup> में कार्य के बड़े हुए मूल्य में वृद्धि पर संशोधित पीजी एकत्रित नहीं की गई थी।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में कहा कि कई बार स्थल परिस्थितियों, अप्रत्यक्ष मर्दों और कार्यक्षेत्र में परिवर्तन के कारण भिन्नताएं आवश्यक हो जाती हैं। रेलवे बोर्ड का उत्तर अपने स्वयं के निर्देशों के विपरित है की विस्तृत जांच की जानी चाहिए और बनाए गए आंकलन वास्तविक होने चाहिए और भिन्नताएं निविदा मात्रा से 25 प्रतिशत से कम तक सिमित होनी चाहिए हैं।

<sup>61</sup> दिनांक 21-9-1972 का रेलवे बोर्ड पत्र सं. 72/डब्ल्यू आई/सीटी/43, दिनांक 13-11-1990 सं. 90-बीसी-एनएफ-7, दिनांक 16/8/1994 का पत्र सं. 94/सीई.1/सीटी/56, दिनांक 27/9/96 की सं.

93/डब्ल्यूजेड/पीक्यूआर/एससी/4/पी और दिनांक 13/4/2000 की सं. 90/डब्ल्यूआई/डीएल/एस/।

<sup>62</sup> मरे-37, पूमरे-7, पमरे-2, दमरे-45, पूरे-31, उरे-23, उसीरे-31, उपरे-39, उपूरे-10, दरे-48, दपूरे-26, दपरे-21, परे-25, उमरे-11, पूतरे-21, दपूमरे-13

<sup>63</sup> मरे-₹0.23 करोड़, पूमरे-₹0.45 करोड़, पमरे-₹3.18 लाख, दमरे-0.81 करोड़, उरे-₹9.17लाख, उसीरे-₹2.16 करोड़, उपरे-₹1.15 लाख, दरे-₹0.65 करोड़, दपूरे-₹0.11 करोड़, दपरे-₹0.35लाख, परे-₹1.10 करोड़, उमरे-₹0.11करोड़, दपूमरे-₹5.37 लाख.

रेलवे को निविदा तैयार करते समय, जहां तक संभव हो, मात्रा के निर्धारण के मौजूदा निर्देशों का अनुपालन सुनिश्चित करने की आवश्यकता है ताकि निष्पादन के दौरान बड़ी मात्रा में परिवर्तनों से बचा जा सके जिसके कारण निष्पादन में विलम्ब और मुकदमें बाजी होती हैं।

### 2.3.2 प्रशासनिक कारणों से ठेकों की समयपूर्व समाप्ति

रेलवे बोर्ड ने बेहतर ठेका प्रबंधन अभ्यासों को अपनाने के लिए और ठेकेदार को विस्तृत ड्राइंगें प्रस्तुत करने में विलम्ब जैसी परिस्थितियों से बचने के लिए, विनिर्देश<sup>64</sup> जारी किए जिसके फलस्वरूप कार्य के निष्पादन में विलम्ब या उसे छोड़ने या ठेकों की समाप्ति से उच्च लागत पर कार्य पूरा करने के लिए नई निविदा आमंत्रित आवश्यक हो ।

समीक्षा की अवधि के दौरान (2011-12 से 2013-14) भारतीय रेल में 259 ठेकों की पूर्व समाप्ति<sup>65</sup> हुई थी। लेखापरीक्षा द्वारा इन में से ₹1 करोड़ से अधिक के मूल्य के 173 पूर्व समाप्त ठेकों की नमूना जांच की गई थी जिससे संबंधित डाटा अनुबंध V में दर्शाया गया है। इन मामलों के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:-

तालिका 2.2.2.2 – पूर्व समाप्त ठेके और उसके कारण					
क्रम संख्या.	ठेकों के प्रकार	ठेकों की संख्या	ठेकों की पूर्व समाप्ति के कारण		
			निधियों की कमी	स्थल की अनुपलब्धता	अन्य जैसे धीमी प्रगति, कार्य की आवश्यकता नहीं इत्यादि
1	अनुरक्षण	16	8	5	3
2	अन्य विविध कार्य	41	28	8	5
3	परियोजनाएँ <sup>66</sup>	76	35	27	14
4	सुरक्षा	20	5	10	5
5	ट्रैक नवीकरण	4	0	1	3

<sup>64</sup> रेलवे बोर्ड का दिनांक 22/2/1985 का पत्र सं. 85/डब्ल्यू 1/सीटी/9

<sup>65</sup> जब भी रेलवे प्रशासन की गलती अर्थात् ठेकेदार को स्थल की सुपुर्दगी न करना, ड्राइंगों की सुपुर्दगी न करना, प्रारंभिक कार्यों जैसे वन मंजूरी/सर्वेक्षण, वित्त की कमी इत्यादि के कारण एक ठेके के बीच में ही समाप्त करना होता है तो अनुबंध को खण्ड 61 और 62 जीसीसी के अन्तर्गत पूर्व समाप्त/पहले समाप्त किया जाता है।

<sup>66</sup> डबलिंग -10, गेज परिवर्तन-23, नई लाइन - 38, शेड 5

6	परिवहन सुविधा	16	7	3	6
	जोड़	173	83	54	36

नमूना जांच किए गए 173 पूर्व समाप्त ठेकों में से, 133 ठेकों को अभी पुनः निविदाकरण किया जाना था, 31 मार्च 2014 तक पुनः निविदाकरण के लिए लिया गया समय एक दिन से 1,007 दिन के बीच था। जोनल रेलवे प्रशासन ने इन अनुबंधों पर ₹228.24 करोड़ का व्यय किया जोकि 31 मार्च 2014 तक निष्फल था। नए दिए गए 40 ठेकों में जोनल रेलवे प्रशासन ने 11 जोनल रेलवे<sup>67</sup> में पुनः निविदाकरण में प्राप्त उच्च दरों के कारण ₹49.50 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया था।

निधियों की कमी (83 मामलें) और स्थल की अनुपलब्धता (54 मामले) जैसे कारणों के कारण 80 प्रतिशत मामलों (137 मामले) की पूर्व समाप्ति दोष पूर्ण नियोजन और प्रारंभिक कार्यों की पूर्णता सुनिश्चित किए बिना निर्माण कार्य करने का सूचक हैं। 36 मामलों में, ठेकों की पूर्व समाप्ति भिन्नताओं, न्यायिक आदेशों, कार्य क्षेत्र में परिवर्तन, कार्य की आवश्यकता नहीं और रेलवे की ओर से धीमी प्रगति जैसे कारणों से हुई थीं।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में आपत्तियों को स्वीकार किया और कहा कि निर्देश दोहराए जा रहे थे।

### 2.3.3 ठेकेदार के कारण ठेके की समाप्ति

ठेकों के ठेका प्रबंधन के शर्तें रेलवे तथा ठेकेदारों – दोनों पार्टियों की भूमिका, देयता तथा अधिकारों को परिभाषित करती है। इन शर्तों में ठेके की सामान्य शर्तें शामिल हैं जो ठेका संरचना की मूल शर्तें हैं और सभी अनुबंध लागू होती हैं और ठेके की विशेष शर्तें निविदा किए जाने वाले कार्य की विशिष्ट प्रकृति को कवर करने के लिए बनाई जाती हैं।

<sup>67</sup> मरे- ₹ 3.21 करोड़, पूमरे- ₹7.29 करोड़, दमरे- ₹10.55 करोड़, उरे- ₹0.58 करोड़, उसीरे- ₹3.99 करोड़, उपरे- ₹1.77 करोड़, दरे- ₹11.11 करोड़, दपरे- ₹1.24 करोड़, उमरे- ₹1.103 करोड़, पूतरे- ₹7.78 करोड़, दपूमरे- ₹0.95 करोड़,

जीसीसी के खण्ड 62 के अनुसार, जब एक ठेकेदार रेलवे प्रशासन की संतुष्टि से कार्य निष्पादित करने में विफल रहता है तो ठेके को जैसा निर्धारित है नोटिस जारी कर समाप्त कर दिया जाएगा।

समीक्षाधीन अवधि के दौरान (2011-12 से 2013-14) जोनल रेलवे में 473 ठेकों को समाप्त किया गया था। समाप्त किए गए मामलों का जोनल रेलवे वार विवरण *अनुबंध VI* में दिया गया है। इनमें से लेखापरीक्षा द्वारा जोनल रेलवे द्वारा समाप्त किए गए 265 ठेकों की पुनरीक्षा से निम्नलिखित अनियमितताओं का पता चला:

- 163 मामलों में, जुलाई 2006 से फरवरी 2014 की अवधि के दौरान प्रारंभिक ठेके ₹ 639.68 करोड़ के मूल्य पर दिए गए थे जिन्हें ₹ 99.85 करोड़ के व्यय के बाद समाप्त कर दिया गया था। तथापि अभी इनका पुनः निविदाकरण किया जाना है (मार्च 2014)। इन कार्यों पर किया गया ₹99.85 करोड़ का व्यय निष्फल हो गया।
- समाप्त किए गए 102 ठेकों<sup>68</sup> जिनका पुनः निविदाकरण किया गया था के संबंध में पुनः निविदाकरण के लिए लिया गया औसत समय 203 दिन था और पुनः निविदाकरण में स्वीकृत उच्च दरों के कारण ₹ 83.44 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया गया था जिसके परिणामस्वरूप कार्य की लागत में वृद्धि हुई।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में आपित्तियों को स्वीकार किया और कहा कि जोनल रेलवे को निर्देश दिए जो रहें हैं कि वह सुनिश्चित करें कि ठेकेदारों के कारण समाप्त ठेकों को शीघ्र किया जाए ताकि निधियों के खाली पड़े रहने से बचाया जा सके।

#### 2.3.4 ठेके की विस्तारित अवधि के दौरान कीमत भिन्नता खण्ड

जीसीसी के अनुसार समय ठेके का मूल तत्व है और इसलिए निर्माण कार्य की समय पर समाप्ति यह सुनिश्चित करने के लिए अनिवार्य है कि कार्यों पर किए गए निवेश से वांछित परिणाम प्राप्त किए गए हैं।

<sup>68</sup> मरे-5, पूमरे-4, पमरे-2, दमरे-1, पूरे-22 उरे-5, उसीरे-1, उपरे-13, दरे-8, दपूरे-10, दपरे-, परे-9, उमरे-2, पूतरे-6 दपूमरे-13,

भारतीय रेलवे में कीमत भिन्नता खण्ड (पीवीसी)<sup>69</sup> और सांविधिक भिन्नता खण्ड (सरकारी करों और रायल्टियों की दरों में वृद्धि को कवर न करने के लिए) समय पर समाप्ति<sup>70</sup> पर ध्यान दिए बिना ₹ 50 लाख मूल्य से अधिक के सभी ठेकों के संबंध में ठेका शर्तों का भाग बनाया जाता है ताकि सामान्य मुद्रा स्फीति से जुड़े मजदूरी, भंडार और ईंधन के लिए विशिष्ट कीमत सूचियों के प्रति सुरक्षा की जा सके।

(i) कार्यक्षेत्र में परिवर्तन या संशोधन (ii) रेलवे/ठेकेदार के कारण विलम्ब न होने किन्तु रेलवे या रेलवे द्वारा नियुक्त अन्य ठेकेदारों के कर्मिकों की ओर से लापरवाही के कारण विलम्ब या (iii) जीसीसी<sup>81</sup> के खण्ड 17 (ए) के अन्तर्गत रेलवे की ओर से विलम्ब के कारण, ठेके की वास्तविक 'देय पूर्णता की तिथि' से आगे निष्पादन में विस्तारणों के मामले में, रेलवे कीमत भिन्नता के भुगतान का दायी है। जीसीसी के खण्ड 17 (बी) के अन्तर्गत ठेकेदार के कारण निष्पादन में विलम्ब के कारण कोई कीमत भिन्नता का भुगतान देय नहीं है। उन मामलों में जहां ठेकेदार की गलती के कारण निष्पादन में विलम्ब होता है कीमत भिन्नता के साथ दिए गए विस्तारणों के परिणामस्वरूप ठेकेदार को अदेय लाभ होता है।

<sup>69</sup> जबकि सामान्य वित्तीय नियमावली(जीएफआर) खण्ड/नियम 204 (vii) के अनुसार लागत आधिक्य ठेकों से बचना चाहिए जब तक कि अपरिहार्य और तर्कसंगत न हो खण्ड/नियम 204 (viii) प्रावधान करता है कि 18 महीने की सुपुर्दगी अवधि से अधिक के दीर्घावधि ठेकों में कीमत भिन्नता प्रदान की जानी चाहिए।

<sup>70</sup> जीसीसी का खण्ड 46 (ए) और दिनांक 15-12-2008 का रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2008/सीई.1/सीटी/कोन/7 (पीसीई/जीएम)

8117-ए- ठेके में किसी आवश्यकता के अधीन जैसा पूरे कार्य की पूर्णता से पहले निर्माण कार्यों के किसी भाग या भाग की पूर्णता के रूप में ठेकेदार को ठेके में दिए गए पूरे निर्माण कार्य को पूर्ण रूप से और अन्ततः ठेके में दी गई तिथि तक या निम्नलिखित खण्डों की शर्तों में विस्तारित तिथि तक पूर्ण करना होगा।

(i) यदि किसी संशोधन की आदेश दिया गया है जो इंजीनियर के मत में कार्य के मात्रा को बढ़ाता है तो पूर्णता की ठेकागत तिथि का ऐसे विस्तारण प्रदान किया जा सकता है,

(ii) इंजीनियर के मत में यदि रेलवे के कर्मिकों की लापरवाही या रेलवे द्वारा नियुक्त अन्य ठेकेदार द्वारा किसी भी समय कार्य की प्रगति विलम्बित होती है।

(iii) रेलवे द्वारा ठेकेदार को रिक्त स्थल या कार्य प्रारंभ करने हेतु आवश्यक नोटिस देने या आवश्यक डाइंग प्रदान करने या निर्देश या किसी अन्य कारण, जो भी हो, से रेलवे द्वारा हुए किसी विलम्ब से विफलता या विलम्ब होता है।

कीमत भिन्नता के भुगतान से संबंधित डाटा *अनुबंध VII, VIII और IX*, में दिया गया है, जिनके विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:

- नमूना जाच के लिए चुने गए 1,215 ठेकों में से 1,196 मामलों में ठेके निष्पादित किए गए थे। 861 ठेकों में (*अनुबंध X*) निष्पादन में विलम्ब थे और ठेके की विस्तारित अवधि में ठेकेदारों को ₹ 67.78 करोड़ की कीमत भिन्नता की राशि का भुगतान किया गया था। इनमें से 13 ठेकों में ₹ 4.04 करोड़<sup>71</sup> की राशि का भुगतान किया गया था जबकि विलम्ब केवल ठेकेदारों के कारण हुआ बताया गया था।
- उपरोक्त के अलावा 31-3-2014 तक प्रगति पर 927 ठेकों में से 760 ठेकों में कीमत भिन्नता के लिए ₹ 321.39 करोड़ की राशि का भुगतान किया गया था। इसी प्रकार, 2014-15 में 313 पूर्ण ठेकों में से, 295 मामलों में कीमत भिन्नता के लिए ₹ 66.38 करोड़ की राशि का भुगतान किया गया था। इन मामलों में ठेकों का विस्तारण भी जीसीसी के खण्ड 17 (ए) के अन्तर्गत अर्थात् रेलवे द्वारा विलम्ब के कारण दिया गया था। इन ठेकों से संबंधित विलम्बों के विवरण को अनुवर्ती पैरा संख्या. 2.3.5 में दिया गया है।

अतः जैसा कि ऊपर विस्तारपूर्वक बताया गया है निष्पादन में विलम्ब के कारण ठेका अवधि के विस्तारण के दौरान कीमत भिन्नता के लिए ठेकेदारों को ₹ 455.55 करोड़ की राशि का भुगतान किया गया। रेलवे बोर्ड अपने उत्तर में मामले को सम्बोधित करने में विफल रहा। चूंकि कीमत भिन्नता में लिए भुगतान से रेलवे के कारण ठेका प्रबन्धन में कमियों का पता चलता है जिसके कारण निष्पादन में विलम्ब हुए, रेलवे बोर्ड को मौजूदा निर्देशों के अनुपालन को लागू करने की आवश्यकता है ताकि ठेको की समय से पूर्णता और लागत अधिक्व से बचना सुनिश्चित किया जा सके।

<sup>71</sup> मरे ₹3.38 करोड़(एक करार), दमरे ₹3.92 लाख (चार करार), उरे ₹1.78 लाख (एक करार), उपरे- ₹2.73 लाख, दपूरे-₹13.56 लाख (तीन करार) पूतरे ₹44.76 लाख (तीन करार)

### 2.3.5 निर्माण कार्य ठेकों के निष्पादन में विलम्ब

निर्माण कार्य/ठेकों का समय पर समाप्ति के महत्व को ध्यान में रखते हुए लेखापरीक्षा ने कुछ चुने हुए निर्माण कार्य ठेकों में दिए गए विस्तारण के कारणों और प्रभावों के विश्लेषण की जांच की, 6650 में से लेखापरीक्षा ने 1240 ठेका कार्यों में पदत्त विस्तारण की जांच की जिसमें परिशिष्ट VIII तथा IX में वर्णित 2013-15 के दौरान पूर्ण किए गए 313 ठेके तथा मार्च 2014 तक प्रगति में रहे 927 ठेकों को सम्मिलित किया गया। निम्न सारणी में 1240 ठेकों से संबंधित विवरण सारबद्ध है:

तालिका संख्या 2.3.5: ठेकों की कार्यान्वयन की स्थिति

विवरण	31.3.2014 को प्रगति <sup>72</sup> पर ठेके	2013*-14 के दौरान पूर्ण किए गए ठेके	जोड (2 और 3)
1	2	3	4
नमूना जांच किए गए ठेकों की संख्या	927	313	1240
पूर्णता की वास्तविक तिथि में पूर्ण ठेकों की संख्या	लागू नहीं	18	18
नमूना जांच के संदर्भ में वास्तविक वैधता में पूर्ण प्रतिशतता	लागू नहीं	6 प्रतिशत	1 प्रतिशत
पूर्णता की वास्तविक तिथि से आगे विलम्बित ठेकों की संख्या	760	295 <sup>73</sup>	1055
नमूना जांच किए गए संदर्भ में प्रतिशतता	82 प्रतिशत	94 प्रतिशत <sup>74</sup>	85 प्रतिशत
उपरोक्त ठेकों के निष्पादन में वर्ष वार विलम्ब			445
एक वर्ष तक	336	109	279
एक से दो वर्ष	186	93	305
दो वर्ष से अधिक	218	87	23
पांच वर्ष से अधिक	20	3	

<sup>72</sup> चुने गए ठेके जो 31-3-2014 तक प्रगति पर थे

<sup>73</sup> सीआर में शामिल तीन ठेके जिन्हें समाप्त कर दिया गया था।

<sup>74</sup> ठेकों का 6 प्रतिशत पूर्णता की वास्तविक तिथि के भीतर पूरा किया गया।

विलम्बित ठेकों पर किया गया कुल व्यय (ऊपर सूचित)	₹3,320.18 करोड़	₹1,383.39 करोड़ <sup>73</sup>	₹4703.57 करोड़
पूर्णता की वास्तविक तिथि से आगे विस्तारित ठेके	760	295	1055
ठकों में विलम्ब के मुख्य कारण <sup>74</sup>			
(i) स्थल उपलब्ध नहीं करवाया गया	286	70	356
(ii) ठेकेदार द्वारा धीमी प्रगति	145	30	175
(iii) ठेकेदार द्वारा धीमी प्रगति	85	35	120
(iv) अन्य कारण (निधियों की कमी, ठेकेदार रेलवे के नियंत्रण से बाहर के कारण जैसे बाढ़, कानून और व्यवस्था की समस्या/हड़ताल इत्यादि)	244	160	404
उपरोक्त में से ठेकों की संख्या, जहां विस्तारण केवल रेलवे के कारण था	675 (88 प्रतिशत)	196 (67 प्रतिशत)	871 (83 प्रतिशत)
ट्रेक नवीकरण और ट्रेक अनुरक्षण कार्यों सहित सुरक्षा से संबंधित विलम्बित ठेकों की संख्या	162 (21 प्रतिशत)	86 (29 प्रतिशत)	248 (23 प्रतिशत)
नई लाइनों, दोहरीकरण, गेज परिवर्तन और यातायात सुविधाओं से संबंधित विलम्बित ठेकों की संख्या	451 (59 प्रतिशत)	134 (45 प्रतिशत)	585 (55 प्रतिशत)

प्रगति पर और पूर्ण ठेका कार्यों (उपरोक्त तालिका का का.3एवं5) पर नमूना अध्ययन के आधार पर ठेकों के निष्पादन में विलम्बों के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:

- 1240 ठेकों में से 1,055 (85 प्रतिशत) में पूर्णता में विलम्ब पाए गए थे जिससे पता चलता है विलम्ब अपवाद से अधिक रूटीन था। 1240

<sup>73</sup> ठेका मूल्य

<sup>74</sup> कई कारणों से कई बार ठेकों का विस्तारण किया गया था। विलम्ब के कारण का वर्गीकरण प्राथमिक कारणों से आधार पर किया गया था जिन पर ठेकों को विस्तारण दिए गए थे की लेखापरीक्षा में नमूना जांच की गई थी। एक ही ठेके में कई विस्तारणों की सूचना नहीं दी गई थी।

ठेकों में से केवल 18 जो 31.3.2014 से पूर्व समाप्ति हेतु देय थे, पूर्णता की वास्तविक तिथि के अन्दर पूर्ण हो गए थे।

- 455 ठेकों में विलम्बों की सीमा एक महीने से एक वर्ष थी, 279 ठेकों में एक से दो वर्ष, 305 ठेकों में दो से पांच वर्ष और 23 ठेकों में पांच वर्ष से अधिक थी। इसलिए 49 प्रतिशत ठेके एक वर्ष से आगे तक विलम्बित थे।
- जबकि केवल 120 ठेकों (11 प्रतिशत) में विलम्ब ठेकेदार द्वारा धीमी प्रगति के कारण था, 871 ठेको (83 प्रतिशत) में विलम्ब रेलवे को कारण बताया गया जैसे स्थल की उपलब्धता सुनिश्चित किए बिना ठेका देना और डिजाइन और ड्राइंगों के तैयार किए बिना ठेका देना और निधियों की कमी।
- पीवीसी भूगतानों जैसा पूर्ववर्ती पैरा 2.2.4 में विवरण में जैसा कि दिया गया है पीवीसी भूगतानों द्वारा ₹ 387.77 करोड़ के लागत अधिव्यय के अलावा, अपूर्ण कार्यों या देरी से कार्य पूरा करने पर ₹ 4703.57 करोड़ के व्यय का पूरा लाभ नहीं उठाया जा सका और वह एक महीने (31.3.2014 तक) से 90 महीने की अवधि तक निष्फल पड़े रहे। विलम्बों के परिणामस्वरूप पुलों, भवनों, ट्रैक, स्थल पर पड़ी सामग्री बिछाने इत्यादि के रूप से सृजित परिसम्पत्तियों का मूल्यहास भी हुआ।
- 23 प्रतिशत विलम्बित ठेकों में (1055 ठेकों में से 248 ठेके) सुरक्षा संबंधी कार्यों जैसे लेवल क्रॉसिंग, सड़क ओवर ब्रिज, पुनः स्थापित करने के उद्देश्यों के लिए अभिप्रेत पुलों, ट्रैक नवीकरण इत्यादि के कारण हुए थे। इन कार्यों को पूरा करने में विलम्ब ने रेलगाडी संचलन में सुरक्षा को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया।
- 55 प्रतिशत ठेकों (1055 ठेकों में से 585 ठेके) परियोजनाओं जैसे नई लाइनों/दोहरी करण/गेज परिवर्तन से संबंधित थे। इन ठेकों को पूरा करने में विलम्ब से पूरी परियोजना या परियोजना के भाग (वहां परियोजनाएं क्रमवार यातायात के लिए खोली गई थी) में विलम्ब हुआ और परियोजना/निर्माण कार्य में परिकल्पित प्रत्याशित लाभ

प्रतिकूल रूप से प्रभावित हुआ। लाईन क्षमता में प्रत्याशित सुधार/मरम्मत और अनुरक्षण के लिए शैडों की क्षमता में वृद्धि प्राप्त नहीं की जा सकी जैसा प्रत्याशित था। परियोजनाओं जैसे नई लाइनों, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण से संबंधित ठेकों में विलम्ब के परिणामस्वरूप भी समय पर रेलवे के क्षमता संवर्धन कार्यों के की सुपुर्दगी पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।

तालिका 2.3.5 के का. संख्या. 2 में संदर्भित 861 ठेकों के निष्पादन में भी समान प्रकार के विलम्ब बने रहे जैसा कि उसमें दी गई स्थिति से देखा जा सकता है।

दोषपूर्ण ठेका प्रबन्धन परियोजनाओं के कार्यान्वयन में विलम्ब हुए जैसा कि 2010-11 के प्रतिवेदन संख्या. 34 के लेखापरीक्षा पैरा संख्या 3.1 में टिप्पणी की गई थी। रेलवे प्रशासन ने विलम्बों को स्वीकार करते समय अपनी की गई कार्रवाई में कहा (मार्च 2013) कि निष्पादन में विलम्ब आश्वासित निधियों की अनुपलब्धता जैसे कारणों से अपरिहार्य थे। रेलवे बोर्ड ने कहा कि व्यवस्था सुधार एक निरन्तर जारी प्रक्रिया है और रेलवे ने कमियों और चूको पर आवश्यक सुधारात्मक कार्रवाई की गई हैं। रेलवे बोर्ड ने यह भी कहा कि ठेकों की विफलता के मामलों की भी समीक्षा की गई थी और परिस्थितियां जो परियोजना कार्यान्वयन में बाधा डाल रही थी को हटा/सरल कर दिया गया है।

तथापि, मौजूदा अध्ययन में लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चलता है कि रेलवे द्वारा बताए गए नए उपायों को प्रारंभ करने के बावजूद भारतीय रेल में ठेकों के निष्पादन/पूर्णता में कोई सुधार नहीं था। समय समय पर प्रारंभिक कार्यों की पूर्णता सुनिश्चित करने के बाद ही निविदाएं आमंत्रित करने के निर्देश जारी करने पर भी अभी भी उनका अनुसरण नहीं किया जा रहा था। भारतीय रेल को उचित समन्वय के साथ प्रत्येक क्रियाकलाप निरीक्षण करने के आवश्यकता है तथा नियमित कार्यों में विस्तारण की अनुमति नहीं देनी चाहिए और ठेके देने से पहले आवश्यकताओं का अनुपालन सुनिश्चित करना चाहिए।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में कहा (जून 2015) कि पूर्णता तिथि में विस्तारण ऐसे कारणों जैसे सिविल अशान्ति, कानून और व्यवस्था समस्याएं, तोड़ फोड़, अन्य ठेकेदार या सरकारी विभाग के निर्माण कार्यों, सामग्री उपलब्धता, कार्य क्षेत्र में परिवर्तन, दुर्घटनाएं या मिश्रित प्रकृति जैसे रेलवे और ठेकेदार की चूकों के कारण आवश्यक बन गए थे। तथ्य यह रह जाता है कि लगभग 2.500 ठेकों की नमूना जांच से पता चला कि अधिकतर विलम्ब रेलवे की योजना, ठेका देने से पूर्व प्रारंभिक कार्यों में विफलता के कारण थे। विस्तारणों का प्रचलन और उसके परिणाम स्वरूप ठेकों के निष्पादन में विलम्ब से पता चलता है कि ठेको विस्तारण भारतीय रेल में ठेका प्रबन्धन के अपवाद की जगह एक प्रतिमान बन गए थे जिसमें सुधार की आवश्यकता है।

### 2.3.6 ठेकेदार से देयों की वसूली

ठेकेदारों के बिलों से विभिन्न वसूलियां<sup>75</sup> की जानी हैं। वसूलियां क्षेत्र में कार्य प्रभारी कार्यकारी अर्थात् निर्माण कार्य में उप मुख्य इंजीनियर और ओपन लाइन में वरिष्ठ डिविजनल इंजीनियर द्वारा तैयार बिलों में समाविष्ट किया जाता है। फिर प्रस्तावित वसूलियां भुगतान के लिए पारित बिल से पूर्व सम्बद्ध फील्ड दस्तावेजों के साथ सुधार हेतु लेखा कार्यालय में जांची जाती है।

जहां बिल भुगतान हेतु पारित किए जाते थे के 1,215 ठेकों के संबंध में इन वसूलियों की विशुद्धता, की लेखापरीक्षा में नमूना जांच की गई थी। जोनल रेलवे-वार विवरण नीचे तालिका में दर्शाया गया है। लेखापरीक्षा में विश्लेषण से पता चला कि 10 जोनल रेलवे में 179<sup>76</sup> ठकों में आयकर, बिक्री कर/वैट,

<sup>75</sup> ठेके की शर्तों के अनुसार केन्द्र और राज्य/स्थानीय कानूनों की विभिन्न संविधियों द्वारा ठेको पर सांविधिक देयताओं के अनुपालन के भाग के रूप में कई वसूलियां लगाई गई थी। इसके अलावा, प्रशासन भी संयंत्रों और मशीनरियों, जल और बिजली आपूर्ति और ठेकेदार द्वारा योग्य पर्यवेक्षकों को नियुक्त करने में विफलता पर किराया प्रभार की वसूली का हकदार है। स्त्रॉट पर सांविधिक कटौतियों की जाती हैं आईटी अधिनियम की धारा 194-सी के अनुपालन में आय कर, स्थानीय बिक्री कर/वैट कानूनों के अनुपालन में बिक्रीकर/मूल्य संवर्धित कर (वैट) बीओसी डब्ल्यू अधिनियम 1996 की शर्तों में भवन और निर्माण कार्य मजदूरी उपकर (बीओसीडब्ल्यू), राज्य के माइनर मिनरल्स अधिनियम के अनुपालन में कार्य में उपयोग किए गए माइनर मिनरल्स पर डुलाई/रायल्टी प्रभार।

<sup>76</sup> मरे-1, दमरे-5, उरे-17, उसीरे-40, उपरे-6, दपूरे-59, दपरे-1, परे-36, पूतरे-2, दपूमरे-12,

ढुलाई प्रभार, भवन और निर्माण कार्य मजदूरी उपकर के लिए ₹ 6.12 करोड की राशि की कम वसूली हुई थी।

तालिका 2.3.6

श्रेणी	कम वसूली की राशि (₹ लाख में)	जोन वार विवरण
1	2	3
आयकर	5.16	दमरे - 1.53, उरे- 0.25, उसीरे - 1.41, उपरे 0.61 और पूतरे-1.36
बिक्री कर/वेट	142.92	उरे - 44.42, उसीरे 4.36, दपूरे 93.9
ढुलाई प्रभार	170.72	दमरे 6.67, दपूरे- 164.05
भवन और निर्माण कार्य मजदूरी उपकर	293.85	मरे-0.71, दमरे-2.27, उरे-9.55, उसीरे- 93.91, उपरे-3.02, दपूरे-85.42, दपरे- 5.05, परे-90.94, दपूमरे-2.98
जोड	612.65	

उपरोक्त देयो की कम वसूली से इस संबंध में आन्तरिक जांच की मशीनरी को सुदृढ करने की आवश्यकता का पता चलता है।

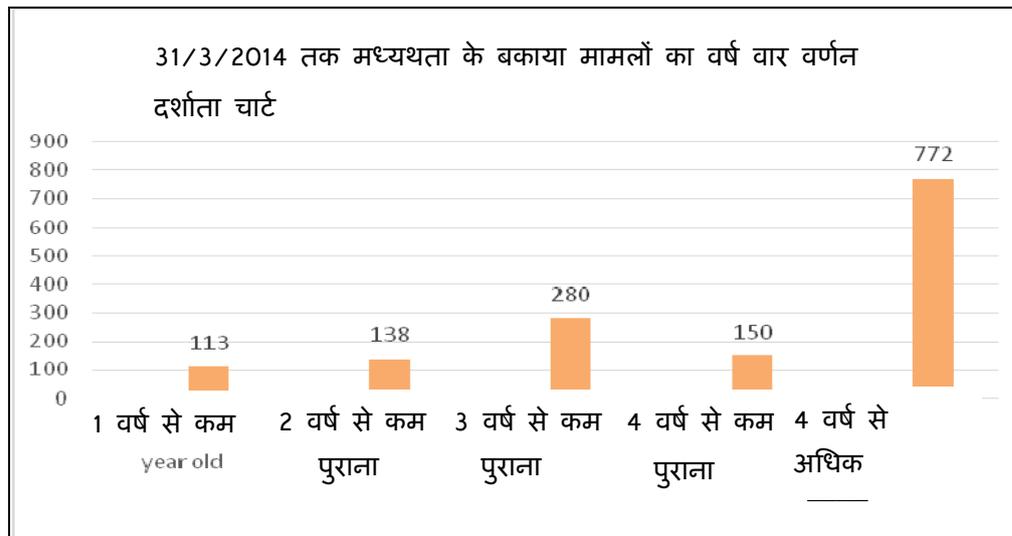
लेखापरीक्षा आपत्तियों को स्वीकार करते समय रेलवे बोर्ड ने कहा कि ठेकेदारों से सभी खातों से देयों की समय पर वसूली सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक निर्देश जारी कर दिए गए हैं।

### 2.3.7 मध्यस्थता

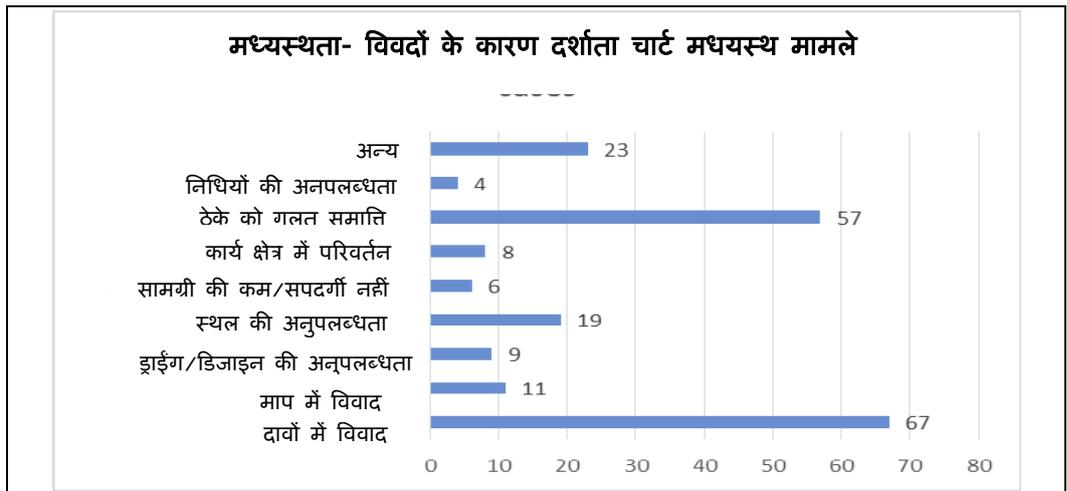
जनवरी 1996 में मध्यस्थता और समाधान अधिनियम के आने से रेलवे ने भी ठेके की मानक/सामान्य शर्तों में मौजूदा मध्यस्थता खण्डों को संशोधित किया। अतः ठेकागत खण्डों में न केवल विवाद सुलझाने की प्रक्रिया परिकल्पित है अपितु इन मामलों के समय पर निपटान का भी प्रावधान है।

जोनल रेलवे वार डाटा के मामलों को *अनुबंध XI और XII* में दिया गया है। मध्यस्थता मामलों के डाटा के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:

- 31.3.2011 तक 1,372 मध्यस्थता मामले लम्बित थे। 2011-12 से 2013-14 की अवधि के दौरान 466 नए मध्यस्थता मामले जमा हो गए और 379 मध्यस्थता मामलों का निपटान हुआ था। 31-3-2014 तक 1,453 बकाया मध्यस्थता मामलों का वर्ष वार वर्णन नीचे दर्शाया गया है:

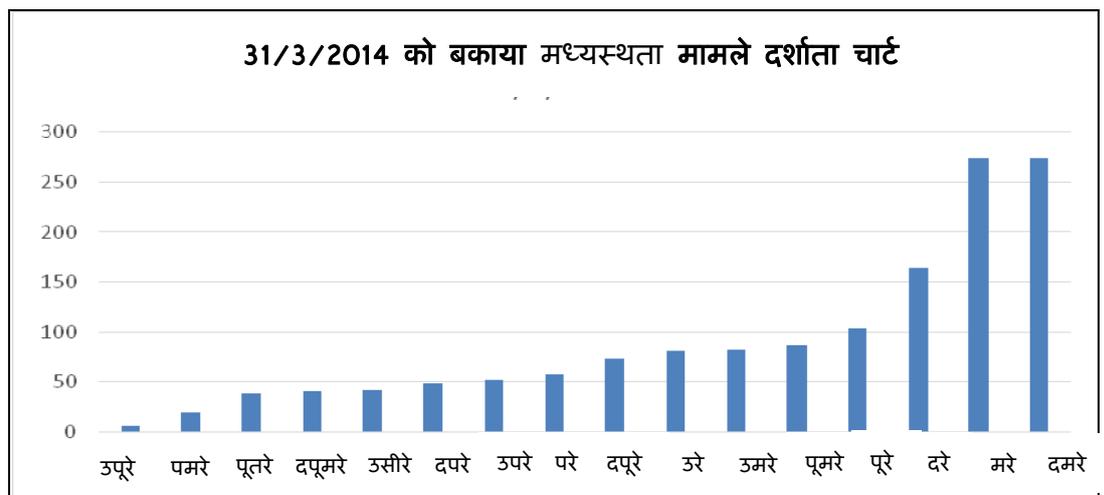


- 379 मामलों में से, 101 मामले रेलवे के पक्ष में निपटाए गए थे और 278 मामले ठेकेदारों के पक्ष में निपटाए गए थे। रेलवे के विरुद्ध निर्णित 73 प्रतिशत से अधिक मामले (278 मामले) रेलवे द्वारा घटिया ठेका प्रबन्धन और मध्यस्थता के मामलों का अनुचित निपटान दर्शाते हैं। अवधि के दौरान भारतीय रेल द्वारा मध्यस्थता के लिए ₹ 31.40 करोड़ की राशि का भुगतान किया गया जिससे बेहतर ठेका प्रबन्धन द्वारा बचा जा सकता था।
- 2011-12 से 2013-14 की अवधि के दौरान निपटाए गए मामलों में विवादों के कारण नीचे ग्राफ में दर्शाए गए हैं:-



यह मामलें अन्तिम बिलों के भुगतान में विलम्ब और कार्य क्षेत्र में परिवर्तन से उठे सुरक्षा जमा (एसडी)/ईएमडी जारी करने, रेलवे की ओर से विलम्ब स्थल डिजाइन या निधियों या अन्तर्गों के लिए लम्बित भुगतान के अनुमोदन में विलम्ब के कारण थे। इन विवादों से बेहतर ठेका प्रबंधन प्रथाओं द्वारा बचा जा सकता था। मध्यस्थता प्रक्रिया जैसे मध्यस्थ अधिकरण (120 दिन), प्रति दावे की प्राप्ती (60 दिन) इत्यादि के संबंध में निपटान हेतु विशिष्ट सामयिकता निर्धारित करने के बावजूद मध्यस्थता प्रक्रिया अपने आप में लम्बी थी लेखापरीक्षा ने 89 मामलों में पाया कि मध्यस्थ अधिकरण में दावे संदर्भित करने के लिए लिया गया औसत समय 9 दिनों से 1,856 दिन था, नमूना जांच किए गए मामलों (214 मामलों में से) में निर्धारित 120 दिन के प्रति 515 दिन का औसत जहां विलम्ब पाए गए थे।

जोनल रेलवे वार स्थिति नीचे दर्शायी गई है:



मध्यस्थता अधिकरण की नियुक्ति के लिए 60 दिन के समय के प्रति 89 मामलों<sup>77</sup> (58 प्रतिशत) में मध्यस्थता अधिकरण के नामांकन में विलम्ब था। मध्यस्थता अधिकरण को संदर्भित करने में लिये गए समय से दावा दर्ज करने की तिथि 9 दिन (दपरे) और 1.734 (उपरे) और 1,856 दिन (परे) के बीच थी।

## 2.4 निष्कर्ष

निविदा प्रसंस्करण और ठेका निष्पादन के प्रत्येक कार्य की दक्ष योजना और प्रभावी कार्यान्वयन ठेकों की सामयिक पूर्णता सुनिश्चित करने के लिए और अनिवार्य है। तथापि, लेखापरीक्षा जांच से निविदा योजना, प्रक्रिया और ठेका प्रबन्धन में चूकों का पता चला। ई-निविदाकरण और दो पैकेट प्रणाली, जो निविदाकरण प्रक्रिया में पारदर्शिता सुनिश्चित करता है, को भारतीय रेल द्वारा अभी पूरी तरह से लागू करना है। ठेकों में भागीदारी का स्तर 50 प्रतिशत से अधिक मामलों में दो निविदाओं से कम था तथा जिन पर ध्यान देने की आवश्यकता कि जरूरत थी। रेलवे बोर्ड द्वारा विशिष्ट निर्देशों और समय समय पर दोहराने के बावजूद कि रेलवे को प्रारंभिक कार्यों की पूर्णता के बाद ही निविदाएं आमंत्रित करनी चाहिए, लेखापरीक्षा ने पाया कि जोनल रेलवे द्वारा अपेक्षित औपचारिकताएं पूर्ण किए बिना निविदाएं आमंत्रित कि गई थीं जिसके कारण ठेको के निष्पादन में विलम्ब हुए। केवल कुछ ही ठेकों में उल्लिखित देय तिथि में ठेके पूर्ण किए गए थे और विस्तारण नियमित तरीके से दिए गए थे। निर्माण कार्यों का सामयिक निष्पादन अनुरक्षण कार्यों की पूर्णता के साथ साथ रेलवे परियोजनाओं के लिए रेलगाड़ियों के सुरक्षित संचलन और रेलवे के संरचनात्मक विकास के लिए अनिवार्य है क्योंकि इन ठेकों के निष्पादन में विलम्ब संरचनात्मक विकास के साथ साथ रेलगाड़ियों के सुरक्षित संचलन को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करेंगे।

अनुचित ठेका प्रबन्धन से भी ठेका छोड़ने और ठेको की पूर्व समाप्ति/आकास्मिक समाप्ति/समाप्ति के परिणामस्वरूप पुनः निविदाकरण पर अतिरिक्त व्यय हुआ। रेलवे की ओर से ठेकेदारों पर मध्यस्थता अधिकरण में दावा करने में विलम्ब थे

<sup>77</sup> मरे-12, पूमरे-4, पमरे-4, दमरे-20, पूरे-2, उरे-1, उसीरे-5, उपरे-7, दरे-3, दपूरे-8, दपरे-9, उमरे-2, पूतरे-2, दपूमरे-5, परे-5

अधिकतर मध्यस्थता के निर्णय ठेकेदारों के पक्ष में थे जिससे मध्यस्थता के मामलों को निपटाने में घटिया/अनुचित ठेका प्रबन्धन का पता चलाता है।

## 2.5 सिफारिशें

- I. ठेका कार्यों की समय पर पूर्णता और संसाधनों की दक्ष उपयोगिता सुनिश्चित करने के लिए, रेलवे बोर्ड को भारतीय रेलवे इंजीनियरिंग संहिता के संहिता प्रावधानों और समय समय पर जारी रेलवे बोर्ड के विभिन्न निर्देशों को जोनल रेलवे द्वारा निविदा योजना स्तर से ठेका देने और निष्पादित करने तक सख्ती से अनुपालन सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।
- II. समय और लागत अधिव्यय से बचने के लिए निविदाकरण और ठेके देने में शामिल विभिन्न प्रक्रियाओं को स्पष्ट रूप से परिभाषित करना और उचित स्तरों पर निरीक्षण करने की आवश्यकता है।
- III. पारदर्शिता अनुरक्षण और प्रतिस्पर्धी दरों को प्राप्त करने के लिए, रेलवे बोर्ड को पूर्ण रूप से ई-निविदाकरण प्रारंभ करने की आवश्यकता है।

## अध्याय 3: समर्पित भाड़ा कॉरिडोर परियोजनाएं

### 3.1 प्रस्तावना

दसवीं पंच वर्षीय योजना 2002-07 में अनुमान था कि माल यातायात में 5 प्रतिशत की दर पर वृद्धि की उम्मीद थी तथा प्रारम्भिक भाड़े के 2001-02 में 489 मिलियन टन से बढ़ कर 2006-07 में 624 मिलियन टन होने की उम्मीद थी। इसके आधार पर दसवीं पंच वर्षीय योजना के मध्यावधि मूल्यांकन में, माल-भाड़े के संचलन की दीर्घवधि मांग को अधिक दक्षतापूर्वक तथा किफायती ढंग से पूरा करने के लिए चयनित उच्च घनत्व कॉरिडोर<sup>78</sup> पर समर्पित भाड़ा कॉरिडोर (डीएफसी) की आवश्यकता का अनुमान था। डीएफसी को अतिरिक्त रेल वहन क्षमता का सृजन करना था, परिचालन की लागत कम करनी थी तथा माल यातायात की अधिक मात्रा ले जानी थी। माननीय रेल मंत्री (एमआर) ने ट्रंक मार्गों पर माल यातायात को यात्री यातायात से अलग करते हुए सुनहरी चतुर्भुज (जीक्यू) सहित उच्च क्षमता, उच्च गति डीएफसी के निर्माण के की घोषणा की (अप्रैल 2005)। बाद में, अवसंरचना समिति ने इन परियोजनाओं की योजना वित्तपोषण निर्माण और परिचालन हेतु एक नया संगठनात्मक ढांचा सुझाने तथा दिल्ली-मुम्बई (पश्चिमी) तथा दिल्ली-हावड़ा (पूर्वी) समर्पित भाड़ा कॉरिडोर परियोजनाओं पर एक धारणा कागज बनाने के लिए सदस्य योजना आयोग की अध्यक्षता में एक कार्य-बल का गठन किया (मई 2005)। रेल मंत्री (एमओआर) ने पूर्वी तथा पश्चिमी दोनों को कॉरिडोर को व्यवहार्यता एवं प्राथमिक इंजीनियरिंग एवं यातायात सर्वेक्षण (पीईटीएस) करने के लिए राईट्स लिमिटेड<sup>79</sup> की नियुक्ति की (जुलाई 2005)। इसके साथ ही भारत सरकार ने डीएफसी परियोजना के व्यवहार्यता निर्धारण

<sup>78</sup> वे कॉरिडोर जो मुम्बई, दिल्ली, कोलकाता तथा चेन्नई के प्रमुख शहरी क्षेत्रों को जोड़ते हैं उन्हें सुनहरी चतुर्भुज (जीक्यू) कहा जाता है। इस जीक्यू के विकर्ण दिल्ली से चेन्नई तथा मुम्बई से कोलकाता को जोड़ते हैं हालांकि जीक्यू तथा इसके विकर्णों की कुल मार्ग लम्बाई, भारतीय रेल के केवल 16 प्रतिशत कुल मार्ग का कवर करती है तथापि ये कॉरिडोर उच्च घनत्व कॉरिडोर हैं जो आईआर के कुल माल यातायात का लगभग 58 प्रतिशत तथा यात्रा टैरिफ का 52 प्रतिशत ले जाती हैं।

<sup>79</sup> रेल इंडिया टेक्निकल एण्ड इकॉनॉमिक सर्विसेज लि.

में सहायता हेतु जापान सरकार के तकनीकी सहयोग का भी अनुरोध किया (जुलाई 2005)। आरम्भिक अध्ययन के परिणाम के आधार पर जापान सरकार ने व्यवहार्यता अध्ययन करने का निर्णय लिया (नवम्बर 2005)।

### 3.1.1 परियोजना के विषय में

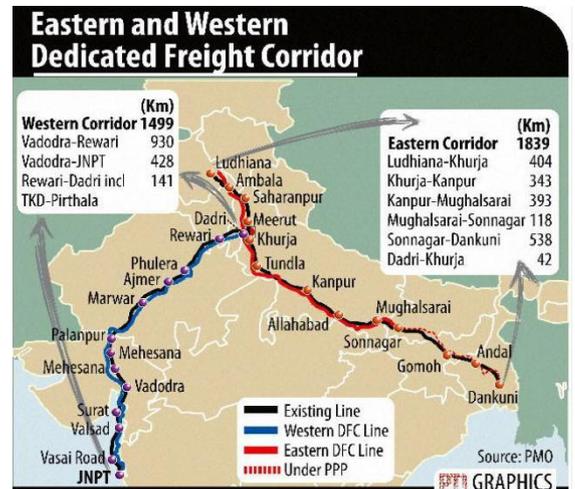
समर्पित भाड़ा कॉरिडोर की डिजाइनिंग, योजना निर्माण, अनुरक्षण तथा परिचालन के उद्देश्य से एमओआर के प्राशासनिक नियंत्रणाधीन अक्टूबर 2006 में कम्पनी अधिनियम, 1956 के अन्तर्गत सरकारी कम्पनी के रूप में एक विशिष्ट प्रयोजन वाहन (एसपीवी) जिसे डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कार्पोरेशन ऑफ इण्डिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल) नई दिल्ली भी कहा जाता है को भी शामिल किया गया था, यह भी निर्णय लिया गया था कि:

- i. डीएफसीसीआईएल को आईआसर को बिना भेदभाव के एक्सेस प्रस्तावित करने के लिए एक अवसंरचनात्मक प्रबंधन के रूप में कार्य करना था।
- ii. डीएफसीसीआईएल के प्रयासों में इजाफा करने के लिए, आईआर को डीएफसी से भी जोड़ने वाले उनके अपने फीडर मार्गों को अपग्रेड करना तथा डीएफसी नेटवर्क पर मालगाड़ियां अधिप्राप्त करना अपनाना और परिचालित करना तथा चलाना भी अवेक्षित था।
- iii. डीएफसीसीआईएल किसी भी चल स्टॉक अथवा कर्मिदल को नहीं अपनाएगा और न ही उसकी टैरिफ नियत करने अथवा राजस्व के संग्रहण में कोई भूमिका होगी। दूसरी ओर आईआर डीएफसी पर अपनी गाड़ियां चलाना प्रस्तावित करके समस्त चल स्टॉक को अपनाएगी अथवा उसका अनुरक्षण करेगी, समस्त यातायात बुक करेगी तथा नए नेटवर्क का प्रयोग करेगी। इस प्रक्रिया में समस्त भाड़ा राजस्व सीधे इस प्रक्रिया में नए नेटवर्क का प्रयोग करेगी। आईआर को जाएगा तथा डीएफसीसीआईएल की एक नेटवर्क प्रयोग प्रभार जिसे ट्रेक एक्सेस

प्रभार<sup>80</sup> भी कहा जाता है, के माध्यम से उसकी सेवाओं के लिए प्रतिपूर्ति की जाएगी।

- iv. डीएफसी ट्रेक का एक मुख्य भाग आईआर के विद्यमान संरेखण के साथ चलेगा तथा शेष भाग अथवा विमार्ग के लिए एमओआर अपेक्षित भूमि का अधिग्रहण करेगा और उसे डीएफसीसीआईएल को लाइसेंस पर देगा।

पश्चिमी तथा पूर्वी मार्गों पर डीएफसी में 2770 किमी.<sup>81</sup> का निर्माण अन्तर्ग्रस्त था। पूर्वी समर्पित भाड़ा कॉरिडोर (ईडीएफसी) पर मुख्य रूप से कोयला तथा पूर्वी समर्पित भाड़ा कॉरिडोर (ईडीएफसी) पर स्टील तथा पश्चिमी समर्पित भाड़ा कॉरिडोर (डब्लूसयूडीएफसी) पर कंटेनर ले जाने थे। 1469 किमी. का पश्चिमी कॉरिडोर, जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) को पश्चिम में मुम्बई से दादरी (निकट गाजियाबाद ) तथा उत्तर में तुगलकाबाद (दिल्ली में) के साथ जोड़ेगा।



1301 किमी.का पूर्वी कॉरिडोर, एक कॉरिडोर को दूसरे के साथ अन्तरण के लिए सुगम बनाने के लिए लुधियाना को दादरी के रास्ते से सोननगर के साथ जोड़ेगा। महाराष्ट्र तथा गुजरात को शामिल करने के लिए पश्चिमी क्षेत्र में पत्तन उत्तरी अन्दरूनी इलाके के साथ दक्षतापूर्वक लिंक किए जाएंगे और इसी प्रकार पूर्वी भाग पर, कोयला उत्तर के विद्युत संयंत्रों को भेजा जाएगा।

व्यवहार्यता अध्ययन (अक्टूबर 2007) करने के पश्चात जापान इंटरनेशनल कोऑपरेशन एजेंसी (जेआईसीए) केवल पश्चिमी कोरिडोर के लिए केवल दो

<sup>80</sup> टीएसी में विभिन्न संघटक -ट्रेकरान पॉवर, स्टाफ एवं सामग्री -तथा स्टाफ, सामग्री, मूल्यहास तथा ऋण की लागत से निहित स्थायी संघटक शामिल हैं। स्थायी संघटक यातायात की मात्रा का लिहाजा किए बिना ही भुगतान योग्य होगा तथा विभिन्न संघटक प्रणाली पर चलाए गए यातायात की मात्रा पर भुगतान योग्य होगा।

<sup>81</sup> सोननगर-डनकुनी के 538 किमी. के मार्ग को छोड़कर जिसका पीपीपी मॉडल के अन्तर्गत निष्पादन किया जाना है।

चरणों<sup>82</sup> में निधियाँ उपलब्ध कराने के लिए सहमत हो गई। ₹ 38,722 करोड़<sup>83</sup> के बराबर 550 बिलियन जापानी येन का जेआईसीए से कुल निधिकरण चार कर्ज करारों के माध्यम से होगा। कर्ज की चुकौती प्रत्येक करार में 10 वर्षों की प्रतिबंधित अवधि के पश्चात शुरू होगा।

रेल मंत्रालय ने आगे पूर्वी कॉरिडोर के लिए निधियाँ उपलब्ध करने के लिए विश्व बैंक का दरवाजा खटखटाया (2008)। दौरो बैंको तथा मूल्यांकनो की श्रृंखला का आयोजन करने के पश्चात विश्व बैंक केवल लुधियाना-खुरजा-कानपुर-मुगलसराय (1183 किमी.) के खण्ड के लिए निधियों (यूएस\$ 2725 मिलियन अर्थात् ₹ 13,625 करोड़ के बराबर) उपलब्ध कराने के लिए सहमत हुआ (मई 2011)। पहला कर्ज करार यूएस\$ 975 मिलियन<sup>84</sup> के लिए अक्टूबर 2011 में हस्ताक्षर हुआ था। दो ऋण करार हस्ताक्षर नहीं हुए थे (मार्च 2014)।

### 3.2 परियोजना का अनुमोदन एवं योजना

जनवरी 2006 में राईटस द्वारा प्रस्तुत व्यवहार्यता रिपोर्ट के आधार पर, एमओआर ने एक एसपीवी की स्थापना के पश्चात पांच वर्ष की समापन अवधि के साथ ₹ 21140 करोड़ (पूर्वी समर्पित भाड़ा कॉरिडोर ₹ 9695 करोड़ तथा पश्चिमी समर्पित भाड़ा कॉरिडोर ₹ 11,445.60 करोड़) की अनुमानित लागत पर परियोजना शुरू करने के लिए अनुमोदन मांगते हुए आर्थिक मामलों की मंत्रीमंडल समिति (सीसीईए) को एक नोट प्रस्तुत किया (फरवरी 2006)। मंत्रीमंडल ने संसाधनों से संबंधित साधनों का परियोजना कार्यान्वयन के लिए एक एसपीवी को शीघ्र अन्तिम रूप देने के निदेश के साथ दोनों कॉरिडोरों पर परियोजना का निष्पादन शुरू करने के लिए 'सैद्धान्तिक रूप में' प्रस्ताव अनुमोदित कर दिया।

जनवरी 2007 में पीईटीएस रिपोर्ट प्रस्तुत करने के पश्चात, एमओआर ने ₹ 28,181 करोड़ (ईडीएफसी- ₹ 11,589 करोड़, तथा डब्ल्यूडीएफसी- ₹ 16,592

<sup>82</sup> चरण I-रिवाड़ी-वडौंदरा-930 किमी. तथा चरण II-जेएनपीटी वडौंदरा एवं रिवाड़ी-दिल्ली (कुल 569 किमी.)।

<sup>83</sup> ₹ 1=1.42 जेपीवाई की विनिमय दर पर

<sup>84</sup> चुकौती नवम्बर 2018 में शुरू होगी और मई 2033 में

करोड़) की अनुमानित लागत पर परियोजना शुरू करने के लिए अनुमोदन मांगने के लिए मंत्रीमंडल का दरवाजा खटखटाया (फरवरी 2007) जिसे पांच वर्ष में पूरा किया जाना था। सीसीईए ने एमओआर को निदेश दिया कि बजटीय सहायता तथा भुगतान-योग्य लाभांश से सम्बन्धित मामलों की वित्त मंत्रालय (एमओएफ) के परामर्श से अलग से जांच की जाए। इस पर आर्थिक मामले विभाग (डीईए) ने देखा (सितम्बर 2007) कि उस समय सीसीईए का अनुमोदन मांगना असामयिक था तथा एमओआर को निधिकरण को को टाई-अप होन तथा एमओआर एवं एसपीवी के बीच रिआयत करार के पश्चात अन्तिम निवेश अनुमोदन के लिए सीसीईए को सिफारिश करनी चाहिए थी। इसलिए, एमओआर को डीएफसी परियोजनाओं के लिए करारों के निधिकरण को अन्तिम रूप देने का परामर्श दिया गया था।

मंत्रीमंडल को नोट प्रस्तुत करते समय (अक्टूबर 2007), एमओआर ने कहा कि इक्विटी संघटक मोटे तौर पर आन्तरिक सृजन के माध्यम से निधिगत किया जाएगा तथा लगभग 10 प्रतिशत का छोटा संघटक सामान्य बजटीय सहायता (जीबीएस) से पूरा किया जाएगा। आर्थिक साझेदारी योजना के लिए विशेष शर्तों (एसटीईपी) के अन्तर्गत जापनी सहायता पर सक्रिय रूप से विचार किया जा रहा था तथा ऋण-इक्विटी अनुपात 2:1 पर बनाए रखा जाएगा। सीसीईए पुनः एमओआर को विस्तृत लागत अनुमानों तथा वित्तपोषण योजनाओं को शीघ्रता से परिकलित करने तथा उन्हें समुचित अन्त मंत्रालय परामर्श के माध्यम से अन्तिम रूप देने का निदेश दिया (नवम्बर 2007)। यह भी निदेश दिया गया था कि एमओआर ने भूमि अधिग्रहण, परियोजना प्रबंधन परमर्शों ठेको तथा उसके आन्तिक स्रोतों से ऐसे सहायक क्रियाकलापों सहित प्रारम्भिक कार्यों पर व्यय किया।

जेआईसीए की व्यवहार्यता रिपोर्ट के आधार पर एमओआर ने वित्तपोषण का ढंग प्रस्तावित करते हुए एमओएफ के परामर्श से वित्तपोषण योजना तैयार की तथा ₹ 43,293 (जेआईसीए से ऋण सुविधा के साथ) / ₹ 38,940 (जेआईसीए से ऋण सुविधा के बिना) की कुल लागत पर परियोजना के अन्तिम अनुमोदन हेतु फरवरी 2008 में मंत्रीमंडल को एक नोट प्रस्तुत किया जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:

पूर्वी कॉरिडोर		पश्चिमी कॉरिडोर		
निधि का स्रोत	राशि	निधि का स्रोत	विफल-। (जेबीआईसी निधिकरण से)	विकल्प-।।
सामान्य सृजन	7800	सामान्य सृजन	6200	6200
सकल बजटीय सहायता	1250	सकल बजटीय सहायता	1250	1260
ऋण	10,563	जेबीआईसी	16230	0
		ऋण	0	11877
जोड़	19,613	जोड़	23680	19327

फरवरी 2008 में, मंत्रीमंडल ने ₹ 28,181 करोड़<sup>85</sup> की कुल अनुमानित लागत पर परियोजना अनुमोदित की जिसे पूरा करने की अवधि पांच वर्ष थी। मंत्रीमंडल ने किसी अन्तराष्ट्रीय निधिकरण का लिहाज़ किए बिना परियोजना शुरू करने तथा एमओएफ तथा योजना आयोग के परामर्श से समुचित वित्तपोषण तथा कार्यान्वयन योजनाओं को अन्तिम रूप देने तथा उन्हें शीघ्र अनुमोदन हेतु प्रस्तुत करने के लिए एमओआर को निदेश दिया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि यद्यपि मंत्रीमंडल ने फरवरी 2006 में 'सैद्धान्तिक अनुमोदन' दे दिया था तथा एमओआर को भूमि अधिग्रहण, परियोजना प्रबंधन परामर्शी ठेकों तथा अपने आन्तरिक स्रोतों ऐसे सहायक क्रियाकलापों सहित प्रारंभिक कार्यों पर व्यय करने का निदेश दिया था (नवम्बर 2007), तथापि मार्च 2014 तक हुई प्रगति बहुत धीमी थी जैसा कि इस तथ्य से स्पष्ट था कि ठेके डब्लूडीएफसी तथा ईडीएफसी के संबंध में अनुमानित लागतों के ठेके केवल क्रमशः 18.45 प्रतिशत और 21.32 प्रतिशत तक मार्च 2014 तक सौंपे गए थे।

<sup>85</sup> राईट्स अनुमानों के अनुसार

यह भी देखा गया था कि जबकि डब्लूडीएफसी में सिविल कार्यों के लिए ठेका 41.69 प्रतिशत<sup>86</sup> पर सौंपा गया था, ईडीएफसी में यह केवल 35.43 प्रतिशत था। परियोजना जिसे एसपीवी के गठन के पांच वर्ष के अन्दर पूरा करने की योजना थी, समय सीमा से काफी पीछे थी।

लेखापरीक्षा ने परियोजना की योजना से जुड़े अभिलेखों की समीक्षा की और देखा कि एमओआर योजना त्रुटिपूर्ण थी जिसकी चर्चा नीचे की गई है:

- i. रेल मंत्रालय ने 'सैद्धान्तिक अनुमोदन' हेतु फरवरी 2006 में मंत्रीमण्डल का दरवाजा खटखटाया। आर्थिक मामला विभाग (डीईए) ने दिखाया था कि एमओआर को एक विश्वसनीय अनुमान तथा ठोस वित्तपोषण योजना बनाने के बाद ही अनुमोदन हेतु मंत्रीमंडल से सम्पर्क करना चाहिए था। अतः राइट्स अनुमानों की सहायता तथा जेआईसीए से व्यवहार्यता रिपोर्ट की जांच किए बिना फरवरी 2007 /अक्टूबर 2007 में मंत्रीमण्डल से सम्पर्क करना आसामयिक था।
- ii. एमओआर ने ईडीएफसी के लिए वित्तपोषण योजना को मजबूत किए बिना मंत्रीमंडल से सम्पर्क किया और परिणामतः मंत्रीमंडल ने एमओआर द्वारा प्रस्तुत लागत अनुमान अनुमोदित नहीं किए। इसके अतिरिक्त, मंत्रीमंडल ने राइट्स द्वारा परिकालित ₹ 28,181 करोड़ की अनुमानित लागत के अन्दर काम शुरू करने का निदेश दिया।

रेल मंत्रालय ने कहा (मई 2015) कि मंत्रीमंडल से लागत अनुमानों, अन्तिम आरेखणों तथा निधिकरण प्रबंधों के साथ फरवरी 2008 में सम्पर्क किया गया था। एमओआर का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि ईडीएफसी का निधिकरण विश्व बैंक की सहमति पर 2011 में ही हुआ था। ईडीएफसी तथा डब्लूडीएफसी के समस्त फैलाव के लिए फ्रीजिंग तथा अन्तिम स्थान सर्वेक्षण का कार्य 2014 में ही पूरा हुआ था। इसके अतिरिक्त 2013 में तैयार किए गए ₹ 81,459 करोड़ की राशि के लागत अनुमान मंत्रीमंडल को अनुमोदन हेतु प्रस्तुत नहीं किए गए थे।

<sup>86</sup> किमी. के अनुसार

- iii. रेल मंत्रालय ने मंत्रीमंडल को प्रस्तुत किया था कि वह ₹ 28181 करोड़ की योजना का निधिकरण मोटे तौर पर आन्तरिक सृजन के माध्यम से इक्विटी संघटक के साथ तथा लगभग 10 प्रतिशत का छोटा संघटक जीबीएस से करेगा। तथापि, यह देखा गया था कि एमओआर ने जीबीएस से ₹ 2707.74 करोड़ राशि की समस्त इक्विटी बेकार कर दी।
- iv. मंत्रीमंडल ने ईडीएफसी तथा डब्ल्यूडीएफसी की वित्तपोषण योजना 2:1 के ऋण इक्विटी अनुपात में अनुमोदित की (नवम्बर 2007) जिसमें इक्विटी का निधिकरण एमओआर द्वारा किया जाना था। अनुमानों में ₹ 28,181 करोड़ से ₹ 81,459 करोड़ का संशोधन करने के कारण, इक्विटी के प्रति आईआर की देयता ₹ 9,393 करोड़ से बढ़कर ₹27,153 करोड़ हो गई।
- v. प्रशासनिक मंत्रालय से मंत्रालय/विभाग<sup>87</sup> की योजना में शामिल करने के लिए एक परियोजना/योजना की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करना अपेक्षित था। इसके अतिरिक्त ₹ 100 करोड़ तथा अधिक लागत की कीमत वाली परियोजना/योजना में यह प्रावधान है कि परियोजना डीपीआर की प्राप्ति से 16 हफ्तों के अन्दर मंत्रीमंडल/सीसीईए के अनुमोदनार्थ प्रस्तुत की जानी चाहिए। तथापि, यद्यपि परियोजना के लिए सैद्धान्तिक अनुमोदन फरवरी 2006 में दिया गया था तथा ईडीएफसी एवं डब्ल्यूडीएफसी के आरेखण की फ्रीजिंग तथा अन्तिम स्थान सर्वेक्षण /डीपीआर 2014 में पूरा हुआ था, तथापि मंत्रीमंडल द्वारा परियोजना का अन्तिम अनुमोदन प्रतीक्षित था (मार्च 2014)।
- vi. सभी मंत्रीमंडल टिप्पणियों (फरवरी 2006, फरवरी 2007 तथा फरवरी 2008) में एमओआर ने शुरू करने की 'जीरो' तिथि दर्शाए बिना परियोजना की समापन अवधि पांच वर्ष उल्लिखित की थी। योजना आयोग भारत सरकार (भाग III) की ग्यारहवीं पंच वर्षीय योजना (2007-12) में भी यद्यपि निर्धारित समापन समय पांच वर्ष था, तथापि

<sup>87</sup> भाग-1 पैरा सं. 2 (III) में किए गए प्रावधान के अनुसार डीपीआर तैयार केन के संबंध में सरकार द्वारा निधिगत योजना स्कीमों/परियोजनाओं के निर्माण मूल्यांकन एवं अनुमोदन के दिशानिर्देशों के अनुसार

जीरो तिथि नियत नहीं थी। इससे यह पता चलता था कि एमओआर द्वारा परियोजना के समापन हेतु ठोस समय नियत करने के लिए समुचित बल नहीं दिया गया था।

- vii. रेल मंत्रालय ने डीईए की टिप्पणी के उत्तर में मंत्रालय को सम्प्रोषित किया (अक्टूबर 2007) कि रियायत करार (सीए) करने के लिए सलाहकार की नियुक्ति उन्नत अवस्था में थी और यह भी कहा कि कार्य शुरू करने के लिए उसे अन्तिम रूप देने को एक पूर्व शर्त बनाने से केवल परियोजना में विलम्ब होगा जिसे शीघ्र शुरू किया जाना चाहिए था। तथापि, रियायत करार फरवरी 2014 में ही पूरा और हस्ताक्षर हुआ था। ट्रेक एक्सेस भागीदारी अथवा राजस्व भागीदारी भविष्य में निर्णीत करने के लिए छोड़ दी गई थी। एमओआर ने सीए को अन्तिम रूप देने के लिए परियोजना के सैद्धान्तिक अनुमोदन की तिथि से लगभग आठ वर्ष लिए।

रेल मंत्रालय ने कहा (मई 2015) कि एमओएफ तथा डीएफसीसीआईएस के साथ महत्वपूर्ण परामर्श शामिल थे जो सीए को अन्तिम रूप देने के लिए अनिवार्य थे। मंत्रालय को उत्तर तर्कपूर्ण नहीं था क्योंकि परियोजना के अनुमोदन की तिथि से सीए को अन्तिम रूप देने में आठ वर्ष की समयावधि अनावश्यक रूप से लम्बी थी।

- viii. परियोजना, पीईटीएस रिपोर्ट के आधार पर ₹ 28,181 करोड़ के लागत अनुमानों के साथ मंत्रीमंडल द्वारा फरवरी 2008 में अनुमोदित की गई थी। अनुमोदन के पश्चात एमओआर ने डीएफसीसीआईएल को डीएफसी परियोजना से संबंधित विभिन्न तकनीकी प्राचल आशोधित करने का निदेश दिया (जून 2008)। डीएफसीसीआईएल ने परियोजना लागत का अनुमान लगाने के लिए राईटस आरेखण पर विस्तृत इंजीनियरिंग निर्माण सर्वेक्षण/अन्तिम स्थान सर्वेक्षण (एफएलएस) किया (2008-09)। इसके आधार पर डीएफसीसीआईएल ने रेलवेबोर्ड को ₹42,231 करोड़ का विस्तृत लागत अनुमान प्रस्तुत किया (दिसम्बर 2009)। लागत अधितित क्षेत्र तथा आरेखण के आधार पर पुनः बढ़ाकर ₹

69,453 करोड़ (भूमि सहित) कर दी गई थी (नवम्बर 2011) तथा एमओआर को अनुमोदनार्थ प्रस्तुत की गई थी। एमओआर ने कुछ मर्दें<sup>88</sup> शामिल करने तथा कुछ सुविधाओं को कम करके लागत अनुमान बढ़ाने के लिए डीएफसीसीआईएल<sup>89</sup> को निदेश दिया। ₹ 99,928 करोड़ (भूमि की लागत साफ्टकास्ट<sup>90</sup> तथा सोननगर-दनकुनी खण्ड की लागत सहित) की लागत का एक समेकित अनुमान, एमओआर को भेजा गया था (मार्च 2014)। एमओआर ने डीएफसीसीआईएल को (क) आकस्मिकताओं हेतु प्रावधान को पांच प्रतिशत से घटा कर तीन प्रतिशत करके डीएफसी लागत अनुमानों में कटौती करने, (ख) बीमा/करों में सात प्रतिशत से एक प्रतिशतता का प्रावधान करने तथा (ग) अनुमान में कार्य ठेका करों के लिए अलग से प्रावधान न करने को निदेश दिया<sup>91</sup>। डीएफसीसीआईएल ने पर्याप्त प्रतिरोध के पश्चात अनुमानित लागत पुनःपरिकल्पित की (दिसम्बर 2013) तथा ₹ 81,459 करोड़ की संशोधित अनुमानित लागत प्रस्तुत की (दिसम्बर 2013)। अनुमानित लागत ₹ 28,181 करोड़ की मूल लागत की तुलना में 189 प्रतिशत अधिक थी जो मंत्रीमंडल द्वारा अनुमोदित नहीं की गई थी (नवम्बर 2014)।

लेखापरीक्षा ने लागत अनुमानों के संशोधन में निम्नलिखित कमियां देखी:

- i. डीएफसीसीआईएल ने शुरू में ₹ 99,928 करोड़ की संशोधित लागत प्रस्तुत की जिस पर एमओआर लागत अनुमान को अनुकूल करने का निदेश दिया (जून 2013)। लागत में संशोधन विभिन्न संघटकों जैसे आकस्मिकताओं, बीमा तथा करों के प्रावधान में कटौती करने से ही प्रभावित हुआ था। इस प्रकार लागत में कटौती स्थिर नहीं थी।
- ii. यद्यपि राइट्स ने 18 महीने की अवधि के अन्दर ही संक्षिप्त लागत अनुमानों सहित पीईटीएस रिपोर्ट को अन्तिम रूप दिया, तथापि

<sup>88</sup> जैसे सोन पुन, जीएसएम-आर तथ्या भूमि सुधार उपाय।

<sup>89</sup> जनवरी 2012 में प्रेजेंटेशन में।

<sup>90</sup> साफ्ट कॉस्ट में निर्माण के दौरान ब्याज आकस्मिकताओं, बीमाएवंकर तथ्या लागत शामिल हैं।

<sup>91</sup> डीएफसी लागत अनुकूलनपर उच्च स्तरीय समिति की सिफारिशों के आधार पर

- एमओआर ने परियोजना के अनुमोदन की तिथि से विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तथा लागत अनुमानों (फरवरी 2008 से मार्च 2014) को अन्तिम रूप देने में लगभग छः वर्ष लिए।
- iii. प्रशासनिक मंत्रालय से यह संकेत प्राप्त करने पर कि लागत अनुमानों के निर्दिष्ट सीमा से बढ़ने की संभावना थी, आवश्यक अनुमोदन प्राप्त करने के लिए शीघ्र कार्रवाई करना अपेक्षित<sup>92</sup> था। इसके अतिरिक्त, यह भी प्रावधान<sup>93</sup> था कि प्रत्येक मामले में जहां परियोजना लागत 20 प्रतिशत से अधिक बढ़ गई थी तथा उसमें 10 प्रतिशत से अधिक अथवा ऐसे अन्य समय की बढ़त थी, लागत की बढ़त उक्त लागत/समय बढ़त हेतु नियत उत्तरदायित्व के बाद ही सीसीईए के अनुमोदन हेतु प्रस्तुत की जाएगी। तथापि, लागत में 189 प्रतिशत की बढ़त तथा समय में तीन वर्ष<sup>94</sup> की बढ़त के बावजूद एमओआर ने मार्च 2014 तक मंत्रीमंडल का अनुमोदन प्राप्त नहीं किया था।
- iv. विश्व बैंक कर्ज यूएसडी कर्ज था तथा ब्याज तथा मूलराशि की चुकौती डीएफसीसीआईएल द्वारा प्रचलित दर में यूएसडी के समान रूप में की जानी थी। अतः विश्व बैंक कर्ज में विदेशी विनिमय अन्तर का जोखिम था। इसके अतिरिक्त विश्व बैंक कर्ज के लिए लागू ब्याज दर एलआईबीओआर<sup>95</sup> जमा विश्व बैंक द्वारा समय समय पर परिवर्तनशील विस्तार था। इस प्रकार, ब्याज दर ब्याज दर की एलआईबीओआर दर में विभिन्नता तथा परिवर्तनशील विस्तार पर निर्भर थी जो विश्व बैंक द्वारा समय-समय पर संशोधित किया जाता है। इन तथ्यों को ध्यान में रखते हुए डीएफसीसीआईएल ने एमओआर को बताया (नवम्बर 2013) कि डीएफसीसीआईएल को विदेशी विनियम बाजार में प्रचलित

<sup>92</sup> सरकार द्वारा निधिगत योजनागत योजना/परियोजना के निर्माण मूल्यांकन तथा अबनुमोदन हेतु दिशानिर्देशों के लागत अनुमान की अनिवार्य समीक्षा से संबंधित पैराग्राफ 25

<sup>93</sup> सरकारी योजनागत योजना/परियोजना के निर्माण मूल्यांकन तथ्या अनुमोदन हेतु दिशानिर्देशों का पैराग्राफ 26

<sup>94</sup> फरवरी 2011 से मार्च 2014

<sup>95</sup> लंदन इंटरबैंक प्रस्तावित दर

अनिश्चितताओं से बचाने के लिए, विश्व बैंक कर्ज की हेजिंग<sup>96</sup> की आवश्यकता था। इसके लिए, इसने रेलवे बोर्ड को ₹ 2215 करोड़ की अतिरिक्त लागत को संशोधित लागत अनुमान में शामिल करने का अनुरोध किया। तथपि रेलवे बोर्ड ने न तो यह लागत संशोधित अनुमान में शामिल की और न ही बारबार पत्राचार के बावजूद डीएफसीसीआईएल को उस दर में शामिल न करने के कोई कारण दिए।

रेल मंत्रालय ने कहा (मई 2015) कि तकनीकी विनिर्देशनों तथा डीएफसी परियोजना के कार्य क्षेत्र में परिवर्तन थे जिनके कारण ₹ 20,810 करोड़ की वृद्धि हुई। इसी प्रकार, आरेखणमें विलम्ब के कारण, भूमि लागत बढ़कर ₹ 5,087 करोड़ हो गई। राईटस अनुमान में भी ₹ 19,384 करोड़ की राशि की सॉफ्ट लागतें शामिल नहीं थी। मूल्यवृद्धि लागत में वृद्धि की केवल ₹ 7992 करोड़ थी।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि भूमि लागत में ₹ 4,442 करोड़ की वृद्धि मूल्यवृद्धि के कारण थी। इस प्रकार, मूल्यवृद्धि के कारण परियोजना लागत में कुल वृद्धि ₹ 12,434 करोड़ होगी।

### 3.2.1 नए संगठनात्मक ढांचे की बनावट

अवसंरचना समिति ने आईआर द्वारा संयुक्त स्वामित्व में एसपीवी के तन्त्र की सिफारिश की (फरवरी 2006) तथा बल्क भाड़ा सेवाओं<sup>97</sup> के प्रयोक्ताओं में अवसंरचना की योजना, निर्माण और अनुरक्षण शामिल होना चाहिए। रेलवे तथा मुख्यतः पीएसयूज का साथ में आना, केन्द्रीय सरकार द्वारा कुछ इक्ठ्ठा होना, एक पर्याप्त इक्विटी आधार सुनिश्चित करेगा, जिसका डीएफसीज में निवेश हेतु काफी पूंजी बनाने के लिए फायदा उठाया जा सकेगा। विषय में, एमओआर ने प्राधिकृत पूंजी ₹ 11,000 करोड़ तथा अभिदत्त पूंजी तथा प्रदत्त पूंजी ₹ 50 करोड़ जो 2:1 के मांग तथा ऋण इक्विटी अनुपात के आधार पर एसपीवी के

<sup>96</sup> एक विदेशी विनिमय हेम कम्पनियों द्वारा उनके विदेशी विनिमयजोखिम को बचाने के लिए प्रयुक्त एक विधि है जिसके परिणामस्वरूप लेन देन से विदेशी मुद्रा होती है।

<sup>97</sup> पत्तन परिचालक, नौपरिवहन कम्पनियों, तेल कम्पनियां, कोयला लौह- अयस्क तथा इस्पात कम्पनियां एवं मोटे तौर पर सार्वजनिक क्षेत्र में विद्युत कम्पनियां ।

प्रचालन के दौरान बढ़नी थी, विनिर्दिष्ट करते हुए एसपीवी की बनावट हेतु मंत्रीमंडल के अनुमोदनार्थ एक टिप्पण प्रस्तावित किया (जून 2006)।

मंत्रीमंडल ने एसपीवी की बनावट से संबंधित मामला मंत्री समूह<sup>98</sup> को भेजा (जुलाई 2006) जिसने कई मुद्दे उठाए। व्यय विभाग का यह मत था कि एक निवेश अनुमोदन अवस्था पर, आईआर की इक्विटी को एसपीवी में 51-60 प्रतिशत के बीच सीमित करना उचित होगा। शेष इक्विटी केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों (सीपीएसईज)<sup>99</sup> को प्रस्तावित की जाए। वित्तीय ढांचा वित्त के स्रोत, नकद प्रवाह तथा परियोजना व्यवहार्यता को अभी अन्तिम रूप दिया जाना था तथा निवेश निर्णय विस्तृत कारोबार योजना तथा डीपीआर्ज तैयार किए जाने तथा उन ईबीआर/सीसीईए द्वारा विचार किए जाने के बाद ही लिया जा सकता था। डीईए ने यह भी देखा ( जुलाई 2006) कि रेलवे को एसपीवी की इक्विटी को 51 प्रतिशत अथवा कम पर सीमित करते हुए, उसमें काफी कम राशि का वचन देना चाहिए। इसके अतिरिक्त, प्रस्तावित ढांचे से यह स्पष्ट था कि रेलवे एसपीवी के सृजन को रेलवे के एक क्लोन के रूप में प्रस्तावित कर रही थी। इसके लिए बाजार से अथवा बहुपक्षीय एजेंसियों से संसाधन एकत्र करना कठिन होगा। सार्वजनिक उद्यम विभाग का मत था कि कारोबार योजना, वित्तीय ढांचे, रेलवे द्वारा इक्विटी निवेश आदि के अभाव में एक एसपीवी बनाने का प्रस्ताव असामयिक होगा। योजना आयोग का भी यह मत था कि इक्विटी रेलवे तथा प्रयोक्ता पीएसयूज के बीच समान रूप से बांटी जानी चाहिए।

रेल मंत्रालय ने स्पष्ट किया कि चूंकि आईआर के सभी प्रमुख ट्रंक मार्ग पूरी तरह से गीले थे, अतः 2010-11 तक डीएससीज को बनाए रखना महत्वपूर्ण था। इसके अतिरिक्त, जीडीपी की वृद्धि दर को 8 से 8.5 प्रतिशत बनाए रखने के लिए, आईआर को 2011-12 तक भाड़ा यातायात का 1100 मिलियन टन से अधिक यातायात चलाना होगा। यह भी कहा गया था कि मार्ग अनुमान के अनुसार, डीएफसी के निर्माण में विलम्ब के परिणामस्वरूप लागत बढ़ने तथा भाड़ा आय के समाप्त हो जाने के कारण हजारों करोड़ रूपयों की हानि होगी ।

<sup>98</sup> रेल मंत्री, वित्त मंत्री, उपाध्यक्ष योजना आयोग से निहित

<sup>99</sup> पूर्वी कॉरिडोर में कोयला तथज्ञा विद्युत कम्पनियां और पश्चिमी कॉरिडोरों में तेल कम्पनियां

अतः अन्य पीएसयूज (भाड़ा सेवाओं के बल्क प्रयोक्ता ) के लिए उन कारोबार क्रिया कलापों में प्रवेश करना विवेकपूर्ण नहीं है जो उनकी मुख्य सक्षमता के अन्दर नहीं थे। एसपीवी के रेल अवसंरचना सृजक/प्रदान के रूप के तथा एसपीवी को शीघ्र कार्यात्मक बनाने की आवश्यकता के मद्देनजर, एमओआर द्वारा 100 प्रतिशत इक्विटी के साथ स्थापना के अतिरिक्त और कोई विकल्प नहीं था। विभिन्न विभागों द्वारा शंकाओं के बावजूद, एमओआर ने आईआर द्वारा 100 प्रतिशत इक्विटी के साथ एक एसपीवी की स्थापना की सिफारिश की। मंत्रीमंडल ने डीएसीसीआईएल के निर्माण का अनुमोदन किया (अगस्त 2006) जो ₹ 4000 करोड़ की प्राधिकृत पूंजी तथा ₹ 2 करोड़ की प्रदत्त पूंजी, जो मार्च 2014 के अन्त तक बढ़कर क्रमशः ₹ 8000 करोड़ और ₹ 2707.74 करोड़ हो गई थी के साथ एमओआर के प्रशासनिक नियंत्रणाधीन अक्टूबर 2006 में शुरू किया गया था।

इस प्रकार यह स्पष्ट था कि आईआर तथा बल्क भाड़ा सेवाओं के प्रयोक्ताओं के संयुक्त स्वामित्व में एक एसपीवी बनाने के लिए एक कार्यदल बनाने की सिफारिशों का पालन नहीं किया गया था। एमओआर द्वारा मुख्यतः किसी समय अथवा लागत की बढ़त से बचने तथा डीएफसीज को 2010-11 तक तैनात कराने के लिए 100 प्रतिशत इक्विटी की एक एसपीवी का गठन किया गया था। तथापि, 100 प्रतिशत इक्विटी के साथ एसपीवी के निर्माण का उद्देश्य पूरा नहीं हुआ था क्योंकि परियोजना मार्च 2014 तक अधूरी रही।

### 3.2.2 निदेशक बोर्ड की नियुक्ति

मंत्रीमंडल के अनुमोदन (अगस्त 2006) के अनुसार, एसपीवी की व्यवस्था निदेशक-मंडल (बीओडी) द्वारा की जानी थी जिसमें एक पूर्णकालिक प्रबंध निदेशक (एमडी) को शामिल किया जाना था। अध्यक्ष रेलवे बोर्ड (सीआरबी) बीओडी का पदेन सदस्य हो सकता है। इसके अतिरिक्त, पहला एमडी तथा चार कार्यात्मक निदेशक (एफडी), सार्वजनिक उद्यम चयन बोर्ड के बजाय एक खोज एवं चयन समिति द्वारा नियुक्त किए जाने थे। एमओआर को सार्वजनिक क्षेत्र चयन बोर्ड (ईएसबी) दिशानिर्देशों से विपथन के लिए अलग से मंत्रीमंडल

नियुक्ति समिति (एसीसी) का अनुमोदन लेना था। तथापि, सितम्बर 2007 तक किसी एमडी और अक्टूबर 2007 तक एफडीज की नियुक्ति नहीं की गई थी। एमडी/एफडीज की नियुक्ति में एक वर्ष का यह विलम्ब उचित नहीं था क्योंकि सर्वोच्च प्रबंधन के बिना परियोजना का निष्पादन संभव नहीं था।

रेल मंत्रालय ने कहा कि एसीसी का अनुमोदन फरवरी 2007 में ही लिया गया था। एमओआर का तर्क स्वीकार्य नहीं था क्योंकि नियुक्तियां करने के लिए एसीसी के अनुमोदन के पश्चात उसमें आठ महीने लगे।

आगे की जांच से पता चला कि दो वर्ष से कोई एमडी नियुक्त नहीं किया गया था तथा डीएफसीसीआईएल के अस्तित्व में आने से 8 वर्ष में से छः वर्ष की अवधि के लिए एफडीज पूरी संख्या में नहीं थे। इसके अतिरिक्त, सीआरबी, जो डीएफसीसीआईएल के अंशकालिका अध्यक्ष के रूप में नामित किया गया था, के पास उसका प्रभार केवल फरवरी 2009 (उसके सृजन के बाद 28 महीने) से ही था।

डीएफसीसीआईएल ने एमओआर को प्रस्तावित किया (नवम्बर 2007) कि इसके बोर्ड में 11 निदेशक<sup>100</sup> होने चाहिए। तथापि, एमओआर ने अंशकालिक अध्यक्ष के अतिरिक्त 12 निदेशक<sup>101</sup> नियुक्त किए। यह स्पष्ट था कि तीन वर्ष और सात महीने के विलम्ब को शामिल करते हुए मई 2010 तक निदेशक - मंडल की रचना का निर्णय नहीं लिया गया था जो डीएफसीसीआईएल को हाथ में ली गई विशाल परियोजना के निष्पादन हेतु सर्वोच्च प्रबंधन की अपेक्षित सहायता प्रदान करने में एमओआर के भाग पर गम्भीरता के अभाव को दर्शाता था।

रेल मंत्रालय ने कहा (मई 2015) कि डीएफसीसीआईएल के प्रारम्भिक क्रियाकलाप सीमित थे तथा परियोजना तैयार करने के अध्ययन जैसे अन्तिम स्थान सर्वेक्षण किए जा रहे थे। स्वतंत्र निदेशकों की नियुक्ति की प्रक्रिया

<sup>100</sup> एक अध्यक्ष, एक प्रबंध निदेशक, चार कार्यात्मक निदेशक, दो अंशकालिक निदेशक तथा तीन स्वतंत्र निदेशक।

<sup>101</sup> एक एमडी, चार कार्यात्मक निदेशक, एमओआरसे एक नामिती, योजना आयोग से एक नामिती, वित्तीय संस्थानसे एक नामिती तथा चार स्वतंत्रगैर सरकारी निदेशक

2009 में शुरू की गई थी। क्रियाविधिक औपचारिकताओं को पूरा करने में काफी समय लगा। एसीसी अनुमोदन मई 2010 में ही प्राप्त किया गया था।

एमओआर को उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि स्वतंत्र निदेशकों की नियुक्ति की प्रक्रिया केवल 2009 में शुरू की गई थी। कम्पनी द्वारा परियोजना के समापन की लक्षित तिथि प्राप्त करने के लिए सर्वोच्च प्रबंधन का पूरी संख्या में होना एक अनिवार्य अपेक्षा थी।

### 3.3 परियोजना की प्रगति की मॉनीटरिंग

मंत्रीमंडल ने निदेश दिया (अगस्त 2006) कि परियोजना के समयबद्ध कार्यान्वयन को मॉनीटर करने के लिए मंत्रीमंडल सचिव<sup>102</sup> की अध्यक्षता में अधीकृत समिति का गठन किया जाएगा। तथापि, परियोजना को मॉनीटर करने के लिए एमओआर द्वारा किसी समिति का गठन नहीं किया गया था।

रेल मंत्रालय ने कहा (मई 2015) कि डीएफसी परियोजना की प्रगति को मॉनीटर करने के लिए माननीय प्रधान मंत्री<sup>103</sup> के प्रधान सचिव की अध्यक्षता में जून 2009 में एक उच्च स्तरीय समिति का गठन किया गया था। इसके पश्चात, डीएफसी की समीक्षा हेतु प्रधान मंत्री कार्यालय में जुलाई 2009 में एक डिलीवरी मॉनीटरिंग यूनिट का गठन किया गया था। 2001-11 से डीएफसी के लक्ष्य योजना आयोग द्वारा मॉनीटर किया जा रहे थे। तथापि, तथ्य यह है कि मॉनीटरिंग तन्त्र के विद्यमान होने के बावजूद परियोजना के निष्पादन में विलम्ब हुए थे जैसाकि नीचे दर्शाया गया है:

- i. पूर्वी कॉरिडोर में, सिविल ठेकेदार के चयन में दो महीने (खुरजा -कानपुर खण्ड) तथा 36 महीने (लुधियाना -खुरजा -दादरी खण्ड) के बीच का विलम्ब था। प्रणाली ठेके के संबंध में, उक्त विलम्ब 11 महीने (दुर्गावटी-करवाण्डिया खण्ड) तथा 37 महीने (लुधियाना-खुरजा-दादरी खण्ड) के बीच था। सिविल निर्माण कार्य शुरू करने में 16 महीने (कानपुर-मुगलसराय)

<sup>102</sup> सीआरब, रेलवे बोर्ड के वित्तीय आयुक्त, वित्त सचिव, योजना आयोग के सचिव, विधि एवं पर्यावरण तथा वन विभाग सड़क परिवहन, राजमार्ग एवं जहाजरानी मंत्रालय तथ्ज्ञा डीएफसीसीआईएल के एमडी को शामिल करते हुए।

<sup>103</sup> अध्यक्ष रेलवे बोर्ड, वित्त सचिव, विदेश सचिव तथा सचिव/डीआईपीपी को शामिल करते हुए।

तथा 30 महीने (सोननगर-मुगलसराय खण्ड) के बीच का विलम्ब था। तथापि, प्रणाली निर्माण कार्यों के निष्पादन के संबंध में विलम्ब 12 महीने (सोननगर-मुगलसराय खण्ड) तथा 25 महीने (लुधियाना-खुरजा-दादरी खण्ड) के बीच था। इसी प्रकार पश्चिमी कॉरिडोर में सिविल ठेकेदार के चुनाव में 13 महीने और 22 महीने के बीच का विलम्ब था, प्रणाली ठेकेदार के चयन के संबंध में 21 महीने और 23 महीने के बीच विलम्ब था।

- ii. डीएफसीसीआईएल ने एमओआर को प्रस्तुत किया (जुलाई 2014) कि विश्व बैंक निधिकरण (पूर्वी कॉरिडोर) से संबंधित लम्बी क्रियाविधिक औपचारिकताओं तथा जापनी ठेकेदारों से भागीदारी के अभाव (पश्चिमी कॉरिडोर) के कारण वर्ष 2013-14 का लक्ष्य प्राप्त नहीं किया जा सका। उन्होंने एमओआर को एसटीईपी संघटक में ढील देने के लिए जापान सरकार को अनुरोध किया जिसने जापान के बड़े ठेकेदारों को आदेश दिया। यह भी कहा गया था कि यदि इस मामले का समाधान नहीं किया जाता तो समग्र परियोजना की समय सीमा में और भी विलम्ब होगा। डीएफसीसीआईएल द्वारा सम्प्रेक्षित अन्य रुकावट प्रमुख स्थिति वाले कार्मिक का अभाव था तथा उसने प्रमुख स्थित वाले नियमित नियुक्त व्यक्तियों वाले एमडी तथा अन्य निदेशकों सहित मुख्य पदों को भर्ना का अनुरोध किया।

रेल मंत्रालय ने कहा कि डीएफसीसीआईएल द्वारा उठाए गए मुद्दे विश्व बैंक, जेआईसीए तथा डीईए के साथ उठाए गए थे। उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि अन्तिम परिणाम ज्ञात नहीं था।

### 3.4 निष्कर्ष

परियोजना जो फरवरी 2006 में अनुमोदित की गई थी तथा जिसे मार्च 2011 तक ₹ 28,181 करोड़ की अनुमानित प्रारम्भिक लागत पर पांच वर्ष के अन्दर पूरा करने की योजना थी, अधूरी रही और उसमें भौतिक प्रगति तुच्छ थी। एमओआर, महत्वपूर्ण औपचारिकताओं, जैसे आरेखण की फ्रीजिंग, रिआयत करार बनाना, निधिकरण प्रबंध तथा विस्तृत लागत अनुमान तैयार करने का

अन्तिम रूप देना, को पूरा किए बिना परियोजना (जो पहली अनुमानित लागत पर फरवरी 2008 में अनुमोदित की गई थी) का अन्तिम अनुमोदन प्राप्त करने के लिए आगे बढ़ गया। परियोजना के समापन हेतु समय सीमा को भी अन्तिम रूप नहीं दिया गया था। परियोजना के समापन में विलम्ब मुख्यतः समुचित योजना और कार्यान्वयन के अभाव के कारण था। परिणामतः मार्च 2014 तक तीन वर्ष की समय की बढ़त हुई तथा निर्माण लागत में ₹ 7992 करोड़ और भूमि लागत में ₹ 4442 करोड़ की वृद्धि हुई तथा भाड़ा यातयात के दक्ष एवं किफायती संचलन की दीर्घावधि अपेक्षाएं अभी प्राप्त होनी थीं।

### 3.5 सिफारिशें

रेल मंत्रालय/डीएफसीसीआईएल को:

- I. *आकस्मिकताओं, बीमा, करों, निर्माण के दौरान ब्याज तथा अन्य संबंधित संघटकों को लिए सभी प्रावधनों को विधिवत रूप से शामिल करते हुए यथार्थ एवं वस्तुपरक लागत अनुमान बनाने चाहिए।*
- II. *संशोधित लागत के लिए मंत्रीमंडल का अनुमोदन प्राप्त करना चाहिए तथा संशोधित अनुमानित लागतके अनदर एक समयबद्ध ढंग में परियोजना के शेष कार्य निष्पादित करने चाहिए।*

## अध्याय 4: भारतीय रेल परियोजना प्रबंधन इकाई द्वारा संकेतन एवं दूरसंचार प्रणाली का आधुनिकीकरण

### 4.1 प्रस्तावना

उत्तर रेलवे (एनसीआर) का गाजियाबाद (जीजेडबी-कानपुर) (सीएनबी) रेल मार्ग भारतीय रेल (आईआर) का एक बहुत अधिक संकुलित मार्ग है। अगस्त 1995 में, टुण्डला-शिकोहाबाद खण्ड पर फिरोजाबाद में आईआर के इतिहास की एक भीषणतम रेल दुर्घटना हुई जिसमें 310 लोगों की जान गई। यह दुर्घटना संकेतन एवं दूरसंचार (एसएण्डटी) प्रणाली<sup>104</sup> के गलत हस्तय परिचालन के कारण दो एक्सप्रेस गाड़ियों<sup>105</sup> की एक पिछली टक्कर थी। इस दुर्घटना के पश्चात गाड़ियों की सुरक्षित आवाजाहि प्रदान करने के लिए एसएण्डटी प्रणाली की विश्वसनीयता को बढ़ाने तथा उपलब्ध रेलपथ की लाईन क्षमता को बढ़ाने की दृष्टि से रेलवे बोर्ड ने जीजे-सीएनबी मार्ग पर एसएण्डटी प्रणाली का आधुनिकीकरण करने का निर्णय लिया (1995)। इस मार्ग पर विद्यमान एसएण्डटी परिसम्पत्तियां 35 से 60 वर्ष के बीच बहुत पुरानी थी तथा प्राकमिकता के आधार पर प्रतिस्थापन हेतु देय थी। एसएण्डटी प्रणाली के आधुनिकीकरण से मानवीय त्रुटि की गुंजाईश में कमी के माध्यम से दुर्घटनाओं की संभावना कम होनी थी तथा केन्द्रीयकृत यातायात नियंत्रण के माध्यम से गाड़ी परिचालनों में दक्षता एवं सुरक्ष प्राप्त की जानी थी।

मार्ग पर एसएण्डटी प्रणाली के आधुनिकीकरण में अन्तर्ग्रस्त शीघ्रता के मद्देनजर, रेल मंत्रालय (एमओआर)ने जर्मन सरकार के स्वामित्व वाले विकास बैंक<sup>106</sup>से कर्ज की व्यवस्था करने के लिए वित्त मंत्रालय (एमओएफ) से सम्पर्क किया (1995)। एमओएफ ने प्रत्यक्ष वितरण विधि<sup>107</sup> के साथ डीएम

<sup>104</sup> सिग्नलमैन ने पुरुषोत्तम एक्सप्रेस को उस मार्ग पर जाने दिया जिस पर इंजन द्वारा एक गाय को मार देने के कारण फिरोजाबाद रेलवे स्टेशन के बाहर कालिंदी एक्सप्रेस रुकी हुई थी।

<sup>105</sup> कालिंदी एक्सप्रेस एवं पुरुषोत्तम एक्सप्रेस

<sup>106</sup> फ्रेकफर्ट पर क्रेडितन स्टाल्ट कर वीड्राऊफबऊ (केएफडब्लू)

<sup>107</sup> किए गए कार्य के बीजक ठेकेदार द्वारा बनाए जाने थे, रेलवे द्वारा मापे जाने थे, सलाहकार द्वारा उनकी जांच और उन पर हस्ताक्षर किए जाने थे तथा फिर एमओआर तथा एमओएफ के माध्यम से ठेकेदार

185,000,000<sup>108</sup> के लिए केएफडब्लू के साथ एक 'कर्ज करार' किया (अगस्त 1997)। कर्ज की राशि केएफडब्लू द्वारा 31 दिसम्बर 2001 तक वितरित की जानी थी क्योंकि उनके पास उसके पश्चात<sup>109</sup> वितरण से इनकार करने का अधिकार था। बाद में, एमओआर (कार्यान्वयन प्राधिकरण) ने कार्यों के निष्पादन हेतु शर्तों की व्याख्या करते हुए केएफडब्लू के साथ एक 'पृथक करार' किया (दिसम्बर 2000)।

रेल मंत्रालय ने केएफडब्ल्यू ऋण का उपयोग करके मार्ग की एसएण्डटी आधुनिकीकरण करने हेतु 11 प्रमुख कार्यों का निष्पादन करने का निर्णय लिया (फरवरी 2002) जैसा कि *परिशिष्ट I* में उल्लेख है। इन 11 कार्यों में सात ऐसे कार्य शामिल थे [(ए) से (जी)] जिन्हें 1995-96 से 2001-02 के दौरान रेल मंत्रालय द्वारा ₹ 140.50 करोड़ की लागत पर पहले ही मंजूरी दी जा चुकी थी और वे चालू थे। सामान्य बजटीय सहायता (जीबीएस)<sup>110</sup> के माध्यम से इन सात कार्यों<sup>111</sup> पर ₹ 30.56 करोड़ का व्यय किया जा चुका था (मार्च 2003)। शेष चार कार्य [(एच) से (के)] नए कार्य थे जिन्हें कार्य योजना 2002-03 में शामिल किया गया था।

रेल मंत्रालय मार्ग के एसएण्डटी आधुनिकीकरण हेतु 11 कार्यों के पर्यवेक्षण तथा परियोजना प्राधिकरणों को तकनीकी सुझाव देने हेतु एक सलाहकार कंपनी<sup>112</sup> (ठेका मूल्य- 3.91 मिलियन यूरो) से जुड़ा<sup>113</sup> (दिसम्बर 2002)। इसके अलावा रेल मंत्रालय को केएफडब्ल्यू द्वारा वित्तपोषित कार्यों के केंद्रीकृत निष्पादन हेतु

---

द्वारा सीधे भुगतान हेतु केएफडब्लू को भेजे जाने थे। राशि जारी करना कार्य की प्रगति के साथ जोड़ा गया था।

<sup>108</sup> वर्ष के दौरान केएफडब्लू द्वारा रूका वाई गई कर्ज की राशि के अनाहरित शेष पर 0.25 प्रतिशत वार्षिक की दर पर प्रतिबद्धता प्रभार तथा 0.75 प्रतिशत वार्षिक की दर पर ब्याज पर

<sup>109</sup> कर्ज करार के पैरा 2.2 के अनुसार

<sup>110</sup> रेलवे परिसंपत्तियों के सृजन के लिए रेल मंत्रालय लोन के रूप में वित्त मंत्रालय से सहायता लेता है जिसके लिए प्रत्येक वर्ष सामान्य बजट में प्रावधान किया जाता है। ऐसे लोन पर रेल मंत्रालय द्वारा एक निश्चित निर्धारित दर पर लाभांश देय होता है।

<sup>111</sup> मार्च 2003 के अंत तक

<sup>112</sup> डच एसिसबन- कंसल्टिंग (डीई-कंसल्ट), जर्मनी (मुख्य सलाहकार) और रेल इंडिया टेक्निकल एण्ड इकोनॉमिक सर्विसेज़ (राइट्स) मुख्य सलाहकार का उप-ठेकेदार।

<sup>113</sup> 'ऋण करार' का पैरा 7.1 (बी) और 'अलग करार' के पैराग्राफ 4 का उप पैरा 2

एक समर्पित परियोजना प्रबंधन इकाई बनाने की भी आवश्यकता<sup>114</sup> हुई। तदनुसार रेल मंत्रालय ने दिल्ली में भारतीय रेल परियोजना प्रबंधन इकाई (आईआरपीएमयू) की स्थापना की (मई 2003)।

केएफडब्ल्यू द्वारा वित्तपोषित 11 प्रमुख कार्यों के निष्पादन हेतु महाप्रबंधक उ.म.रे द्वारा मै. अंसलडो सिग्नल कंसोर्टियम (मै. एएससी) को ठेका दिया (सितम्बर 2005) (भारतीय मुद्रा में ठेका मूल्य- ₹ 440.45 करोड़)<sup>115</sup>। ठेका कार्य के कार्यक्षेत्र में विभिन्न प्रकार के कार्य<sup>116</sup> शामिल थे। इस प्रमुख ठेके की मूल समापन तिथि जुलाई 2009 निर्धारित की गई। हालांकि परियोजना का कार्य बहुत धीरे-धीरे शुरू हुआ और जुलाई 2009 तक केवल 35 प्रतिशत कार्य ही पूरा किया जा सका। तत्पश्चात् दिसम्बर 2004 तक पाँच बार समय विस्तार दिया गया। फिर भी परियोजना कार्य की भौतिक प्रगति केवल 69 प्रतिशत थी और इस ठेके में माध्यम से दिए गए कार्यक्षेत्र में शामिल 11 कार्यों में से केवल दो कार्य<sup>117</sup> ही पूरे किए गए। परियोजना निष्पादन में समस्या के आधार पर रेल मंत्रालय के अनुरोध को देखते हुए दिसम्बर 2014 तक केएफडब्ल्यू ने ऋण देना जारी रखा। हालांकि केएफडब्ल्यू ने धीमी प्रगति के कारण फरवरी 2015 में 'ऋण'<sup>118</sup> समाप्त कर दिया। इसलिए रेल मंत्रालय ने सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) का उपयोग करके मै. एएससी के माध्यम से दिसम्बर 2015 तक शेष कार्य पूरा करने का निर्णय लिया।

<sup>114</sup> ऋण करार का पैरा 2.3 (बी) तथा अलग करार के पैरा 4 का उप पैरा 1.1 (ए)।

<sup>115</sup> उस समय लागू परिवर्तन दर पर

<sup>116</sup> मार्गस्थ स्टेशनों पर इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (ईआई), सेक्शनों के लिए स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग (एबीएस)। ऑप्टिकल फाइबर केबल (ओएफसी) बिछाना, केंद्रीकृत ट्रेफिक नियंत्रण (सीटीसी), टेलीकम्युनिकेशन कार्य (एक्सचेंज, टावर्स, कम्युनिकेशन शेल्टर्स, केबलिंग कार्य और बड़े यार्डों में एसएण्डटी कार्य)।

<sup>117</sup> (i) गाजियाबाद-कानपुर पर साँलिड स्टेट इंटरलॉकिंग (5 स्टेशन) द्वारा सिग्नलिंग गियरों का प्रतिस्थापन और (ii) अलीगढ़- कानपुर मार्ग में गोल्डेन क्वार्टीलेटरल/राजधानी एवं शताब्दी मार्ग में स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग के साथ ट्रेक सर्किटिंग

<sup>118</sup> रेलवे बोर्ड का दिनांक 09.02.2015 का प.सं. 2012/Sig/E/2/KfW (वितरण)।

## 4.2 संगठनात्मक ढाँचा

भारतीय रेल परियोजना प्रबंधन इकाई (आईआरपीएमयू) की अध्यक्षता मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (सीएओ) द्वारा की जाती है जो महाप्रबन्धक (जीएम), उत्तर मध्य रेलवे (एनसीआर), इलाहाबाद के प्रशासनिक नियंत्रण के अंतर्गत कार्य करते हैं। रेलवे बोर्ड स्तर पर आईआरपीएमयू से संबंधित मामले को सदस्य (इलेक्ट्रिकल) की अध्यक्षता में एसएण्डटी निदेशालय द्वारा देखा जाता है और सलाहाकार (सिग्नल) एवं कार्यकारी निदेशक (सिग्नल परियोजना) द्वारा उनकी सहायता की जाती है। रेल मंत्रालय में देखे जाने वाले मुद्दे और जीएम, उ.म.रे और सीएओ, आईआरपीएमयू को प्रदत्त कर्तव्यों को *परिशिष्ट II* में दर्शाया गया है।

## 4.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित सुनिश्चित करने की दृष्टि से गाजियाबाद- कानपुर मार्ग पर केएफडब्ल्यू द्वारा वित्तपोषित एसएण्डटी आधुनिकीकरण कार्यों की योजना और निष्पादन से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा की (2014-15) कि:

- I. क्या गाजियाबाद-कानपुर मार्ग के एसएण्डटी आधुनिकीकरण हेतु तत्काल आधार पर कार्यों के निष्पादन की योजना पर्याप्त एवं प्रभावी थी;
- II. क्या दिए गए ठेके के माध्यम से परियोजना कार्य का निष्पादन दक्ष एवं प्रभावी था;
- III. क्या बाहरी वित्तपोषित कार्यों के निष्पादन हेतु निधि प्रबंधन पर्याप्त था।

## 4.4 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

रेल मंत्रालय, वित्त मंत्रालय, उ.म.रे., आईआरपीएमयू, नई दिल्ली और क्षेत्र में विभिन्न इंजीनियरों के साइट कार्यालयों के अभिलेखों की समीक्षा के दौरान की गयी लेखापरीक्षा के निष्कर्ष निम्नवत थे:

#### 4.4.1 योजना प्रक्रिया

रेल मंत्रालय ने इस सुरक्षा परियोजना को तत्काल आधार पर लिया था और जीबीएस की कमी के कारण निष्पादन में अवरोध दूर करने के लिए रेल मंत्रालय ने केएफडब्ल्यू, जर्मनी से ऋण की व्यवस्था की थी। बैंक के पास दिसम्बर 2001 से बाद, वितरण मना करने का अधिकार था। हालांकि इस महत्वपूर्ण संवेदनशील सुरक्षा परियोजना के शुरूआती योजना चरण में विभिन्न कारणों से निम्नलिखित देरी हुई जिससे आईआरपीएमयू की स्थापना में देरी हुई जो निविदा निकालने एवं उसे अंतिम रूप देने तथा ठेके देने जैसे परियोजना के निष्पादन हेतु पहले करना आवश्यक था-

- वित्त मंत्रालय और केएफडब्ल्यू के बीच 'ऋण करार' पर में हस्ताक्षर किया गया (अगस्त 1997)। हालांकि केएफडब्ल्यू और रेल मंत्रालय(मौजूदा एजेंसी) के बीच 'अलग करार' तत्काल किया जाना था जो तत्पश्चात् विभिन्न अंतर रेल मंत्रालयी गतिविधियों के कारण दिसम्बर 2000<sup>119</sup> में ही निष्पादित किया जाना था।
- प्रमुख एसएण्डटी आधुनिकीकरण कार्यों के निष्पादन के लिए यद्यपि एक परियोजना प्रबंधन इकाई (पीएमयू) 'अलग करार' निष्पादन के तुरंत बाद स्थापित की जानी थी, इसे मई 2003 में स्थापित किया जा सका (आईआरपीएमयू, नई दिल्ली) जो इस प्रकार है:
  - (i) केएफडब्ल्यू द्वारा वित्तपोषित परियोजना कार्य के कार्यक्षेत्र में शामिल करने हेतु सात चालू एसएण्डटी आधुनिकीकरण कार्यों के प्राकलन को केएफडब्ल्यू ऋण संरचना से संशोधन/आशोधन किया जाना था। इसके अलावा चार नए स्वीकृत कार्यों को भारतीय रेलवे की कार्य योजना में शामिल किया जाना था।
  - (ii) यद्यपि दिसम्बर 2000 में रेल मंत्रालय और केएफडब्ल्यू के बीच 'अलग करार' के निष्पादन के पश्चात् आईआरपीएमयू की स्थापना प्राथमिकता

<sup>119</sup> परियोजना के कार्यक्षेत्र में संशोधन के बावजूद एसएण्डटी आधुनिकीकरण हेतु एक विशेष परियोजना की आवश्यकता/उपयोगिता के संबंध में रेलवे बोर्ड और रेल मंत्रालय के बीच मतों में भिन्नता/लंबे पत्राचार के मद्देनजर जून 2001 में रेल मंत्रालय से मंजूरी मिली।

के आधार पर की जानी थी, रेल मंत्रालय एक सलाहकार ठेका देने में संलग्न था। हालांकि सलाहकारी ठेका फरवरी 2003 तक दिया जा सका।

- केएफडब्ल्यू ऋण 31 दिसम्बर 2001<sup>120</sup> तक अवितरित पड़ा रहा। ऋण का गैर-वितरण मुख्य रूप से रेल मंत्रालय द्वारा दिसम्बर 2000 में 'अलग करार' में देरी और आईआरपीएमयू की स्थापना मई 2003 में पाने के कारण था। इसके परिणामस्वरूप आईआरपीएमयू के निर्माण तक ₹8.26 करोड़ के वचनबद्धता प्रभार का अनावश्यक रूप से परिहार्य भुगतान हुआ।
- 'अलग करार' के अनुसार निविदा प्रक्रिया अगस्त 2001 में शुरू की जानी चाहिए थी और मार्च 2002 तक रूप दे दिया जाना चाहिए था। हालांकि ग्लोबल निविदा (जीटी) दिसम्बर 2003 में जारी की गई और क्रमशः<sup>121</sup> 28 माह और 21 माह की देरी से मै. एएससी के पक्ष में पंजीकृत करते हुए ₹440.45 करोड़ मूल्य पर सितम्बर 2005 में अंतिम रूप दिया गया। इस महत्वपूर्ण समयबद्ध सुरक्षा परियोजना का कार्य चालू आधार पर निष्पादित किया जाना था पर विभिन्न प्रकृति की जटिलताओं के कारण निविदा को शीघ्रता से अंतिम रूप नहीं दिया जा सका। आईआरपीएमयू की स्थापना और ठेका देने में हुई देरी ने रेल मंत्रालय को जुलाई 2009 तक ठेका समाप्ति अवधि निर्धारित करने पर मजबूर कर दिया।
- रेल मंत्रालय को कार्य निष्पादन हेतु आमंत्रित निविदाओं के प्रति प्राप्त प्रस्तावों के मूल्यांकन सहित निष्पादन के पर्यवेक्षण के संबंध में कार्यात्मक योजना सलाहकार की सहायता लेनी थी। परियोजना कार्य हेतु दिसम्बर 2003 में एक ग्लोबल निविदा आमंत्रित की गई जिसके

<sup>120</sup> 'अलग ऋण करार के अनुसार केएफडब्ल्यू इस तिथि तक ऋण वितरित करने के लिए ठेके के अंतर्गत बाध्य था।

<sup>121</sup> जीटी निकालने में देरी आईआरपीएमयू की बाद में स्थापना के कारण हुआ तथा जीटी को अंतिम रूप देने में देरी हुई क्योंकि निविदा समिति की अगस्त 2004 से दिसम्बर 2004 के बीच नौ बार बैठक हुई और मार्च 2005 एवं मई 2005 के बीच सात बार वित्तीय बोली पर चर्चा की गई। रेलवे बोर्ड ने भी निविदा निर्धारण प्रक्रिया का सात बार मूल्यांकन किया।

प्रति चार निविदाकारों से प्रस्ताव प्राप्त हुए (दो पैकेज प्रणाली में- वित्तीय बोली एवं तकनीकी बोली), जिसे जून 2004 में खोला गया। सलाहकार ने प्राप्त प्रस्तावों का मूल्यांकन किया। लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- (i) ठेकेदार, जिन्हें लम्बे विचार-विमर्श के पश्चात ठेका दिया गया था (मै. एएससी), वे सलाहकार द्वारा शुरू में ही तकनीकी रूप से अनुपयुक्त पाए गए थे जैसा कि *परिशिष्ट III* में दर्शाया गया है पर मै. एएससी का प्रस्ताव निविदा समिति द्वारा ठेका देने हेतु उपयुक्त पाया गया जिसे उच्च प्राधिकारियों द्वारा मंजूरी दी गई।
- (ii) निविदाकारों के प्रस्तावों के मूल्यांकन की प्रक्रिया के दौरान टीसी द्वारा सलाहकार द्वारा दिए गए स्कोर की अनदेखी की गई। मै. एएससी को शुरुआत में न्यूनतम बोलीदाता (एल1) के रूप में ठेके हेतु अपात्र घोषित कर दिया गया था। स्थिति *परिशिष्ट IV* में दर्शाई गई है।

जब मामले को रेलवे बोर्ड के संज्ञान में लाया गया (फरवरी 2015), उन्होंने कहा (जून 2015) कि:

- I. 'अलग करार' विस्तृत डिजाइन अध्ययन के पश्चात तैयार किया जाता है और कार्यान्वयन में परियोजना और योजना का विस्तृत कार्यक्षेत्र निहित होता है। योजना, यातायात और लेखा निदेशालयों की सहमति और मंजूरी 2001 में ही ले ली गई थी।
- II. सलाहकार का कार्य परिहार्य था जैसा कि 'अलग करार' में आदेशित था और केएफडब्ल्यू बैंक की मूल आवश्यकता थी। आईआरपीएमयू के विलम्ब से निर्माण का कार्य की प्रगति पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा क्योंकि सलाहकारी ठेका फरवरी 2003 में तथा आईआरपीएमयू का मई 2003 में दिया गया था।
- III. निविदा मूल्यांकन के पश्चात सलाहकार का मत सिफारिशी प्रकृति का था और निविदा समिति और निविदा स्वीकरण प्राधिकारियों के अध्यक्षीन था। मै. एएससी की तकनीकी उपयुक्तता का मूल्यांकन उत्तर मध्य रेलवे की एचएजी स्तर की समिति द्वारा किया गया था।

उनका तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि:

- I. 'अलग करार' करने में देरी रेल मंत्रालय और रेल मंत्री (एमओआर) के बीच लम्बे पत्राचार और मतों में भिन्नता के कारण था। सिग्नल निदेशालय ने 1997 में परियोजना के एमएण्डटी अवयवों की पहचान की थी। इस तात्कालिक आवश्यकता वाली सुरक्षा परियोजना हेतु योजना, यातायात और लेखा निदेशालयों की मंजूरी, बिना समय बरबाद किए दी जानी चाहिए थी। यह तथ्य, कि 'ऋण करार' के अनुसार केएफडब्ल्यू के पास दिसम्बर 2001 के बाद ऋण का वितरण रोक देने का अधिकार था, को ध्यान में नहीं रखा गया।
- II. यदि सलाहकारी ठेका और आईआरपीएमयू की स्थापना जल्दी की जाती तो ठेका जल्दी दिया जा सकता था जिससे परिहार्य वचनबद्धता प्रभारों के भुगतान से बचने के अलावा कार्य निष्पादन शीघ्रता से संभव हो पाता।
- III. चूँकि ठेकेदार की तकनीकी अनुपयुक्तता पहले ही निर्धारित हो चुकी थी, एचएजी स्तर की समिति द्वारा ठेकेदार की तकनीकी उपयुक्तता पर विचार करना अनुचित था। इस ठेकेदार की वित्तीय बोली को खोलना भी गलत था क्योंकि सलाहकार ने इसे तकनीकी रूप से अनुपयुक्त पाया था।

#### 4.4.2 परियोजना का निष्पादन

##### 4.4.2.1 कार्य की प्रगति

मै. एससी को दिए गए ठेके के अनुसार परियोजना कार्य जुलाई 2009 तक समाप्त हो जाना था। हालांकि इसे पाँच बार बढ़ाया गया, हाल में 31 दिसम्बर 2014 में। यहाँ तक कि इस तिथि तक कार्य की प्रगति केवल 69 प्रतिशत थी। मार्च 2015 की समाप्ति तक सम्पूर्ण कार्य की स्थिति इस प्रकार थी:

- I. कुल 38 स्टेशनों में से 35 स्टेशनों पर इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (ईआई)<sup>122</sup> पूर्ण हो चुकी थी,
- II. 47 स्टेशनों में से 43 स्टेशनों पर स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग (एबीएस) कार्य पूर्ण कर लिया गया था। किलोमीटर के रूप में 410 किमी. में से 57 किमी. का कार्य शेष था।
- III. 908 किमी. में 866 किमी. तक ऑप्टिकल फाइबर केबल (ओएफसी) बिछा लिया गया था।
- IV. केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण (सीटीटी) का कार्य बुरी तरह से पीछे चल रहा था क्योंकि सीटीसी कार्य की भौतिक और सीटीसी भवन के निर्माण के आकार और उपकरण स्थापना की प्रगति केवल 14.63 प्रतिशत थी। सात स्टेशनों पर (कुल 410 किमी में से 60 किमी.) कार्य केवल विकास स्तर पर था।
- V. टेलीकम्यूनिकेशन कार्यों के समापन की स्थिति इस प्रकार थी- एक्सचेंज-55 में से 33, टावर- 61 में से 42, सम्प्रेषण शेल्टर्स-144 में से 83, ओएफसी- 908 में 866, क्वाड केबल 454 में से 382 और जीएसएम-आर-755 में से 180 ।
- VI. इलेक्ट्रॉनिक इंटर-लॉकिंग और सीटीसी कार्य कुल नौ प्रमुख यार्डों में से केवल तीन प्रमुख यार्डों में पूर्ण हुआ था।

धीमी प्रगति के परिणामस्वरूप केएफडब्ल्यू ने दिसम्बर 2014 के पश्चात् निधि देना<sup>123</sup> बन्द कर दिया और रेल मंत्रालय ने जीबीएस के माध्यम से शेष कार्य पूर्ण करने का निर्णय लिया। बाकी शेष कार्यों की पूर्णता हेतु रेल मंत्रालय द्वारा संशोधित लक्ष्य दिसम्बर 2015 था, शेष प्रमुख छः यार्डों को छोड़कर जहाँ अनुमानित समापन तिथि पाँच प्रमुख यार्डों के लिए मई 2015 और नवम्बर 2016 के बीच थी और टुंडला यार्ड के लिए 2017 थी। 31 दिसम्बर 2014 को

<sup>122</sup> आधुनिक इंटरलॉकिंग में रिले का वायरड नेटवर्क हटाकर विशेष उद्देश्य नियंत्रण हार्डवेयर पर सॉफ्टवेयर लॉजिक रनिंग लगा दिया गया। लॉजिक, हार्ड वायर वाले सर्किट की बजाए सॉफ्टवेयर द्वारा कार्यावित किया जाता है जो आवश्यकता पड़ने पर रीवाइरिंग की अपेक्षा रीप्रोग्रामिंग द्वारा संशोधन की महत्व पूर्ण सुविधा प्रदान करता है।

<sup>123</sup> सीपीएम के अनुसार आईआरपीएमयू का एमसीडीओ रेलवे बोर्ड में एएम/सिग्नल मार्च 2015 के लिए जारी किया।

सलाहकारी ठेका समाप्त होने के साथ शेष कार्यों का पर्यवेक्षण आईआर के इंजीनियरों द्वारा किया गया।

#### 4.4.2.2 कार्य निष्पादन में विलम्ब

लेखापरीक्षा ने देखा कि इस अति आवश्यक सुरक्षा परियोजना की प्रगति शुरूआत से ही परियोजना के महत्व और अत्यावश्यकता के अनुसार नहीं थी जिसके लिए परियोजना का विदेशी ऋण के माध्यम से वित्तपोषण किया गया था। ठेका देने के बाद से निम्नलिखित क्रमिक विकास से यह सिद्ध होता है कि:

- I. ठेका समाप्ति की निर्धारित मूल तिथि, जुलाई 2009 तक ₹ 142.27 करोड़ का व्यय करने के पश्चात् परियोजना की भौतिक प्रगति केवल<sup>124</sup> 35 प्रतिशत थी। कुछ तकनीकी आधार पर ठेकेदार ने समापन अवधि 31 अक्टूबर 2011 तक बढ़ाने का अनुरोध किया जैसा कि *परिशिष्ट V* में उल्लेख है। आईआरपीएमयू में परिकल्पित था (जुलाई 2009) कि सीटीसी कार्य सहित शेष कार्य पूरा होने में लगभग तीन वर्ष की अवधि और लगेगी। आईआरपीएमयू ने भी देखा कि रेलवे में कुछ निर्णयों के कारण देरी हुई थी और शेष कार्य के निष्पादन में बहुत तेजी से प्रगति की आवश्यकता थी ताकि 31 अक्टूबर 2011 तक कार्य पूर्ण हो सके। हालांकि सदस्य, विद्युत (एमएल) ने 31 दिसम्बर तक कार्य पूरा करने का निर्देश पहले ही दिया हुआ था (मई 2009)। आईआरपीएमयू ने अनुभव किया कि लक्ष्य व्यावहारिक नहीं था क्योंकि उनका यह अनुमान था कि उस समय तक लगभग 42 प्रतिशत कार्य ही पूर्ण हो चुका होगा। एमएल के निर्देशों के अनुसार अक्टूबर 2009 में कार्य की समापन तिथि 31 अक्टूबर 2009 तक बढ़ा दी गई थी।

<sup>124</sup> 38 स्टेशनों में 11 स्टेशनों और 33 ब्लॉक खण्डों में से 14 खण्डों पर ईआई कार्य पूर्ण हुआ था और शुरू होने के बाद उसमें भी तकनीकी समस्याएँ आने लगीं। सीटीसी कार्य, ईपीबीएक्स नेटवर्क कार्य और एसटीएम कार्य नहीं शुरू हुआ था। अन्य कार्यों की प्रगति इस प्रकार थी: टावर नींव (88 प्रतिशत), टावर खड़ा करना (51 प्रतिशत), सीईआर नींव (23 प्रतिशत), सीईआर खड़ा करना (22 प्रतिशत) और ओएफसी बिछाना (62 प्रतिशत)।

- II. ठेकेदार ने समापन अवधि में 18 महीने तक और विस्तार का अनुरोध किया (फरवरी 2010)। आईआरपीएमयू ने मई 2010 में यह देखा कि जुलाई 2009 के बाद निर्धारित तकनीकी योजनाओं की अपेक्षा से विभिन्न योजनाओं की गैर-मंजूरी के कारण कार्य की प्रगति नगण्य थी। ठेकेदार ने शेष स्टेशनों (12 स्टेशनों को छोड़कर जहाँ पहले ही दोहरी अन्वेषण योजना (डीडीएस) उपलब्ध थे) पर डीडीएस अपनाने के रेलवे बोर्ड के निर्देशों (अगस्त 2009) को स्वीकार नहीं किया और ठेके के कार्यक्षेत्र के अनुसार कार्य के निष्पादन की इच्छा व्यक्त की। ठेके में अस्पष्टता के कारण ऐसे कई तकनीकी और ठेकागत मामले थे जहाँ रेलवे बोर्ड के निर्णयों की आवश्यकता थी। विस्तारित समापन अवधि तक कार्य समाप्त करने हेतु कार्यक्रम शुरू करने और संसाधनों की तैनाती पर ठेकेदार से वचनबद्धता प्राप्त करने के उपरान्त आईआरपीएमयू ने 30 नवम्बर 2011 तक का विस्तार दिया (जून 2010)। 31 दिसम्बर 2009 को समाप्त होने वाले केएफसी ऋण की उपलब्धता को भी दो और वर्षों का विस्तार दे दिया गया।
- III. जब समापन अवधि में अंतिम बार विस्तार दिया गया। ऐसे कई तकनीकी और ठेकागत मुद्दे थे जिस पर रेल मंत्रालय और आरडीएसओ के निर्णय लंबित थे। इससे परियोजना कार्य की प्रगति पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा जो समापन<sup>125</sup> अवधि की विस्तारित लक्ष्य तिथि से काफी पीछे चल रही थी। विस्तारित अवधि के दौरान ठेकेदार ने केवल तीन टावर खड़े किए और केवल एक नींव बनाई। सीटीसी कार्य शुरूआती स्तर पर ही था। यहाँ तक कि सीटीसी संचलन हेतु स्वतंत्र सुरक्षा मूल्यांकनकर्ता (आईएसए) की रिपोर्ट अभी भी प्रस्तुत की जानी थी। आईआरपीएमयू ने देखा कि अपर्याप्त संसाधन तैनाती के कारण ठेकेदार

<sup>125</sup> ईआई-38 में से 22 स्टेशन और 33 में से 28 ब्लॉक स्टेशन। तीसरी लाइन (कुल 11 स्टेशन) बिछाने के कारण वेबसाइड स्टेशनों पर ईआई और ब्लॉक सेक्शन (कुल 14 ब्लॉक सेक्शन) को नहीं शुरू किया गया था। नौ बड़े स्टेशनों पर भी ईआई नहीं शुरू किया गया था। कुल 54 में केवल 13 छोटे एक्सचेंज, एक मूल एक्सचेंज और एसडीएच आपूर्ति किया गया था। एक्सचेंज और एसडीएच हेतु विद्युत आपूर्ति उपकरणों और एसडीएच उपकरणों की आपूर्ति पूर्ण की गई थी। 61 टावरों के लिए यद्यपि टावर की नींव तैयार कर दी गई थी, केवल 34 टावर खड़े किए गए थे। सीटीसी भवन का निर्माण केवल शुरू किया गया था (अक्टूबर 2011)।

द्वारा मूल रूप से व्यक्त किए गए अपने लक्ष्य प्राप्त करने में विफल रहे। प्रभावी अनुसरण<sup>126</sup> के बावजूद भी ठेकेदार कार्य की गति को नहीं बढ़ा पाए। केएफडब्ल्यू ने कार्य की धीमी प्रगति पर अपनी चिंता व्यक्त की (मई 2011) जिसके कारण ऋण का कम उपयोग हुआ।

IV. लेखापरीक्षा ने देखा कि आईआरपीएमयू ने ठेकेदार से समापन अवधि में विस्तार हेतु अपना अनुरोध प्रस्तुत करने के लिए बार-बार कहा। ठेकेदार की धीमी प्रगति के अलावा और भी कई कारण थे जिसके कारण ठेके के खण्ड 40 के प्रावधानों के तहत समापन अवधि में विस्तार अनुमत था और अतिरिक्त सुविधायें<sup>127</sup> प्रदान करने के लिए ठेकेदार को अतिरिक्त समय अनुमत किया गया।

ठेकेदार ने अक्टूबर 2011 से समापन की लक्ष्य तिथि में 30 जून 2012 तक के लिये एक लम्बे विस्तार का अनुरोध किया (अक्टूबर 2011)। आईआरपीएमयू का मत था कि कार्य का गैर समापन कुछ अन्य मुद्दों<sup>128</sup> के अलावा ठेकेदार के कमजोर निष्पादन के कारण था। मौजूदा विस्तारित समापन अवधि के दौरान प्रगति मुख्यतः डिजाइन कार्य से संबंधित थी।

<sup>126</sup> रेल मंत्रालय और आईआरपीएमयू ने ठेकेदार के साथ कई बैठकें की और विस्तारित समापन अवधि के दौरान कार्य की प्रगति में तेजी लाने हेतु कई पत्र जारी किए।

<sup>127</sup> अलीगढ़-गाजियाबाद और पनकी-बीपीयू सेक्शनों पर मौजूदा ठेके के कार्यक्षेत्र के भीतर अतिरिक्त सुविधायें प्रदान करने की आवश्यकता के अनुसार तीसरी लाइन बिछाने के कार्य में पूरी तरह से उतार-चढ़ाव था। इसके अलावा एचआरएस, ईटीडब्ल्यू,एसकेपी, डीईआर आदि की यार्ड पुनर्संरचना से संबंधित अन्य कार्यों में भी अतिरिक्त सुविधाओं की आवश्यकता थी। इसके लिए अतिरिक्त योजना, सामानों की खरीद और कार्य के निष्पादन आदि की आवश्यकता थी। ठेका खण्ड (सं. 40) ठेकेदार को अन्य सुविधायें उपलब्ध कराने हेतु अतिरिक्त समय के अनुरोध की अनुमति देता है।

<sup>128</sup> (क) इटावा-पनकी खण्ड पर उप-ठेकेदार द्वारा कमजोर प्रगति, (ख) संसाधनों की अपर्याप्त तैनाती नेटवर्क, (ग) सामान की आपूर्ति में देरी, विशेषकर टेलीकाम सामान, (घ) निर्धारित कार्य पर निष्क्रियता, (ङ.) एससीएडीए पर कोई प्रगति/समाधान नहीं, (च) जीएसएम-आर हेतु उप-ठेकेदार का दिवालिया होना, (छ) पनकी-इटावा खण्ड में जल भराव के कारण साइट की अनुपलब्धता, (ज) जीएसएम-आर समाधान पर रेल मंत्रालय/आरडीएसओ द्वारा निर्णयों में देरी (जून 2011 से दिसम्बर 2011) जीएसएम-आर उपकरण पर एफएटी, आरडीएसओ द्वारा क्रास स्वीकृति और एमएससी/आईएन की आपूर्ति, (झ) स्वचालित सिग्नलिंग के संशोधन कार्य का अतिरिक्त कार्यक्षेत्र, (ञ) इंजीनियरिंग/इलेक्ट्रिकल कार्यों की प्रगति और (ट) सीआरएस खण्डों की उपलब्धता, ग्रीन नोटिस/यातायात खण्ड इत्यादि।

- V. आईआरपीएमयू ने निर्णीत हर्जाने (एलडी)<sup>129</sup> के साथ समापन अवधि को 31 दिसम्बर 2011 तक और बढ़ा दिया (जनवरी 2012)। यह विस्तार ठेकेदार द्वारा कार्यक्रम शुरू करने और कार्य की समाप्ति हेतु संसाधन की तैनाती की वचनबद्धता प्राप्त करने के पश्चात दिया गया।
- VI. विस्तारित समापन अवधि के दौरान, ठेकेदार अपनी वचनबद्धता<sup>130</sup> को पूरा नहीं कर सका। ठेकेदार ने समापन अवधि दिसम्बर 2014 तक बढ़ाने का अनुरोध किया (जून 2012)। आईआरपीएमयू ने देखा कि कुछ कारणों<sup>131</sup> के अलावा कार्य की प्रगति में देरी मूल रूप से ठेकेदार द्वारा संसाधन की अपर्याप्त तैनाती के कारण थी। आईआरपीएमयू ने समापन अवधि में और विस्तार हेतु अनुरोध करते समय ठेकेदार द्वारा बताए गए कारणों का भी मूल्यांकन किया और उन्हें तर्कहीन पाया। आईआरपीएमयू ने ठेकेदार के अवलोकनों को विरोधाभासी पाया जो इस प्रकार हैं:
- अलीगढ़ जं.- गाजियाबाद तीसरी लाइन पर पर्याप्त श्रमबल की गैर तैनाती और शेल्टर्स का गैर-निर्माण केवल उस भाग में देरी का कारण हो सकता था किन्तु सम्पूर्ण मार्ग पर नहीं।
  - यद्यपि आईआरपीएमयू द्वारा वेंडर में परिवर्तन के कारण तीन मशीनों की मंजूरी में देरी हुई, उसका फेस बाली पाइण्ट ठेकेदार द्वारा नौ स्टेशनों को कार्य पूर्ण करने में देरी से कोई संबंध ही नहीं था।
  - ठेकेदार ने आरडीएसओ के निरीक्षण हेतु सीटीसी सामान का प्रस्ताव दिया (2012 में) था। आरडीएसओ का सत्यापन

<sup>129</sup> यह एक जुर्माना है जो ठेकेदार पर लगाया जाता है। विस्तारित अवधि के दौरान किए गए कार्य हेतु ठेकेदार को देय भुगतान में से निर्धारित पर कटौती कर ली जाती है।

<sup>130</sup> ठेकेदार ने कानपुर- अलीगढ़ जं. खण्ड में केवल छः वेसाइड स्टेशनों और पाँच ब्लॉक खण्ड पर सिग्नलिंग कार्य शुरू किया। सात बड़े स्टेशनों पर सिग्नलिंग कार्य नहीं शुरू किया गया था और अलीगढ़ जं.- गाजियाबाद तीसरी लाइन से संबंधित किसी भी वेसाइड स्टेशन (11 में से) और ब्लॉक खण्ड (14 में से) में सिग्नलिंग कार्य नहीं शुरू किया गया था। 54 छोटे एक्सचेंज में से केवल 42 स्थापित किए गए थे। तीन टावर्स और 14 संप्रेषण शैल्टर्स खड़ी की गई थी 61 संप्रेषण छावनियाँ शेष थी।

<sup>131</sup> अपर्याप्त संसाधन तैनाती उप-ठेकेदार की कमजोर प्रगति, अलीगढ़ जं.- गाजियाबाद तीसरी लाइन से संबंधित कार्य शुरू करने में असाधारण देरी और सीटीसी के साथ-साथ निर्धारित नेटवर्क भाग पर कार्यवाही न करना।

प्रतीक्षित था क्योंकि ठेकेदार ने आरडीएसओ द्वारा की गई विभिन्न आपत्तियों पर उत्तर नहीं दिया।

- iv. जीएसएम-आर के निष्पादन में देरी मुख्य रूप से ठेकेदार द्वारा टावर और शैल्टर्स खड़े करने में धीमी प्रगति के कारण था। जब आईआरपीएमयू ने ठेकेदार से पाँच मुख्य यार्डों की पुनर्संरचना सहित कार्यसमापन हेतु निर्धारित लक्ष्य प्रस्तुत करने के लिए कहा (दिसम्बर 2012) तो ठेकेदार ने इसका निष्पादन करने से मना कर दिया और ठेके के कार्यक्षेत्र से इन्हें हटाने का अनुरोध किया। आईआरपीएमयू के पास कोई विकल्प नहीं था और इसने लिक्वीडेटड डैमेज<sup>132</sup> की वसूली सहित 31 दिसम्बर 2013 तक समापन का विस्तार दिया। (जनवरी 2013)।

- VII. यद्यपि विस्तारित अवधि के दौरान कार्य की प्रगति मामूली<sup>133</sup> थी, ठेकेदार ने टुण्डला यार्ड को छोड़कर कार्य के समापन हेतु जून 2015 तक विस्तार देने का अनुरोध किया (सितम्बर 2013) और निर्धारित/लक्ष्य तिथि प्रस्तुत किया। केएफडब्ल्यू ऋण की मुद्रा दिसम्बर 2014 तक उपलब्ध थी। रेलवे बोर्ड ने आईआरपीएमयू को सभी कार्य जून 2014 तक पूरा करने का निर्देश दिया (अक्टूबर 2013)। मुख्य परियोजना प्रबंधन (सीपीएम)/आईआरपीएमयू ने देखा (जनवरी 2014) कि ठेकेदार के निष्पादन में कोई सुधार नहीं था और यह ठेका समाप्त करने और गारंटी जल्ल करने का उचित मामला था। उस समय तक एचएजी समिति<sup>134</sup> ने सिफारिश दी थी कि प्रमुख यार्डों के कार्य इसी ठेकेदार से कराए जाएं और फिर सभी स्टेशनों को सीटीसी से जोड़ दिए जाएं। सीपीएम ने देखा कि मौजूदा गति से ठेकेदार इस कार्य को दिसम्बर 2014 तक ही समाप्त कर पाता। तदनुसार एलडी के साथ इस

<sup>133</sup> दू वे साइड स्टेशनों और तीन ब्लॉक खण्डों को अलीगढ़ जं-गाजियाबाद खण्ड पर तीसरी लाइन के साथ शुरू करना था और केवल एक बड़े स्टेशन, नौ छोटे एक्सचेंज, पाँच टावर खड़ा करना था। सीटीसी कार्य बुरी तरह पीछे चल रहा था जबकि ट्रेन ग्राफ कार्यचालन ठेकेदार द्वारा विकसित नहीं किया गया था जिसके कारण ट्रायल सम्भव नहीं था।

<sup>134</sup> उच्च प्रशासनिक ग्रेड

प्रावधान सहित दिसम्बर 2014 तक विस्तार दिया गया कि ठेकेदार द्वारा सभी प्रमुख यादों, उनकी रीमॉडलिंग की पूर्णता हेतु ठेकेदार से संशोधित वचनबद्धता ली जाएगी। इस प्रकार यह स्पष्ट था कि:

- i. एसएण्डटी आधुनिकीकरण के धीमे निष्पादन के कारण केएफडब्ल्यू द्वारा वित्तपोषित ठेके की समाप्ति तिथि में पाँच बार संशोधन करना पड़ा, अंतिम बार दिसम्बर 2014 तक। यहाँ तक कि इस तिथि तक कार्य की प्रगति केवल 69 प्रतिशत थी। कार्यों की धीमी प्रगति के कारण परियोजना की लागत ₹ 291.24 करोड़<sup>135</sup> तक बढ़ गई।
- ii. 2003-14 के दौरान (11 वर्ष) केएफडब्ल्यू ऋण के गैर-वितरण के कारण रेल मंत्रालय ने ₹ 28.63 करोड़ तक के वचनबद्धता प्रभार का भुगतान किया। इसमें से ₹ 24.46 करोड़ की राशि निविदा आमंत्रण के पश्चात् (दिसम्बर 2003) निष्पादन अवधि से संबंधित थी। यदि संबंधित रेल प्राधिकारी ठेका<sup>136</sup> देने में असाधारण विलम्ब को रोक पाते तो ठेका देने से पूर्व सभी तकनीकी और ठेकागत मुद्दों, कार्य निष्पादन के दौरान आने वाले तकनीकी और वित्तीय मुद्दों को तेजी से निपटाया जा सकता था और ठेकेदार के प्रभावी समन्वय से परियोजना कार्य के निष्पादन में तेजी लाई जा सकती थी, इस राशि में से कुछ बचाई जा सकती थी और केएफडब्ल्यू ऋण से शेष कार्य (31 प्रतिशत) का निष्पादन किया जा सकता था।
- iii. जुलाई 2009 तक (समापन की मूल तिथि), ठेकेदार ने केवल इग्यारह सिग्नलिंग उपकरणों (23 प्रतिशत) को प्रतिस्थापित किया था। मार्च 2014 तक 1932 और 1920 के बीच स्थापित 10 सिग्नलिंग उपकरणों (21 प्रतिशत) को जिन्हे क्रमशः 1957 और 2005 में बदल दिया जाना था, बदले गए थे। परिसमाप्त

<sup>135</sup> 31 मार्च 2015 तक मूल लागत (₹ 445.57 करोड़) और पिछली परिकल्पित लागत के बीच अंतर (₹ 736.81 करोड़)।

<sup>136</sup> निविदा शुरू करने से इसकी अंतिम रूप देने तक छः माह के समय प्रावधान है।

परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन में देरी/गैर-प्रतिस्थापन से मार्ग पर दुर्घटना की संभावना थी।

#### 4.4.2.3 तकनीकी बाधायें और समाधान

यद्यपि तकनीकी सलाहकार, भारतीय रेलवे (आरडीएसओ), परियोजना कार्य (आईआरपीएमयू) के निष्पादन हेतु विशेष रूप से गठित एक स्वतंत्र इकाई, स्वतंत्र सुरक्षा सलाहकार (आईएसए), सलाहकार के साथ-साथ ठेकेदार (मै. एएससी) मै. डी-कंसल्ट और मै. राइट्स) उपयुक्तता/तकनीकी गुणवत्ता/उत्पाद सुनिश्चित करने/मंजूरी से जुड़े थे, उनमें से कोई भी प्रभावी और दक्ष तरीके से तकनीकी मुद्दों के निर्धारण में पर्याप्त रूप से सफल नहीं हो पाया। सलाहकार जो 'एकल निविदा' और नामांकन आधार विशेष रूप से नियुक्त तकनीकी विशेषज्ञ था, उसने भी उत्पादों की गुणवत्ता/उपयुक्त तकनीकी सुनिश्चित करने हेतु प्रभावी सुझाव नहीं दिया।

केएफडब्ल्यू द्वारा वित्तपोषित कार्यों के निष्पादन से जुड़ी लेखापरीक्षा में एक विस्तृत समीक्षा से पता चला कि एसएण्डटी परियोजना के समापन में देरी के मुख्य कारणों में निम्नलिखित मुद्दे शामिल थे-

#### क. माइक्रोलॉक II मेक की इलेक्ट्रॉनिक लॉकिंग

मै. एएससी को इस शर्त पर एलओए जारी किया गया (सितम्बर 2015) था कि ईआई में हाट स्टैंडबाय<sup>137</sup> कंफिगरेशन होगा। हालांकि, औपचारिक करार करने से पूर्व हाट स्टैंडबाय कंफिगरेशन के प्रावधान हेतु स्वतंत्र सुरक्षा सलाहकार (मै. टीयूबी) को प्रमाण-पत्र आवश्यक था। यह देखा गया कि पु.म.रे. प्रशासन ने आईएसए प्रमाण पत्र की प्रतीक्षा किए बिना ही ठेकेदार के साथ करार कर लिया (फरवरी 2006)। मार्च 2006 में आरडीएसओ ने क्रॉस स्वीकार्यता<sup>138</sup> के आधार पर हाट स्टैंडबाय कंफिगरेशन के प्रावधान की अनुमति

<sup>137</sup> हाट स्टैंडबाय एक प्रणाली है जो मुख्य प्रणाली में किसी भी विफलता के मामले में संचालन हेतु बिना समय बर्बाद किए वैकल्पिक प्रणाली सदैव तैयार रहती है। इसके विपरीत वार्म सिस्टम प्रोएक्टिव चरण में रहती है मूल प्रणाली की विफलता के मामले में संचालन करने हेतु सक्रिय होने में यह कुछ समय लेती है।

<sup>138</sup> क्रॉस स्वीकार्यता वह स्वीकार्यता है जिसके आधार पर दूसरे देश में सफल कार्यान्वयन किया जाता है।

दें दी। आईएसए ने अगस्त 2006 में अपना प्रमाण पत्र दिया। हालांकि आईआरपीएमयू को प्रदान किए गए हॉट स्टैंडबाय कंफिगरेशन के संचलन में कई कठिनाईयों का सामना करना पड़ा। इसे देखते हुए आरडीएसओ ने अपनी अनुमति वापस ले ली (जनवरी 2009) जो क्रास स्वीकार्यता के आधार पर मार्च 2006 में दी गई थी और आईआरपीएमयू को अंतरिम उपाय के रूप में ही वार्म स्टैंडबाय कंफिगरेशन के प्रयोग की अनुमति दी।

आरडीएसओ ने वे साइड स्टेशनों हेतु हॉट स्टैंडबाय कंफिगरेशन की स्वीकार्यता का अप्रैल 2011 में और यार्डों के लिए सितम्बर 2011 में सहारा लिया। जनवरी 2009 से मार्च 2011 के बीच 14 स्थानों पर वार्म स्टैंडबाय कंफिगरेशन के साथ ईआई प्रदान किया जा चुका था जिसे हटाकर हॉट स्टैंडबाय कंफिगरेशन लगाना पड़ा। जुलाई 2015 तक शेष दो वेसाइड स्टेशनों और पाँच बड़े यार्डों में ईआई से संबंधित कार्य लंबित थे। ईआई कार्यों में आरडीएसओ की पर्याप्त तकनीकी कौशल का अभाव दर्शाता है क्योंकि वे हॉट स्टैंडबाय कंफिगरेशन के प्रावधानों को सुगमता से सुनिश्चित करने हेतु उत्तरदायी थे।

आरडीएसओ ने कहा (अगस्त 2015) कि माइक्रोलॉक II मेक के ईआई को क्रास स्वीकार्यता के आधार पर मार्च 2006 की उनकी मंजूरी, आईआर में उनके सामान्य प्रयोग के लिए थी। केएफडब्ल्यू द्वारा वित्तपोषित कार्यों के सम्बन्ध में आईआरपीएमयू द्वारा निर्णय लिया जाना था। यह उनके पत्र (मई 2009) में भी स्पष्ट किया गया था। आरडीएसओ द्वारा हॉट स्टैंडबाय कंफिगरेशन की मंजूरी (अक्टूबर 2006) और मंजूरी वापस लेना (जनवरी 2009) भी केएफडब्ल्यू द्वारा वित्तपोषित कार्यों के लिए नहीं थी। परियोजना कार्य हेतु ठेका एक सम्पूर्ण डिजाइन वाला बिल्ट ठेका था, जिसके साथ एक अंतर्राष्ट्रीय सलाहकार जुड़ा था। आईआरपीएमयू के पास परियोजना में प्रयुक्त होने वाले सभी उपकरणों के लिए पहले ही अपनी पूर्णतः अनुमोदित प्रारम्भ-पूर्व जाँच सूची आदि थी। ऐसे कार्यों में विश्वसनीयता मानदण्ड अंतर्निहित होते हैं।

आरडीएसओ का तर्क दर्शाता है कि आईआर में कंफिगरेशन के सामान्य उपयोग में लागू इसके अनुमोदनों/निर्देशों को आईआरपीएमयू द्वारा डिजाइन एवं बनाए

गए ठेके के माध्यम से निष्पादित किए जा रहे अपने कार्य पर लागू किया गया था।

### ख. केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण (सीटीसी) कार्य

सीटीसी<sup>139</sup> सभी उच्च-निष्पादन रेलों में प्रयोग किया जाता है। सीटीसी के गैर-संस्थापन/विलम्बित संस्थापन से रेलवे लाइनों की क्षमता और रेलगाड़ियों के प्रभावी प्रस्थान में वृद्धि में समझौता करना पड़ता है। इसके अलावा एक विकेंद्रीकृत प्रणाली के भीतर मानवीय त्रुटि उच्चतर मार्जिन के कारण सुरक्षा पर भी नकारात्मक प्रभाव पड़ता है।

गाजियाबाद- कानपुर मार्ग में छः सैक्सन हैं और इस मार्ग के प्रत्येक स्टेशन पर यातायात का प्रबंधन स्टेशन मास्टर द्वारा किया जाता है। प्रत्येक खण्ड पर छः अलग डिस्प्ले और सभी छः खण्डों को प्रतिबिम्बित करने वाले सामान्य डिस्प्ले प्रदान करके टुंडला पर रेल यातायात नियंत्रण को केंद्रीकृत करने का प्रस्ताव था। मै. एएससी को दिए गए ठेके के कार्यक्षेत्र में सीटीसी कार्य शामिल था।

सीटीसी कार्य की स्थिति से संबंधित अभिलेखों की संख्यावीक्षा से निम्नलिखित का पता चला -

- 38 स्टेशनों में से छः में सीटीसी सॉफ्टवेयर विकसित किया गया था। तीन स्टेशनों में सॉफ्टवेयर की जाँच की जा रही थी।
- टुंडला में सीटीसी उपकरणों में सीटीसी बिल्डिंग को हटाकर सीटीसी रैक लगा दिए गए थे।
- मै. एएससी ने सीटीसी हार्डवेयर और सॉफ्टवेयर में परिवर्तन करने का प्रस्ताव दिया था, जिसका दस्तावेज सत्यापन हेतु आरडीएसओ के पास था।

<sup>139</sup> सीटीसी यातायात की केंद्रीकृत निगरानी और नियंत्रण के माध्यम से रेलवे परिचालनों के बढ़ाने में सहायता करती है।

सीटीसी कार्य बुरी तरह से पीछे चल रहा था क्योंकि प्रगति केवल 12 प्रतिशत थी। सीटीसी कार्य के समापन पर विभिन्न पहलुओं का प्रतिकूल प्रभाव पड़ा जो निम्नवत् हैं-

### I. सीटीसी बिल्डिंग और प्रणाली की स्थिति

ठेका करार के अनुसार, सीटीसी बिल्डिंग को टुंडला के मौजूदा नियंत्रण कार्यालय के प्रथम तल के टैरेस पर लगाने का प्रस्ताव था। हालांकि, आईआरपीएमयू के विचारार्थ निम्नलिखित तीन विकल्प थे -

- सीटीसी बिल्डिंग सहित नियंत्रण कार्यालय को इलाहाबाद (एएलडी) ले जाना।
- सीटीसी पैनल को टुंडला और इंडिकेशन पैनल को इलाहाबाद में रोकना।
- इलाहाबाद में सीटीसी इस विकल्प के साथ कि इसे किसी भी स्थानसे संचालित किया जा सके।

अंततः सीटीसी बिल्डिंग को टुंडला में स्थापित करने का निर्णय लिया गया (मई 2010) जैसा कि मौजूदा ओएफसी केवल का प्रयोग करते हुए इलाहाबाद में वीडियो डिस्प्ले यूनिट के माध्यम से समानान्तर सूचना के साथ करार में मूल संकल्पना की गई थी। इन सभी प्रस्तावों के मूल्यांकन और तदोपरान्त मूल प्रस्ताव के निर्धारण में पाँच वर्ष लगे।

चूँकि टुंडला की मौजूदा नियंत्रण बिल्डिंग 40 वर्ष से अधिक पुरानी थी, ऐसा महसूस किया गया (अप्रैल 2012) कि बिल्डिंग पर आरसीसी छत नहीं बनाई जा सकती थी। अतः आरसीसी बीम पर स्टील ट्रस रेस्टिंग बनाकर उस पर गैल्वैल्यूम शीटिंग छत बनाने का निर्णय लिया गया। तदोपरांत सदस्य, विद्युत (एमएल) ने मई 2012 के अंत तक यह निर्णय लिया कि एक अलग से संस्वीकृत कार्य के तहत सीटीसी के लिए अलग से नया भवन बनाया जा सकता है और मौजूदा योजना के अनुसार सीटीसी भवन हेतु पहले से निर्मित संरचना को किसी अन्य उपयोग के लिए रख लिया जाए। नया सीटीसी भवन जनवरी 2013 में तैयार हुआ। एमएल का नया भवन बनाने का निर्णय ठेका

समाप्ति (जुलाई 2009) की शुरुआती तिथि से लगभग तीन वर्ष बाद लिया गया।

इसके अतिरिक्त, टुण्डला में मौजूदा पुराने भवन पर सीटीसी भवन के निर्माण के रेलवे के निर्णय और उसके बाद सीटीसी के लिए अलग भवन बनाने के विलम्बित निर्णय के कारण कार्य में विलम्ब हुआ।

## II. सीटीसी का कार्य लेने में देरी के कारण तकनीकी बाधाएँ

निर्णय लेने की प्रक्रिया में देरी के कारण सीटीसी कार्य के निष्पादन के दौरान उभरने वाले विभिन्न मुद्दों के परिणामस्वरूप कार्य के निष्पादन में देरी हुई जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:

- i. शुरु में सीटीसी में प्यूमा मॉडल के प्रयोग का निर्णय लिया गया था। हालांकि सीटीसी कार्य की नगण्य प्रगति के साथ-साथ सीटीसी के विलम्बित निर्माण के कारण यह मॉडल बेकार हो गया। ठेकेदार ने सीटीसी प्रणाली के हार्डवेयर/सॉफ्टवेयर में बदलाव करने हेतु दस्तावेज प्रस्तुत किया। उन्होंने एक नए मॉडल (मर्गे II) का प्रयोग करने हेतु प्रस्ताव दिया (जुलाई 2013)। इस प्रस्ताव को सीएओ/आईआरपीएमयू द्वारा मई 2015 में मंजूरी दी गई।
- ii. मै. एएससी ने जून 2013 में एससीसी सीटीसी प्रणाली द्वारा फोनिक्स सीटीसी प्रणाली द्वारा प्रतिस्थापित करने का प्रस्ताव दिया। अभिलेखों के अनुसार प्रस्ताव पर स्वीकृति अपेक्षित थी (सितम्बर 2014)।
- iii. ठेके में सीटीसी कार्य हेतु प्रयुक्त होने वाले हार्डवेयर का कोई विनिर्दिष्ट विवरण नहीं दिया गया था। विनिर्दिष्ट हार्डवेयर केवल वॉल डिस्प्ले था जो हालांकि बेकार हो चुका था और जिसे उसी विनिर्माता द्वारा अधिक उन्नत हार्डवेयर से प्रतिस्थापित कर दिया गया था। आरडीएसओ ने आईआरपीएमयू प्राधिकरणों से यह जानना चाहा (दिसम्बर 2012) कि क्या परियोजना हेतु प्रस्तावित सीटीसी प्रणाली के अवयवों को अन्य देशों में प्रयोग किया जा चुका था और हार्डवेयर एवं सॉफ्टवेयर में किए गए परिवर्तनों के साथ प्रयोगकर्ता प्रमाणपत्र भी उपलब्ध कराने का

अनुरोध किया। इस संबंध में आईआरपीएमयू का उत्तर प्रतीक्षित था (जुलाई 2015)।

- iv. विभिन्न तकनीकी पहलुओं के कारण यहाँ तक कि जोखिम विश्लेषण<sup>140</sup> भी आईआरपीएमयू की तरफ से लंबित था (जुलाई 2015)।

### III. सीटीसी की सुरक्षा और अखण्डता स्तर का प्रमाणन

रेलवे बोर्ड के निर्देशन (मार्च 2014 और मई 2014) पर विभिन्न सुरक्षा एवं अखण्डता (एसआईएल)<sup>141</sup> आवश्यकताओं पर निर्णय लेने के लिए जून 2014 में एक समिति<sup>142</sup> ने बैठक की। मतों में भिन्नता थी, जोखिम विश्लेषण आईआरपीएमयू/डीबीआई/आरडीएसओ को स्वीकार्य नहीं था। जुलाई 2014 में बैठक के कार्यवृत्त का एक शुद्धि पत्र जारी किया गया था (जून 2014) और व्यवहार्यता की पुष्टि की गई थी। आईआरपीएमयू और आईडीबीआई छोटे सुधारों के साथ आपातकालीन सहायता संचलन वर्क स्टेशन अलग करने के लिए सहमत हो गये।

इसके बाद, सॉफ्टवेयर, सुरक्षा, समग्रता स्तर, कार्मिक कुशलता और भूमिकाओं की स्वतंत्रता, सत्यापन, सॉफ्टवेयर एकीकरण टैस्ट, सॉफ्टवेयर/हार्डवेयर एकीकरण टैस्ट, गुणवत्ता आश्वासन टैस्ट, अनुरक्षण योग्यता आदि से संबंधित पूर्ण सीटीसी प्रणाली एक प्राधिकृत आईएसए द्वारा आकलित की जानी थीं। यद्यपि, न तो आईएसए की निर्धारण रिपोर्ट उपलब्ध थी न ही आईएसए द्वारा निर्धारण किये जाने की कोई सूचना/स्थिति लेखापरीक्षा को दी गई थी।

इस प्रकार यह देखा गया कि टुंडला में सीटीसी भवन की स्थिति का निर्णय करने में रे. म. द्वारा विलंब (पांच से छः वर्ष) के कारण सीटीसी कार्य में विकास नहीं हो सका और संबंधित तकनीकी उत्पाद वैकल्पिक उत्पादों/प्रौद्योगिकियों का अविकसित आवश्यक प्रयोग बन गये। नई

<sup>140</sup> प्रक्रिया में निहित जोखिम के मूल्यांकन का पहला चरण है

<sup>141</sup> आरडीएसओ, आईआरपीएमयू, मै. एसटीएस- वेंडर संघ का एक सदस्य और मै. डीबीआई सहित

<sup>142</sup> सुरक्षा साधित कार्य के निष्पादन का मापन।

अपनाई गई तकनीकी उत्पाद/प्रौद्योगिकियों के अनुमोदन में भी विलंब हुआ।

आरडीएसओ ने कहा (अगस्त 2015) कि वे भा.रे. के तकनीकी सलाहकार हैं और आईआरपीएमयू के नहीं। वे सॉफ्टवेयर/हार्डवेयर, सुरक्षा एकीकरण स्तर आदि की वैधता के कार्य नहीं करते क्योंकि आईआरपीएमयू के पास अपने स्वतंत्र सुरक्षा निर्धारक है जिन्होंने उनके सहयोग में कार्य किया है। आरडीएसओ के तर्क ने दर्शाया कि वे अनावश्यक रूप से मामले में शामिल थे और कार्य आईएसए से संबंधित था।

#### 4.4.2.4 कार्य के कार्यक्षेत्र में परिवर्तन

लेखापरीक्षा ने पाया कि कार्य के कार्यक्षेत्र में मुख्य परिवर्तन थे जैसाकि नीचे दर्शाया गया है-

#### I. बड़े यार्डों की रिमॉडलिंग से बड़े यार्डों में इआई संस्थापन लिंकिंग और एएलजेएन-जीजैडबी खण्ड में तीसरी लाईन का प्रावधान

जुही (कानपूर के पास) में इआई के आरंभ करने के बाद, आरडीएसओ ने बड़े यार्डों में इआई का स्वरूप अनुमोदित (सितंबर 2011) किया। एमओआर ने निर्णय लिया (नवंबर 2011) कि सात बड़े यार्डों (बरहान और शिकोहाबाद को छोड़कर) में इआई यार्ड रिमॉडलिंग के स्वीकृत निर्माण कार्यों के साथ आरंभ की जाएगी। यद्यपि, मै. एएससी को दिये गये ठेके के कार्यक्षेत्र के अनुसार, नौ बड़े यार्डों<sup>143</sup> में इआई बिना यार्ड रिमॉडलिंग के की गई थी। यद्यपि, लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- हथरस यार्ड की इआई के लिए, अभियांत्रिकी सिग्नलिंग योजना (इएसपी) को दिसंबर 2008 में अंतिम रूप दिया गया था और सिग्नलिंग इंटरलॉकिंग योजना (सिप) नवंबर 2011 में अनुमोदित की गई थी। हथरस यार्ड की इआई अक्टूबर 2013 में आरंभ की गई थी।

<sup>143</sup> बरहान, शिकोहाबाद, हथरस, इटावा, पंकी अलीगढ़, खुर्जा, दादरी, और टुण्डला

इसके पूर्व, बरहान और शिकोहाबाद यार्डों में इआई कार्य 2012 और 2013 के बीच पूरा कर लिया गया था। यद्यपि एनसीआर में विभिन्न विभागों द्वारा अपेक्षित सुधारों के संबंध में शेष यार्डों की इएसपी में सफल संशोधन किये गये थे।

- मै. एएससी द्वारा इएसपी के डिजाइन विश्लेषण में विलंब हुए थे क्योंकि अप्रैल 2013 में ही आईआरपीएमयू को उनके अवलोकन संप्रेषित किये थे। उचित स्तर पर उपयुक्त जांच के बिना ठेकेदार द्वारा अपरिष्कृत ड्राईंग के प्रस्तुतीकरण के कारण आईआरपीएमयू से डिजाइन के अनुमोदन में भी विलंब हुआ।
- रेल मंत्रालय ने अलीगढ़ (एएलजेएन) और गाजियाबाद (जीजैडबी) के बीच तीसरी लाईन की संस्वीकृति प्रदान (2003-04) की जिसे इआई में उचित महत्व दिये जाने की आवश्यकता थी। ऐसे असहयोग में मौजूदा प्रस्तावित प्रस्ताव इआई प्रणाली में सुधार अपेक्षित थे जिससे इएसपी को अंतिम रूप देने और बाद में रे.म. को अनुमोदन के लिए मै. एएससी द्वारा उसके प्रस्तुतीकरण में विलंब हुआ। इन बड़े यार्डों में इआई के प्रारंभीकरण में विलंब हुआ जैसा कि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका संख्या. 1. मुख्य यार्डों में इलैक्ट्रानिक इंटरलॉकिंग निर्माणकार्यों की पूर्णता की स्थिति

यार्ड	इएसपी में संशोधन की सं.	इएसपी को अंतिम रूप दिया जाना	सिप का प्रस्तुतीकरण	सिप का अनुमोदन	इआई को प्रारंभ किया जाना	पूर्णता के लिए लक्ष्य तिथि
इटावा	4	अप्रैल 2015	जनवरी 2015	फरवरी 2015	जुलाई 2015	आरंभ किया गया
पंकी	4	जनवरी 2014	फरवरी 2014	मार्च 2014	नहीं किया गया	मार्च 2016
टुंडला	4	मार्च 2014	मई 2015	अनुमोदित नहीं	नहीं किया गया	मार्च 2017
अलीगढ़	2	सितंबर 2014	नवंबर 2014	नवंबर 2014	नहीं किया गया	जून 2016
खुर्जा	1	दिसंबर 2013	फरवरी 2014	मार्च 2014	नहीं किया गया	दिसंबर 2015
दादरी	1	जनवरी 2014	दिसंबर 2013	जनवरी 2014	नहीं किया गया	मार्च 2016

इस तथ्य का संकेत था कि भार. में विभिन्न निकायों के बीच सहयोग की कमी के कारण कार्य के कार्यक्षेत्र में महत्वपूर्ण परिवर्तन हुए और पहले से ही विलम्बित परियोजनाओं की पूर्णता में अनिश्चितता बनी रही।

## II. आडियो फ्रिक्वेंसी ट्रेक सर्किटिंग (एएफटीसी) के प्रावधान से संबंधित कार्य

ठेके के अनुसार, मार्ग की स्वचालित सिग्नलिंग एएफटीसी के साथ की जानी थी। इस संबंध में दो मामले पाये गये, एक एएफटीसी एण्ड फैड और सैण्टर फैड की अधिकतम लंबाई के संबंध में और दुसरा मै. केंज इण्डिया द्वारा निर्मित एएफटीसी उपस्कर के प्रयोग के लिए। पहला मामला फरवरी 2011 में सुलझा लिया गया था। दूसरी मामला सुलझाने के लिए, आरडीएसओ ने मौजूदा मै. एएससी के अनुरोध पर विक्रेता द्वारा निर्मित एएफटीसी उपस्कर का मुल्यांकन किया और विक्रेता को बदलने को परामर्श दिया, जिसे (जून 2011) अनुमोदित किया गया था। इसके लिए खण्डों में पहले से ही आरंभ किये गये एएफटीसी के पुनः संयोजन की आवश्यकता थी। यह कार्य जुलाई 2013 तक पूरा किया जा सकता था। यह देखा गया कि:

- रेल मंत्रालय ने 12 स्टेशनों और संबद्ध ब्लॉक खंड स्टेशनों पर केवल डीसी ट्रेक सर्किट पर दोहरी जांच प्रणाली<sup>144</sup> के प्रयोग का निर्णय लिया (नवंबर 2006)। कुछ गतिविधियों<sup>145</sup> पर इस निर्णय का प्रभाव भी पडा। इसी दौरान, दोहरी जांच का प्रयोग किये बिना तीन खण्डों<sup>146</sup> में स्वचालित सिग्नलिंग आरंभ की जा चुकी थी। भारतीय रेल ने मुख्यतः चोरी और जान बूझकर नुकसान करने के कारण एएफटीसी की विफलता को झेला जिसके कारण रेलगाडियों में स्वचालित सिग्नल विफल हो गए और रेलगाडियों में विलम्ब हुआ। समस्या को समाप्त

<sup>144</sup> एएफटीसी का प्रयोग और इसके साथ-साथ 12 स्टेशनों और संबद्ध ब्लॉक खण्ड और स्टेशनों पर केवल डीसी ट्रेक सर्किट में एकसैल काउण्टर कार्य कर रहे हैं।

<sup>145</sup> (क) सिप, चयन तालिका, इंटरफेस सर्किट, एप्लीकेशन लॉजिक तैयारी आदि (ख) केबल कोर आवंटन चार्ट और अन्य क्षेत्र डिजाईन तैयारी, (ग) एलएससी और स्टेशनों की विद्युत आपूर्ति आवश्यकता, (घ) ऐसी प्रणाली की बाधाओं का निर्धारण।

<sup>146</sup> टीडीएल-एचएनजी, एचएनजी-एफजैडडी और जेकेके-केएनएस

करने के लिए, रेल बोर्ड ने सभी स्टेशनों और ब्लॉक खण्डों में दोहरी जांच के प्रयोग का निर्णय (जनवरी 2007) लिया। यद्यपि इस निर्णय से अप्रैल 2009 में ही कार्यकारी प्राधिकारियों को अवगत कराया गया था। जून 2009 के बाद ही रेल बोर्ड निर्देशों के अनुसार कार्य आरंभ किया जा सकता था।

- एलएससी (लाईन साइड केबिनेट) और स्टेशनों में डीसी सर्किट के लगातार प्रयोग के लिए ठेके में कोई प्रावधान नहीं था। इस प्रावधान के अतिरिक्त, निर्णय को लागू करने के लिए केबल कोर चार्ट और फिल्ड डिजाइन की तैयारी की आवश्यकता थी और सामग्री की खरीद को प्रभावित किया। स्टेशनों पर जहां कार्य उस समय तक नहीं किया गया था, अतिरिक्त शंट सिग्नल और स्टैंड हंप/डैड एंडस आदि के प्रावधानों जैसे परिवर्तन किये जाने थे।

### III. मोबाइल स्विच केंद्र/इंटेलिजेंट नेटवर्क (एमएससी/आईएन के और मोबाइल रेलगाडी रेडियो संप्रेषण (एमटीआरसी) संस्थापन से संबंधित कार्य

आरंभ में परियोजना के लिए एमएससी/आईएन दो स्थानों (मार्ग पर टुण्डला और प्रशिक्षण उद्देश्य के लिए सिकंदराबाद) पर खरीदे जाने थे और संस्थापित किए थे। यद्यपि, भा. रे. ने सिकंदराबाद में एमएससी/आईएन के संस्थापन के लिए प्रस्ताव रद्द (दिसम्बर 2011) कर दिया और टुण्डला से कोलकाता एमएससी/आईएन की स्थिति में भी परिवर्तन कर दिया। ठेके की पूर्णता की आरंभिक तिथि (जुलाई 2009) से 30 महीनों के बाद योजना में परिवर्तन किया गया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- कोलकाता में एमएससी/आईएन संस्थापित (जुलाई 2015) नहीं किया गया था क्योंकि टुण्डला से कोलकाता की स्थिति में भी परिवर्तन के लिए जोनल रेलवे<sup>147</sup> को शामिल करने की आवश्यकता थी। इसके

<sup>147</sup> प.रे., प.म.रे., उ.म.रे.

अतिरिक्त एमएससी/आईएन नई दिल्ली हावड़ा मार्ग में सभी शेष टावर लगाए जाने के बाद ही कार्य कर सकती थी। टावरों को लगाने जाने की गति धीमी थी जिसके कारण दूरसंचार के अपेक्षित लाभ प्राप्त करने में और विलम्ब हो रहा था।

- जीजैडबी- एमजीएस खण्ड में मोबाइल रेलगाडी रेडियो रेडियो दूरसंचार (एमटीआरसी) का कार्य अधिकारियों, संचलन स्टाफ और रेलवे स्टेशन को बेहतर संप्रेषण सुविधा प्रदान करना था। एमओआर ने स्पैक्ट्रम<sup>148</sup> (मई 2007) संशोधन योग्य स्पेक्ट्रम प्रभारों सहित जीएसएम बैण्ड की फ्रिक्वेंसी संबंधित मंत्रालय द्वारा प्रदान (जुलाई 2007) की। यद्यपि, जीजैडबी-एमजीएस मार्ग पर एक्सचेंज और टावरों के लिए कार्य कारणों जैसे विक्रेता<sup>149</sup> में परिवर्तन, टावर लगाने में विलंब और आरडीएसओ द्वारा एमटीआरसी उपस्कर (एफएटी और एमएससी/आईएन) के अनुमोदन में विलंब के कारण पूरा नहीं किया जा सका और एमटीआरसी की सुविधा का प्रयोग नहीं किया जा सका। स्पैक्ट्रम फ्रिक्वेंसी के किसी प्रयोग/लाभ के बिना ही जुलाई 2012 से मार्च 2014 की अवधि हेतु ₹ 24.09 करोड़ का भुगतान स्पेक्ट्रम प्रभारों के लिए किया गया।

#### IV. टावरों और शैल्टरों की आपूर्ति और संस्थापन से संबंधित कार्य

मार्ग पर टावरों और शैल्टरों की आपूर्ति और संस्थापन के लिए पांच सहयोगियों वाले संकाय में, लेटन एशिया (दक्षिण) लिमिटेड<sup>150</sup> को एक ठेका दिया गया (फरवरी 2006)। संकाय ने यह जिम्मेदारी में, एमआरटी सिग्नल लिमि. को सौंप दी और इसकी स्वीकृति के लिए रेलवे को अपने निर्णय की सूचना दी (नवंबर 2006)। यद्यपि कार्यकारी एजेंसी में परिवर्तन के लिए कोई

<sup>148</sup> संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय, दूरसंचार विभाग (डब्ल्यूपीसी सचद.) नई दिल्ली को।

<sup>149</sup> में. नॉर्टल से में. नोकिया सिमंस

<sup>150</sup> अब लेटन इंटरनेशनल लिमिटेड

अनुमोदन नहीं था। मै. एमआरटी सिग्नल ने कार्य आरंभ कर दिया और फर्म<sup>151</sup> द्वारा अगस्त 2008 में 31 में से 19 टॉवर लगाये जाने का बिल प्रस्तुत किया।

यह देखा गया है कि भुगतान मना कर दिया गया क्योंकि कार्य नियुक्त एजेंसी मै. लेटन एशिया(दक्षिण) लिमि. द्वारा नहीं किया गया था। यद्यपि रेल बोर्ड ने निर्णय लिया (अप्रैल 2011) कि अपेक्षित परिवर्तन कार्य के कार्यान्वयन की जिम्मेदारी में परिवर्तन से संबंधित था और आवश्यक विवीक्षा रेलवे स्तर पर की जा सकती थी। आईआरपीएमयू ने इसके लिए दायित्व प्रस्तुत करने के लिए मै. एससी को परामर्श दिया कि उनके अनुरोध पर लंबित निर्णय पर भी कार्य चालू रहेगा। उन्हें वाणिज्यिक शर्तों का पालन करने और संबंधित लागत को भी मानने के लिए कहा गया। यद्यपि परिवर्तित एजेंसी द्वारा कार्य किया गया था, परंतु भुगतान करने के लिए रेलवे द्वारा कोई निर्णय नहीं लिया गया था और परिणामस्वरूप शेष 19 टावरों का लगाया जाना लंबित हो गया (जुलाई 2015)।

#### 4.4.2.4 अन्य ठेका संबंधी परिवर्तन

##### क. विक्रेता परिवर्तन

ठेका समझौते के अनुसार, जीएसएम-आर उपस्कर<sup>152</sup> मै. नॉर्टल द्वारा आपूर्ति किया जाना था। जनवरी 2009 तक उनके द्वारा कोई कार्य नहीं किया गया जब उन्होंने दिवालियापन सुरक्षा के लिए फाईल की थी। इसलिए, मै. एससी ने अनुरोध (जनवरी 2009) किया कि जीएसएम-आर की आपूर्ति मै. नोकिया सिमंस से प्राप्त की। आईआरपीएमयू बाद में जून 2010 में प्रस्ताव से सहमत हो गया। इस अवधि के दौरान कार्य रूका हुआ था।

##### क. भुगतान के लिए मुद्रा में परिवर्तन

ठेका समझौते के अनुसार, तुल्यकालिक डिजीटल अनुक्रम/तुल्यकालिक अंतरण मोड (एसडीएच/एसटीएम) उपस्करों की दर यूएसडी मुद्रा में उद्धरण की गई थी। ठेकेदार ने रेलवे को सूचित किया (अप्रैल 2009) कि हालांकि उद्धृत मुद्रा

<sup>151</sup> ठेके के अनुसार, फर्म को 61 टावर लगानी थी।

<sup>152</sup> रेलवे का मोबाईल संप्रेषण के लिए ग्लोबल प्रणाली

मूल्य यूएसडी में था, इन मर्दों का स्रोत देश भारत था। ठेके की परिवर्तन दर पर इन मर्दों के चालान को भारतीय मुद्रा में लिखने की अनुमति के लिए अनुरोध किया गया। ठेकेदार ने इन मर्दों की मुद्रा में परिवर्तन के लिए एक अनुरोध भी प्रस्तुत (अगस्त 2009) किया। रेलवे बोर्ड ने निर्णय लिया (अप्रैल 2011) कि मुद्रा में परिवर्तन निविदा स्वीकृति प्राधिकरण द्वारा किया जाना चाहिए। मामले पर निर्णय रेलवे के पास लंबित (मार्च 2015) था।

#### ख. ठेकेदार द्वारा संस्थापित उपस्करों का निष्पादन और विश्वसनीयता

यह देखा गया है कि:

- आरडीएसओ विभिन्न सिग्नलिंग परिसंपत्तियों की खराब विश्वसनीयता के बारे में रेलवे बोर्ड (सितंबर 2011) को अवगत कराया था। उपलब्ध कराये गये लगभग 350 आईपीएस में से, 12 आईपीएस निष्फल हो गये थे। निष्फलता में वृद्धि के कारण, आरडीएसओ ने दो विक्रेताओं का निरीक्षण रोक दिया और विभिन्न सिग्नलिंग परिसंपत्तियों के सभी आपूर्तिकर्ताओं को आईपीएस संस्थापन और मौजूदा कमियों को दूर करने तथा खराब कार्ड की लेखापरीक्षा के लिए निदेश जारी किए।
- आरडीएसओ ने इन्वर्टर के परिवर्तन की समस्या को रोकने के लिए स्थिर स्विच के साथ नये डिजाइन तैयार किये। एलईडी सिग्नलों के विनिर्देश सुधारे गये करंट रेगुलेटर और एकीकृत एलईडी सिग्नल के साथ संशोधित किये, जो विफलता दर को कम कर सकते थे। एएफटीसी की विफलता के कारण जैसे कनेक्शन वाले ट्रैक, ढीले जोड़, नट और बोल्ट में जंग लगना, एसजे खण्ड से जुड़े ओएचई मस्तूल, उचित निवेशन की अनुपयोगिता/यंत्रों को हटाने के कारण, ढीले जोड़, केबल का उचित रूप से न ँंठा जाना, टीआरआर निर्माण कार्यों के दौरान ब्लास्ट में रेल डूबने के कारण समस्या आदि के कारण थी।
- मै. एससी द्वारा संस्थापित इआई अधिक विफल हो रही थी और उसको रोकने के लिए एक कार्य योजना तैयार की गई। सुधारात्मक कार्रवाई विलंबित हो गई जिसके कारण आरडीएसओ को इआई की आगे का निरीक्षण रोकना पडा। दोहरे चुंबक के प्रावधान सहित

लैवल क्रॉसिंग गेट के सुधारों के लिए कार्य योजना 2011 में तैयार की गई थी। लेखा परीक्षा ने पाया कि रेलवे बोर्ड की उच्च स्तरीय बैठक में निर्मित कार्य योजना के लागू किये जाने के बावजूद 2012-13 के दौरान 56 इआई विफल होने की घटनाएं हुईं। कारक/भाग की विफलता के कारण सारी प्रणाली की विफलता प्रणाली की संगतता में महत्वपूर्ण डिजाइन कमी की ओर संकेत करती है। सीएसटीई ने उचित विश्वसनीयता और दीर्घावधि निरंतरता को सुनिश्चित करने के लिए सारी प्रणाली के लिए तीसरी पार्टी वैधता की सिफारिश की। उपरोक्त के अतिरिक्त, सीएसटीई ने संप्रेषण कमी की नई घटना के साथ एलसीपी के बार-बार विफल होने के बारे में भी सूचित किया। अछलडा स्टेशन में स्वर्णित बॉक्स में विफलता के कारण 31 अक्टूबर 2013 को 20 मिनट के लिए संपूर्ण रेलगाड़ी संचलन को बुरी तरह से प्रभावित किया। रेलगाड़ियों के अधिक अवरोधन के कारण एलसीपी के विफलता से संपूर्ण रेलगाड़ी संचलन को सितम्बर और अक्टूबर 2013 में (अधिकतम 42 मिनट के लिए) बुरी तरह से प्रभावित करने के 21 मामलों थे।

इस प्रकार, विनिर्देशों डिजाइन में परिवर्तन, के अतिरिक्त सिग्नलिंग परिसंपत्तियों की खराब विश्वसनीयता और विफलता को सुधारने की कम गति से परियोजना के पूर्ण करने में विलम्ब हुआ। जीजैडबी-सीएनबी में इआई की एलसीपी की बार-बार विफलता के कारण परियोजना के पूर्ण होने में विलम्ब हुआ।

आरडीएसओ ने कहा (अगस्त 2015) कि उनके निर्देश भा.रे. के लिए हैं न कि आईआरपीएमयू के लिए। आरडीएसओ की भूमिका आईआरपीएमयू द्वारा कभी भी आरडीएसओ को नहीं बताई गई।

ग. रेलवे प्राधिकारियों के बीच निर्माणकार्यों के कार्यक्षेत्र और सहयोग में कमी में विभिन्न परिवर्तन के बाद के प्रभाव

निर्माणकार्यों के कार्यक्षेत्र में परिवर्तन में। एएससी और रेल मंत्रालय के बीच समझौते के आधार पर मद दर पर किये जाने की आवश्यकता थी जिससे सामान्य ठेके एकमुश्त टर्न का ठेका बन गया। कार्यक्षेत्र और उनकी स्थिति में परिवर्तन के लिए प्रस्तावों का सार **अनुबंध 1 और अनुबंध 2** में दर्शाया गया है। लेखापरीक्षा ने पाया कि रेलवे प्राधिकारियों के बीच उचित सहयोग नहीं था जैसा कि नीचे दर्शाया गया है-

- i. रेल मंत्रालय और आईआरपीएमयू निविदा की पूर्व-अपेक्षित शर्तों और अनुमानों की संस्वीकृति को सुनिश्चित करने में विफल रहे। इस विफलता में कार्य के कार्यक्षेत्र में कई परिवर्तन आवश्यकता थे जिसके कारण कार्य के कार्यान्वयन में विलम्ब के साथ-साथ उसकी लागत बढ़ गई।
- ii. निर्माणकार्यों के कार्यान्वयन से पहले सिग्नलिंग योजना, केबल रूप योजना, केबल बिछाने की योजना, सर्किट चित्र, डिजाईन और ड्राईंग्स की तैयारी और अनुमोदन आवश्यक था, इन्हें कार्य कार्यान्वयन से पहले सक्षम अधिकारी द्वारा तैयार और अनुमोदित किये जाने की आवश्यकता थी। यद्यपि, आईआरपीएमयू के समक्ष कई पश्च समझौता ठेका तकनीकी मामले थे। वे रेल मंत्रालय और आरडीएसओ के साथ इन मामलों को देख रहे थे। वे कई बार शक्तियों के प्रत्यायोजन के लिए भी अनुरोध कर चुके हैं। यद्यपि, रेल मंत्रालय आईआरपीएमयू को भुगतान शर्तों<sup>153</sup> रहित परिवर्तन वाले ठेके मामलों को निपटाने के लिए केवल शक्तियों का प्रत्यायोजन (फरवरी/अप्रैल 2011 में) कर चुकी थी। इसके बाद, आईआरपीएमयू कुछ ठेके संबंधी मामलों के निपटान के योग्य हो गई थी।
- iii. आईआरपीएमयू परियोजना के लिए प्रभावी शाखा थी। महाप्रबंधक, उत्तर मध्य रेलवे और रेल मंत्रालय में सदस्य विद्युत को आईआरपीएमयू से उनके द्वारा प्राप्त प्रस्तावों पर परियोजना के लिए निर्दिष्ट कार्य करने थे और आईआरपीएमयू को निर्देश भी देने थे। यद्यपि, उनके द्वारा प्रस्ताव

<sup>153</sup> रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2011/सिंगकेएफडब्ल्यूआरइवी. दिनांक 02.02.2011 और सं. 2006/सिंगकेएफडब्ल्यूआरइवी लूज 2 दिनांक 18.04.2011

- एक नियमित गौण विन्यास से बनने के रूप में सामान्य ढंग से निपटाये गये थे। भा.रे. में उन्नत प्रौद्योगिकियां आरंभ करते हुए परियोजना का उत्तरदायित्व लेने के लिए रेलवे अधिकारियों और उनके सहयोगियों का तकनीकी कौशल भी कम आंका गया था।
- iv. ठेके में अपेक्षित अधिकतर परिवर्तन रेल मंत्रालय/आरडीएसओ के पश्च समझौता निर्णयों/निर्देशों के परिणाम थे। आईआरपीएमयू ने निर्णय/निर्देशनों हेतु जीएम/एनसीआर और रेल मंत्रालय को इन परिवर्तन से संबंधित मामलों में निर्दिष्ट किया। यद्यपि, सामान्यतः रेल मंत्रालय को दिये गये संदर्भ ठेका समझौते की निबंधन और शर्तों के अनुसार उनसे निपटने के लिए आईआरपीएमयू को निर्देशों के साथ व्यवस्थित किये गये। चूँकि ठेका भा.रे. में उन्नत प्रौद्योगिकी के आरंभ की परिकल्पना है, रेल मंत्रालय द्वारा तेजी से विशिष्ट मार्गदर्शन प्रदान किया जाना अपेक्षित था। रेल मंत्रालय ने गैर-वित्तीय मामलों के संबंध में अप्रैल 2011 में प्रदान करने की अतिरिक्त परियोजना निर्माणकार्यों की समयबद्ध पूर्णता के मामलों को सुलझाने के लिए जीएम/एनसीआर को शक्ति का प्रत्यायोजन भी नहीं सौंपा।
- v. मै. एएससी को सौंपा गया ठेका डिजाईन और निर्माण ठेका था जिसमें आरडीएसओ का सहयोग परिकल्पित था। यद्यपि, रेल मंत्रालय ने तकनीकी मानीटर के रूप में परियोजना कार्य में आरडीएसओ को शामिल किया। उत्पादों/प्रौद्योगिकी पर परामर्श/अनुमोदन इआई कार्य के मामले में रद्द किये जाने थे।
- vi. वित्तीय अनुमान दिये जाने के बावजूद, कार्य के कार्यक्षेत्र में परिवर्तन करने के लिए रेल मंत्रालय को ठेकेदार द्वारा प्रस्तुत किये गये कई प्रस्ताव या तो निपटाये नहीं गये थे या बहुत देर से निपटाये गये थे। यहां तक कि वित्तीय अनुमान रहित कई परिवर्तन प्रस्ताव लंबित थे।
- vii. मै. एएससी और आईआरपीएमयू के बीच पाक्षिक बैठकों में निर्माण कार्यों की प्रगति, मापन पुस्तिकाओं को भरना और लंबित परिवर्तन प्रस्ताव आदि जैसे मामलो को कवर किया गया। ऐसी प्रत्येक बैठक की स्थिति/परिणाम दोनों दलों द्वारा हस्ताक्षरित किये जाने थे। यद्यपि, मै.

एएससी संयुक्त पाक्षिक बैठकों के कार्यवृत्त में दर्शाई न गई गलत सूचना वाली एकपक्षीय साप्ताहिक रिपोर्ट अक्टूबर 2014 तक भेजनी आरंभ कर दी। आईआरपीएमयू ने स्वीकार (अक्टूबर 2014) किया कि मै. एएससी द्वारा गलत साप्ताहिक रिपोर्ट, मध्यस्थता की घटना में अभिप्राय होने थी जैसे फोरम में उन्हें प्रयोग जैसा कि कभी-कभी उन्हें आशंका रहती थी। यह स्पष्ट है कि विशेषतः रेल मंत्रालय स्तर में कई लंबित तकनीकी मामले/परिवर्तन प्रस्ताव मै. एएससी द्वारा मध्यस्थता/न्यायिक फोरम के प्रयोग का जोखिम रखते हैं। इस आशंका के बावजूद, उचित आंतरिक नियंत्रण तंत्र की आवश्यकता के लिए इस संबंध में जागरूकता का अभाव था। परिणामस्वरूप, आईआरपीएमयू आज्ञा/प्रकाशन के गलत प्रभाव को झेलने के लिए एक आसान लक्ष्य हो सकता है।

- viii. पैराग्राफ 4.4.1- **परिशिष्ट III और IV** में जैसा कि पहले ही बताया गया है, उन्नत प्रौद्योगिकी वाले इस विशिष्ट सुरक्षा कार्य के कार्यान्वयन के लिए लागू किये गये ग्लोबल निविदा के प्रति मै. एएससी का प्रस्ताव परामर्शदाता द्वारा तकनीकी रूप से उचित नहीं पाया गया था। मै. एएससी की नियुक्ति कार्य के कार्यक्षेत्र में कई परिवर्तनों के साथ-साथ गुणवत्तापरक उत्पाद/प्रौद्योगिकी की सुपुर्दगी में कमी हेतु एक कारण सिद्ध हुआ। यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि ऐसी एक भी घटना नहीं थी जिसमें मै. एएससी द्वारा प्रस्तुत किया गया डिजाईन आईआरपीएमयू/परामर्शदाता (डीबीआई) द्वारा सही नहीं की गई थी जिससे गलतियां निकालने और बाद में उनमें सुधार करने में काफी समय लिया।
- ix. ठेके (दिसम्बर 2003) द्वारा इस परियोजना के लिए परामर्शदाता की नियुक्ति एक सर्वेक्षण एजेंसी के परामर्श पर आधारित थी जिसने ऋण समझौते से पूर्व इस परियोजना की व्यवहार्यता का केएफडब्ल्यू की ओर से अध्ययन किया था। परामर्श सर्वेक्षक के विचारों पर आधारित था कि भा.रे. कार्मिक को इलैक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग के डिजाईन, स्थापन और अनुरक्षण का कोई अनुभव नहीं था। दिलचस्प तथ्य यह है कि ठेका सिफारिश करने वाले सर्वेक्षक के 'एकल निविदा' आधार पर सौंपा गया था। परामर्शदाता

को सौंपे गये कुछ कार्य<sup>154</sup> दैनिक प्रकृति के थे और सात चालू एस और टी आधुनिकीकरण निर्माणकार्य, जो कि परियोजना कार्य के कार्यक्षेत्र में मिश्रित थे (2002); में भार. अभियंताओं द्वारा पहले ही निष्पादित किये जा रहे थे। परामर्शदाता की नियुक्ति के बाद भी, तकनीकी ठेका संबंधी मामले जल्दी और कुशलतापूर्वक नहीं सुलझाये जा सके जिसके परिणामस्वरूप आरडीएसओ को शामिल करना पड़ा और उत्पादों और प्रौद्योगिकी के लिए आईएसए का सत्यापन/प्रमाणीकरण आरंभ किया गया। परामर्शदाताओं के संकाय के सहयोगियों के मुख्य कर्मियों की तकनीकी क्षमताओं का प्रभावी मूल्यांकन किया गया प्रतीत नहीं हुआ। ऐसी किसी आधुनिक परियोजना हेतु परामर्शदाता की क्षमता का आकलन किया जाना अपेक्षित था क्योंकि देय परामर्श प्रभार काफी अधिक थे।

- x. आईआरपीएमयू अभियंता और तकनीकी स्टाफ ठेकेदार द्वारा किये गये कार्य की निगरानी और सत्यापन करता है। ऐसे मामले भी थे जहां मै. एससी अपेक्षित परिवर्तन हेतु किसी प्राधिकृत स्वीकृति के बिना ही कार्य कर रहा था। उदाहरणतः इपीआरओएम पीसीबी और सीपीयू की आपूर्ति यूएसए की अपेक्षा किसी स्वदेशी फर्म से करना, जीएसएमआर टावर वर्क हेतु संकाय भागीदार की जिम्मेदारी में परिवर्तन, कंट्रोल यूनिट बेसिक हार्डवेयर (मोक्सा, आरएस 232 ओएफ मोडम और सिरीयल कॉम केबल) हेतु मुद्रा में परिवर्तन अनुरोध तथा एएफटीसी के लिए सीएसईईई फ्रांस से केयसं इंडिया और फॉनिक्स सीटीसी प्रणाली से एससीसी सीटीसी प्रणाली के लिए विक्रेता परिवर्तन की घटनाओं का उल्लेख किया जाए।
- xi. दिसम्बर 2014 के बाद ऋण वितरण न करने के केएफडब्ल्यू के निर्णय के मद्देनजर, रेल मंत्रालय ने जीबीएस का प्रयोग करते हुए संतुलित एस और टी आधुनिकीकरण कार्य करने का निर्णय लिया (फरवरी 2015)।

<sup>154</sup> (i) ड्राफ्ट परियोजना रिपोर्ट, निविदा विनिर्देशों और दस्तावेजों की अंतिम रूप देना, (ii) बोलीदाता का अंतिम मूल्यांकन रिपोर्ट की तैयारी, (iii) सिस्टम डिजाईन की जाँच, ड्राईग और दस्तावेजीकरण, जांच/जांच प्रोटोकॉल की तैयारी (iv) साईट वर्क के कार्यान्वयन का पर्यवेक्षण, उपस्करों की जांच, संपूर्ण सब-सिस्टम और एकीकृत सिस्टम और परियोजनाओं को आरंभ करना।

परिणामस्वरूप, केएफडब्ल्यू ऋण शर्तों के अनुसार आवश्यकता और प्रावधानों के लिए उपयुक्त पहले से ही संशोधित अनुमानों को आगे जीबीएस हेतु घरेलू शर्तों के लिए उपयुक्त संशोधन की आवश्यकता होगी। उपरोक्त से यह स्पष्ट है कि बाह्य निधि प्रबंध की प्राप्ति हेतु रेल मंत्रालय द्वारा दशाई गई आवश्यकता कार्य करने की गति से मेल नहीं खाती। संशोधित/आधुनिकीकृत प्रणालियों<sup>155</sup> का आरंभ कर लाईन क्षमता और सुरक्षा स्तरों में महत्वपूर्ण वृद्धि पूर्णता की आरंभ तिथि से छः वर्षों तक भी प्राप्त नहीं जा सकी।

#### 4.5 निधि प्रबंधन

समीक्षा अवधि अर्थात् 2009-10 से 2013-14 के दौरान केएफडब्ल्यू कार्यों द्वारा निधिबद्ध निर्माणकार्यों के संबंध में किये गये वास्तविक व्यय के अतिरिक्त निर्माणकार्यों की संस्वीकृत अनुमानित लागत, निधियों के प्रावधान की समीक्षा ने दर्शाया कि-

- i. केएफडब्ल्यू ऋण प्राप्त करने के लिए, रेल मंत्रालय ने निर्णय लिया (फरवरी 2001) कि पहले से ही संस्वीकृत निर्माणकार्यों में अपेक्षित संशोधन/सुधार सामान्य प्रक्रिया के अनुसार प्रक्रियागत किये जाएंगे और नये निर्माणकार्य पिक बुक 2002-03 में जोड़ने हेतु संस्वीकृति के लिए प्रक्रियागत किये जाएंगे। इस प्रकार, पहले से ही संस्वीकृत सात निर्माणकार्यों में केएफडब्ल्यू द्वारा ऋण हेतु शर्तें थोपे जाने के अनुसार संशोधन/सुधार अपेक्षित थे और चार नये निर्माणकार्यों के संबंध में, संस्वीकृति और अनुमानों की तैयारी के लिए कार्रवाई की जानी थी। परियोजना के हिस्सा 11 निर्माण कार्यों में से, तीन निर्माणकार्यों<sup>156</sup> को केएफडब्ल्यू ऋण शर्तों के अनुसार संस्वीकृति (मार्च 2014) नहीं दी गई थी और अन्य निर्माणकार्यों के अनुमान बाद में (4 से 24 महीने) भी संशोधित/सुधारे गये।

<sup>155</sup> केंद्रीकृत इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग, एबीएस, स्वचालित ट्रेन स्टॉप सिस्टम/पूरक चेतावनी प्रणाली और ट्रेन रेडियो और ऑप्टिकल फाइबर संप्रेषण प्रणाली।

<sup>156</sup> (i). जीजैडबी-सीएनबी: एसएसआई (5 स्टेशन) द्वारा सिग्नलिंग गीयर्स का प्रतिस्थापन, (ii). जीजैडबी-टीडीएल: एसएसआई (7 स्टेशन) द्वारा सिग्नलिंग गीयर्स का प्रतिस्थापन (iii) जीजैडबी-एएलजीसी: स्वचालित सिग्नलिंग।

- ii. ग्यारह केएफडब्ल्यू निधिबद्ध निर्माणकार्यों के बजट के संबंध में कमियां थीं। रेल मंत्रालय या तो वास्तविक बजट अनुदान के स्तर पर या अंतिम अनुदान स्तर पर निधियों की वास्तविक आवश्यकता का अनुमान नहीं लगा सका। 2009-14 की अवधि हेतु केएफडब्ल्यू निधिबद्ध निर्माणकार्यों के लिए वास्तविक बजट अनुदान ₹ 535.29 करोड़ था जो अंतिम अनुदान स्तर पर घटकर ₹ 354.41 करोड़ (34 प्रतिशत की कमी) रह गया। इसके विपरीत, वास्तविक किया गया व्यय ₹ 304.94 करोड़ था जिसके कारण 14 प्रतिशत निधि (₹ 49.47 करोड़) वापस किये गये। वास्तविक बजट अनुदान के संबंध में निधियों की कुल वापसी ₹ 230.35 करोड़ (43 प्रतिशत) थी। इसके अतिरिक्त, एक कार्य<sup>157</sup> के संबंध में, वास्तविक किया गया व्यय अंतिम बजट अनुदान से 61 प्रतिशत कम था। **अनुबंध-3** में कार्य वार स्थिति दर्शायी है। यह दर्शाता है कि निर्माण कार्यों की प्रगति धीमी है जिससे काफी अधिक राशि वापस सौंपी गई थी।
- iii. दूसरी ओर, यद्यपि, चार निर्माण कार्यों पर किया गया व्यय संस्वीकृत अनुमानित लागत से ₹ 32.80 करोड़ (30 प्रतिशत) तक बढ़ गया, (मार्च 2014) इन निर्माण कार्यों के अनुमान असंस्वीकृत व्यय को नियमित करने के लिए संशोधित नहीं किया गया। अंतिम संस्वीकृत अनुदान अधिक प्राप्त करने और अपेक्षित सीमा तक व्यय न किये जाने के कारण आईआरपीएमयू रिकॉर्ड में उपलब्ध नहीं थे।
- iv. आरंभ में, केएफडब्ल्यू ऋण के प्रति स्वीकार्य राशि 94.40 मिलियन यूरो थी और उक्त को ही ऋण राशि को वापस देने, परियोजना के कुल कार्यक्षेत्र से कुछ निर्माण कार्यों की का कार्य कम करने के कारण उक्त 64.40 मिलियन यूरो तक कम दी गई। दिसम्बर 2014 तक इसमें से 67 प्रतिशत (43 मिलियन यूरो) ही प्रयोग किया जा सका।
- v. रेल मंत्रालय ने पूर्व वास्तविक/संशोधित लागत (₹ 445.57 करोड़) में ₹ 291.24 करोड़ (65.36 प्रतिशत) की वृद्धि दर्ज करते हुए परियोजना की नई लागत के रूप में ₹ 736.81 करोड़ का अनुमान लगाया (31 मार्च

<sup>157</sup> जीजैडबी-टीडीएल: एसएसआई (5 स्टेशन) द्वारा सिग्नलिंग गीयर्स का प्रतिस्थापन

- 2015)। मार्च 2015 तक किया गया व्यय ₹ 510.09 करोड़ (69 प्रतिशत) था। यह देखा गया कि कम से कम ₹ 226.72 करोड़ अनुबंध-4 के अनुसार कार्य को पूरा करने के लिए जीबीएस से अपेक्षित होंगे।
- vi. यद्यपि रेल बोर्ड परिपत्र<sup>158</sup> और ठेके की सामान्य शर्तों के खण्ड 62 के अनुसार, स्वीकृति पत्र (एलओए) जारी करने की तिथि से 28 दिनों के अंदर ही ठेका समझौता हस्ताक्षरित किया जाना चाहिए और, हस्ताक्षरित न किये जाने पर, बोली के साथ बयाना राशि के रूप में जमा की गई राशि रेलवे द्वारा जब्त कर ली जाएगी। मै. अंसाल्डो सिग्नल संकाय 1 फरवरी 2006 (एलओए जारीकरण तिथि से 110 दिनों के बाद, 28 सितम्बर 2005) को ठेका समझौता किया। इसके बावजूद, आईआरपीएमयू प्रशासन ने 2.5 मिलियन यूरो की ठेकेदार की राशि के बयाना धन को जब्त नहीं किया (मार्च 2014)।
- vii. यद्यपि रेल मंत्रालय द्वारा ऋण राशि को न बांटने के प्रति केएफडब्ल्यू के प्रतिबद्धता प्रभार का भुगतान किया जाना अपेक्षित था और उन्होंने मार्च 2014 तक ₹ 28.63 करोड़<sup>159</sup> का भुगतान किया, आईआरपीएमयू प्रशासन को रेल मंत्रालय द्वारा ₹ 8.26 करोड़<sup>160</sup> (फरवरी 2004) की राशि के प्रतिबद्धता प्रभार अनावश्यक रूप से अदा किये थे।
- viii. रेल मंत्रालय द्वारा स्थानीय लागत और शुल्क उठाने के लिए जीबीएस से निधियां उपलब्ध कराना अपेक्षित<sup>161</sup> था। रेलवे बोर्ड के आदेशों के अनुसार, एक रेल संगठन के निर्माण कार्यों के अनुमानों के लिए निर्देशन और सामान्य प्रभार (डीएण्डजी) प्रभार<sup>162</sup> उपलब्ध कराये जाने अपेक्षित हैं। रेल बोर्ड यातायात ब्लाकों के लिए अपेक्षित एस एण्ड टी परियोजनाओं और यातायात ब्लाकों के लिए अनापेक्षित के लिए डीएण्डजी प्रभार की अधिकतम

<sup>158</sup> रेलवे बोर्ड परिपत्र सं. 64/डब्ल्यू2/सीटी/28 दिनांक 05.07.1983

<sup>159</sup> रेल मंत्रालय द्वारा उपलब्ध करायी गई अतिरिक्त ऋण राशि प्रतिबद्धता प्रभार का विवरण

<sup>160</sup> बिल सं. एफ-291 दिनांक 03.02.2004

<sup>161</sup> ऋण समझौते के अनुसार

<sup>162</sup> अन्य व्यय जैसे संयंत्र निर्माण, अस्थाई, आवासीय अस्थाई, उपस्कर और आकस्मिक आदि के अतिरिक्त निर्माण कार्यों के कार्यान्वयन के दौरान उपलब्ध कराने और पर्यवेक्षण और निर्देश देने के लिए राजपत्रित और गैर राजपत्रित स्टाफ की लागत कवर करते हुए डीएण्डजी प्रभार प्रतिशत रूप में अधिकतम सीमा को दर्शाया जाना अपेक्षित है।

दर के विनिर्दिष्ट प्रावधान क्रमश 14.83 प्रतिशत और 10.69 प्रतिशत है। न्यूनतम के लिए वास्तविक प्रावधान को सीमित किये जाने के लिए प्रयास किये जाने अपेक्षित थे।

- ix. केएफडब्ल्यू निधिबद्ध निर्माण कार्यों के लिए सामग्री की आवश्यकता का निर्धारण परामर्शदाता तकनीकी विशेषज्ञ द्वारा किया गया था। यद्यपि, मै. एएससी को उपलब्ध कराई गई सिग्नलिंग केबल, क्वैड कोर केबल्स और ऑप्टिकल फाइबर केबल की मात्रा (6691 किमी.) निर्धारित ठेका मात्रा (3019 किमी.) से अधिक थी और आवश्यकता से अधिक खरीदी गई ₹ 52.98 करोड़ की केबल (3672 किमी.) की मात्रा टुंडला डिपो (मार्च 2014) के स्टॉक में पड़ी है।
- x. डीएण्डजी प्रभारों के उद्ग्रहण हेतु आईआरपीएमयू द्वारा 13.68 प्रतिशत की एक समान दर प्राप्त किये जाने के तथ्य के मद्देनजर कुछ केएफडब्ल्यू निर्माण कार्यों के कार्यान्वयन यातायात ब्लाकों में शामिल थे और कुछ शामिल नहीं थे। निर्माण कार्य पंजिकाओं के अनुसार, निर्माण कार्यों के लिए बुक किये गये डीएण्डजी प्रभार 2011-12 हेतु 19.02 प्रतिशत, 2012-13 के लिए 18.30 प्रतिशत, 2013-14 के लिए 33.28 प्रतिशत थे। आईआरपीएमयू का डीएण्डजी प्रभारों की वृद्धि प्रवृत्ति पर कोई नियंत्रण नहीं था क्योंकि इसने 2011-15 के दौरान 4.62 प्रतिशत और 19.60 प्रतिशत के बीच वृद्धि दर्ज की। इसके अतिरिक्त, सामान्य रूप से पर्यवेक्षण, निरीक्षण अनुरक्षण और अन्य संबंधित गतिविधियों को परियोजना में नियुक्त रेलवे अधिकारियों/अभियंताओं द्वारा निष्पादित किया जाता है। यद्यपि, आईआरपीएमयू द्वारा बुक किये गये डीएण्डजी प्रभारों में परामर्श प्रभार (दिसम्बर 2013 तक 6.72 मिलियन यूरो देय) शामिल नहीं थे। यदि ऐसा किया गया होता, डी एंड जी प्रभार आगे काफी अधिक बढ़ गये होते।

इस प्रकार, यद्यपि निधि समस्या के कारण जर्मन बैंक से ऋण लिया गया था, उक्त को केवल 67 प्रतिशत की सीमा तक ही उपयोग किया जा सका। निर्माण

कार्यों की धीमी प्रगति के कारण आरंभ में आबंटित बजट अनुदान और संशोधित अंतिम अनुदान से भी काफी राशि वापस करनी पड़ी।

#### 4.6 निष्कर्ष

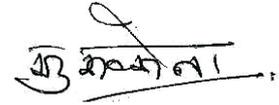
गाजियाबाद (जीजैडबी)- कानपुर (सीएनबी) रेल मार्ग पर एसएंडटी प्रणाली के आधुनिकीकरण में शामिल होने की अत्यावश्यकता के मद्देनजर, भा.रे. ने एक जर्मन सरकार अधिकृत विकास बैंक से ऋण लेकर आईआरपीएमयू द्वारा कार्यान्वयन के लिए परियोजना आरंभ की।

ठेके दिये जाने से पहले भारतीय रेल की तैयारी पर्याप्त नहीं थी जिसके कारण कई पश्च समझौता ठेका संबंधी और तकनीकी समस्याएं पैदा हुईं जिनको निपटाने में काफी समय की आवश्यकता थी।

मुख्य ठेके की पूर्णता की नियत तिथि जुलाई 2009 निर्धारित थी। यद्यपि, परियोजना की प्रगति जुलाई तक केवल 35 प्रतिशत ही थी। कई बार अतिरिक्त समय लेने के बावजूद, परियोजनाओं की प्रगति केवल 69 प्रतिशत (दिसम्बर 2014) थी। निर्माण कार्यों की धीमी प्रगति के कारण, केएफडब्ल्यू के साथ 'ऋण समझौता' फरवरी 2015 में निरस्त कर दिया गया था। इसलिए, रेल मंत्रालय ने जीएसबी का प्रयोग करते हुए शेष कार्य को पूरा करने का निर्णय लिया। रेल मंत्रालय ने अत्यावश्यकता आधार पर इस संवेदनशील और महत्वपूर्ण सुरक्षा परियोजना को आरंभ किया था। यद्यपि, आरंभिक योजना स्तर पर विभिन्न कारणों से विलम्बों के कारण आईआरपीएमयू के गठन में विलम्ब हुआ। इसके कारण ठेके को देने में भी विलम्ब हुआ। केएफडब्ल्यू ऋण आईआरपीएमयू के गठन तक अवितरित रहा जिसके कारण मार्च 2014 तक ₹ 28.63 करोड़ प्रतिबद्धता प्रभार राशि का परिहार्य भुगतान हुआ। भारतीय रेल एक दशक के बाद भी परियोजना के नियत लक्ष्य प्राप्त करने में असफल रही।

4.7 सिफारिशें

- i. विदेशी वित्तीय सहायता के अभाव में रेल मंत्रालय को वास्तविक समय सीमा निर्धारित करने और परियोजना के शेष निर्माण कार्यों को समय पर पूरा करने के लिए उनका अनुपालन सुनिश्चित करने तथा सकल बजटी सहायता का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।
- ii. सभी भावी आधुनिक परियोजनाओं के लिए, रेल मंत्रालय को उचित आरंभिक औपचारिकताओं जैसे-डिजाइनों को अंतिम रूप देना, विनिर्देशों, प्रौद्योगिकियों और परियोजना की सृजन प्रगति के लिए ठेका देने से पूर्व संबंधित अन्य मामलों का अनुपालन सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।
- iii. मध्यस्थता/न्यायालयी मामलों के परिणामों से बचने के लिए, रेल मंत्रालय को कार्यान्वयन स्तर के दौरान सभी तकनीकी मामलों पर समय पर निर्णय सुनिश्चित किये जाने की आवश्यकता है।



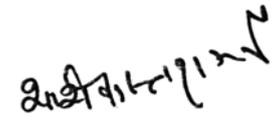
(सुमन सक्सेना)

नई दिल्ली

दिनांक: 23 नवम्बर 2015

उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

प्रति-हस्ताक्षरित



(शशि कान्त शर्मा)

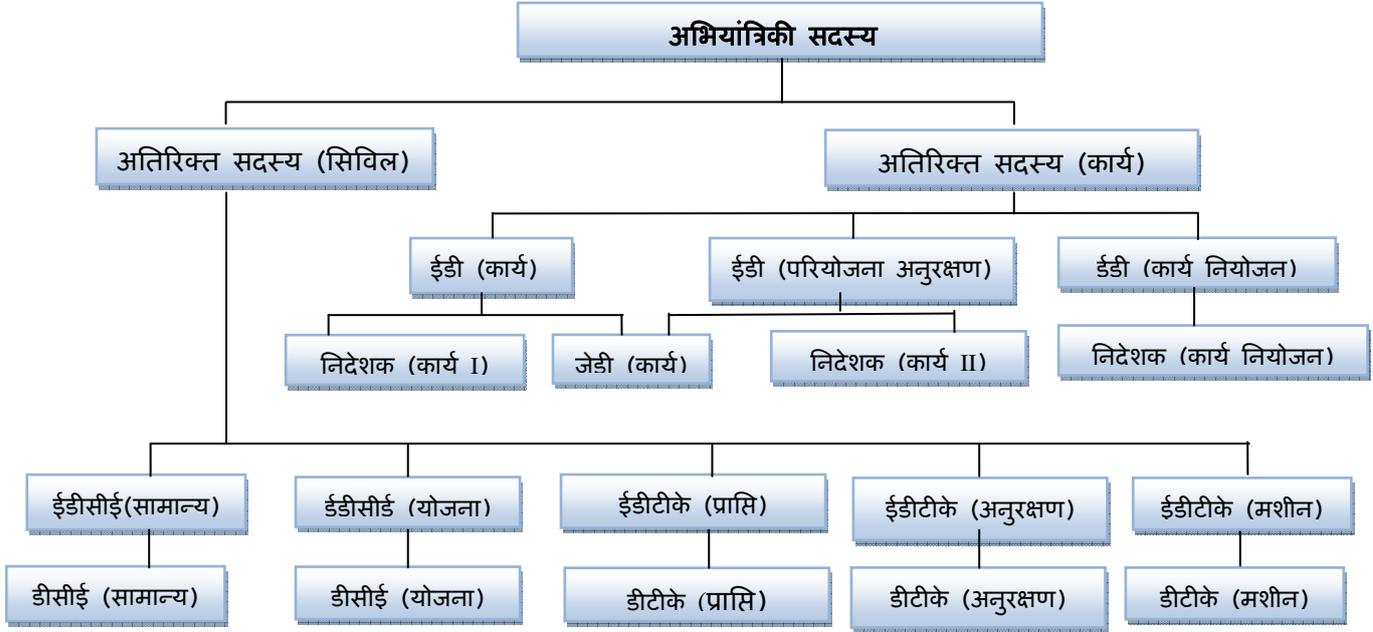
नई दिल्ली

दिनांक: 23 नवम्बर 2015

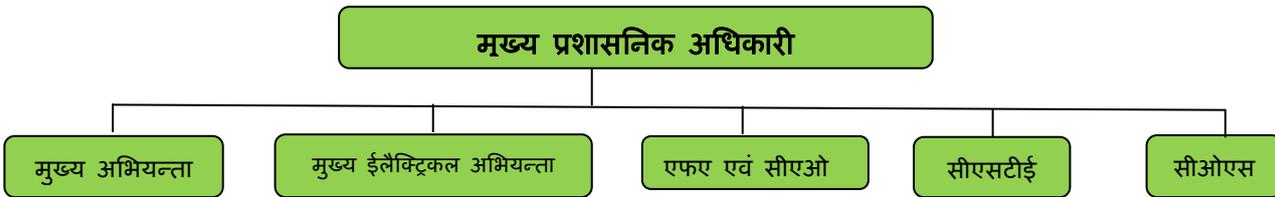
भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

परिशिष्ट 1 (पैरा 1.2 देखें)

सिविल अभियांत्रिकी निदेशालय का सांगठनिक चार्ट



रेलवे बोर्ड स्तरीय



क्षेत्रीय रेलवे स्तरीय

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

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

परिशिष्ट - II (पैरा - 1.4 देखें)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

परिशिष्ट - III (पैरा सं. 1.4 देखें)							
पूर्वोत्तर परियोजनाओं में राष्ट्रीय परियोजनाओं की स्थिति दर्शाने वाला विवरण							
क्रम सं.	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का माह एवं वर्ष	समापन की लक्ष्य तिथि		कुल संभावित लागत ( ₹ करोड़ में)		मार्च 2014 को वास्तविक प्रगति (प्रतिशत में)
			मौलिक	संशोधित	मौलिक	संशोधित	
1	2	3	4	5	5	6	7
1	कुमारघाट- अगरतला (109 किमी.)	जुलाई -96	मार्च 2007	मार्च '16	575	1242.25	100 (एमजी पूरा किया गया) जीसी अभी शुरू किया जाना है
2	लिकिंग लाइनों के साथ बोगीबिल पुल (73 किमी)	सितम्बर,1997	31.3.06	दिसम्बर'16	1000	4996.19	75
3	जीरीबाम- इम्फाल (तुपुल) (110.625 किमी)	1.4.2003	31.3.09	मार्च '19	2650	5996	34.04
4	टेटेलिया-बाइनीहाट (21.5 किमी.)	1.4.06	31.3.09	मार्च '17	208.07	430.33	15.1
5	दीमापुर- कोहिमा (88 किमी)	1.4.06	31.3.12	मार्च '20	887.89	2446.57	0
6	अगरतला - सबरूम (112 किमी)	1.4.08	31.3.12	मार्च '17	537.66	1741	29.31
7	भैराबी-साईरंग	1.4.08	31.3.14	मार्च '20	512.38	2393.48	10.45
8	सिवोक-रांगपो	1.4.08	31.3.14	निर्धारित नहीं	1329.44	3380.58	2
9	शिलांग -बिर्नीहाट	1.4.10	31.3.16	निर्धारित नहीं	3925.79	निर्धारित नहीं	0
10	लंबडिंग- सिलचर गेज रूपांतरण	जुलाई'1996	31.3.06	मार्च '16	648	5185.44	87.97
11	लिकंड फिंगर्स लाइन परियोजना के साथ-साथ रंगिया- मुरकोंगसेलेक (510.33 किमी)	1.4.03	मार्च'09	30.3.14	915.70	3319.17	91.83

परिशिष्ट IV- (पैरा सं. – 1.6.2 देखें)

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

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

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

	देओघर-दुमका [72.25 कम]	1998-99	2003	पीईटी सर्वेक्ष ण में आक लन नहीं किया गया	फरवरी 2011 ( 28.2.201 2 के समझौता ज्ञापन के अनुसार)	180.73	358.55	5.00	संशोधित नहीं	390.01	109.00	100	239.83	
पूमरे	मुजफ्फरपुर- सीतामढ़ी (63 किमी)	1997-98	जून 2002	अनुप लब्ध	अनुपलब्ध	210.79	483.62	(-) 3.72	संशोधित नहीं	514.88	106.46	100	31.26	पूरा सैक्शन 26.03.13 को खोला गया
	आरा- सासाराम (98कि.मी.)	1997-98	मई 2002	अनुप लब्ध	अनुपलब्ध	189.14	321.87	4.82	संशोधित नहीं	319.75	99.34	100	2.12	
	राजगीर - हसुआ - तिलैया(46 कि.मी.)	2001-02	जनव री-02	अनुप लब्ध	अनुपलब्ध	180.82	390.00	अनुपल ब्ध	अनुपल ब्ध	324.68	83.25	100	65.32	
उरे	अबोहर- फ़ज़िलका ( 42.17 कि.मी.)	1997-98	2002- 03	अनुप लब्ध	31.07.12	86.44	229.00	(-)7.44	अनुपल ब्ध	230.84	100.77 %	100	2.26	काम पूरा कर लिया और जुलाई 2012 में शुरू कर दिया गया
	चंडीगढ़- लुधियाना (112 किमी)	1997-98	1998- 99	2005	30.04.13	248.40	1115.21	(-)2.26%	अनुपल ब्ध	985.35	88.36%	100	114.30	काम पूरा कर लिया और शुरू कर दिया गया

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

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

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

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

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

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

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

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

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

उपरे	अजमेर-चिचौड़गढ़-उदयपुर (300 किमी), सहित उदयपुर से उमरा (11 किमी) और मावली जंक्शन बाडी सादडी (82.01 किमी) तक विस्तारण हेतु महत्वपूर्ण आशोधन	1996-97	नवम्बर-99	उपलब्ध नहीं कराया गया	लागू नहीं	566.00	855.16	(+)14.05	संशोधित नहीं	557.65	65.21	100	297.51	
	श्रीगंगानगर-सरूपसर नहर लूप (प्रथम चरण) (116 किमी)	2003-04	2003	31.03.11	संशोधित नहीं	106.09	279.59	(-)13.25	संशोधित नहीं	241.39	86.34	100	38.2	कोई टिप्पणी नहीं
	सादुलपुर-बीकानेर व रतनगढ़-डेगाना (394.35	2007-08	मार्च-08	निर्धारित नहीं	लागू नहीं	643.36	872.22	(-)2.44	संशोधित नहीं	787.75	90.32	100	84.47	कोई टिप्पणी नहीं

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

परिशिष्ट IV-(पैरा 1.6.2 का संदर्भ लें)

परियोजनाएं (₹150 करोड़ से कम) जहाँ भौतिक प्रगति 100 प्रतिशत है की स्थिति दर्शाता विवरण

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**परिशिष्ट – VII (संदर्भ पैरा सं. 1.6.7.1)**

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

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

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

**उच्च प्राथमिकता परियोजनाओं के संक्षिप्त परिणाम**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

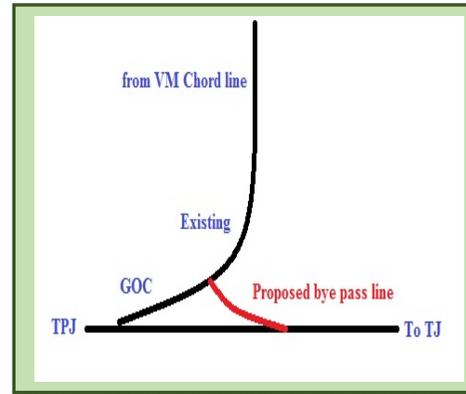
**12. लम्बडिंग –सिलचर (जीसी) (पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे)**

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

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

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

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



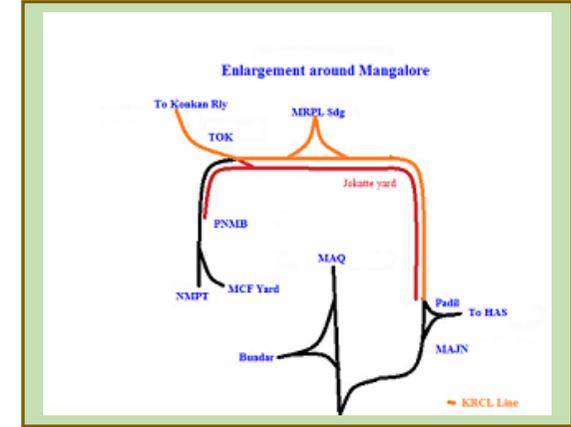
तथा भावी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए 12 के दौरान संस्वीकृत की गई थी। थंजावूर से लोको तथा ब्रैक वैन को पोनमलाई में बदलना के वापस घुमाने के कारण पोनमलाई में प्रति क्रोसिंग के कारण कोचिंग रेलों के लोको को भी पोनमलाई से पहले बाई-पास लाईन प्रस्तावित बदलने को खत्म करने के साथ-साथ कोचिंग एवं माल, रेल गाड़ियों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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

**19. आरआरबी-एसएचवी पैच दोहरीकरण**

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

**20. एचएसडी-जेआरयू पैच दोहरीकरण**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### परिशिष्ट - XI (पैरा 1.6.9.3 देखें)

#### लागत भागीदारी परियोजनाओं पर संक्षिप्त परिणाम

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

भूमि की धारिता लागत

भूकार्य के मजदूरी घटक की धारिता लागत और

लागत कीमत पर लकड़ी के स्लीपर प्रदान करना

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

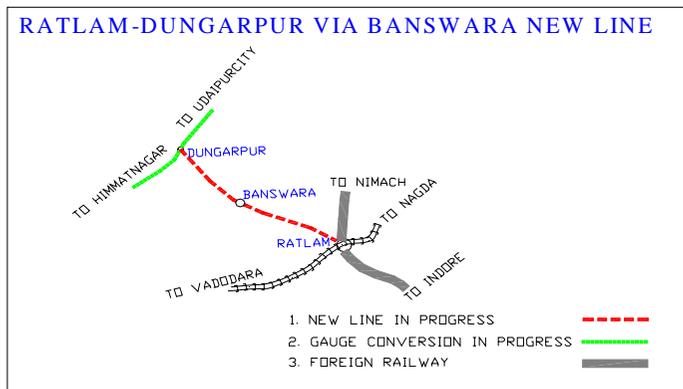
परियोजना के लिए पैमाईश इंजीनियरिंग एवं यातायात सर्वेक्षण अक्टूबर 2009 में किया गया था परन्तु उस समय रेलवे बोर्ड द्वारा उस पर विचार नहीं किया गया था। क्षेत्र के लोगों की सतत मांग पर सर्वेक्षण वर्ष 2012 में पुनः किया गया था। सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार, निर्माण की लागत (-) 6.5 प्रतिशत की आरओआर के साथ ₹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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

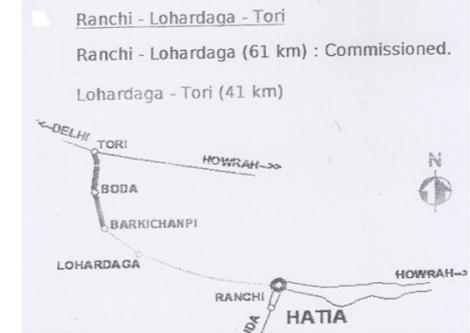
ढलीराझारा-जगदलपुर (235 कि.मी.) की नई लाईन परियोजना काफी पहले 1995-96 में संस्वीकृत की गई थी जो शुरू में गैर-लक्षित कार्य था और बाद में समापन की तिथि 31-10-2016 थी परन्तु कार्य की भौतिक प्रगति मार्च 2014 तक बहुत धीमी (18.06 प्रतिशत) थी।

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

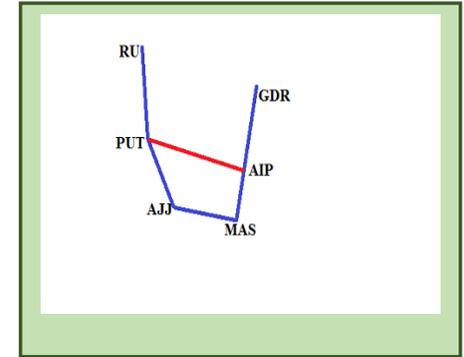
मूल अनुमान में ओएचई का कोई प्रावधान नहीं था कि विद्युतीकृत खण्डों वाले रांची एवं लोहारदगा खंडों के दोनों सिरों पर एक अलग-अलग डीजल खण्ड होगा, उस पर परिचालनात्मक समस्याएं होंगी तथा मार्ग निर्बाध वैकल्पिक मार्ग होगा।

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

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

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

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



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

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

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

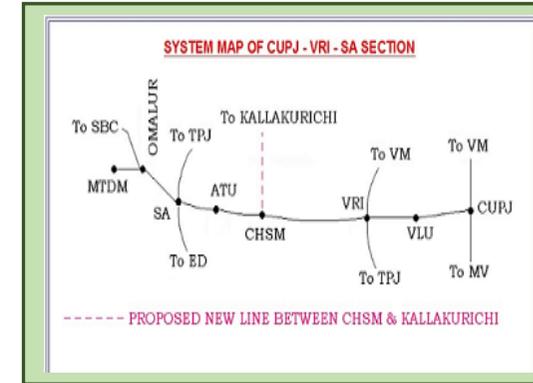
आरबी ने 2009-14 के दौरान ₹ 75.66 करोड़ को बजट आबंटन किया तथा परियोजना के प्रति ₹ 2.96 करोड़ का व्यय (सर्वेक्षण, स्थायी मार्ग सामग्री, स्थापना तथा सामान्य प्रभार) किया गया था। भौतिक प्रगति एक प्रतिशत थी। यद्यपि विस्तृत अनुमान संस्वीकृत कर दिए गए थे, तथापि आरबी से निर्णय लम्बित होने के कारण आगे की कोई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

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

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

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

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



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

### दक्षिण पश्चिम रेलवे

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

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

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

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

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

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

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

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

निम्नलिखित कारणों से इन पुलों का निष्पादन पूर्णतः अनुचित था:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**परिशिष्ट - XIV (संदर्भ पैरा 1.6.10)**

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

ए) 34 स्पैन की उप-संरचना का सीए मूल्य = ₹ 343.90 करोड़  
 अतः, स्पैन का मूल्य =  $5 \times 343.90/34 = ₹50.55$  करोड़  
 बी) 34 स्पैन की सुपर-संरचना का सीए मूल्य = ₹ 987.19 करोड़  
 अतः 5 स्पैन का मूल्य =  $5 \times 987.19/34 = ₹ 145.15$  करोड़  
 सी) 5 अतिरिक्त स्पैन की उप-संरचना और सुपर-संरचना का कुल वित्तीय प्रभाव = ₹ (50.55 + 145.15) करोड़ = ₹ 195.70 करोड़

**परिशिष्ट - XV (संदर्भ पैरा 1.6.11)**

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

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

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

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

परिशिष्ट - XVII (संदर्भ पैरा 1.6.12.2 ए)

जमीनी ठेकाओं के निष्पादन के दौरान हाल में लिए गए अतिरिक्त सुरक्षात्मक कार्यों को दर्शाने वाला विवरण

सीई/सीओएन/एमएलजी के माध्यम से निष्पादित				डि.सीई/सीओएन-IV/एलएमजी के माध्यम से निष्पादित				
क्र. सं.	सीए सं. और तिथि	कार्य का विवरण	सीए मूल्य (₹ में)	क्र. सं.	सीए सं. और तिथि	कार्य का विवरण	सीए मूल्य (₹ में)	मंजूर राशि (₹ करोड़ में)
1	CON/S-L/985 दि.7.8.20 06 (मै. शिवम)	बीजी मानक के अनुसार विचलित अलाइमेंट पर प्रोफाइल बनाने हेतु कटिंग में नए किनारे और ई/कार्य करने हेतु निर्माण में जमीनी कार्य, साइड ड्रेन्स, टो वॉल और 114/030 से किमी. से 114/920 किमी. (मुख्य ब्र.सं.III/96 और III/97 के लिए) तक अन्य सहायक कार्य	1,81,13,750	1	CON/S-L/IV/ 26 दि.27.3.2008 (मै. डी.एन. सिंह)	प्रस्तावित बीजी अलाइमेंट के 114/512 किमी. से 114/715 किमी के बीच संशोधित साइड ड्रेन और अन्य सुरक्षा कार्य का निर्माण	98,56,52 SCA =Rs. 2 करोड़	1.52
				2	CON/S-L/IV/20 दि. 28.2.2008 श्री ए.के. ठाकुर	114/715 किमी. से 114/ 925 किमी. के बीच संशोधित साइड ड्रेन और अन्य सुरक्षा कार्य का निर्माण	0.67 करोड़	0.60
				3	CON/S-L/IV/21 दि. 14.3.2008 [मै. शिवम]	बीजी मानक के अनुसार विचलित अलाइमेंट पर प्रोफाइल बनाते हुए कटिंग में जमीनी कार्य और 114/745 किमी. से 114/850 किमी. तक अन्य सहायक कार्य	36,54,000/-	0.40

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

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

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

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

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

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

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

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

परिशिष्ट – XIX (संदर्भ पैरा 1.6.12.2)

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

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

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

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

परिशिष्ट - XX (संदर्भ पैरा 1.6.12.2)

कुएं का आधार गिरने के कारण अतिरिक्त व्यय दर्शाने वाला विवरण

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

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

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

परिशिष्ट I (संदर्भ पैरा- 4.1)

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

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

## परिशिष्ट II (संदर्भ पैरा - 4.2)

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

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

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

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

परिशिष्ट III (संदर्भ पेरा - 4.4.1)

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

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

**परिशिष्ट IV (संदर्भ पैरा - 4.4.1)**

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

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

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

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

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

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

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

परिशिष्ट V (पैरा संदर्भ 4.4.2.2)

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

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

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
1	सीआर	अमरावती नरखेर न्यू बीजी लाइन (138 कि.मी)	1993-94	1993	जुलाई-12	-	10.41%	-	571.09	154.68
2		अहमदनगर-बीड-पारली-बैजनाथ (261.25 कि.मी)	1995-96	1996	अप्रैल-98	निश्चित नहीं है	(-)0.208%	एनएवी	299.28	2486.06
3		वारधा-नैंडिड (यावतमल-पुसाद) (284कि.मी)	2008-09	2010	निश्चित नहीं है	एनए	(-) 2.684%	एनएवी	68.25	2432.68
4		बेलापुर सीवुड उरन-इलैक्ट्रिफाइड डबल लाइन.	1996-97	1996	2000	चरण-I - 12/2013 और चरण-II - 06/2014.	एनएवी	एनएवी	372.89	1543.84
5	मरे	लक्ष्मी कांतपुर नामखाना-चंदानगर	1987-88	1993	एनएवी	एनएवी	4.40	संशोधित नहीं है	139.90	404.28
		ककडविप बुदाखली (5 कि.मी) और	2011-12	अभी शुरू नहीं हुआ	एनएवी	एनएवी	11.00	संशोधित नहीं है	0.00	0.00
		b) चंदानगर बखालि (17.2 के एम) के लिए एमएम	2011-12		एनएवी	एनएवी	(-) 9.00			
6		बंका से ब्रिटिश रोड सहित डिओगढ़ (147 कि.मी)	2000-01	2002	एनएवी	एनएवी	(-)7.58	संशोधित नहीं है	524.99	73.00

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
7		तारकेशवर-विश्वपुर	2000-01	2002	एनएवी	एनएवी	(-) 22.00	संशोधित नहीं है	537.49	879.59
		क] धनियाखली तक विस्तार	2009-10	2010	एनएवी	एनएवी	(-) 22.00	संशोधित नहीं है	0.00	0.00
		ख] आरामबाग-इरफला एवं न्यू-एमएम तक	2010-11	अभी शुरू नहीं हुआ	एनएवी	एनएवी	(-) 4.90	संशोधित नहीं है	0.00	0.00
		ग] इरुला-घत्तल(11.2 कि.मी)	2011-12	अभी शुरू नहीं हुआ	एनएवी	एनएवी	(-) 4.90	संशोधित नहीं है	0.00	0.00
		घ] आरामबाग-चंपादंगा (23.3 कि.मी)	2011-12	अभी शुरू नहीं हुआ	एनएवी	एनएवी	(-) 15.00	संशोधित नहीं है	0.00	0.00
8		दुमका-रामपुरहत (दुमका परियोजना से रामपुरहत-मंदरहिल के चरण II (130 कि.मी)	1995-96	2000	2001-02	फरवरी एमओयू दिनांक 28.2.2012) के अनुसार दुमका रामपुरहत	(-) 11.00	संशोधित नहीं है	785.04	165.06

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
8क		रामपुरहत मुरारई (एमएम) (29.48 कि.मी) तीसरी लाइन	2011-12	अभी शुरू नहीं हुआ	Dec'2017	Not Revised	(-) 11.00	संशोधित नहीं है	0.00	0.00
9		बरीआरपुर-मन्नपुर (67.78 कि.मी खड़गपुर, लक्ष्मीपुर-बरहत से)	2007-08	अभी शुरू नहीं हुआ	एनएवी	एनएवी	(-) 9.00	संशोधित नहीं है	6.46	238.90
10		असरगंज, तारापुर और बेलहार से सुलतानगंज-कटुरिया (7.48 कि.मी)	2007-08	2009	एनएवी	एनएवी	(-) 8.00	संशोधित नहीं है	6.48	279.08
11		तारकेश्वर-मागरा (51.95 कि.मी)	2010-11	अभी शुरू नहीं हुआ	एनएवी	एनएवी	(-) 48.00	संशोधित नहीं है	1.29	524.26
		तारकेश्वर-फुरफुरा शरीफ के लिए एमएम (21.75 कि.मी)	प्रस्तुत नहीं किया गया	अभी शुरू नहीं हुआ	एनएवी	एनएवी	(-) 10.00	संशोधित नहीं है	0.00	0.00
12		हसनाबाद हिंगलगंज (14 कि.मी)	2010-11	अभी शुरू नहीं हुआ	एनएवी	एनएवी	(-) 12.00	संशोधित नहीं है	5.04	258.00

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
13		दिओगढ़-दुमका (72.25 कि.मी)	1998-99	2003	पीईटी सर्वेक्षण में आंकलन नहीं किया गया	फरवरी 2011 (एमओयू दि.. 28.2.2012 के अनुसार)	5.00	संशोधित नहीं है	390.01	239.83
14		हंसदिहा-गोड्डा (30 कि.मी)	2011-12	अभी शुरू नहीं हुआ	2015-16	संशोधित नहीं है	(-) 38.00	संशोधित नहीं है	0.87	265.70
15		परिपेती-जसीदीह (97 कि.मी)	2011-12	अभी शुरू नहीं हुआ	एनएवी	एनएवी	(-) 10.00	संशोधित नहीं है	0.09	915.88
16	ईसी आर	सकारि-हसनपुर	1996-97	अगस्त, 1997	लक्षित दिनांक निर्धारित नहीं है।		1.32	संशोधित नहीं है	संशोधित नहीं है	81.31
17		मुजफ्फपुर सीतामढ़ी (63 कि.मी)	1997-98	जून, 2002	एनएवी	एनएवी	(-) 3.72	संशोधित नहीं है	514.88	31.26
18		खगारिया-कुशेश्वर अस्थान (44 कि.मी)	1996-97	नवम्बर, 2001	लक्षित दिनांक निर्धारित नहीं है।		नकारात्मक	एनएवी	127.07	411.64
19		मुंगेर पर गंगा नदी पर रेलवे पुल का निर्माण	1997-98	नवम्बर, 2002	31.12.2007	30.06.2015	1.545	0.745	1341.09	1020.78

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
20		पटना और हाजीपुर को जोड़ते हुए पटना गंगा पुल (19 कि.मी)	1997-98	जनवरी ,2002	31.12.2007	30.06.2015	5.60	संशोधित नहीं है	2071.80	849.66
21		अरा-ससाराम (98 कि.मी)	1997-98	मई,2002	एनएवी	एनएवी	4,82	संशोधित नहीं है	319.75	2.12
22		गिरीदीह-कोदरमा (चरण-I)150 कि.मी	1996-97	अक्तुबर,2000	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	540.94	227.94
23		राजगिर हसुआ-तिलाया (46 कि.मी)	2001-02	जनवरी-02	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	324.68	65.32
24		कोदरमा-राँची (189 कि.मी)	1998-99	फरवरी,2002	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	1775.34	1181.87
25		कोदरमा-तिलईया ( 68 कि.मी)	2001-02	नवम्बर,2004	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	219.54	198.63
26		कोशी पुल	2003-04	मई,2003	लक्ष्य निर्धारित नहीं	(-) 2.34	संशोधित नहीं है	295.35	46.06	
27		हाजीपुर-सगौली	2003-04	नवम्बर-03	लक्षित दिनांक निर्धारित नहीं		(-) 6.25	-5.35	196.21	332.44
28		छपरा मुजफ्फपुर (84.65 कि.मी)	2006-07	अगस्त,2006	लक्षित दिनांक निर्धारित नहीं		नकारात्मक	एनएवी	106.99	271.57

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)									
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)									
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)	प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
29		मोतीहारि-सीतामढी (76.7 कि.मी)	2006-07	एकत्रीकरण के तहत	लक्षित दिनांक निर्धारित नहीं	(-) 11.1	संशोधित नहीं है	4.41	206.59
30		दरभंगा-कुशेश्वर अस्थान (70.14 कि.मी)	2005-06	मई,2007	लक्षित दिनांक निर्धारित नहीं	(-) 4.6	संशोधित नहीं है	4.95	200.05
31		अनुग्रहनारायण रोड से बिहता-औरंगाबाद (118.45 कि.मी)	2007-08	विस्तृत अनुमान तैयार किया जा रहा है।	लक्षित दिनांक निर्धारित नहीं	एनएवी	एनएवी	1.69	324.51
32		सुरसंद से सीतामढी-जयानगर-निरमली	2008-09	अक्तुबर,2008	लक्षित दिनांक निर्धारित नहीं	(-) 5.61	संशोधित नहीं है	16.86	661.76
33		मुजफ्फरपुर कटरा ओरल जनकपुर रोड (66.55कि.मी)	2008-09	मार्च,2009	लक्षित दिनांक निर्धारित नहीं	(-) 7.32	संशोधित नहीं है	1.48	611.11
34		अरा-भवुआ रोड (122.0 कि.मी)	2008-09	सितम्बर,2008	लक्षित दिनांक निर्धारित नहीं	एनएवी	एनएवी	0.40	489.68
35		अरारिया सुपौल(92.0कि.मी)	2008-09	एकत्रीकरण के तहत	लक्षित दिनांक निर्धारित नहीं	(-) 4.91	संशोधित नहीं है	0.19	304.22
36		देहरी-ऑन-सोन-बनरारी (36.4 कि.मी)	2008-09	अप्रैल,2008	लक्षित दिनांक निर्धारित नहीं	(-) 4.15	संशोधित	3.66	102.54

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
								नहीं है		
37		रफीगंज से गया- डेल्टनगंज (136.88)	2008-09	अप्रैल,2008	लक्षित दिनांक निर्धारित नहीं		(-) 8.47	संशोधित नहीं है	1.14	444.11
38		गया-छत्र/नाटेश्वर (97 कि.मी)	2008-09	फरवरी,2009	लक्षित दिनांक निर्धारित नहीं		(-) 12.64	संशोधित नहीं है	13.88	535.87
39		नवाडा-लक्सीपुर (137 कि.मी)	2008-09	अप्रैल,2008	लक्षित दिनांक निर्धारित नहीं		(-) 5.31	संशोधित नहीं है	0.00	620.57
40		कुरसेला-बहारीगंज (35 कि.मी)	2008-09	अगस्त,2008	लक्षित दिनांक निर्धारित नहीं		(-) 12.71	संशोधित नहीं है	0.39	192.17
41		मुजफ्फरनगर-दरभंगा (66 कि.मी)	2008-09	अगस्त,2008	लक्षित दिनांक निर्धारित नहीं		(-) 7.3	संशोधित नहीं है	0.58	280.72
42	पूतरे	खुरदा रोड-बोलंगिर न्यू लाइन (289 कि.मी)	1994-95	1994-95	प्रस्तुत नहीं किया गया	31.03.2015 (3 धाराएँ)	14.40	9.15	295.87	1699.38
43		तलचर बिमलागढ़ (154 कि.मी)	2003-04	2003-04	2012-13	31.12.2015 (1 section)	(-) 3.32	10.18	133.243	677.537

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
44	NR	नंगल-बाँध-तलवारा (83.74 कि.मी)	1981-82	1982-83	एनएवी	निश्चित नहीं	नकरारात्मक (आंकड़े एन.ए.वी)	एनएवी	383.89	670.94
45		यूएसबीआरएल	1994-95	1995	अगस्त-08	Dec-17	एनएवी	एनएवी	9608.90	9955.93
46		अबोहर-फजिल्का ( 42.17 कि.मी)	1997-98	2002-03	एनएवी.	31.07.12	(-)7.44	एनएवी	230.84	2.26
47		चंडीगढ़-लुधियाना (112 कि.मी)	1997-98	1998-99	2005	30.04.13	(-)2.26%	एनएवी	985.35	114.30
48		रेवाही-रोहतक (81.26 कि.मी)	2003-04	2006-07	2011-12	निश्चित नहीं	(-) 14.31	संशोधित नहीं	532.39	197.26
49		जिंद-सोनीपत (88.90 कि.मी)	2003-04	2006-07	2012-13	30.09.14	(-) 21.26	(-) 15.64	544.86	203.53
50		चंडीगढ़-बड्डी (33.23 कि.मी)	2007-08	Not yet started	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	0.00	327.95
51		डिओबंद-रूढकी (27.45 कि.मी)	2007-08	2008-09	2012-13	निश्चित नहीं	(-) 1.96	0.68	159.86	177.05
52		भानुपाली-बिलासपुर (63.1 कि.मी)	2008-09	2009-10	एनएवी	निश्चित नहीं	(-) 11.48	एनएवी	40.79	2926.30
53		श्रिषकेश-करनप्रयाग (125.09 कि.मी)	2010-11	2010-11	एनएवी	निश्चित नहीं	(-) 6.3	संशोधित नहीं	11.61	4284.00

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
54		कदियन-बियास (39.68 कि.मी)	2011-12	2012-13	एनएवी	निश्चित नहीं	एनएवी	एनएवी	1.54	194.59
55		उन्चाहर-अमेठी (66.17 कि.मी)	2012-13	2013-14	एनएवी	Not Fixed	एनएवी	एनएवी	1.10	365.58
56		रोहतक-मेहम-हंसी (68.8 कि.मी)	2012-13	2012-13	एनएवी	31.03.17	(-) 16.55	(-) 15.7	8.50	286.50
57		दिल्ली-सोहना-नूह-अलवर (104 कि.मी)	2013-14	अभी शुरू नहीं हुआ	निर्धारित नहीं हुआ	एनएवी	एनएवी	एनएवी	0.00	1238.90
58		यमुना-नगर (91 कि.मी)	2013-14	अभी शुरू नहीं हुआ	निर्धारित नहीं हुआ	एनएवी	एनएवी	एनएवी	0.00	875.90
59		फैजाबाद-लालगंज (116 कि.मी)	2013-14	अभी शुरू नहीं हुआ	निर्धारित नहीं हुआ	एनएवी	एनएवी	एनएवी	0.00	653.90
60		हिसार-सिरसा (93 कि.मी)	2013-14	अभी शुरू नहीं हुआ	निर्धारित नहीं हुआ	एनएवी	एनएवी	एनएवी	0.00	399.90
61	उपूरे	किछा-खातिमा	जनवरी-04	...	एनए	एनए	(-) 3.24	एनए	0.15	208.25
62		महाराजगंज-मसारख-रेवा घाट	जनवरी-04	2008	एनए	एनए	0.33	एनए	191.83	286.28

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
63		हथुआ-भटानी	फरवरी-05	2005	एनए	एनए	(-) 7.78	एनए	151.26	78.77
64		छितौनी-तमकुही रोड	दिसम्बर-06	2007	एनए	एनए	(-) 7.03	एनए	27.13	216.65
65		कपिलवस्तु-बस्ती बंसी से	फरवरी -13	...	एनए	एनए	1.14	एनए	0.00	643.00
66		महाराजगंज से आनंदनगर-घुगली	Feb-13	...	एनए	एनए	6.97	एनए	0.00	307.00
67	उसीरे	एकलखी-ब्लूरघाट (बीजी) (87.11 कि.मी) गजोल-इटाहर (28 कि.मी), रायगंज-इटाहर (21.80) के लिए एम.एम, इटाहर बुनियादपुर (39 कि.मी) एनएल	1.4.1983	1983-84	निश्चित नहीं	निश्चित नहीं	(-) 5.17%	(-) 9.45%	252.4	651.22
		चरण-I एकलखी-बलूरघाट	1.4.83	1983-84	Not fixed	30.12.04 को पूर्ण एवं प्रारंभ किया गया।				
		चरण-II रायगंज-ईटाहर	1.4.11	2011-12	31.3.14	निश्चित नहीं				
		चरण-III इटाहर बुनियादपुर	1.4.12	2012-13	31.3.15	निश्चित नहीं				

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
		चरण-IV गजोल ईटाहर	मार्च'08	2007-08	निश्चित नहीं	31.3.16				
68		दुधनोई-मेंदीपथर (बीजी) (15.5 कि.मी)	1.4.92	1992-93	निश्चित नहीं	मार्च '14	नहीं किया	नहीं किया	220.68	27.07
69		कुमारघाट-अगरतला (109 कि.मी)	जुलाई-96	1996-97	मार्च'07	मार्च'16	(-) 11.98%	संशोधित नहीं	955.943	286.307
70		हरमोती नाहरलगुन (21.75 कि.मी)	फरवरी-97	1996-97	निश्चित नहीं	जनवरी14	(-)6.37%	(-) 6.38%	406.33	0.07
71		लिकिंग लाइनों के साथ बोगीबील पुल (73 कि.मी)	सितम्बर , 1997	1997-98	31.3.07	दिसम्बर'16	10.42%	संशोधित नहीं	3092.23	1903.96
72		जीरीबम-इम्फाल (तुपुल) (110.625कि.मी)	1.4.2003	2003-04	31.3.09	मार्च19	(-)6.98%	(-) 9.05%	2023.82	3972.18
73		न्यू मैनागुरी-जोगिगहोपा (257.कि.मी) एवं एनएमएक्स-न्यू जेमोनी वाई कनेक्शन और न्यू माल्डा जंक् चंगबंदा का जीसी (62.214 कि.मी)	1.4.2000	2000-01	मार्च'06	मार्च'16	(-)11.91%	(-) 9.01%	1549.52	933.52
74		अरारिया-गरगालिया(ठाकुरगंज) (107.75 कि.मी)	1.4.07	2007-08	31.3.11	निश्चित नहीं	(-)11.40%	(-) 8.72%	43.94	488.93

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)	प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)	
75		टेटेलिया-बाइरनिहत (21.5 कि.मी)	1.4.06	2006-07	31.3.09	मार्च'17	(-)19.92%	(-) 7.95%	181.86	248.47
76		दीमापुर-कोहिमा (88 कि.मी)	1.4.06	2006-07	31.3.12	मार्च'20	(-)26.44%	संशोधित नहीं	9.24	2437.33
77		अगरतला-सबरूम - (112 कि.मी)	1.4.08	2008-09	31.3.12	मार्च'17	(-)28.70%	(-) 7.21%	546.61	1194.39
78		जलालगढ़-किशनगंज	1.4.08	2008-09	31.3.12	निश्चित नहीं	4.34%	संशोधित नहीं	2.22	357.64
79		भैरबी-साइरंग	1.4.08	2008-09	31.3.14	मार्च'20	(-)5.89%	(-) 7.86%	171.5	2221.98
80		सिवोक-रंगपो	1.4.08	2008-09	31.3.14	निश्चित नहीं	(-)7.44%	(-) 10.34%	82.802	3297.77
81		जोगबनी-बिराट नगर	1.4.10	2010-11	31.3.12	मार्च'16	(-)9.11%	संशोधित नहीं	181.11	60.41
82		बाइरनिहत-शिलॉंग	1.4.10	2010-11	31.3.16	निश्चित नहीं	(-)8.34%	संशोधित नहीं	3.37	3922.42
83		कालिया गंज-बुनियादपुर	1.4.10	2010-11	31.3.13	निश्चित नहीं	(-)10.51%	संशोधित नहीं	21.89	200.33

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)	प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)	
84		बलूरघाटर-हिली	1.4.10	2010-11	31.3.13	निश्चित नहीं	(-)9.13%	(-) 9.27%	39.67	202.55
85		मुर्कोन्गसिलेक-पासीघाट	1.4.11	2011-12	31.3.14	निश्चित नहीं	(-)8.01%	(-) 6.33%	1.25	544.39
86		अगरतला-अखौरा	1.4.12	2012-13	31.3.15	निश्चित नहीं	नहीं किया गया	नहीं किया गया	0	252
87		दीमापुर-तिजित(257 कि.मी)	1.4.13	2013-14	31.3.18	निश्चित नहीं	(-)6.18%	संशोधित नहीं	0	4165.23
88	उपरे	दौसा-गंगापुर सिटी (92.67 कि.मी)	1996-97	मार्च-03	निश्चित नहीं	लागु नहीं है	(-)9.52	संशोधित नहीं	242.34	167.74
89		बंसवाड़ा से रतलाम-डूंगरपुर (176.47 कि.मी)	2011-12	नवम्बर-11	मई-16	संशोधित नहीं	3.88	संशोधित नहीं	22.1	2060.65
90		थईयट-हमीरा-सानु (58.5 कि.मी)	2013-14	अभि प्रारंभ करना है	निश्चित नहीं	लागु नहीं है	14.74	संशोधित नहीं	0	236.93
91		अजहमेर-कोटा (नसीराबाद) (145 कि.मी)	2013-14	अभि प्रारंभ करना है	निश्चित नहीं	लागु नहीं है	(-)6.61	संशोधित नहीं	0.00	822.00

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
92		पुष्कर-मेरता (59 कि.मी)	2013-14	अभि प्रारंभ करना है	निश्चित नहीं	लागु नहीं है	(-)7.65	संशोधित नहीं	0.00	323.00
93	दरे	करूर-सलेम	1996-97	एनएवी	भाग पहले ही शुरू हो गया है	19.47	3.73	771.81	31.72	
94		अंगमली-सबरीमला	1997-98	11/2006	एनएवी	एनएवी	0.103	NO	137.41	1501.25
95		टिंडीवनम-तिरुवन्नामलई	2006-07	एनएवी	निश्चित नहीं	(-) 5.37	- 5.041	61.41	165.26	
96		टिंडीवनम-नगरि	2006-07	एनएवी	निश्चित नहीं	(-) 5.08	1.291	183.05	393.7847	
97		अट्टीपट्टु-पट्टुर	2008-09	शुरू नहीं हुआ	एनएपी	(-) 1.757	13.21	2.96	512.6545	
98		इरोड-पलानी	2008-09	रूकी हुई	एनएपी		1.913	नहीं	1.49	600.723
99		महाबलीपुरम से चेन्नई कुड्डलोर	2008-09	एनएवी	निश्चित नहीं		(-) 6.150	नहीं	2.04	770.458
100		अरूपक्कोटई से मदुरई तुतीकोरिन	2011-12	एनएवी	निश्चित नहीं		(-) 4.287	16.814	0.48	591.33
101		श्रीपेरुम्बुदुर-गुडुवन्चेरी	2013-14	एनएवी	निश्चित नहीं		2.008	नहीं	0.01	838.90
102	दमरे	गढवाल-रायचुर	1998-99	04/2000	31-03-2009	31-03-2017	0.55	संशोधित नहीं	293.17	23.17

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)	प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)	
103		पेडापल्ली-के आरएमआर-एनजेडबी	1993-94	01/1995	31-03-2004	31-03-2015	13.38	6.33	678.03	247.27
104		नंदयाल-येरागुंटला	1996-97	02/2003	31-03-2009	31-03-2015	15.85	2.98	680.69	202.31
105		बिदार-गुलबरगा	1997-98	12/2003	31-03-2009	31-03-2014, 31-03-2015	1.09	6.93	520.61	323.54
106		एमएसीयू-जनपहाड के लिए एमएम के साथ जगईयापेटा-मेल्याचेरूवू	2006-07	03/2007	31-03-2012	31-03-2016	38.64	35.56	178.78	134.46
107		मुनीराबाद-महबूबनगर	1998-99	04/2000	31-03-2000	31-03-2015	1.30	6.99	279.28	365.72
108		कोटीपल्ली-नरसापुर	2000-01	अभी शुरू नहीं हुआ है	31-03-2009	31-03-2017	(-) 0.51	6.83	0.03	1045.17
109		मचेरला-नालगोंडा	1997-98	अभी शुरू नहीं हुआ है	31-03-2009	31-03-2015, 31-03-2017	5.86	3.53	0.98	479.02
110		मनोहरबाद-कोथापल्ली	2006-07	अभी शुरू नहीं हुआ है	31-03-2010	31-03-2016	0.49	1.73	0.76	790.83
111		कुडापाह-बेंगलुरु	2008-09	04/2012	31-03-2014	31-03-2016	18.78	10.68	162.24	1887.76
112		भद्रचलम रोड-सत्तुपल्ली	2010-11	अभी शुरू नहीं हुआ है	31-03-2016	लागु नहीं	34.60	संशोधित नहीं	0.21	337.29
113		नदीकुडी-श्रीकालहस्ती	2011-12	अभी शुरू नहीं हुआ है	31-03-2016	प्रयोज्य नहीं	21.18	19.92	0.66	1312.82

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
114		गुदूर-दुर्गाराजपटनम	2011-12	अभी शुरू नहीं हुआ है	31-03-2018	प्रयोज्य नहीं	(-)12.56	23.94	0.16	283.38
115		भद्रचलम रोड-कोव्वूर	2012-13	अभी शुरू नहीं हुआ है	31-03-2018	प्रयोज्य नहीं	28.08	संशोधित नहीं	0.00	923.23
116		कमबम-प्रोद्दुतूर	2013-14	अभी शुरू नहीं हुआ है	31-03-2017	प्रयोज्य नहीं	16.94	संशोधित नहीं	0.00	829.00
117		कोंडापल्ली-कोथागुडेम	2013-14	संशोधित नहीं	31-03-2018	प्रयोज्य नहीं	16.94	संशोधित नहीं	0.00	723.00
118		मानुगुरू-रामागुन्डम	2013-14	संशोधित नहीं	31-03-2020	प्रयोज्य नहीं	7.34	7.97	0.00	1112.00
119	दपूरे	बोवईचंडी-आरामबाग (31 कि.मी)	2010-11	एनएवी	दिसम्बर-12	दिसम्बर-15	(-) 4.74%	0	34.01	233.36
120		दीघा-इगरा (31 कि.मी) के लिए नई सामग्री संशोधन के साथ दीघा-जलेश्वर (41 कि.मी)	2010-11	एनएवी	दिसम्बर-12	मार्च-16	17.59	0	7.08	644.09
		(i) पहला एमएम: दीघा इगरा	2011-12	एनएवी	जून-15	जून-15	(-) 5.04			

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
121		हावडा-अमटा (बरगाचिया-चंपादंगा सहित)	1974-75	एनएवी	मार्च-07	मार्च-15	(-) 0	-	179.37	356.03
		(i) पहला एमएम अमटा बगनान	2009-10	एनएवी	जनवरी-10	निश्चित नहीं	19.69			
		(ii) दूसरा एमएम चंपादंगा तारकेश्वर	2009-10	एनएवी	अप्रैल-10	निश्चित नहीं	(-)40.49			
		(iii) तीसरा एमएम जंगीपारा-एफशरीफ	2011-12	एनएवी	दीसम्बर-14	निश्चित नहीं	(-) 4.40			
122		तमलक-दीघा	1984-85	एनएवी	पूरा		2.53/ 3.02	0.55	456.816	617.64
		(i) पहला एमएम: देशप्रान-चंदीग्राम	2009-10	एनएवी	जुलाई-11	जून-15	-			
		(ii) दूसरा एमएम: कांती-इगरा	2011-12	एनएवी	जून-15	जून-15	(-)4.60			
		(iii) तीसरा एमएम: नंदीग्राम-कांदियामारी	2012-13	एनएवी	निश्चित नहीं					
		(iv) चौथा एमएम: नंदकुमार-बलईपंदा	2012-13	एनएवी	निश्चित नहीं					
123		बदुतोला-लालगढ़से झारग्राम	2011-12	एनएवी	निश्चित नहीं		(-) 5.71	-	0.90	289.55
124	दपूमरे	दल्लीराजहरा-जगदालुपर	1995-96	1998-99	31.10.16	-	16.25	-	149.46	652.93

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)	प्रतिशत में वापसी की दर			मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
		(235कि.मी)								
125		वडसा-गदचिरोली (49.5कि.मी)	2011-12	2011-12	31.12.20	-	(-) 8.19	-7.46	0.2609	232.4
126		रायपुर (मंदकोलिरी) भूपडिओपुर (63कि.मी)	2013-14	2013-14	एनएफ (उबीआर होते हुए)	-	26.33	26.11	0.00	379.08
127		गेवरा रोड- पेंदरा रोड (121.7 कि.मी)	2013-14	2013-14	एनएफ (इबीआर होते हुए)	-	21.16	22.39	0.00	838.02
128		रायपुर-झारसुगुडा (310 कि.मी)	2013-14	2013-14	एनएफ	-	16.70	17.58	0.00	2161.00
129	दपरे	बगलकोट-कुडाची (142 कि.मी) परियोजनाकोड- 11535 / 91714	अप्रैल-10	मई-12	निश्चित नहीं	---	16.74	12.83	40.03	946.27
130		श्रवणबेलागोला से बैंगलोर-हसन (166 कि.मी) परियोजना कोड-- 11529 / 91704	अप्रैल-96	मई-97	निश्चित नहीं	---	(-) 0.77	-1.42	854.07	435.85
131		बैंगलोर-सत्यमंगलम (260 कि.मी) परियोजना कोड-11530/	1997-98	कार्य अभी शुरू करना है।	निश्चित नहीं	---	(-) 0.45	---	0.68	1382.1

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
132		चिकबल्लापुर-गोवरीबिदनूर (44 कि.मी) परियोजना कोड- 11543	अप्रैल-13	कार्य अभी शुरू करना है।	निश्चित नहीं	---	3.68	---	0.00	367.77
133		चिकबल्लापुर-पुट्टापार्थी-श्रीसत्य साई नीलायम (103 कि.मी) परियोजना कोड - 11540	अप्रैल-13	कार्य अभी शुरू करना है।	निश्चित नहीं	---	8.00	---	0.00	692.43
134		दपरे भाग का गिनेगेरा-रायचुर (165 कि.मी)	अप्रैल-07	अप्रैल-08	निश्चित नहीं	---	Not Available	Not Available	101.50	1249.41
135		हुबली-अंकोला (167 कि.मी) परियोजना कोड- 11532	अप्रैल -97	जुलाई -97	निश्चित नहीं	---	6.75	---	105.26	2209.74
136		कदूर-चिकमगलुर-सकलेशपुर (93 कि.मी) परियोजना कोड - 11528 / 91702	अप्रैल -96	सितम्बर-96	निश्चित नहीं	---	4.15	---	345.80	543.77
137		कोट्टुर हरीहर (65कि.मी) परियोजना कोड - 11527 / 91610	1995-96	1995-96	निश्चित नहीं	---	14.18	---	370.23	97.44
138		मारीकप्पम-कप्पम (23.7 कि.मी) परियोजना कोड - 11539	अप्रैल -12	कार्य अभी शुरू करना है।	निश्चित नहीं	---	3.68	---	0.15	279.39

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
139		कल्यानदुर्गा से रयादुर्ग-तुमकुर (206 कि.मी) परियोजना कोड- 11533 91705	अप्रैल -07	कार्य अभी शुरू करना है।	निश्चित नहीं	---	7.79	---	276.53	693.81
140		शिमोगा-हरीहर (78.66 कि.मी) परियोजना कोड - 11538	अप्रैल -11	कार्य अभी शुरू करना है।	निश्चित नहीं	---	9.78	---	0.58	831.99
141		श्रीनिवासपुर-मदनपल्ली (75 कि.मी) परियोजना कोड - 11542	2013-14	कार्य अभी शुरू करना है।	निश्चित नहीं	---	5.48	7.77	0.00	466.65
142		तुमकर-चित्रदुर्ग-दवनगेरे (199.7 कि.मी) परियोजना कोड - 11537	अप्रैल-11	कार्य अभी शुरू करना है।	निश्चित नहीं	---	11.30	20.50	0.63	1800.38
143		वाइटफील्ड-कोलर (52.9 कि.मी) परियोजना कोड - 11536	अप्रैल-11	कार्य अभी शुरू करना है।	निश्चित नहीं	---	8.95	17.58	0.32	348.53
144		गडग-वाही (252 कि.मी) परियोजना कोड -	2013-14	कार्य अभी शुरू करना है।	निश्चित नहीं	---	9.96	8.24	0.31	1921.69
145	परे	सरदारपुर, झबुआ और धर से दहोद-दंदौर (200.97 कि.मी)	2007-08	अप्रैल-08	निश्चित नहीं	Not fixed	10.77%	10.77%	160.43	1481.74

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
146		छोटा-उदेपुर-धर (157 कि.मी)	2007-08	अगस्त-09	मार्च-13	पूरी परियोजना का संशोधित टीडीसी निश्चित नहीं है	(-) 1.99%	10.77%	145.82	1204.68
147	पमरे	ललितपुर-सिंगरौली नई लाइन परियोजना -541 कि.मी	1998-99	जून-02	29.03.22	29.03.23	0.26%	अभी गणना की जानी है	606.72	1024.25
148		रामगंज मंडी-भोपाल (बीजी) नई लाइन परियोजना - 262 कि.मी	2000-01	नवम्बर-05	31.03.09	31.03.20	(-) 1.10%	अभी गणना की जानी है	234.5	991.4
	<b>जोड़</b>								<b>43223.79</b>	<b>120262.39</b>
गेज रूपान्तरण (जीसी)										
1	मरे	लतुर-ओसमानाबाद/कुल कुर्दुवाडी मिराज गेज रूपांतरण (374 कि.मी)	93-94	1993	Not fixed	एनए	4.60%	एनएवी	970.24	9.47
2	पूरे	वर्धमान-कटवा (51.52 कि.मी)	2007-08	2009	2011-12	संशोधित नहीं	10.00	संशोधित नहीं	225.81	870.56
		क) कटवा-बाजारसौ (30.59 कि.मी) डबलिंग के लिए एमएम	2011-12	अभी शुरू नहीं हुआ	एनएवी	एनएवी	a) (-) 9.00	संशोधित नहीं	0.00	0.00

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
		b) कटवा (डेनहट)-मातेश्वर [34.4 कि.मी]	2011-12				b) (-) 16.00			
11		कपतानगंज-थावे-सीवान--छपरा	फरवरी-99	2002	28.02.14	31.03.15	(-) 1.03	उन	519.50	231.39
12		औंडिहार- जौनपुर	जनवरी-04	2004	उन	उन	6.1	उन	172.75	3.01
13		भोजीपुराटनकपुर वाया - पीलीभीत	जून-07	2008	उन	उन	1.49	उन	79.94	115.70
14		लखनऊ-पीलीभीत वाया सीतापुर, लखीमपुर	सितम्बर-11	...	31.03.16	उन	14.49	उन	13.17	702.58
15	उसीरे	हैबरगांव-मैराबारी और सेनचो-सीलघाट की लिंक शाखा लाइनों सहित लम्डिंग- डिब्रूगढ़) 56(	1.4.93	1993-94	अनिर्धारित	दिसम्बर 2009 में पूरा कर दिया गया	(-)8.24%	शंसोधित नहीं किया गया	833.47	137.75
16		माइग्रेडिसा-डिटोक्चेरा और बदरपुर से बराइग्राम तक विस्तारण एमएम बराइग्राम-दुलाबचेरा (29.4 किमी) और ककरीमगंज के	जुलाई 1996	1996-97	31.3.05	मार्च 16	(-)5.64%	शंसोधित नहीं किया गया	4052.51	1132.93

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)	प्रतिशत में वापसी की दर			मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
		बीच संरेखण सहित लम्डिंग -सिलचर								
17		कतखल- भैरवी (84 किमी)	1.4.98	1998-99	31.3.01	मार्च'16	(-) 13.20%	(-) 12.07%	133.58	84.78
18		लिंक्ड शाखा लाइनों) 147) किमी (सहित नई जलपाईगुडी- सिलिगुडी - न्यु बोगाईगांव,-चालसा नक्सल (19.85 किमी) नई लाइन और राजभटखोवा-जयंती नई लाइन एमएम (15.13 किमी)	1.4.97	1997-98	31.3.02	2 एमएम परियोजनाओं के लिए निर्धारित नहीं है	(+)12.333 %	(-)9.37%	1038.29	289.49
19		लिंक्ड फिंगर्स लाइन परियोजना के साथ साथ-रंगिया-मुरकांगसेलेक	1.4.03	2003-04	मार्च'09	30.3.14	(-) 7.31%	(-) 10.56%	2664.89	654.28

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)	प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)	
		(510.33 किमी)								
20		अलुआबारी रोड-सिलीगुड़ी (76 किमी)	1.4.06	2006-07	31.9.08	पूरा कर दिया गया	(-) 17.60%	(-) 4.58%	417.49	67.51
21		कटिहार- जोगबनी) 108 किमी (और बरसोई-राधिकापुर (54.26 किमी) एमएम रायगंज-डलखोला (43.43 किमी) एनएल	1.4.98	1998-99	मार्च'02	निर्धारित नहीं	(+) 3.952%	(-) 9.13%	742.34	280.3
22	उपरे	अजमेर-चित्तौड़गढ़-उदयपुर (300 किमी) सहित उदयपुर से उमरा (11 किमी) और मावली जंक्शन-बाडी सादरी (82.01 किमी) हेतु महत्वपूर्ण आशोधन	1996-97	नवम्बर-99	उपलब्ध नहीं कराया गया	लागू नहीं है	(+)14.05	संशोधन नहीं किया गया	557.65	297.51
23		श्रीगंगानगर-सरूपसर नहर लूप (प्रथमचरण) (116	2003-04	2003	31.03.11	संशोधन नहीं किया गया	(-)13.25	संशोधन नहीं	241.39	38.2

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
		किमी)						किया गया		
24		जयपुर-चुरू एवं सीकर-लोहारू (32.04कि.मी.)	2008-09	मार्च -11	निर्धारित नहीं	लागू नहीं	(+)2.92	संशोधन नहीं किया गया	278.14	375.05
25		सूरतपुराश्री-मानगढ़हनु-गंगानगर 240.35 किमी)	2008-09	अगस्त -09	निर्धारित नहीं	लागू नहीं	(+)7.72	संशोधन नहीं किया गया	475.85	40.38
26		सादुलपुर-बीकानेर व रतनगढ़- डेगाना (394.35)	2007-08	मार्च -08	निर्धारित नहीं	लागू नहीं	(-)2.44	संशोधन नहीं किया गया	787.75	84.47
27	दरे	नागापट्टीनाम-वेलानकन्नी-तिरुतुराईपुंटी तक विस्तारण के साथ तिरुचिरापल्ली-नगोर-कराईकल-पेरालाम न्यू लाइन में महत्वपूर्ण	1995-96 to 2013-14	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध (नागापट्टिनम-तिरुतुराईपुंटी और कराईकल को छोड़कर सभी सैक्शन शुरू कर दिए गए-पेरालाम नई लाइने)			नहीं	576.17	113.59

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)									
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)									
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)	प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
		अशोधन शामिल है।							
28		क्विलोन-तिरुनेलवेली-तिरुचेंदूर और तेनकासी-विरुधुनगर	1997-98	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध. (सेनगोटाई-बुनालुर को छोड़ कर सभी खंड प्रारंभ किये गए)	7.130	0.060	834.61	209.00
29		मदुरै-रामेश्वरम	1997-98	अनुपलब्ध	खंड पहले ही शुरू किया चुका है।	3.458	नहीं	369.80	75.35
30		तंजावुर-विल्लुपुरम	1998-99	अनुपलब्ध	खंड पहले ही शुरू किया चुका है।	14.980	9.226	121.99	541.249
31		वृद्धाचलम से होकर कुड्डालोरसलेम-	1999-00	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध, कल्लाकुरिची-चिन्नासालेम नई लाईन को छोड़कर खंड पहले ही शुरू किया जा चुका है।	21.532	नहीं	266.66	404.20
32		त्रिची-मनमदुरै	2000-01	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध धारा)पहले ही कमीशन(	12.790	नहीं	394.34	40.97
33		विल्लुपुरमकटपडी-	2000-01	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	0.441	नहीं	637.55	297.319
34		डिंगुगुल -पोलाची-पालघाट	2006-07	अनुपलब्ध	3/31/2015 31/03/16	5.117	8.097	748.44	202.00

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
35		मइलादुतुरै-कराईकुडी&तिरुतुरैपुणडी-अगस्तिमपल्ली	2007-08 से 2012-13	अनुपलब्ध	निर्धारित नहीं		7.530	नहीं	401.60	759.80
36		मानामदुरै-विरुधुनगर	2006-07	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध		14.416	8.62	199.80	39.71
37		मदुरै-बोडीनयाक्कनूर	2008-09	अनुपलब्ध ..	Not fixed		(-) 1.514	1.120	13.54	251.31
38	दमरे	अकोला – खंडवा (2013-14 के पश्चिमी रेलवे पीबी नं. 6)	2008-09	अभी तक शुरू नहीं किया गया	अनुपलब्ध	31-12-2015	25.02	संशोधन नहीं किया गया	25.90	1902.42
39		गुंटूर-गुंतकल-कलूरू	1992-93	04/2007	31-12-2000	31-03-2015, 31-03-2016	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	594.71	104.76
40		मुदखेड – आदिलाबाद	1995-96	09/2002	31-03-2004	3/31/2016	आरओआर नहीं बनाए गए थे	आरओआर नहीं बनाए गए थे	321.91	34.29
41		धर्मावरम-पकला	1997-98	10/2003	अनुपलब्ध	31-03-2014, 31.3.2016	4.49	21.59	658.86	45.25

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)	प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)	
42	दपूरे	रांची-लोहारदंगा (90 किमी)	1996-97	अनुपलब्ध	आरंभ में निर्धारित नहीं किया गया जब 19.2.2002 को राज्य सरकार के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए थे, टीडीसी 5 वर्ष की समयसीमा में था।	दिसम्बर-15	6.96	(-)1.24	375.00	99.13
43		रूपसा-बांगीपोसी	1995-96	अनुपलब्ध .	पूरा हो चुका		2.46	0.00	176.86	1.9
		(1) पहला एमएम: बुरामारा-चकुला	2008-09	अनुपलब्ध .	निर्धारित नहीं		17.72	-	0.00	

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
44		बांकुरा-दामोदर घाटी	1998-99	अनुपलब्ध .	पूरा हो चुका		(-) 0.71	0.00	479.9	943.63
		(i) पहला एमएम: रायनगर-मासाग्राम	2002-03	अनुपलब्ध .	दिस.-08	पूरा हो चुका	(-)238.48	-		
		(ii) 2 रा एमएम: बांकुरा-मुकुटमोनीपुर	2005-06	अनुपलब्ध .	निर्धारित नहीं	दिस-14	(-) 5.43	-		
		(iii) 3 रा एमएम: बोचांदी-खाना	2005-06	अनुपलब्ध .	निर्धारित नहीं		-	-		
		(iv) 4 एमएम : मुकुटमोनीपुर-उपरासोल	2011-12	अनुपलब्ध .	जून-15	दिस-16	(-) 5.05	-		
		(v) 5 मिमी: बांकुड़ा - पुरुलिया	2011-12	अनुपलब्ध .	मार्च-16	मार्च-16	-	-		
		6ठां एमएम: मुकुटमोनीपुर-झिलीमिली	2012-13	अनुपलब्ध .	निर्धारित नहीं		-	-		
45	दपूमरे	जबलपुर-गोंदिया सहित बालाघाट-कटंगी (285 किमी)	1996-97	1996-97	फर'13'	31.12.19	7.75	-	674.78	1037.90
46		छिंदवाड़ा-नागपुर	2005-06	2005-06	31.12.16	-	(-) 5	-	429.06	663.66

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
		(149.522 किमी)								
47		छिदवाड़ा, मंडला किला 182). 25किमी(	2010-11	2010-11	31.12.18	-	(-) 2.3	-	53.25	737.72
48	WR	प्रतापनगर उदैपुर-छोटा- )99.27 कम(	2005-06	अग.-06	निर्धारित नहीं	निर्धारित नहीं	3.35%	3.35%	290.08	0.00
49		भरुच दहेज़-समणी - )62.36 कम(	2006-07	उपलब्ध नहीं है	अग.-10	सित-11	9.20%	9.20%	0	332.00
50		भिलडी-वीरमगाम (157 किमी)	1990-91	सित.-07	निर्धारित नहीं	निर्धारित नहीं	not available	not available	200.23	389.19
51		जेताल्सर एनएल वीरावाल्तो सोमनाथ से राजकोट-वीरवाला- अन्सजलिया (281 किमी)	1994-95	उपलब्ध नहीं	फर-08	3/31/2010	11.37%	11.37%	461.85	469.52
52		सुरेद्रनगर-भावनगर-ढोल महुवा से पिपावाव	1996-97	Sep-03	फर.-08	6/30/2010	13.48%	13.48%	387.53	171.55
53		रतलाम-महो-खंडवा-अकोला (472.64 किमी.)	2008-09	3/23/2010	निर्धारित नहीं	पूरी परियोजना की	11.33%	11.33%	318.37	1102.88

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)	प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)	
						संशोधित टीडीसी तय नहीं है				
54		अहमदाबाद-हिम्मतनगर-उदयपुर 299.2 कि.मी.	2008-09	शुरू नहीं किया गया	3/30/2013	निर्धारित नहीं	15.01%	15.01%	56.72	1158.62
55		राजपिपला-अंकलेश्वर (62.89 किमी)	2006-07	अगस्त-08	Mar-11	Mar-12	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	234.98	0.00
56		भुज-नलिया- 101.35 कि.मी.	2008-09	शुरू नहीं किया गया	निर्धारित नहीं	निर्धारित नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	2.08	466.54
57		मियागाम-कर्जन-दभोई-समलाया (96.46 किमी)	2011-12	शुरू नहीं किया गया	निर्धारित नहीं	निर्धारित नहीं	9.81%	9.81%	0.7	439.18
58		अहमदाबाद-बोटाड (170.48 किमी)	2012-13	शुरू नहीं किया गया	निर्धारित नहीं	निर्धारित नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	2	565.18
59		धसा-जेतलसर (104.44 किमी.)	2012-13	शुरू नहीं किया गया	निर्धारित नहीं	निर्धारित नहीं	5.83%	5.83%	2	374.59
	जोड़								28483.85	23444.86

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)	प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)	
<b>दोहरीकरण</b>										
1	मरे	पनवेल-पेन दोहरी परियोजना (किमी 35)	2006-07	2008	मार्च '2011	जन.'2014	13.50%	14.23%	218.04	62.21
2		पेन-रोहा दोहरीकरण परियोजना (40 मी)	2007-08	2008	मार्च' 2011	फर.'14	13.50%	15.29%	196.74	51.3
3		वर्धा (सेवाग्राम) - एनजीपी (3री लाइन) (76.3किमी.)	2012-13	कार्य शुरू नहीं हुआ	निश्चित नहीं	निर्धारित नहीं	9.89%	15.18%	3.9	287.35
4		कल्याण कसारा- 3 तीसरी लाइन(67.62 किमी.)	2011-12	कार्य शुरू नहीं हुआ	निश्चित नहीं	निर्धारित नहीं	7.25%	14.38%	3.51	271.06
5	पूरे	सोनारपुर-कैनिंग ( 14.96 किमी.)	2000-01	2002	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध	(-) 10.00	संशोधन नहीं किया गया	52.87	222.67
6		कालीनारायणपुर - कृष्णानगर	2000-01	2003	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध	(-) 21.00	संशोधन नहीं किया गया	228.87	733.31

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
7		क कृष्णानगर-शांतिपुर [12 किमी.) जीसी ख) कृष्णानगर-चारताल (13 किमी.) एनएल ग) नैहाटी-रानाघाट -3 लाइन, घ) एक्सटेंशन के साथ नवाद्वीप घाट -नबाद्विपधाम बी बी लूप तक (9.58 किमी.)	क] एवं ख] 2001-02, ग] 2008-09, घ] 2010-11	क) एवं ख) 2006 ग) 2010 घ) शुरू नहीं किया गया है।	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	क (-) 23.00 ख] (-) 13.00 ग] (-) 16.00, घ] (-) 17.00	संशोधन नहीं किया गया	अनुपलब्ध	0.00
8		चांदपारा - बनगांव	2003-04	2006	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	क 1.00 से कम	संशोधन नहीं किया गया	71.46	127.77
9		क) न्यू एमएम के साथ चांदबाजार तक विस्तारण ख) बांगा-पोरामई स्थल (20 किमी.- एनएल) एवं	a] 2009-10 b] & c] 2011-12	अभी तक शुरू नहीं किया	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	क] एवं ग] (-) 14.00, ख] (-) 15.00	संशोधन नहीं किया गया	0.00	0.00

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
		ग) चांदबाजार-बागदाह (13.86 किमी. (-एनएल								
10		पांडवेश्वर-चिनपाई (21.41 किमी.)	2004-05	2007	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	11.00	संशोधन नहीं किया गया	133.79	147.65
11		चिनपाई-सिंथिया	2005-06	2008	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	11.00	संशोधन नहीं किया गया	121.31	496.22
12		पीरपंती-भागलपुर 59.06 किमी.)	2011-12	2013	2016-17	2015-16	(-) 8	संशोधन नहीं किया गया	13.05	315.25
13		क (तिनपहर-साहिबगंज 37.81) किमी.) तिनपहर-भागलपुर के दोहरीकरण के रूप में पीएचडी-1	2009-10	2011	मार्च, 2015	दिस., 2015	11.20	संशोधन नहीं किया गया	84.96	101.40

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
14		बंगनखली तक विस्तार के साथ घुटीआरी शरीफ-कैनिंग	2009-10	2011	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	(-) 15.00	संशोधित नहीं	134.00	60.54
		क. बंखनखली-बसती (14.2 किमी.) और ख. बसंती -झारखली (23.किमी.) के लिए एमएम-एनएल	2011-12	प्रारंभ नहीं किया गया है	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	क] एवं ख] (-) 15.00	संशोधन नहीं किया गया	0.00	0.00
15		दक्षिण बरसात-लक्ष्मीकान्तपुर (19.68 किमी.)	2009-10	2011	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध ..	अनुपलब्ध	105.14	155.60
		एमएम क) जोयनगर से रायडिगी (20 किमी.)- एनएल ख) जोयनगर-दुर्गापुर(32 किमी.)	2009-10 2011-12	अभी तक शुरू नहीं किया	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	क] अनुपलब्ध., ख] (-) 14.00	संशोधन नहीं किया गया	0.00	0.00
16		मागराघाट-डायमंड हार्बर (19.67 किमी.)	2009-10	2011	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	116.91	57.99

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
		क) संग्रामपुर - कृष्णचांदपुर (25 किमी) ख) डायमंड हार्बर (गुरुदासनगर)- बहराहाट (21 किमी) -एनएल, ग) डायमंड हार्बर- कुलपी (17.25 किमी) एनएल के लिए एमएम	a) & b) 2011-12, c) 2012-13	अभी तक शुरू नहीं किया	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	a) (-) 17.00, b) (-) 20.00, c) Not worked out	संशोधन नहीं किया गया	0.00	0.00
17		कृष्णानगर-बेथुआदहारी (27.92 किमी)	2009-10	2011	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	(-) 7.00	संशोधित नहीं	113.07	33.24
18		फुरफुरा शरीफ तक विस्तारण के साथ लिलुआ-दंकुनी 3री लाइन	2009-10	2011	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	6.30	संशोधित नहीं	115.76	219.33
19		कटवा-पट्टली (17.7 किमी)	2010-11	2012	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	(-) 10.50	संशोधित नहीं	157.41	478.17
		अहमदपुर-कटवा (51.92 किमी) के लिए एमएम-जीसी	2011-12	2013	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	(-) 6.00	संशोधित नहीं	अनुपलब्ध	0.00

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
20		दानकुनी-चंदनपुर - दानकुनी-शक्तिगढ़ 4 वीं लाइन के 1 चरण के रूप में 4वीं लाईन (25.41 किमी)	2010-11	2012	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	(-) 15.00	संशोधित नहीं	3.73	195.72
21		सैंथिया-तारापीठ - 3री लाइन	2011-12	2013	Sept,2016	Not Revised	16.00	संशोधित नहीं	15.84	177.34
22		प्लासी-जियागंज (54.29 किमी)	2011-12	2013	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	(-) 35.00	संशोधित नहीं	12.78	204.74
23		बोड़ची-शक्तिगढ़ 3 री लाइन (25.83 किमी)	2011-12	2013	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	(-) 44.00	संशोधित नहीं	1.20	172.19
24		प्रीसेप-घाट मजेरहाट (4.98 किमी) सर्कुलर रेलवे	2011-12	अभी तक शुरू नहीं किया	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	1.10	278.84
25		बांडेल - बोड़ची [30.53 किमी] - 3री लाइन	2011-12	2013	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	(-) 11.00	संशोधित नहीं	6.19	235.74
26		बाजार साव-अजीमगंज जं (42.15 किमी)	2012-13	अभी तक शुरू नहीं किया	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	(-) 9.00	संशोधित नहीं	0.00	255.14

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
27		मोनीग्राम - निमपीता (34.30 किमी)	2012-13	अभी तक शुरू नहीं किया	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	(-) 9.00	संशोधित नहीं	0.00	250.43
28	पूमरे	छपरा-हाजीपुर (59 किमी)	1999-2000	Feb,2002	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	17.77	N.A.V.	169.40	22.82
29		बेगूसराय-खगड़िया दोहरीकरण (40.38 किमी)	2005-06	March 2006	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	14.00	संशोधित नहीं	160.85	33.86
30		गढ़वा रोड -रमना	2013-14	काम अभी शुरू करने है	31.12.2017	Not revised	36.00	संशोधित नहीं	0.00	363.52
31		दनिया-रांची रोड पैच दोहरीकरण	2013-14	काम अभी शुरू करने है	पूरा होने का लक्ष्य की तारीख तय नहीं		56.00	संशोधित नहीं	संशोधित नहीं	262.97
32		जरंगडीह दनिया - पैच दोहरीकरण	2013-14	काम अभी शुरू करने है	पूरा होने का लक्ष्य की तारीख तय नहीं		55.00	संशोधित नहीं	संशोधित नहीं	267.99
33		एचजेपी- रामडौलू नगर (47.72 किमी)	2013-14	अगस्त,2013	31.12.2018	शंसोधन नहीं किया गया	16.00	शंसोधन नहीं किया गया	0.05	367.12
34	पूमरे	झारसुगुडा - रेंगाली दोहरीकरण (25.60)	2005-06	2005-06	तैयार नहीं	31.03.2015	14.28	27.36	207.024	-6.024

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
		किमी)								
35		देलंग- पूरी दोहरीकरण (28.7 किमी)	2010-11	2010-11	31.03.2015	31.05.2015	(-) 1.25	संशोधित नहीं	63.991	170.709
36		संबलपुर- तालचर दोहरीकरण	2010-11	2010-11	संशोधित नहीं	31.12.2014	28.91	संशोधित नहीं	12.451	222.249
37		विजयनगरम – काटाबालसा 3री लाइन (34.70 किमी)	2006-07	2006-07	संशोधित नहीं	30.09.2015	21.90	16.8	222.732	62.138
38		भद्रक –नरगुडी 3री लाइन (80 किमी)	2012-13	2012-13	संशोधित नहीं	निर्धारित नहीं	28.8	26.55	0.661	836.669
39		खुर्दा रोड –बरंग 3री लाइन 3 35 किमी	2003-04	तैयार नहीं है	तैयार नहीं है	31.12.2014	16.80	तैयार नहीं है	219.68	1.32
40		कटक-बारंग दोहरीकरण ( 14. 27 किलोमीटर)	2003-04	तैयार नहीं है	तैयार नहीं है	30.06.2014	6.90	तैयार नहीं है	215.83	-15.83
41		रजतगढ़ - बरंग दोहरीकरण (27 किमी)	1999-00	तैयार नहीं है	तैयार नहीं है	31.12.2014	17.26	तैयार नहीं है	298.92	-23.42
42		जखपुरा - हरिदासपुर 3री लाइन (25 किमी)	2006-07	तैयार नहीं है	तैयार नहीं है	31.12.2014	10.16	तैयार नहीं है	218.48	25.86

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
43		संबलपुर - टिटलागढ़ दोहरीकरण ( 182 किलोमीटर)	2006-07	तैयार नहीं है	तैयार नहीं है	31.03.2017	14.28	तैयार नहीं है	35.555	915.285
44		रायपुर - टिटलागढ़ (203 किलोमीटर)	2007-08	तैयार नहीं है	तैयार नहीं है	28.02.2016	21.12	तैयार नहीं है	114.48	643.62
45		बंसपानी -दैतारी-टॉम-जखपुरा 180 किलोमीटर	2010-11	तैयार नहीं है	तैयार नहीं है	31.12.2015	25.62	तैयार नहीं है	354.75	588.2
46	उरे	जालंधर -पठानकोट – जम्मूतवी (211.26 किमी)	1997-98	2002-03	अनुपलब्ध ..	31.03.15	27%	संशोधित नहीं	837.70	20.00
47		दयाबस्ती ग्रेड सेपरेटर (6 किमी)	1999-2000	2006-07	अंतिम रूप नहीं	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध	संशोधित नहीं	53.64	89.62
48		हापुड-कनकत्थर (42 किमी)	2003-04	2003-04	अनुपलब्ध ..	अनुपलब्ध .	19.76	संशोधित नहीं	164.69	3.18
49		उत्तरेतिया-जाफराबाद (148 किमी)	2006-07	2007-08	अनुपलब्ध ..	अनुपलब्ध .	21.3	संशोधित नहीं	277.91	822.74
50		तुगलकाबाद - पलवल चौथी लाइन (33.5 किमी)	2006-07	2006-07	अनुपलब्ध ..	30.06.14	अनुपलब्ध ..	संशोधित नहीं	234.04	33.95

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
51		जाखल -मनसा (45.2 किमी)	2008-09	2008-09	अनुपलब्ध ..	31.12.14	25	संशोधित नहीं	141.36	25.90
52		मनसा-भटिंडा (53 किमी)	2009-10	2009-10	अनुपलब्ध ..	31.06.15	24	संशोधित नहीं	88.77	293.89
53		अम्बाला कैंट-दप्पर (22.71 किमी)	2010-11	2010-11	अनुपलब्ध ..	31.12.15	अनुपलब्ध ..	संशोधित नहीं	104.65	208.42
54		आनंद विहार -तिलक ब्रिज 3री लाइन और 4वी लाइन (9.77 किमी)	2012-13	2012-13	अनुपलब्ध ..	31.03.17	अनुपलब्ध ..	संशोधित नहीं	0.68	294.18
55		मेरठ- मुजफ्फर नगर (55.47 किमी)	2012-13	2012-13	अंतिम रूप नहीं	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध ..	संशोधित नहीं	0.33	376.44
56		हरिद्वार-लक्सर (27 किमी)	2012-13	2012-13	अंतिम रूप नहीं	अनुपलब्ध .	अनुपलब्ध .	संशोधित नहीं	0.12	328.47
57	उमरे	कानपुर-झांसी (आरबीएनएल के द्वारा *	12-13	उन	उन	उन	0.00%	0.00%	41	756.3
58	उपूरे	औंडिहार मंडुआडीह पैच-दोहरीकरण	फर.-11	2013	उन	उन	14.92	उन	45.47	154.28

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
59		छपरा-बलिया पैच दोहरीकरण	फर.-12	...	उन	उन	उन	उन	0.33	294.67
60		भटनी-जीरादेई	फर.-06	2007	31.10.12	उन	उन	उन	168.45	19.55
61		बाराबंकी-बुरवाल पैच दोहरीकरण	फर.-07	2007	उन	उन	14.16	उन	153.90	1.10
62		गोरखपुर कैंट-बैतालपुर	फर.-06	2006	उन	उन	15.01	उन	158.75	22.21
63	उसीरे	न्यू गुवाहाटी-डिगरू- पैच दोहरीकरण (29.81 किमी) प्रथम चरण	1.4.07	2007-08	निश्चित नहीं	पूरे किए	उन	(+) 8.97%	147.01	35.89
64		अंबरी-फालाकटा-न्यू मैनागढ़ी (36.52 किमी)	1.4.11	2011-12	निश्चित नहीं	मार्च '16	(+) 3.35%	संशोधन नहीं किया गया	76.18	235.94
65		न्यू कूचबहर-समुकतुला रोड (29.02 किमी)	1.4.11	2011-12	निश्चित नहीं	मार्च '16	(-) 11.54%	(-) 4.74%	34.33	175.44
66		लम्डिंग-होजाई दोहरीकरण	1.4.12	2012-13	निश्चित नहीं	निश्चित नहीं	नहीं किया	नहीं किया	1.11	362.95

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
67		न्यू कूचबेहरशुनामीहाट	1.4.12	2012-13	निश्चित नहीं	निश्चित नहीं	(-) 7.43%	(+) 1.81%	1.1	282.45
68		एनबीक्यू -आरएनवाई-केवाईक्यू दोहरीकरण परियोजना	1.4.13	2013-14	31.03.2019	निश्चित नहीं	(+) 7.75%	संशोधित नहीं	0	1798
69	उपरे	रेवाडी-मन्हेरू (69.02 किमी)	2011-12	उपलब्ध नहीं किया गया	उपलब्ध नहीं किया गया	उपलब्ध नहीं किया गया	(+)6.35	संशोधित नहीं	27.09	346.52
70		रानी-मारवाड़ जंक्शन पैच दोहरीकरण (54.50 किमी)	2012-13	अभी तक शुरू करने के लिए	उपलब्ध नहीं किया गया	उपलब्ध नहीं किया गया	(+)16.49	संशोधित नहीं	0.12	288.85
71		रानी-केशव गंज (59.5 किमी)	2011-12	जून-11	31.12.14	संशोधन नहीं किया गया	(+)16.49	संशोधित नहीं	25.18	252.48
72		बंगूरग्राम-गुरीया पैच दोहरीकरण (47 किमी)	2012-13	अभी तक शुरू करने के लिए	उपलब्ध नहीं कराया गया	उपलब्ध नहीं कराया गया	(+)16.49	संशोधित नहीं	1.76	244.31
73		गुरीया -मारवाड़ (43.5 किमी) और करजोडा -पालनपुर(5.4किमी)	2011-12	दिसम्बर-12	उपलब्ध नहीं कराया गया	उपलब्ध नहीं कराया गया	(+)16.49	संशोधित नहीं	18.04	188.18

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
74		जयपुर -दौसा (61.28 किमी)	2005-06	नवम्बर-06	31.12.09	31.03.10	(+)18.55	संशोधित नहीं	209.16	2.89
75		सरोत्रा रोड-करजोडा-दोहरीकरण (23.59 किमी)	2010-11	दिसम्बर-10	निश्चित नहीं	लागू नहीं	(+)12.07	संशोधित नहीं	43.00	113.64
76		अजमेर-बंगुरग्राम (48.43 किमी)	2011-12	अभी तक शुरू करने के लिए	उपलब्ध नहीं बना	उपलब्ध नहीं कराया गया	(+)16.49	संशोधित नहीं	19.66	232.33
77		अलवर-बांदीकुई (60.37 किमी)	2013-14	अभी तक शुरू करने के लिए	उपलब्ध नहीं बना	उपलब्ध नहीं कराया गया	(+)13.86	संशोधित नहीं	0	242.09
78	दरे	कालीकट-मंगलौर	1995-96	अनुपलब्ध	क्षेत्र पहले से ही संस्थापित	13.430		नहीं	597.61	20.68
79		ओमालुर-मेटुरडामा	2011-12	अनुपलब्ध	निश्चित नहीं	18.900		नहीं	0.17	219.73
80		चेंगलपट्ट-विल्लुपुरम	2006-07	अनुपलब्ध	3/31/2015		14.310	13.195	544.59	212.16
81		कुरुपंतरा-चिंगावनम	2007-08	10/07	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	1.32	नहीं	28.88	309.10
82		विल्लुपुरम-डिंडुगुल	2008-09	अनुपलब्ध	31/3/2014	निश्चित नहीं	5.891	11.759	0.84	994.63
83		तंजावुर-पोनमलाई	2011-12	09/2012	निश्चित नहीं		9.189	नहीं	29.92	150.10

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
84		एर्णाकुलम कुम्बलम-अट्टीपट्ट	2010-11	अनुपलब्ध	निश्चित नहीं		(-) 2.86	नहीं	3.04	49.89
85		अट्टीपट्ट-कोरुकुपेटटाई 3री लाइन	1999-00	अनुपलब्ध	एन्नोर-अट्टीपट्ट अनुभाग पूरा		13.363	13.690	152.72	2.69
86		मदुरै-डिंडुगुल	2003-04	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध.) क्षेत्र पहले से ही संस्थापित		20.718	नहीं	228.59	40.50
87		चेनगन्नूर-चिंगावनम	2006-07	01/08	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	नहीं	No	136.72	99.82
88		कुम्बलम-थुरावुर पैच दोहरीकरण	2011-12	11/11	निश्चित नहीं		(-) 2.86	नहीं	1.72	115.38
89	दमरे	गुड्डर रेणिंगुंटा -& रेणिंगुंटा तिरुपति -	1997-98	02/2000	31-12-2000	31-03-2003, 31-03-2013	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	190.76	3.42
90		मुधखेड -परभणी	2011-12	अभी तक शुरू नहीं हुआ	31-03-2015		17.09	15.48	2.83	387.77
91		काजीपेट-विजयवाड़ा 3री लाइन	2012-13	09/2014	31-03-2023		19.97	संशोधित नहीं	0.59	1053.76
92	दपूरे	राजखरस्वान-चक्रधरपुर	2012-13	अनुपलब्ध	मार्च 16	मार्च -16	21.88	0.00	0.36	174.13

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
93		पंसकुरा - खड़गपुर- 3 लाइन	2008-09	अनुपलब्ध	जून-12	मार्च -14	22.74	0.00	339.41	27.53
		(1) 1 एमएम पंसकुरा-घटल	2011-12	अनुपलब्ध	निश्चित नहीं	(-) 5.01		-		
94		चंणाझरन -बिमलागढ़	2010-11	अनुपलब्ध	दिसम्बर-14	दिस.-16	40.65	-	54.96	122.42
95		तामलुक जं.—बसूल्या सुताहता	2010-11	अनुपलब्ध	मार्च-12	जून-14	29.59	-	139.69	-8.98
96		गोयलखेडा-मोनोहरपुर 3री लाइन	1997-98	अनुपलब्ध	2009-10	दिसम्बर-15	19.64	16.95	144.97	13.6428
97		डोंगापोसी-राजखरस्वान 3री लाइन	2010-11	अनुपलब्ध	मार्च -14	मार्च -16	32.11	53.69	74.85	313.82
98		मोनोहरपुर-बोंदामुंडा 3री लाइन	2012-13	अनुपलब्ध	मार्च -16	मार्च -16	49.88	-	1.19	257.01
99	दपूम रे	बिलासपुर-उरकुरा (10 किमी)	1997-98	1997-98	31.07.14	-	उपलब्ध नहीं है	उपलब्ध नहीं है	274.76	271.34
100		बीएसपी पर फ्लाईओवरके साथ खोदरी एपीआर (61.6	2006-07	2006-07	31.03.15	-	23.00	24.35	139.83	374.47

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)	प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)	
		किमी)								
101		सीपीएच-जेएसजी 3री लाइन (165 किमी)	2008-09	2008-09	31.03.19	-	24.17	-	93.97	983.40
102		दुर्ग-राजनदगाँव-उरी लाइन	2010-11	2010-11	31.12.16	-	19.17	15.02	77.68	152.99
103	दपरे	होसादुर्गा रोड-चिकाजजूर पैच दोहरीकरण 28.89 किमी)	2010-11	नवम्बर -12	जून -14	मार्च-15	19.02	---	25.46	177.94
104		होसपेट-हुबली-लौंडा-तिनाईघाट - वास्कोडिगामा(352.25 किमी)	अप्रैल-10	जून -11	निर्धारित नहीं	---	उपलब्ध नहीं है	उपलब्ध नहीं है	175.18	1951.82
105		केगेरी-मैसूर के विद्युतीकरण के साथ रामनगरम मैसूर(91.05 किमी)	अप्रैल-07	अगस्त -07	मार्च -13	मार्च -15	13.77	---	591.32	283.25
106		केगेरी के विद्युतीकरण के	अप्रैल -11	अभी तक काम	निश्चित नहीं	निश्चित नहीं	29.16	---	0.05	167.45

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)	प्रतिशत में वापसी की दर			मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
		साथ मैसूर किमी ( रामनगरम मैसूर तोरानगल्लू-रंजीधपुरा (22.9 किमी.)		शुरू किया जाना है						
107	परे	विद्युतीकरण के साथ उधना-जलगांव (306.93 किमी.)	2008-09	फरवरी-10	2013-14	3/31/2016	15.33%	15.33%	809.29	580.33
108		वीरमगाम-सुरेंद्रनगर (65.26 किमी.)	2010-11	जून-12	3/31/2014	पूरी परियोजना की संशोधित टीडीसी तय नहीं है	17.77%	17.77%	184.83	87.05
109		वीरमगाम-समखियाली ( 182. 23 किमी)	2011-12	Oct-12	निश्चित नहीं	37.50 किमी लक्ष्य तिथि 31/03/2015	15.89%	15.89%	107.61	577.56
110		पालनपुर-समखियाली (274.73 किमी।)	2013-14	कार्य शुरू नहीं हुआ	निश्चित नहीं	निश्चित नहीं	17.33%	17.33%	0	12.66

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

अनुबंध -1 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेलवे में सभी चालू परियोजनाओं की स्थिति (150 करोड़ और अधिक)										
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	मंजूरी का माह एवं वर्ष	परियोजना के शुरू होने का माह एवं वर्ष	समापन की लक्षित तिथि (पूर्ण रूप से विभाग वार नहीं)		प्रतिशत में वापसी की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ ₹ में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
111	पमरे	भोपाल बीना- 3री लाइन- 143 कि.मी.	2008-09	अक्टूबर-09	अगस्त-11	Dec-15	16.10%	15.60%	792.76	0.00
112		बीना-कोटा लाइन 282 किलोमीटर	2008-09	अक्टूबर-12	मई-17	निश्चित नहीं	(+)14%	अभी गणना की जानी है	48.25	1369.49
<b>जोड़</b>									<b>13277.4153</b>	<b>30426.07</b>
<b>कुल जोड़</b>									<b>84985.05</b>	<b>174133.32</b>
टिप्पणी *: एनसीआर में चयनित कोई नई लाइन परियोजना										
टिप्पणी*:पूतरे, उरे, दपरे, पमरे, में कोई गेज परिवर्तन परियोजना नहीं की गई थी।										

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

अनुबन्ध -2 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेल में (150 करोड़ से कम) सभी जारी परियोजनाओं की स्थिति										
क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	स्वीकृति का माह और वर्ष	परियोजना शुरू होने की लक्षित तिथि	पूर्ण करने की लक्षित तिथि	रिटर्न की दर	मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ में)	आगे ले जाया गया (करोड़ में)		
<b>नई लाइन (एनएल)</b>										
1	मरे	बारामति लोनांद नई लाईन 54 किमी	1998-99	2003	12/2011	एनएवी	(-)3.30%	-	123.61	14.81
2		पंतांबा शिर्डी (16.40) किमी	2000-01	2000	एनएवी	एनएवी	5.80%	एनएवी	91.5	9.77
3		थाने-तुर्भे-नेरूल-वाशी कॉरिडॉर संख्या 2तुर्भे-जुईनगर-नेरूल (4.77 किमी)	1995-96	1995	12/2007	10/2008	एनएवी	एनएवी	443.66	135.02
4	उरे	गोविंदवाल-तरन तारन (21.5 किमी)	1997-98	2002-03	एनएवी	31.01.11	एनएवी	निर्धारित नहीं	81.11	26.59
5		चोला-बुलंदशहर (16 किमी)	2013-14	अभी शुरू नहीं	निर्धारित नहीं	अभी तक संशोधित नहीं किया गया	एनएवी	निर्धारित नहीं	0.00	58.90
6		फिरोजपुर-पट्टी (25 किमी)	2013-14	अभी शुरू नहीं	निर्धारित नहीं	अभी तक संशोधित नहीं किया गया अभी तक संशोधित	एनएवी	निर्धारित नहीं	0.00	146.90

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

अनुबन्ध -2 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेल में (150 करोड़ से कम) सभी जारी परियोजनाओं की स्थिति										
क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	स्वीकृति का माह और वर्ष	परियोजना शुरू होने की लक्षित तिथि	पूर्ण करने की लक्षित तिथि		रिटर्न की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ में)	आगे ले जाया गया (करोड़ में)
						नहीं किया गया				
7	उमरे	आगरा-इटावा	99-00	2001	12/09	12/13	(-)-2.86%	6%	408.04	27.20
8		भिंड-इटावा (गुना-इटावा परियोजना का भाग)	02-03	1989 (आपातकालीन प्रमाण-पत्रपर)	03/99	03/14	2.92	संशोधित नहीं	333.74	23.11
9		इटावा-मैनपुरी	97-98	एनए	03/12	06/14	19.27	--	224.52	20.87
10	उपरे	रामपुर-लालकुंआ-काठगोदाम रोड रामपुर के निकट राष्ट्रीय राजमार्ग पर पुल	फरवरी -95	2012	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	5.34	25.17
11	उपरे	अजमेर-पुष्कर (31.04 किमी)	2000-01	06/2004	28.02.09	28.02.11	-3.40	संशोधित नहीं	133.18	1.82
12		बांगुरग्राम -रास (27.8 किमी)	2008-09	06/2011	not fixed	एनए	18.70	संशोधित नहीं	139.34	5.33
13	दरे	तरुनावाया-गुरुवायुर	1995-96	एनएवी	Not fixed	Not fixed	14.53	नहीं	22.93	116.34
14	दमरे	विष्णुपुरम- जनपहाड	2006-07	01/2009	31-03-2011	31-03-2016	34.26	संशोधित नहीं	67.06	1.82
15		काकिनाडा-पीठपुरम	1999-00	शुरू नहीं	31-03-2009	31-03-2015, 31-03-2017	15.90	-11.27	0.01	125.67

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

अनुबन्ध -2 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेल में (150 करोड़ से कम) सभी जारी परियोजनाओं की स्थिति										
क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	स्वीकृति का माह और वर्ष	परियोजना शुरू होने की लक्षित तिथि	पूर्ण करने की लक्षित तिथि		रिटर्न की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ में)	आगे ले जाया गया (करोड़ में)
16		अक्कानापूट-मेदक	2012-13	शुरू नहीं	31-03-2016	लागू नहीं	18.41	20.73	0.00	117.76
17	दपूरमे	बरवादिह-चिरीमिरी	2013-14	2013-14	पूर्ण नहीं	-	4.85	8.16	0.00	113.00
	कुल								2074.04	970.08
गेज परिवर्तन (जीसी)										
1	उमरे	कोटा तक विस्तार सहित ग्वालियर - शिवपुरकला	10-11	एनए	02/20	संशोधित नहीं	0.00	0.00	3.51	3708.49
2	दपूरमे	नागभीर-नागपुर	2013-14	2013-14	पूर्ण नहीं	-	-1.25	4.83	0.00	113.00
	Total								3.51	3821.49
दोहरीकरण (डीएल)										
1	मरे	गोधानी-कालुम्मा कॉर्ड लाइन (13.2 किमी)	2010-11	2012	निर्धारित नहीं	एनएवी	एनएवी	एनएवी	12.29	40.37
2		भूसावल-जलगांव 3सरी लाइन (24.13 किमी)	2011-12	Not Commenced	निर्धारित नहीं	एनएवी.	एनएवी	एनएवी	2.19	174.01
3	मरे	पूर्व पश्चिम कॉरिडोर के भाग के रूप में बेलापुर-पानवेल यात्री लाइन का दोहरीकरण	1995-96	1995	एनएवी .\$.	लागू नहीं	एनएवी.	एनएवी	292.92	176.08

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

अनुबन्ध -2 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेल में (150 करोड़ से कम) सभी जारी परियोजनाओं की स्थिति										
क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	स्वीकृति का माह और वर्ष	परियोजना शुरू होने की लक्षित तिथि	पूर्ण करने की लक्षित तिथि		रिटर्न की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ में)	आगे ले जाया गया (करोड़ में)
4		पानवेल -रोहा भूमि अधिग्रहण (75.44 किमी 55 एचए)	1996-97	1996	Not fixed	एनएवी	एनएवी.	एनएवी	16.75	11.58
5		दीवा-कल्याण 5वीं और 6वीं लाइन का दोहरीकरण	1999-2000	2000	एनएवी \$\$.	लागू नहीं	लागू नहीं	एनएवी.	77.11	151.54
6		पानवेल - जसाई-जवाहर लाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट (28.5किमी)	2000-01	2002	एनएवी \$\$\$.	एनएवी	लागू नहीं	एनएवी.	22.85	83.07
7	पूरे	न्यू अलीपुर-अकरा	1996-97	2000	एनएवी	एनएवी	(-) 17.00%	संशोधित नहीं	31.15	93.69
		क) बजबज-पुजाली ख) पुजाली-उलबेरिया (बिरशिवपु) और ग) पुजाली-बहराहाट (9.75 किमी)-एनएल	क] 2009-10, ख] और ग] 2011-12	अभी तक शुरू नहीं	एनएवी	एनएवी	क] (-) 16.00%, ख] (-) 17.00%, ग] (-) 20.00%	संशोधित नहीं	0.00	476.49
8		हाबरा-बोनगांव चरण-1 (हाबरा-चांदपारा)	2000-01	2002	एनएवी	एनएवी	1.00% से कम	संशोधित नहीं	71.94	69.16
		एमएम मछलांदापुर स्वरूपनगर	2009-10	अभी तक शुरू नहीं	एनएवी	एनएवी	(-) 14.00%	संशोधित नहीं	0.00	104.24

अनुबन्ध -2 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेल में (150 करोड़ से कम) सभी जारी परियोजनाओं की स्थिति										
क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	स्वीकृति का माह और वर्ष	परियोजना शुरू होने की लक्षित तिथि	पूर्ण करने की लक्षित तिथि		रिटर्न की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ में)	आगे ले जाया गया (करोड़ में)
9		बारासात-सौदालिया(12.12 किमी) बारारारत -हसनाबाद चरण-I	2000-01	2002	एनएवी	एनएवी	Negative	संशोधित नहीं	43.90	1.51
10		बंदेल-बंदेलकटवा खण्ड का जीरत -कटवा स्टेशन	2000-01	2002	एनएवी	एनएवी	(-) 8.30%	संशोधित नहीं	114.87	0.60
11		बरूईपुर-मोगराहाट [15 किमी]	2000-01	2002	एनएवी	एनएवी	(-) 11.00%	संशोधित नहीं	53.03	3.26
12		कजरा- कुइल [15.85 किमी]	2002-03	2004	एनएवी	एनएवी	6.50%	संशोधित नहीं	32.98	14.44
13		बारहारवा-तीनपहाड[16.49 किमी]	2003-04	2005	एनएवी	एनएवी	1.00%	संशोधित नहीं	46.32	4.50
14		जीरत-अंबिका कालना [20.23 किमी]	2009-10	2011	एनएवी	एनएवी	(-) 4.00%	संशोधित नहीं	121.50	16.99
15		नालिकुल-ताराकेश्वर [17.18 किमी]	2009-10	2011	एनएवी	एनएवी	(-) 10.00%	संशोधित नहीं	60.98	25.33
16		कानीनारायणपुर-शांतिपुर [15.85 किमी]	2010-11	2012	एनएवी	एनएवी	(-) 8.00%	संशोधित नहीं	72.30	58.40
17		रानाघाट दत्ताफुलिया [ 8.17 किमी]- एनएल	2011-12	अभी तक शुरू नहीं	एनएवी	एनएवी	(-) 13.00%	संशोधित नहीं	0.00	69.76

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

अनुबन्ध -2 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेल में (150 करोड़ से कम) सभी जारी परियोजनाओं की स्थिति										
क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	स्वीकृति का माह और वर्ष	परियोजना शुरू होने की लक्षित तिथि	पूर्ण करने की लक्षित तिथि		रिटर्न की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ में)	आगे ले जाया गया (करोड़ में)
18		सोदालिया – चंपापुकुर [23.64 किमी]	2010-11	2014	एनएवी	एनएवी	(-) 13.00%	संशोधित नहीं	155.38	83.92
19		आजिमगंज-मनिग्राम [20.49 किमी]	2010-11	2012	एनएवी	एनएवी	(-) 12.00%	संशोधित नहीं	63.50	49.33
20		लालगोला-जियागंज - Jiaganj [22.95 km]	2010-11	2012	एनएवी	एनएवी	N.A.V.	N.A.V.	64.73	61.02
21		एसडीएच मण्डल – माइल 5-बी और न्यू अलीपुर के बीच दूसरी पैसेंजर लाइन [ 1.67 किमी]	2010-11	अभी तक शुरू नहीं	एनएवी	एनएवी	N.A.V.	N.A.V.	0.08	64.97
22		नलहाटि – सगरदिही [26.3 किमी]	2010-11	2012	एनएवी.	एनएवी.	6.00%	संशोधित नहीं	48.94	125.02
23		बेथुआदाहरी-पलासे [22.51 किमी]	2010-11	2012	एनएवी.	एनएवी.	एनएवी.	एनएवी.	171.76	69.62
24		साहिबगंज-पीरपंती [10.45 किमी]	2010-11	2012	12/2014	संशोधित नहीं	12.00%	संशोधित नहीं	60.76	60.86
25		नाबडविपधाम- पतुली [22 किमी]	2010-11	2011	09/2014	02/2015	(-) 10.65%	संशोधित नहीं	51.31	55.70
26		अंबिका कालना- नाबडविपधाम - [23.29	2010-11	2012	एनएवी.	एनएवी.	(-) 4.00%	संशोधित नहीं	108.77	55.71

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

अनुबन्ध -2 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेल में (150 करोड़ से कम) सभी जारी परियोजनाओं की स्थिति										
क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	स्वीकृति का माह और वर्ष	परियोजना शुरू होने की लक्षित तिथि	पूर्ण करने की लक्षित तिथि		रिटर्न की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ में)	आगे ले जाया गया (करोड़ में)
		किमी]								
27		बारहारवा-बोनीदंगा [4.73 किसी]	2010-11	2011	एनएवी.	एनएवी.	14.00%	संशोधित नहीं	15.83	6.00
28		दानकुनी-भट्टानगर बाया सीसी लाइन, भट्टानगर पर एक अतिरिक्त लूप सहित	2012-13	अभी तक शुरू नहीं	एनएवी.	एनएवी.	N.A.V.	N.A.V.	0.02	59.75
29		तारापीथ-रामपुरहाट तीसरी लाइन	2012-13	Not yet started अभी तक शुरू नहीं	दिसम्बर , 2014	मार्च 2017	16.00%	संशोधित नहीं	1.31	51.12
30		सागरदीही-अजीमगंज कोबिन [16.30 किमी]	2012-13	अभी तक शुरू नहीं	एनएवी	एनएवी.	एनएवी.	N.A.V.	0.54	77.48
31	ECR	तारेगंना - जहानाबाद (15.20 किमी)	2003-04	जून, 2004	section commissioned		एनएवी.	एनएवी.	83.80	9.64
32		मानसी- महेशखुंट पैच दोहरीकरण (22.12 किमी)	2005-06	एनएवी.	section commissioned		एनएवी.	एनएवी.	18.15	20.10
33		जहानाबाद- बेला (27.47 किमी)	2005-06	फरवरी -09	section commissioned		एनएवी.	एनएवी.	142.17	43.60
34		सोनपुर-हाजीपुर	2003-04	दिसम्बर -05	खण्ड खुला		15.00%	संशोधित	92.95	45.71

अनुबन्ध -2 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेल में (150 करोड़ से कम) सभी जारी परियोजनाओं की स्थिति										
क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	स्वीकृति का माह और वर्ष	परियोजना शुरू होने की लक्षित तिथि	पूर्ण करने की लक्षित तिथि		रिटर्न की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ में)	आगे ले जाया गया (करोड़ में)
		दोहरीकरण, गंडक पुल सहित						नहीं		
35		कुरेसला-सीमापुर (27.78 किमी)	2005-06	फरवरी -06	खण्ड खुला		एनएवी.	एनएवी.	77.42	26.90
36		महेयाकुंठ -थानाबिहपुर (31.75 किमी)	2005-06	फरवरी -06	section commissioned		14.00	संशोधित नहीं	117.31	17.55
37		थाना-बिहपुर कुरसेना दोहरीकरण (33.57किमी)	2005-06	मई,2006	section commissioned		14.00	संशोधित नहीं	51.95	16.65
38		तिलरथ -बेगुसराय दोहरीकरण (8.33 किमी)	2005-06	मई2006	section commissioned		55.00	संशोधित नहीं	18.43	19.22
39		चंद्रपुरा-राजबारा-चंद्रपुरा-भंडारीदाह	2008-09	मार्च -09	Under collection		36.00	1.49	31.75	23.17
40		कटरेह-कसेला पैच दोहरीकरण (7.24 किमी)	2012-13	जनवरी -13	लक्ष्य निर्धारित नहीं		एनएवी.	एनएवी.	0.00	99.02
41	पूतरे	सिमहाचालाम-गोपालपटनम दोहरीकरण बाई पास लाइन	2011-12	2011-12	Not fixed	28.02.2014	प्रस्तुत नहीं	प्रस्तुत नहीं	14.42	8.91
42		ब्रुंदामल-झारसुगुडा फ्लाई ओवर, डाउन लाइन जोड़ने वाला	2009-10	2009-10	Not Fixed	31.03.2016	25	प्रस्तुत नहीं	0.00	94.33

अनुबन्ध -2 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेल में (150 करोड़ से कम) सभी जारी परियोजनाओं की स्थिति										
क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	स्वीकृति का माह और वर्ष	परियोजना शुरू होने की लक्षित तिथि	पूर्ण करने की लक्षित तिथि		रिटर्न की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ में)	आगे ले जाया गया (करोड़ में)
43	NR	नई दिल्ली -ब्रिज 5वीं और 6वीं लाइन	1998-99	2002-03	एनएवी.	31.12.14	24.70	संशोधित नहीं	120.20	11.07
44		खुकराना-पानीपत (8 किमी)	2007-08	2008-09	एनएवी	30.09.14	20.20	संशोधित नहीं	53.78	4.01
45		फाफामऊ-इलाहाबाद (12.9 किमी)	2009-10	2009-10	एनएवी	31.12.15	23.95	संशोधित नहीं	20.45	121.20
46		लोहटा-भदोई (39 किमी)	2009-10	2009-10	एनएवी	31.12.14	एनएवी	संशोधित नहीं	52.68	72.18
47		भदोई-जनघई (31 किमी.)	2010-11	2011-12	एनएवी	28.02.15	एनएवी	संशोधित नहीं	47.06	58.00
48		चक्की बैंक-भरोली (3.5 किमी)	2010-11	2010-11	एनएवी	31.03.14	14.00	संशोधित नहीं	8.75	4.96
49		जलंधर सिटी-सुचिपिड (3.5 किमी)	2010-11	2010-11	एनएवी	31.03.14	22.20	संशोधित नहीं	13.19	6.91
50		सांभा -विजयपुर(5.5 किमी)	2010-11	2010-11	एनएवी	31.03.15	19.00	संशोधित नहीं	27.71	20.16
51		कथुआ-माधोपुर पुल (2.5 किमी)	2010-11	2010-11	एनएवी	31.12.15	20.00	संशोधित नहीं	12.04	76.13
52		कथा-माधोपुर पुल सं. 16 (2.5किमी)	2010-11	2011-12	एनएवी	31.03.15	20.20	संशोधित नहीं	1.23	14.70

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

अनुबन्ध -2 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेल में (150 करोड़ से कम) सभी जारी परियोजनाओं की स्थिति										
क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	स्वीकृति का माह और वर्ष	परियोजना शुरू होने की लक्षित तिथि	पूर्ण करने की लक्षित तिथि		रिटर्न की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ में)	आगे ले जाया गया (करोड़ में)
53		मिथल-भगला (2.31 किमी)	2010-11	2011-12	एनएवी	31.03.15	21.00	संशोधित नहीं	12.21	63.24
54	उमरे	पलवल -भृटेश्वर-3सरी लाइन (आरवीएनएल द्वारा) *	05-06	N.A.V. as project is executed by RVNL	एनएवी. as RVNL	एनएवी. as RVNL projects	0.00%	0.00%	एनएवी. as RVNL project.	N.A.V. as RVNL project.
55		अलीगढ़-गाजियाबाद-तीसरी लाइन(रेलवे और आरवीएनएल द्वारा*)	03-04	एनएवी चूंकि परियोजना आरवीएनएल द्वारा निष्पादित है	Not furnished	Not furnished	0.00%	0.00%	369.03	3.43
56		पंकी-भौजपुर के बीच तीसरी लाइन का प्रावधान	05-06	Under collection	06/08	12/14	19.56	संशोधित नहीं	43.17	11.49
57		टुंडला-यमुना पुल	95-96	Under collection	12/09	12/16	20.10%	0.00	77.62	11.99
58		चयोकी-लौहगरा (चरण-11)	02-03	Under collection	03/07	05/2008	0.00%	0.00	84.07	1.74
59	उपरे	घाघराघाट - चौकाघाट	फरवरी -06	2007	31.10.12	एनएवी	16.17	एनएवी.	102.92	28.01
60		भटनी- बेतालपुर	फरवरी -06	2007	NA	NA	16.64	NA	116.69	-1.04
61	उपरे	दौसा-बंदीकुड़ (29.04 किमी)	2006-07	04/2008	30.06.2010	संशोधित नहीं	26.02	संशोधित नहीं	101.81	0.04

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

अनुबन्ध -2 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेल में (150 करोड़ से कम) सभी जारी परियोजनाओं की स्थिति										
क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	स्वीकृति का माह और वर्ष	परियोजना शुरू होने की लक्षित तिथि	पूर्ण करने की लक्षित तिथि		रिटर्न की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ में)	आगे ले जाया गया (करोड़ में)
62		अलवर-हरसौली (34.86 किमी)	2007-08	10/2008	31.10.2010	संशोधित नहीं	20.87	संशोधित नहीं	78.62	12.98
63		हरसौली- रेवाड़ी (39.35 किमी)	2007-08	11/2008	31.12.2010	संशोधित नहीं	21.66	संशोधित नहीं	135.42	-1.67
64		आबू रोड-सरोतरा रोड-पैच दोहरीकरण (23.12 किमी)	2010-11	12/2010	not fixed	N.A.	12.07	संशोधित नहीं	38.00	101.07
65		स्वरूपगंज-आबू रोड पैच दोहरीकरण (25.36 किमी)	2010-11	03/2011	not fixed	N.A.	12.25	संशोधित नहीं	32.29	101.07
66		केशवगंज-स्वरूपगंज - पैच दोहरीकरण (26.48 किमी)	2010-11	02/2011	31,03.2012	संशोधित नहीं	12.28	संशोधित नहीं	63.40	55.17
67		भगत की कोठी -लूनी (28.12 किमी )	2010-11	11/2011	निर्धारित नहीं	लागू नहीं	17.21	संशोधित नहीं	75.00	48.15
68	दरे	ईरुगुर-कोयंबटूर	1996-97	एनएवी	पहले से शुरू खण्ड		24.85	नहीं	96.58	12.09
69		चेन्ना बीच-कोरूक्कूपेट तीसरी लाइन	2003-04	एनएवी	निर्धारित नहीं	निर्धारित नहीं	28.06	नहीं	1.14	128.28
70		चेप्पड -कयानकुलन	2003-04	12/2005	5/31/2009	04/01/12 को शुरू	-2.86	नहीं	41.11	22.73

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

अनुबन्ध -2 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेल में (150 करोड़ से कम) सभी जारी परियोजनाओं की स्थिति										
क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	स्वीकृति का माह और वर्ष	परियोजना शुरू होने की लक्षित तिथि	पूर्ण करने की लक्षित तिथि		रिटर्न की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ में)	आगे ले जाया गया (करोड़ में)
71		मावेलिकारा - चेन्नगन्नूर	2003-04	06/2005	5/31/2009	22/10/12 को शुरू	5.10	नहीं	117.07	11.48
72		चेप्पड - हरीपेड	2003-04	12/2005	6/30/2008	04/01/12 को शुरू	-2.86	नहीं	32.26	29.20
73		चेन्नै बीच-अट्टीपट्ट चौथी लाइन	2003-04	एनएवी.	प्रस्तुत नहीं	प्रस्तुत नहीं	28.06	नहीं	29.77	58.41
74		कांकनाडी- पनामबूर	2006-07	01/2009	निर्धारित	नहीं	29.26	No	22.72	105.51
75		अंबालापुजाह-हरीपद	2007-08	10/2007	निर्धारित	नहीं	-2.86	No	30.85	83.22
76		तिरुवल्लूर - अरोक्कोनम चौथी लाइन	2008-09	एनएवी	प्रस्तुत नहीं	प्रस्तुत नहीं	14.10	14.470	37.83	100.2
77		चेन्नै सेन्ट्रल-बेसिन पुल 5वीं और छठीं लाइन	2013-14	एनएवी	प्रस्तुत नहीं	प्रस्तुत नहीं		नहीं किया गया	0.00	25.28
78		मुलुनतुरुती-कुरुप्पनतारा	2005-06	05/2007	NA	-	1.32	नहीं	131.79	57.10
79	दमरे	मंचेरियल- पेद.दामपेट	2010-11	08/2010	एनएवी	31-03-2016	21.97	संशोधित नहीं	16.93	88.72
80		मंत्रालयम रोड-मतमर्री (पैच तिगुना करना)	2011-12	08/2013	31.3.2009	31.3.2015	17.45	संशोधित नहीं	0.19	48.96

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

अनुबन्ध -2 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेल में (150 करोड़ से कम) सभी जारी परियोजनाओं की स्थिति										
क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	स्वीकृति का माह और वर्ष	परियोजना शुरू होने की लक्षित तिथि	पूर्ण करने की लक्षित तिथि		रिटर्न की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ में)	आगे ले जाया गया (करोड़ में)
81		राघवपुरम -मंदामरी (पैच तिगुना करना)	2008-09	06/2009	31-03-2012	31-03-2015	22.86	संशोधित नहीं	118.01	18.21
82	दपूरे	राजखरस्वान - सिनी तीसरी लाइन	2008-09	-	दिसम्बर - 12	अक्टूबर - 14	47.75	-	86.81	19.71
83		सिनी-आदित्यपुर -तीसरी लाइन	2010-11	-	दिसम्बर - 13	मार्च -15	42.51	-	69.57	73.59
84		खडगपुर-नारायणगढ़ तीसरी लाइन	2012-13	-	दिसम्बर - 14	दिसम्बर - 16	16.46	-	2.23	138.05
85		अंदुल-बाल्टीकुरी	2012-13	-	दिसम्बर - 14	दिसम्बर - 16	15.68	-	1.96	42.48
86	दपूमरे	बिलासपुर-साल्का रोड पैच दोहरीकरण (39.4 किमी)	2004-05	2004-05	एनएवी	-	20.7	24.35	106.98	144.19
87		साल्का रोड-केजीएस-पैच दोहरीकरण (26 किमी)	2005-06	2005-06	31.12.14	--			89.75	143.87
88		सीपीएच-बाईपास लाइन	2007-08	2007-08	दिसम्बर '10	-	17.96	एनएवी	36.18	42.93
89		कालुम्ना-एनजीपी	2007-08	2007-08	30.06.15	-	30.03	एनएवी	20.17	24.78
90		एपीआर-बाईपास लाइन	2007-08	2007-08	15.05.10	-	22.66	एनएवी	21.73	21.01

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

अनुबन्ध -2 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेल में (150 करोड़ से कम) सभी जारी परियोजनाओं की स्थिति										
क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	स्वीकृति का माह और वर्ष	परियोजना शुरू होने की लक्षित तिथि	पूर्ण करने की लक्षित तिथि		रिटर्न की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ में)	आगे ले जाया गया (करोड़ में)
91		भिलाई-दुर्ग तीसरी लाइन (13.15 किमी)	2005-06	2005-06	एनएवी	-	एनएवी	एनएवी	65.19	61.53
92	दपरे	बैंगलोर-व्हाइट फ़िल्ड कृष्णाराजापुरम -(23.08 किमी) चारगुना	1997-98	शुरू होना बाकी है	Not Fixed	N.A.	एनएवी	---	0.01	137.63
93		बिरूर-शिवानी-पैच दोहरीकरण (28.67 किमी)	मई -11	नवम्बर -10	सितम्बर -13	मार्च-14	19.82	---	112.58	30.06
94		शिवानी-होसदुर्गा रोड (9.98 किमी)	2011-12	फरवरी -12	दिसम्बर -13	अक्टूबर -14	19.82	---	38.04	11.77
95		यलहंका-चेन्नासांद्रा-ओवरहेड उपकरण के साथ दोहरीकरण (12.89 किमी)	2009-10	जनवरी-11	फरवरी -14	फरवरी -15	16.40	---	54.60	53.07
96		यशवंतपुर-यलहंका-दोहरीकरण (16 किमी)	2009-10	मई -12	मार्च -15	लागू नहीं	18.82	---	40.89	55.15
97	परे	कालापपीपल-फांड	1990-91	फरवरी -03	3/15/2007	31/12/10 & 31/12/11	11.17%	11.17%	134.93	0.00
98		अकोडिया-मोम खेडा-सुजलपुर पैच 13.15 किमी	2003-04	फरवरी -05	6/30/2010	संशोधित नहीं	11.17%	11.17%	53.69	3.13
99		सुरतात -कोसांबा 35 Km	2000-01	शुरू होना बाकी है	निर्धारित नहीं	लागू नहीं	निकाला नहीं गया	निकाला नहीं गया	0.00	133

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

अनुबन्ध -2 (पैरा 1.6.2 देखें)										
31 मार्च 2014 तक भारतीय रेल में (150 करोड़ से कम) सभी जारी परियोजनाओं की स्थिति										
क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	स्वीकृति का माह और वर्ष	परियोजना शुरू होने की लक्षित तिथि	पूर्ण करने की लक्षित तिथि		रिटर्न की दर		मार्च 2014 तक संचयी व्यय (करोड़ में)	आगे ले जाया गया (करोड़ में)
100		गांधीधाम - अदीपुर 8 किमी	2009-10	नवम्बर -09	निर्धारित नहीं	लागू नहीं	एनएवी	एनएवी	30.56	0.00
101		गांधीधाम के पी टी 12 किमी	2009-10	अक्तुबर -10	निर्धारित नहीं	लागू नहीं	एनएवी	एनएवी	23.76	9.23
102		वतवा-अहमदाबाद स्वचालित सिग्नलिंग सहित तीसरी लाइन (7.50 किमी)	2013-14	शुरू होना बाकी है	निर्धारित नहीं	लागू नहीं	निकाला नहीं गया	निकाला नहीं गया	0.00	32.58
103	पमरे	घाटपिंदराय-बेलखेडा पैच दोहरीकरण (5.561 किमी)	2012-13	दिसम्बर --12	31.12.15	31.12.15	30.05%	शून्य	8.34	17.32
104		गुना-रूथआई (20.5 किमी)	2009-10	सितम्बर -12	30.03.16	30.03.16	18.00%	शून्य	19.21	102.69
	जोड़								<b>5845.12</b>	<b>5732.46</b>
	कुल जोड़								<b>7922.67</b>	<b>10524.04</b>
* सामाजिक आर्थिक आधार के लिये 1 उल्लिखित करे अन्यथा (ओडब्ल्यू) 2										
नोट * - पूरे, पूमरे, पूतरे, 3 सी रे, दपूरे, दपरे, परे, पमरे, में किसी भी नई लाइन परियोजना का चयन नहीं किया गया था।										
नोट* - मरे, पूरे, पूमरे, पूतरे, उरे, उपूरे, उ सी रे,उपरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपरे, परे, पमरे में किसी भी गेज परिवर्तन परियोजना का चयन नहीं किया गया था।										
नोट * -उसीरे में किसी दोहरीकरण परियोजना का चयन नहीं किया गया था।										

**अनुबंध 3 (पैरा 1.6.5 देखें)**

**बजट घोषणा के अनुसार 2004-09 के दौरान ली गई परियोजनाओं की स्थिति**

क्र.सं	क्षेत्रीय रेलवे	कार्य की श्रेणी (नई लाइन, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	बजट घोषणा का वर्ष	स्वीकृति का वर्ष	संभावना सर्वेक्षण किया गया था (हों/नहीं)	परियोजना की लागत (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (प्रतिशत में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
<b>नई लाइन</b>										
1	मरे	एनएल	वर्धा-नांदेड (वाया यावतमल-पुसाद) (284 किमी)	2008-09	2008-09	नहीं	2500	68.25	10.00	2432.68
2	पूरे	एनएल	(1) बरियारपुर - माननपुर वाया खड़गपुर, लक्ष्मीपूर-बरहट [67.78किमी]	2007-08	2007-08	हों	250.55	6.46	2.00	238.90
3			(2) सुल्तान गंज- कथुरिया वाया असरगंज तारापुर और बेलहार [74.8 किमी]	2007-08	2007-08	हों	288.85	6.48	2.00	279.08
4			(3) हसनाबाद - हिंगलगंज [14 किमी]	2010-11	2010-11	हों	172.03	5.04	0.00	258.00
5	पूमरे	एनएल	(1) छपरा मुजफ्फरपुर (84.65 किमी)	2006-07	2006-07	हों	378.56	106.97	29.00	271.59
6			(2) मोतीहारी-सीतामणि (76.7 किमी)	2006-07	2006-07	हों	211.00	4.41	0.00	206.59
7			(3) दरभंगा-कुशेश्वर अस्थान (70.14 किमी)	2006-07	2006-07	हों	205.00	4.95	0.00	200.05
8			(3) बिहटा-औरंगाबाद वाया अनुग्रहनारायण रोड (118.45 किमी)	2007-08	2007-08	हों	326.20	1.69	0.00	324.51
9			(4) सीतामणी - जयनगर - निर्माली वाया	2008-09	2008-09	हों	678.62	16.86	0.00	661.76

अनुबंध 3 (पैरा 1.6.5 देखें)

बजट घोषणा के अनुसार 2004-09 के दौरान ली गई परियोजनाओं की स्थिति

क्र.सं	क्षेत्रीय रेलवे	कार्य की श्रेणी (नई लाइन, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	बजट घोषणा का वर्ष	स्वीकृति का वर्ष	संभावना सर्वेक्षण किया गया था (हो/नहीं)	परियोजना की लागत (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (प्रतिशत में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
			सुरसंद							
10			(5)मुजफ्फरपुर-कटरा ओरल जनकपुर रोड (66.55किमी)	2008-09	2008-09	हो	612.59	1.47	0.00	611.12
11			(6)आरा-भबुआ रोड (122.0 किमी)	2008-09	2008-09	हो	490.80	0.39	0.00	490.41
13			(8)देहरी-ऑन-सोन-बनरारी (36.4 किमी)	2008-09	2008-09	हो	106.20	3.66	0.00	102.54
14			(9)गया-डालटनगंज वाया रफीगंज (136.88)	2008-09	2008-09	हो	445.25	1.14	0.00	444.11
15			(10)गया-चत्रा /नतेसर (97 किमी)	2008-09	2008-09	हो	549.75	13.88	0.00	535.87
16			(11)नवादा-लक्ष्मीपुर (137 किमी)	2008-09	2008-09	हो	620.57	0.00	0.00	620.57
17			(12)कुरसेला-बिहारीगंज (35 किमी)	2008-09	2008-09	हो	192.56	0.39	0.00	192.17
18			(13)मुजफ्फरपुर-दरभंगा (66 किमी)	2008-09	2008-09	हो	281.30	0.58	0.00	280.72
19	उरे	एनएल	(1)देवबंद -रूडकी (27.45 किमी)	2007-08	2007-08	हो	336.91	159.86	10.00	177.05

अनुबंध 3 (पैरा 1.6.5 देखें)

बजट घोषणा के अनुसार 2004-09 के दौरान ली गई परियोजनाओं की स्थिति

क्र.सं	क्षेत्रीय रेलवे	कार्य की श्रेणी (नई लाइन, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	बजट घोषणा का वर्ष	स्वीकृति का वर्ष	संभावना सर्वेक्षण किया गया था (हों/नहीं)	परियोजना की लागत (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (प्रतिशत में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
20			(2)भानुपली-बिलासपुर (63.1 किमी)	2008-09	2008-09	हों	2966.99	40.79	10.00	2926.20
21	उपरे	एनएल	हथुआ-भतानी	2004-05	2005-06	नहीं	230.03	151.26	29.00	78.77
22	उसीरे	एनएल	(1)अरारिया-गलगालिया (ठाकुरगंज) (107.75 किमी)	2007-08	2007-08	हों	532.87	43.94	2.38	488.93
23			(2)तेतेलिया-बिरनीहाट (30 किमी)	2006-07	2006-07	हों	430.33	181.12	15.10	249.26
24			(3)दीमापुर-कोहिमा (88 किमी)	2006-07	2006-07	हों	2446.57	9.24	0.00	2437.33
25			(4)अगरतला-सबरूम	2008-09	2008-09	हों	1741.00	545.8	29.31	1195.20
26			(5)जलालगढ़-किशनगंज	2008-09	2008-09	हों	359.86	2.22	0.00	357.64
27			(6)भैराबी-साइरंग	2008-09	2008-09	हों	2393.48	171.5	10.45	2221.98
28			(7)सिवोक-रंगपो	2008-09	2008-09	हों	3380.58	82.802	2.00	3297.78
29	उपरे	एनएल	बनगुरग्राम-रास (27.8 किमी)	2008	2008-09	हों	144.67	139.34	100.00	5.43
30	दरे	एनएल	(1)इरोड-पालनी	2008-09	2008-09	हों	288.87	1.49	1.00	600.72

अनुबंध 3 (पैरा 1.6.5 देखें)

बजट घोषणा के अनुसार 2004-09 के दौरान ली गई परियोजनाओं की स्थिति

क्र.सं	क्षेत्रीय रेलवे	कार्य की श्रेणी (नई लाइन, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	बजट घोषणा का वर्ष	स्वीकृति का वर्ष	संभावना सर्वेक्षण किया गया था (हों/नहीं)	परियोजना की लागत (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (प्रतिशत में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
31			(2)चेन्नै - पुदुचेरी-कुड्डलौर	2008-09	2008-09	हों	523.52	2.03	7.00	770.46
32			(3)जोलारपेट्टाई-तिरुवन्नमलाई	2008-09	स्वीकृति नहीं	हों	356.77	एनएवी	एनएवी	एनएवी
33			(4)अट्टीपट्ट-पुत्रुर	2008-09	2008-09	हों	527.37	2.96	1.00	512.65
34	दमरे	एनएल	(1)विष्णुपुरम -जनपहाड	2006-07	2006-07	हों	65.24	67.06	100.00	1.82
35			(2)मनोहराबाद-कोठापल्ली	2006-07	2006-07	हों	791.59	0.76	0.24	790.83
36			(3)जग्गापेटा-मेल्लाचेरूवु	2006-07	2006-07	हों	313.24	178.78	25.00	134.46
37			(4)कडापा-बेंगलोर	2008-09	2008-09	हों	2050.00	162.24	7.00	1887.76
38	दपूरे	एनएल	कांथी-तमलुक का दीघा (एगरा) दीघा	2004-05	2011-12	हों	247.28	456.87	2.00	644.09
39	दपरे	एनएल	(1)रायदुर्गा -तुमकुर	2004-05	अप्रैल-07	हों	970.34	276.53	15.00	693.81
40			(2)कोत्तुर-चित्रदुर्ग वाया जगलुर	2005-06	स्वीकृति नहीं	एनएवी	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
41			(3)तालगुप्पा -होनावार	2006-07	स्वीकृत नहीं	एनएवी	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं

**अनुबंध 3 (पैरा 1.6.5 देखें)**

**बजट घोषणा के अनुसार 2004-09 के दौरान ली गई परियोजनाओं की स्थिति**

क्र.सं	क्षेत्रीय रेलवे	कार्य की श्रेणी (नई लाइन, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	बजट घोषणा का वर्ष	स्वीकृति का वर्ष	संभावना सर्वेक्षण किया गया था (हों/नहीं)	परियोजना की लागत (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (प्रतिशत में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
42			(4)धरवाड़-नायलाहोगंल-बेलगांम	2007-08	स्वीकृत नहीं	एनएवी	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
43			(5)नंजागुड-नीलांबर	2007-08	स्वीकृत नहीं	एनएवी	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
44			(6)तुकमुर-दावानगरी	2007-08	अप्रैल 11	हों	1801.01	0.63	0.00	1800.38
45			(7)श्रीनिवासपुरा-मदनपल्ली	2008-09	2013-14	हों	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी
46	परे	एनएल	छोटा- उदेपुर-धर (157 किमी)	2007-08	2007-08	हों	1350.50	145.82	12.00%	1204.68
	<b>कुल</b>	<b>नई लाइन</b>	<b>46 परियोजनाएं</b>				<b>32863.26</b>	<b>3065.86</b>		<b>30932.12</b>
<b>गेज परिवर्तन</b>										
1	पूरे	जीसी	बर्धमान-कटवा [51.52 किमी]	2007-08	2007-08	हों	245.15	225.81	50.00	870.56
2	उपूरे	जीसी	भोजीपुरा -टनकपुर वाया पीलीभीत	2004-05	2008-09	हों	195.64	79.94	16.00	115.70
3	उसीरे	जीसी	अलुआवारी रोड- सिलिगुडी (76 किमी)	2006-07	2006-07	हों	485.00	417.69	100.00	67.51
4	उपरे	जीसी	(1)साइदूलपुर-विकानेर एवं रत्तनगढ़-देगाना (394.35 किमी)	2007	2007-08	हों	872.22	787.75	100.00	84.47

अनुबंध 3 (पैरा 1.6.5 देखें)

बजट घोषणा के अनुसार 2004-09 के दौरान ली गई परियोजनाओं की स्थिति

क्र.सं	क्षेत्रीय रेलवे	कार्य की श्रेणी (नई लाइन, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	बजट घोषणा का वर्ष	स्वीकृति का वर्ष	संभावना सर्वेक्षण किया गया था (हों/नहीं)	परियोजना की लागत (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (प्रतिशत में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
5			(2)सूरतपूरा-हनुमानगढ़-श्रीगंगानगर (240.95 किमी)	2008	2008-09	हों	516.23	475.85	87.00	40.38
6			(3)जयपुर-रिंगस-चुरु एवं सीकर-लोहारू (320.04 किमी)	2008	2008-09	हों	653.19	278.14	35.00	375.05
7	दरे	जीसी	(1)मइलादूरथुई, कराइकुडी-तिरुथुराईपपुण्डी -अगस्थीमपल्ली	2007-08	2007-08	हों	1230.33	396.53	30.00	759.80
8			(2)मदुराई-बोडी नयाकुनुर	2008-09	2008-09	हों	164.41	12.39	1.00	251.31
9	दमरे	जीसी	अकोला-खाण्डवा	2008-09	2008-09	हों	1928.32	25.90	0.00	1902.42
10	दपूमरे	जीसी	छिंदवाड़ा-नागपुर	2005-06	2005-06	हों	663.66	429.07	63.00	234.59
11	दपरे	जीसी	कोलर-चिकवालापुर	2004-05	Dec-06	हों	455.31	447.50	100.00	7.81
12	परे	जीसी	(1)राजकोट-वेरावल-वानसियालिया से जेतलसर	1994-95	1994-95	हों	931.37	461.85	77.00	469.52

**अनुबंध 3 (पैरा 1.6.5 देखें)**

**बजट घोषणा के अनुसार 2004-09 के दौरान ली गई परियोजनाओं की स्थिति**

क्र.सं	क्षेत्रीय रेलवे	कार्य की श्रेणी (नई लाइन, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	बजट घोषणा का वर्ष	स्वीकृति का वर्ष	संभावना सर्वेक्षण किया गया था (हों/नहीं)	परियोजना की लागत (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (प्रतिशत में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
13			(2)भीलडी-विरामगाम	1990-91	1990-91	हों	589.42	200.23	55.00	389.19
14			(3)अहमदाबाद-हिम्मतनगर-उदयपुर	2008-09	2008-09	हों	1215.34	56.72	NAV	1158.62
15			(4)रतलाम-महु-खाण्डवा-अकोला (472.64 किमी)	2008-09	2008-09	हों	1421.25	318.37	33.00	1102.88
	<b>जोड़</b>	जीसी	<b>15 परियोजनाँ</b>				<b>11566.84</b>	<b>4613.74</b>		<b>7829.82</b>
<b>DOUBLING</b>										
1	मरे	डीएल	पेर-रोहा	2007-08	2008	Not available	225	196.74	69	51.30
2	पूरे	डीएल	(1)पन्डाबेश्वर-चिन्पई [21.41 किमी] बरबानी-चुरुलिया के बीच एमएम के साथ [9 किमी] - NLएनएल	2004-05	2004-05	Yes	292.16	133.79	मूल कार्य हेतु -100 तथा एमएम - 0%	147.65

अनुबंध 3 (पैरा 1.6.5 देखें)

बजट घोषणा के अनुसार 2004-09 के दौरान ली गई परियोजनाओं की स्थिति

क्र.सं	क्षेत्रीय रेलवे	कार्य की श्रेणी (नई लाइन, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	बजट घोषणा का वर्ष	स्वीकृति का वर्ष	संभावना सर्वेक्षण किया गया था (हाँ/नहीं)	परियोजना की लागत (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (प्रतिशत में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
3			(2)चौरीगाच्चा-सेन्थिया वाया कान्डीग हेतु नए एमएम के साथ चिन्पई-सेन्थिया, प्रान्तक-सूरी-एनएल	2005-06	2005-06	Yes	590.91	121.31	मूल कार्य हेतु -100 तथा एमएम - 0%	496.22
4			(3)तिनपहाड़-भागलपुर के दोहरीकरण के पीएच-के रूप में तिनपहाड़-साहिबगन्ज [37.81 किमी]	2009-10	2009-10	Yes	182.56	84.96	50.00	101.40
5			(4)वंगनखाली तक विस्तारण के साथ घुटिआरी शरीफ-काकनिंग तथा वंगनखाली-वसन्ती (14.2 किमी) हेतु एमएम एवं वसन्ती-झारखली (23 किमी) -एनएल	2009-10	2009-10	No	189.97	134	मूल कार्य हेतु -100 तथा एमएम - 0%	60.54
6			(5)दक्षिण बारासत-लक्ष्मीकान्तापुर (19.68 किमी), जयनगर से रायदिगी	2009-10	2009-10	No	259.51	105.14	मूल कार्य हेतु -100	155.60

अनुबंध 3 (पैरा 1.6.5 देखें)

बजट घोषणा के अनुसार 2004-09 के दौरान ली गई परियोजनाओं की स्थिति

क्र.सं	क्षेत्रीय रेलवे	कार्य की श्रेणी (नई लाइन, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	बजट घोषणा का वर्ष	स्वीकृति का वर्ष	संभावना सर्वेक्षण किया गया था (हाँ/नहीं)	परियोजना की लागत (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (प्रतिशत में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
			(20 किमी)-एनएल एवं जयनगर - दुर्गापुर हेतु नया एमएम (32 किमी)						तथा एमएम - 0%	
7			(6)संग्रामपुर-कृष्णचन्दपुर हेतु नये एमएम के साथ (25 किमी) मगराहाट-डायमण्ड हार्बर (19.67 किमी) एवं डायमण्ड हार्बर (गुरुदासनगर)-वहराहाट (21 किमी)-एनएल	2009-10	2009-10	No	172.47	116.91	मूल कार्य हेतु -95 तथा एमएम - 0%	57.99
8			(7)कृष्णनगर - बेटुआदाहारी (27.92 किमी)	2009-10	2009-10	हाँ	151.65	113.07	85.00	33.24
9			(8)फरफुरा- शरीफ तक विस्तारण के साथ लिलुआ-डन्कुनी तीसरीलाइन	2009-10	2009-10	हाँ	257.42	115.76	65.00	219.33
10			(9)जीरत-अम्बिका कलना (20.23	2009-10	2009-10	हाँ	139.50	121.5	100.00	16.99

अनुबंध 3 (पैरा 1.6.5 देखें)

बजट घोषणा के अनुसार 2004-09 के दौरान ली गई परियोजनाओं की स्थिति

क्र.सं	क्षेत्रीय रेलवे	कार्य की श्रेणी (नई लाइन, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	बजट घोषणा का वर्ष	स्वीकृति का वर्ष	संभावना सर्वेक्षण किया गया था (हाँ/नहीं)	परियोजना की लागत (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (प्रतिशत में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
			किमी)							
11			(10)नालीकुल-तारकेश्वर (17.18 किमी)	2009-10	2009-10	नहीं	113.33	60.98	100.00	25.33
12	पूमरे	डीएल	(1)मानसी -महेशकुन्ट पैच दोहरीकरण (22.10 किमी)	2005-06	2005-06	हाँ	38.25	18.14	100.00	20.11
13			(2)जेहानाबाद -बेला (27.47 किमी)	2005-06	2005-06	हाँ	127.07	115.91	100.00	11.16
14			(3)कुरसेला-सेमापुर (27.78 किमी)	2005-06	2005-06	हाँ	104.33	77.42	98.00	26.91
15			(4)महेशकुन्ठ-थाना बीहपुर (31.75 किमी)	2005-06	2005-06	हाँ	134.85	117.31	100.00	17.54
16			(5)थाना-बीहपुर कुरसेला दोहरीकरण(33.57 किमी)	2005-06	2005-06	हाँ	68.60	51.95	100.00	16.65
17			(6)वेगुसराय - खगरिया दोहरीकरण (40.3 किमी)	2005-06	2005-06	हाँ	165.19	160.84	100.00	4.35

अनुबंध 3 (पैरा 1.6.5 देखें)

बजट घोषणा के अनुसार 2004-09 के दौरान ली गई परियोजनाओं की स्थिति

क्र.सं	क्षेत्रीय रेलवे	कार्य की श्रेणी (नई लाइन, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	बजट घोषणा का वर्ष	स्वीकृति का वर्ष	संभावना सर्वेक्षण किया गया था (हाँ/नहीं)	परियोजना की लागत (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (प्रतिशत में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
18			(7)तिलरथ-वेगुसराय दोहरीकरण(8.33 किमी)	2005-06	2005-06	हाँ	37.65	18.43	100.00	19.22
19			(8)चन्द्रपुरा-राजवरा-चन्द्रनपुर - झनदरीदाह	2008-09	2008-09	हाँ	33.94	31.75	64.42	2.19
20	पूतरे	डीएल	(1)जेएसजी-आरजीएल	2005-06	2005-06	हाँ	201.00	207.02	90.00	6.20
21			(2)एसबीपी-टीआईजी	2006-07	तैयार नहीं किया गया	तैयार नहीं किया गया	तैयार नहीं किया गया	तैयार नहीं किया गया	तैयार नहीं किया गया	तैयार नहीं किया गया
22			(3)वीजेडएम-केटीवी3	2006-07	2006-07	हाँ	284.87	222.73	97.00	62.14
23			(4)टीआईजी-आर	2007-08	तैयार नहीं किया गया	तैयार नहीं किया गया	तैयार नहीं किया गया	तैयार नहीं किया गया	तैयार नहीं किया गया	तैयार नहीं किया गया
24			(5)बीएक्सक्यू -जेएसजी फ्लाई ओवर	2009-10	2009-10	हाँ	94.33	0	0	94.33
25	उरे	डीएल	(1)रायबरेली-अकबरगन्ज (46.9	अनु.	2006-07	हाँ	1116.53	277.91	22.00	838.62

अनुबंध 3 (पैरा 1.6.5 देखें)

बजट घोषणा के अनुसार 2004-09 के दौरान ली गई परियोजनाओं की स्थिति

क्र.सं	क्षेत्रीय रेलवे	कार्य की श्रेणी (नई लाइन, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	बजट घोषणा का वर्ष	स्वीकृति का वर्ष	संभावना सर्वेक्षण किया गया था (हाँ/नहीं)	परियोजना की लागत (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (प्रतिशत में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
			किमी) हेतु एमएमजेके साथ शेष 148 किमी खण्ड का उत्तरेतिया-जाफराबाद दोहरीकरण एवं सुल्तानपुर-कडीपुर के नये एमएम के साथ सुल्तानपुर - अमेठी (19.22 किमी)							
26			(2) तुगलकाबाद-पलवल चौथी लाईन (33.5 किमी)	2006-07	2006-07	हाँ	287.48	253.53	84.00	33.95
27			(3) खुकराना-पानीपत (8 किमी)	2007-08	2007-08	हाँ	57.00	52.99	95.00	4.01
28			(4) जाखल-मन्सा (45.2 किमी)	2008-09	2008-09	हाँ	161.33	135.43	95.00	25.90
29	उपरे	डीएल	औनरीहर-मन्डुआदीह पैच दोहरीकरण	2008-09	2011-12	हाँ	199.75	45.47	0.00	154.28
30	उपरे	डीएल	(1) जयपुर-फुलेरा	2004	2004-05	हाँ	94.81	117.55	100.00	0.00
31			(2) जयपुर-दौसा	2005	2005-06	हाँ	211.8	209.16	100.00	-1.66

अनुबंध 3 (पैरा 1.6.5 देखें)

बजट घोषणा के अनुसार 2004-09 के दौरान ली गई परियोजनाओं की स्थिति

क्र.सं	क्षेत्रीय रेलवे	कार्य की श्रेणी (नई लाइन, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	बजट घोषणा का वर्ष	स्वीकृति का वर्ष	संभावना सर्वेक्षण किया गया था (हाँ/नहीं)	परियोजना की लागत (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (प्रतिशत में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
32			(3)दौसा-बान्दीकुई	2006	2006-07	हाँ	101.84	101.81	100.00	0.04
33			(4)अलवर-हरसौली	2007	2007-08	हाँ	91.59	78.62	100.00	12.98
34	दरे	डीएल	(1)अम्बालाफुजा-हरीपद	2007-08	2007-08	हाँ	105.92	30.85	0.00	83.22
35			(2)विलुपुरम-डिन्डीगुल	2008-09	2008-09	हाँ	1258.60	0.84	0.00	994.63
36			(3)तिसवलूर-अराकोनम चौथी लाईन	2008-09	2008-09	आवश्यक नहीं थी	149.09	37.83	0.00	100.20
37	दमरे	डीएल	राघवपुरम-मन्दमारी	2008-09	2008-09	हाँ	136.22	118.01	83.00	18.21
38	दपूरे	डीएल	(1)पनसकुरा-खडगपुर	2008-09	2008-09	हाँ	252.54	339.41	93.00	27.53
39			(2)राजखरस्तान-सिनि	2008-09	2008-09	हाँ	91.61	85.84	86.00	9.99
40	दपूमरे	डीएल	(1)सल्का रोड - खोंगसारा पैच दोहरीकरण	2005-06	2005-06	हाँ	143.87	89.78	49.50	54.09

**अनुबंध 3 (पैरा 1.6.5 देखें)**

**बजट घोषणा के अनुसार 2004-09 के दौरान ली गई परियोजनाओं की स्थिति**

क्र.सं	क्षेत्रीय रेलवे	कार्य की श्रेणी (नई लाइन, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	बजट घोषणा का वर्ष	स्वीकृति का वर्ष	संभावना सर्वेक्षण किया गया था (हाँ/नहीं)	परियोजना की लागत (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (प्रतिशत में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
41			(2)विलासपुर में फ्लाईओवर के साथ खोदरी-अनुपुर	2006-07	2006-07	हाँ	374.47	140.09	76.00	234.38
42			(3)भिलाई-दुर्ग उरी लाइन	2005-06	2005-06	हाँ	61.53	62.88	100.00	-1.35
43			(4)बिलासपुर -साल्का रोड	2004-05	2004-05	हाँ	144.19	107.26	100.00	36.93
44			(5)कलुमना-नागपुर	2007-08	2007-08	हाँ	27.69	20.17	75.00	7.52
45			(6)चम्पा वाईपास	2007-08	2007-08	हाँ	42.93	36.18	100.00	6.75
46			(7)चम्पा-झारसुगुडा तीसरी लाइन	2008-09	2008-09	हाँ	983.40	95.08	22.00	888.32
47	दपरे	डीएल	रमनग्राम-मैसूर	2004-05	Apr-07	हाँ	874.57	591.32	75.00	283.25
48	परे	डीएल	(1)अकोदिया-मो. सुइलपुर 13.15 किमि	2003-04	2003-04	हाँ	56.82	53.69	100.00	3.13
49			(2)सुरत-कोसम्बा	2000-01	2000-01	हाँ	48.99	0.00	0.00	0.00

**अनुबंध 3 (पैरा 1.6.5 देखें)**

**बजट घोषणा के अनुसार 2004-09 के दौरान ली गई परियोजनाओं की स्थिति**

क्र.सं	क्षेत्रीय रेलवे	कार्य की श्रेणी (नई लाइन, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	बजट घोषणा का वर्ष	स्वीकृति का वर्ष	संभावना सर्वेक्षण किया गया था (हाँ/नहीं)	परियोजना की लागत (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (₹ करोड़ में)	मार्च 2014 तक वास्तविक व्यय (प्रतिशत में)	आगे ले जाया गया (₹ करोड़ में)
	कुल	डीएल	49 परियोजनाएं				10939.13	5407.36		5461.304
	सकल जोड़	एनएल+जीसी +डीएल	110 परियोजनाएं (एनएल-46, जीसी-15, डीएल-49)				55369.226	13086.95		44223.24
नोट: 1-पूतरे, उमरे, दपूमेरे तथा पमरे में नई लाइनों का शून्य कार्य है।										
2-मरे, पूमरे, पूतरे, उरे, उमरे, दपूरे तथा पमरे में गेज रूपान्तरण का शून्य कार्य है।										
3- उमरे, उसीरे तथा पमरे में दोहरीकरण का शून्य कार्य है।										
4- जहाँ एनए लागू नहीं है हेतु है, एसएवी उपलब्ध नहीं है हेतु है										

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)									
विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण									
क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाइन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
मारे	एनएल	(1)अहमदनगर-बीड़-परली वैजनाथ	1995-96	1996	अप्रैल-2004	96	मार्च-12	एन.ए.भी.	95
		(2)वेलापुर-सीवुड-उरन विधुतिकृत दोहरी लाइन	1996-97	1996	दिसम्बर'1996	8	जुलाई 1997	शून्य	6
		(3)वर्दा-नान्देड (वाया यवतमाल-पौसद) (284 किमी)	2008-09	2010	जून 2014	74	अभी तक संस्वीकृत नहीं है	विस्तृत अनुमान संस्वीकृति हेतु जून 2014 में रेलवे बोर्ड को भेजा गया था जो प्रतीक्षित है।	अनु.
पूरे	एनएल	1) रामपुरहाट-मौरारल (28.48 किमी) हेतु नये महत्त्वपूर्ण आशोधन के लिए रामपुरहाट-मंदारहिल वाया ढुमका (130 किमी)	1995-96	2000	चरण-I- मन्देहिल-रामपुरहाट - 15.01.1998	24	मार्च-99	एफएलएस पूरा करने के लिए लिया गया समय	12

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)									
विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण									
क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाईन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
		2) दुमका-रामपुरहाट (रामपुरहाट-मंदारहिल वाया दुमका परियोजना का चरण-11)	1995-96	उपलब्ध नहीं कराया गया	जून-01	63	जुलाई, 2002	विलम्ब हेतु कारण अभिलेख पर नहीं पाया गया था	1
		3) देवगढ़-दुमका (72.25 किमी)	1998-99	उपलब्ध नहीं कराया गया	उपलब्ध नहीं है	उपलब्ध नहीं है।	अगस्त, 2001	लागू नहीं है	लागू नहीं है
पूरे		4) हन्सदिया-गोडा (30 किमी)	2011-12	प्रारंभ नहीं किया गया	प्रस्तुत नहीं किया गया	लागू नहीं है	लागू नहीं है	लागू नहीं है	लागू नहीं है
पूरमे	एनएल	(1)मुन्गेर में गंगानदी पर रेलवे पुल का निर्माण	1997-98	नवम्बर,2002	27.03.2008	120	04.11.2008	अनुमान भागों में संस्वीकृत किया गया था। पहला भाग अनुमान नवम्बर 2002 में स्वीकृत किया गया था।	8

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)									
विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण									
क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाईन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
		(2)पटना एवं हाजिपुर के बीच लिकिंग के साथ पटना गंगा पुल (19 किमी)	1997-98	जनवरी, 2002	07.11.2001	54	07.01.2002	अतिरिक्त स्पष्टीकरण को दूर करने के लिए	2
		(3)गिरिदिह-कोडरमा (चरण-I) 150 किमी	1996-97	अक्टूबर, 2000	30.05.2002	62	12.08.2003	आंशिक विस्तृत अनुमान अक्टूबर 2000में संस्वीकृत	15
		(4)कोडरमा-रान्ची (189 किमी) (i). चरण-I कोडरमा से हजारी बाग (ii).चरण II- हजारीबाग से बरककाना (iii). चरण III- बरककाना से राँची	1998-99	1. चरण I- फरवरी 2002 2. चरण II- फरवरी 2002 3. चरण III	1. चरण I- 01.11.2001 2. चरण II- 08.12.2001 3. चरण III	46	08.02.2002	अनु.	3
		(5)कोडरमा-तिलईया (68 किमी)	2001-02	नवम्बर, 2004	18.09.2003	14	04.11.2004	अनु.	13
पूतरे	एलएल	(1)खुर्दा रोड़-बोलंगीर नई लाईन	1994-95	1994-95	जून 2001	86	जून 2002	एनएवी	12

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)									
विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण									
क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाईन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
		(289 किमी)							
		(2)तलचर-बिमलागढ़ (154 किमी)	2003-04	2003-04	अगस्त 2006	40	नवम्बर, 2007	कार्य पिंक बुक में आने के बाद एफएलएस किया गया था। अतः विस्तृत अनुमान तैयार करने में विलम्ब हुआ	15
उरे	एनएल	(1)नांगल बांध -तलवारा	1981-82	1982-83	11/1984 (चरण 1 हेतु अर्थात एनएलडीएम-एवं-अन्दौरा) एवं 4/2008(अब अनौरा से दौलतपुर चौक	32	मई-85	अनु.	6

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)									
विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण									
क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाईन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
					तथा दौलतपुर चौक से करतौली पंजाब)				
					चरण -II		दिसम्ब-08		8
		(2)यूसबीआरएल	1994-95	1995	1999-2000	48	2012	अनु.	156
		(3)रेवाड़ी-रोहतक	2003-04	2006-07	12/2005	6	05/2006	अनु.	6
पूर्वोत्तर रेलवे	एनएल	(4)जीन्द- सोनीपत	2003-04	2006-07	02/2006	11	01/2008	सपष्टीकरण के संबंध में पत्राचार	23
		(5)भानूपली-बिलासपुर	2008-09	2009-10	आंशिक विस्तृत अनुमान-02/2009	5	02/2009	अनु.	2

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)									
विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण									
क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाईन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
		(6)चण्डीगढ़-बद्री	2007-08	अभी शुरू होना है	11/2008	8	अभी संस्वीकृत होना है	अनु.	अनु.
		(7)देवबन्द-रूड़की	2007-08	2008-09	06/2008	12	11/2008	सपष्टीकरण के संबंध में पत्राचार	5
		(8)रोहतक-महम-हांसी	2012-13	2012-13	09/2013	6	अभी संस्वीकृत होना है	सपष्टीकरण के संबंध में पत्राचार	अनु.
NCR	NL	(1)आगरा-इटावा	99-00	2001	सितम्बर '11	12	24/10/02 20/06/12	सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन	12
		(2)भीड़-इटावा (गुना-इटावा परियोजना का भाग)	Feb'92	1989 (तत्काल प्रमाण-पत्र)	1991	0	26/02/92 26/07/04 29/09/11	वही	12
उपूरे	एनएल	महाराजगंज-मसरख-रेवा घाट	जनवरी-04	2008	जून -07	42	अक्टूबर -07	डीई के तैयारी तथा आंशिक डीई की संस्वीकृति में विलम्ब	4

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)									
विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण									
क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाईन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एव वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
पूर्वोत्तर रेलवे	एनएल	(1)लिकिंग लाइनों के साथ बोगीबील पुल	जनवरी-97	1997-98					
		भाग-I			27-06-2000	7	19.12.2001	लिया गया समय : सीई के अनुमोदन हेतु =5 महीने, ए/सी की विविक्षा=- 1 महीना, रेलवे बोर्ड को भेजा गया = 1 महिना	18
		भाग .II			28.01.2002	11	10.10.2002	लिया गया समय : सीई के अनुमोदन हेतु =5 महीने, ए/सी की विविक्षा=- 1 महीना, रेलवे बोर्ड को भेजा गया = 1 महिना	9
		भाग -III			08.03.2005	3	13.12.2005	लिया गया समय : सीई के अनुमोदन हेतु =5 महीने, ए/सी की विविक्षा=- 1 महीना, रेलवे बोर्ड को भेजा गया = 1 महिना	9
		भाग -IV			09.01.2009	14	17.05.2010	लिया गया समय : सीई के अनुमोदन हेतु =5 महीने, ए/सी की विविक्षा=- 1	16

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)									
विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण									
क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाइन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
								महीना, रेलवे बोर्ड को भेजा गया = 8 महीना	
पूर्वोत्तर रेलवे	एनएल	भाग -V			03.11.2008	1	01.09.10	लिया गया समय: सीई का अनुमोदन= 1 महीना	10
		(2)नई मैनागुडी-जोगीघोषा	जून-00	2000-01					
		भाग -I			12.9.2000	1	12.9.2000	लिया गया समय: सीई का अनुमोदन= 1 महीना	0
		भाग -II			15.11.2002	2	12.09.2003	लिया गया समय: सीई का अनुमोदन= 2 महीना	9
उपरे	एनएल	(1)रतलम-डुगरपुर वाया बंसवारा (176.47 किमी)	2011-12	नवम्बर-11	सितम्बर 2012 (डीई का भाग।)	17	नवम्बर 2012 (भाग-1) अभी तक संस्वीकृत नहीं हुआ (मार्च 2014)	जीएम/उपरे द्वारा सर्वेक्षण अनुमान 23.05.2011 को संस्वीकृत किया गया था तथा 31.05.2011 को एमओयू किया गया। एफएलएस करने के लिए इस परियोजना की पहली संविदा 12 महीने के डीओसी के साथ नवम्बर 2011 में (परियोजना की संस्वीकृति के 7 महीने	2

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)									
विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण									
क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाईन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
								बाद) दी जा सकी। तत्पश्चात विस्तृत अनुमान सितम्बर 2012 में प्रस्तुत किया गया अर्थात् परियोजना की संस्वीकृति के 18 महीने बाद।	
					सितम्बर 2013 (डीई का भाग11)	29			6
		(2)थयित हमीरा-सानु (58.5 किमी)	2013-14	प्रारंभ नहीं हुआ	अनु.	अनु.	अनु.	अनु.	अनु.
दरे	एनएल	(1)अंगमाली-स्वरीमाला	1997-98	11/2006	09/2004	78	05/2006	अनु.	20
		(2)तिनदीवनम-नगरी	2006-07	अनु.	आंशिक अनुमान- 11/2007 विस्तृत अनुमान - 04/2008	7	12/2007	प्रशासनिक विलम्ब	1

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)									
विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण									
क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाईन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
						12	07/2008		3
		(3)तिनदीवनम-तिरुवनमाली	2006-07	अनु.	04/2008	12	07/2008	प्रशासनिक विलम्ब	3
		(4)इरोड-पलानी	2008-09	रोक दिया गया	08/2010	16	रोक दिया गया	प्रशासनिक विलम्ब	अभी संस्वीकृत नहीं हुआ
		(5)अटीपट्टु-पुदुर	2008-09	प्रारंभ नहीं हुआ	02/2011	22	09/2011	प्रशासनिक विलम्ब	7
दमरे	एनएल	(1)नन्दयाल-येरागुन्टला	1996-97	02/2003	11/1997	19	1/1999	अनु.	14
		(2)गुलबर्ग-बीदर	1997-98	12/2003	07/2002	51	6/2003	अनु.	11
		(3)कुडप्पा -वेंगलौर	2008-09	04/2012	04/2009	11	3/2010	अनु.	11
		(4)एमएसीयू-जनपहद हेतु एमएम के साथ जाग्यापेटा-मेलाचेरू	2006-07	03/2007	09/2006	4	12/2006	अनु.	3
		(5)पेड़ापल्ली निजामाबाद	1993-94	01/1995	09/1994	5	12/1994	अनु.	3
					07/2001	86	05/2002	अनु.	10

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)									
विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण									
क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाइन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
					04/2002	95	09/2002	अनु.	5
दूरे	एनएल	(1) वोर्बई चान्दी-आरमबाग (31 किमी)	2010-11	अनु.	अक्टूबर-2010	अनु.	फरवरी - 2011	अनु.	3
		(2) टमलुकक-दीघा	1984-85	अनु.	जनवरी - 2000	180	अप्रैल- 2000	अनु.	3
		(i) पहली एमएम-देशपान- नन्दीग्राम	2009-10	अनु.	जनवरी-09	लिये गए समय की गणना नहीं की गई क्योंकि डीई एक ही वर्ष में प्रस्तुत एवं संस्वीकृत की गई।	अक्टूबर -09	अनु.	8
		(ii) दूसरी एमएम:कान्ती - इगरा	2011-12	प्रारंभ नहीं हुआ	फरवरी -11	-वही-	जुलाई - 2011	अनु.	4

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)									
विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण									
क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाईन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
		(iii) तीसरीएमएम: नन्दीग्राम - कान्दीमारी	2012-13	प्रारंभ नहीं हुआ	फरवरी -12	-वही-	जुलाई - 2012	रेलवे बोर्ड द्वारा पूछे गए प्रश्न	4
		(iv) चौथी एमएम: नन्दकुमार-बलाईपाण्डा	2012-13	अनु.	फरवरी -12	-वही-	जून-2012	अनु.	3
दपूरमे	एनएल	(1)दलीराझारा-जगदलपुर (235 किमी)	1995-96	1995-96	संयुक्त विस्तृत अनुमान 8.7.2014 को प्रस्तुत किया गया था	अनु.	सुयुक्त अनुमान अभी रेलवे बोर्ड के पास लम्बित है।	अनु.	NAV
		(2)बाडसा-गडचीरोली (49.5 किमी)	2011-12	2011-12	21.01.2014	34	अनु.	अनु.	NAV
दपरे	एनएल	(1)बगलकोट-कुडाची (142किमी )	अप्रैल-10	मई -12	नवम्बर -12	31	अक्टूबर -13	कार्यकारी, सहायक वित्त तथा रेलवे बोर्ड के बीच सक्रिय पत्राचार	11

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)									
विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण									
क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाईन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
		(2)बैंगलौर-सत्यमंगलम (260 किमी)	अप्रैल-97	कार्य अभी शुरू किया जाना है।	नवम्बर -13	199	दिसम्बर -13	वनविभाग तथा केन्द्रीय सक्षम समिति द्वारा द्वारा मंजूरी न देना	1
		(3)बैंगलौर-हसन वाया सरवन बेलागोला (166 किमी)	अप्रैल-96	मई -97	नवम्बर -00	55	जनवरी - 01	कार्यकारी, सहायक वित्त तथा रेलवे बोर्ड के बीच सक्रिय पत्राचार	2
		(4)हबली-अंकोला (167 किमी)	अप्रैल-97	जुलाई-97	जनवरी-99	21	जनवरी- 01	कार्यकारी, सहायक वित्त तथा रेलवे बोर्ड के बीच सक्रिय पत्राचार	24
		(5)कदूर-चिकमंगलूर सकालेशपुर (93 किमी) भाग-। अनुमान-चरण-। (कदूर-चिकमंगलूर)	अप्रैल-96	सितम्बर-96	मार्च-99	35	जनवरी- 99	Due to submission of part detailed estimate for major plan heads separately and correspondences among Executive, Associate Finance and Railway Board.	3

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)

विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण

क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाईन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
		(i) कदूर-चिकमंगलूर सकालेशपुर (93 किमी) भाग-1 अनुमान-चरण-11 (कदूर-चिकमंगलूर)			जनवरी -09	153	जनवरी -10		17
		(ii) कदूर-चिकमंगलूर सकालेशपुर (93 किमी) भाग-1 अनुमान-चरण-11 (कदूर-चिकमंगलूर)			अगस्त -05	112	सितम्बर -07		25
		(6) मुनीराबाद -रायचुर (165 किमी)	अप्रैल-07	2008-09	जुलाई -12	63	-13	Proactive Correspondences among Executive, Associate Finance and Railway Board.	16
		(7) रायादुर्गा-तुमकुर वाया कल्याण दुर्गा (206 कि.मी)	अप्रैल-07	अगस्त-11	नवम्बर-08	19	जुलाई-09	कार्यकारी वित्त सहयोगी और रेलवे बोर्ड के बीच सक्रिय पत्राचार	8

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)									
विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण									
क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाईन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एव वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
		(8) शिमोगा-हरिहर (78.66 कि.मी)	अप्रैल-11	कार्य अभी प्रारंभ होना है	मार्च-13	23	नवम्बर-13	वही	8
		(9) तुमकुर-चित्रदुर्गा-देवानागरी (200 कि.मी)	अप्रैल-11	कार्य अभी प्रारंभ होना है	अप्रैल-13	24	अक्टूबर-13	वही	6
		(10)वाइट फील्ड-कोलार (52.90 कि.मी)	अप्रैल-11	कार्य अभी प्रारंभ होना है	जुलाई-12	15	अक्टूबर-12	वही	3
परे	एनएल	छोटा-उदेपुर-धार (157 कि.मी)	2007-08	अगस्त-09	28/9/2010 05/08/2011, 03/03/2012, 27/07/2012	41	9/6/2012	विस्तृत अनुमान को तैयार करने में रेलवे बोर्ड द्वारा बताई गई कमिया, लागत भिन्नता विवरण उचित तरीके से प्रस्तुत नहीं किया गया, एफए एवं	1

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)									
विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण									
क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाइन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
								सीएओ टिप्पणियां और प्रशासनिक टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की गई थी।	
पमरे	एनएल	(1) ललित पुर-सिंगरौली-नई लाइन परियोजना-541 कि.मी	1998-99	जून-02	तैयारी के अधीन	0	शून्य	शून्य	0
		(2) रामगंज मण्डी-भोपाल (बीजी) नई लाइन परियोजना 262-कि.मी	2000-01	नवम्बर-05	31.08.07	72	मार्च 2014 तक विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं किया गया	रेलवे ने इस पर विचार नहीं किया, आंशिक विस्तृत अनुमानों को की प्रस्तुती में विलम्बों समय समय पर संस्वीकृत किया गया	0
जोड़	नई लाइन परियोजना	56							

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)									
विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण									
क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाईन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एव वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
गेज परिवर्तन									
पूरे	जीसी	करवा-बाजारसो (30.59 कि.मी) दोहरीकरण के लिए नई सामग्री संशोधन के साथ वर्धमान-कटवा (51.52 कि.मी) कटवा (देनहार), मातेश्वर, नेगम-मेंगलकोट मंतेश्वर-मेमारी (35.6 कि.मी)- एनएल	2007-08	2009	सितम्बर, 2008	6	मार्च, 2009	कोई विलम्ब नहीं	6

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)									
विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण									
क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाईन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
पूमरे	जीसी	(1) सकरी-लौखा बाजार निरमाली-सहरसा-फोर्बसगंज (206.06 कि.मी)	2004-05	दिसम्बर, 2006	एनएवी	46	28.02.2008	एनएवी	एनएवी
		(2)जय नगर दरभंगा-नरकटियागंज (268 कि.मी )	1997-98	मई, 2002	26.04.2002	61	29.05.2002	एनएवी	1
उमरे	जीसी	घोलपुर-सिरमुत्रा	2010-11	2014	जुलाई'12	24	28/06/13 (केवल विस्तृत अनुमान का भाग संस्वीकृता)	सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन	12
उपूरे	जीसी	उनरीहर-जौनपुर	जनवरी-04	2004	जुलाई-06	30	जून-07	डीइ के भाग की संस्वीकृति, डीई तैयार करने में विलम्ब, यार्ड योजना का अनुमोदन नहीं, और रेलवे बोर्ड और	11

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)									
विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण									
क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाईन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
								रेलवे में विसंगतिया बलै केटिंग की गहराई के संबंध में	
उसीरे	जीसी	(1)शाखा लाइनों सहित लुम्डिंग-सिल्चर	जनवरी-96	1996-97	05.03.1996	1	08.09.1997	लेखा की वैटिंग के लिए लिया गया समय = 1 महीना	15
					08.02.1999	1	22.10.1999	लेखा की वैटिंग के लिए लिया गया समय = 1 महीना	8
उसीरे	जीसी	(1)ब्रांच लाइनों सहित लुम्डिंग-सिल्चर	जनवरी-96	1996-97	08.02.1999	1	02.11.1999	लेखा की वैटिंग के लिए लिया गया समय - 1 महीना	9

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)

विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण

क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाइन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
					25.02.1999	1	28.03.2000	लेखा की वैटिंग के लिए लिया गया समय - 1 महीना	13
					25.02.1999	1	14.11.2000	लेखा की वैटिंग के लिए लिया गया समय - 1 महीना	21
					14.04.2002	13	17.06.2002	सीई के अनुमोदन हेतु लिया गया समय -4 महीने लेखों की वैटिंग-9 महीने	2
					25.02.1999	1	21.11.2000	लेखा की वैटिंग के लिए लिया गया समय = 1 महीना	21
					01.06.2002	2	25.09.2003	लेखा की वैटिंग के लिए लिया गया समय	15

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)

विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण

क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाईन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एव वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
								= 2 महीना	
					20.08.2006	1	20.07.2007	लेखा की वैटिंग के लिए लिया गया समय = 1 महीना	11
		(2)लिकड फिंगर लाइनों के साथ रंगिया मुरकौंगसेलेक	जनवरी - 04	2004-05	13.06.2006	8	28.11.2006	लेखा की वैटिंग के लिए लिया गया समय = 7 महीना जीएम/सीएओ का अनुमोदन- 1 महीना	5
					20.02.2008	0	18.08.08		6
		कटार-जोगबनी (108 कि.मी) एवं बरसोई-राधिकापुर (54.43 कि.मी एमएम रायगंज-दलखोला (43.43 कि.मी) एनएल	जनवरी- 98	1998-99	25.10.2001	0	07.11.2001		1

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)									
विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण									
क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाईन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
		(3)कटिहार-जोगबनी (108 कि.मी) एवं बरसोई-राधिकापुर (54.26 कि.मी), एम.एम रायगंज डालकोला (43.43 कि.मी) एनएल	जनवरी-98		23.05.2000	3	16.06.2002	लेखा की वैटिंग के लिए लिया गया समय - 1 महीना	25
					15.03.2004	1	20.10.2005	लेखा की वैटिंग के लिए लिया गया समय - 1 महीना	19
उपरे	जीसी	(1)जयपुर-रिनगस-चुरू-सिकर-लोहारू (320.04 कि.मी)	2008-09	मार्च-11	फरवरी -09	10	मई-10	उपलब्ध नहीं कराया गया	15
		(2)सूरतपुरा-हनुमानगढ श्री गंगानगर (240.95 कि.मी)	2008-09	अगस्त-09	फरवरी-09	10	जून-09	उपलब्ध नहीं कराया गया	5

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)

विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण

क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाईन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
दरे	जीसी	(1)कीलोन-तिरूनेलवेली तिरूचेंदूर एवं टेनकासी विरूधुनगर	1997-98	एन.एवी.	विभिन्न भागों के लिए अनुमान तैयार किए गए और रेलवे बोर्ड के अनुमोदन हेतु प्रस्तुत किए गए (प्रस्तुत करने की तिथि उपलब्ध नहीं)	एन.ए.वी (2001 से 2008 की अवधि के दौरान रेलवे बोर्ड द्वारा विभिन्न स्तरों/भागों के लिए अनुमान संस्वीकृत किए थे और प्रस्तुती की तिथियां उपलब्ध नहीं थीं।	2001 से 2008 तक विभिन्न स्तरों पर रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमानों की संस्वीकृति की गई	एनएवी	उन

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)

विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण

क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाइन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
		(2)कुदलोर-सलेम वाया वृदाचलम-चिन्नासेलम और कल्लाकुरीची के बीच एक नई लाइन के साथ गेज परिवर्तन	1999-00	एनएवी	रेलवे बोर्ड में अनुमान तीन चरणों में प्रस्तुत किए गए 03/2001 से 10/2005 पहला चरण	66	10/2001 से 01/2006 तक तीन चरणों में रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमानों की संस्वीकृति की गई	प्रशासनिक विलम्ब	7
					2 चरण			वही	8
					3 चरण			वही	3
दमरे	जीसी	अकोला-खांडवा	2008-09	अभी शुरू होना है	06/2009	13	5/2010	एनएवी	11

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)

विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण

क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाइन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
दपूरे	जीसी	(1)रांची-लोहरदंगा (90 कि.मी)	1996-97	एनएवी	जुलाई-98, दिसम्बर-98, मार्च-99, अक्टूबर-99, मई-2000	15	सितम्बर-2000	रेलवे बोर्ड द्वारा कई प्रश्न किए गए	25
		(2)बंकुरा-दामोदर घाटी सामग्री संशोधन के साथ	1998-99	एनएवी	अक्टूबर-2000	18	जनवरी-2001	एनएवी	2
		(i) 1 एमएम:रायनगर मासाग्राम	2002-03	एनएवी	मार्च-02	लिए गए समय की डीई के रूप में गणना नहीं की गई समान वर्ष में प्रस्तुती और	सितम्बर-2002	एनएवी	5

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)

विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण

क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाइन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
						संस्वीकृती			
		(ii) 2 एमएम:बंकुरा मुकुट मोनीपुर	2005-06	एनएवी	फरवरी-05	-वही-	जून-05	एनएवी	3
		(iii) 3एमएम:बोचन्दी खाना	2005-06	एनएवी	फरवरी-05	-वही-	अगस्त-05	एनएवी	5
		(iv) 4 एमएम: मुकुटमोनीपुर-उपरासोल	2011-12	एनएवी	फरवरी-11	-वही-	जुलाई-2011	एनएवी	4
		(v) 5 एमएम:बंकुरा पुरूलिया	2011-12	एनएवी	फरवरी-11	-वही-	जुलाई - 2011	एनएवी	4
		(vi) 6एमएम मुकुटमोनीपुर-झिलीमिली	2012-13	एनएवी	फरवरी-12	एन.ए.वी.	मार्च-2014	एनएवी	1

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)

विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण

क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाईन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
दपूमेरे	जीसी	(1) बालाधार-कटांगी सहित जबलपुर-गोंदिया (285 कि.मी)	1996-97	1996-97	भाग 1 गोंदिया-बालाघाट भाग के लिए रेलवे बोर्ड को विस्तृत अनुमान दिनांक 17.2.2010 के पत्र सीएओ द्वारा प्रस्तुत किया गया था भाग-II बालाघाट कटांगी एवं बालाघाट जबलपुर के लिए विस्तृत	47	28.11.2000 को रेलवे बोर्ड द्वारा भाग I (गोंदिया-बालाधार) के लिए ₹. 82.22 करोड़ संस्वीकृत किए गए थे। 21.12.2001 को रेलवे बोर्ड द्वारा भाग 2 (बालाघाट-करांगी एवं बालाघाट-	एनएवी	9

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)									
विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण									
क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाईन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एव वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
					अनुमान दिनांक 19-5-2001 के इस रेलवे पत्र द्वारा रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत किया गया था।		जबलपुर) के लिए ₹ 428.31 करोड़ संस्वीकृत किए गए थे और दोबारा 7.8.2002 को रेलवे बोर्ड द्वारा भाग-2 (बालाघाट) जबलपुरके लिए ₹ 1.33 करोड़ एस एवं टी एचडी पीई		

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)									
विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण									
क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाइन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
							पाइप के लिए संस्वीकृत किए गए थे।		
दप्पूमे	जीसी	भाग-II				62			15
		(2)छिंदवाडा-नागपुर	2005-06	2005-06	24.9.2007	30	15.01.2009	एनएवी	16
परे	जीसी	रतलाम-महाओ खांडवा-अकोला (472.64 कि.मी)	2008-09	मार्च-11	एनएवी	एनएवी	एनएवी	विस्तृत अनुमान प्रस्तुत नहीं किया गया	एनएवी
जोड़	गेज परिवर्तन परियोजनाएं	18							
दोहरीकरण									
मरे	डीएल	(1) वर्धा-सेवाग्राम नागपुर 3 लाइन	2012-13	अभी प्रारंभ होना है	तैयारी के अधीन	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)									
विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण									
क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाईन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एव वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
		(2)पनवेल-पेन	2006-07	2008	फरवरी.'2007	10	मार्च.'2007	अधिक विलम्ब नहीं	0
		(3)पेन-रोहा	2007-08	2008	जनवरी.'2008	8	फरवरी.'2008	अधिक विलम्ब नहीं	0
पूरे	डीएल	(1)पीरपैंती-भागलपुर (59.06 कि.मी)	2011-12	2013	सिविल अनुमान- 06.06.2011 एस एवं टी एवं इलैक्ट 28.09.2011	12	30.03.2012	कोई विलम्ब नहीं	6
		(2)तिनपहार-भागलपुर के दोहरीकरण के चरण I के रूप में तिनपहार-साहिबगंज	2009-10	2011	अक्टूबर,2009	6	मार्च,2010	कोई विलम्ब नहीं	6
		(3)साहिबगंज पीरपैंती (10.45 कि.मी)	2010-11	2012	मार्च,2010	12	सितम्बर, 2010	कोई विलम्ब नहीं	6
		(4)नबदवीप धाम पतुली	2010-11	2011	अक्टूबर,2010	12	जनवरी,2011	कोई विलम्ब नहीं	4

**अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)**

**विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण**

क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाइन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
		(5)सैंतिया-तारापीठ-तीसरी लाइन	2011-12	2013	सितम्बर, 2011	12	मार्च, 2012	कोई विलम्ब नहीं	6
		(6)तारापीठ-रामपुरहाट-तीसरी लाइन	2012-13	अभी प्रारंभ होना हैं	फरवरी, 2013	12	फरवरी, 2013	कोई विलम्ब नहीं	0
<b>पूमरे</b>	डीएल	(1) ग्रहवा रोड रामना	2013-14	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी
		(2) एचजेपी-रामदुआलू नगर (47.72 कि.मी)	2013-14	अगस्त, 2013	24.07.2014	16	18.09.2014	विस्तृत विवरण का भाग अगस्त 2013 में संस्वीकृत	2
<b>पूतरे</b>	डीएल	(1)झरसुगुडा-रेंगाली दोहरीकरण (25.60 कि.मी )	2005-06	2005-06	मार्च 2006	12	जनवरी 2007	रेलवे ने विलम्ब के रूप में नही माना	10
		(2)खुर्दा रोड-बरंग 3 लाइन (35 कि.मी)	2003-04	2003-04	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी
		(3)रजथगढ़-बरंग दोहरीकरण (27 km)	1999-00	1999-00	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)

विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण

क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाईन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
उरे	डीएल	(1)उत्तरातिया-जाफराबाद रायबरेली-अकबर गजं (46.9 कि.मी) और सुल्तानपुर अमेठी (19.22 कि.मी) के लिए एमएम के साथ 148 कि.मी शेष भाग का दोहरीकरण सुल्तानपुर-कादीपुर (38.7 कि.मी) के साथ नई एमएम-नई लाइनें ।	2006-07	2007-08	अप्रैल-06	2	07/2006	एनएवी	4
		(2) एनडीएलएस-तिलक ब्रिज 5 एवं 6 लाइन	1998-99	2002-03	04/2000	12	09/2000	अनुमान से हटाना/जोडना	5
दरे	डीए	(1)टीजे-जीओसी दोहरीकरण गोल्डन राक से पूर्व बाई पास लाइन के साथ	2011-12	09/2012	04/2013	12	04/2014	एनएवी	12
		(2)कनकनाडी-पनमबूर पैच दोहरीकरण	2006-07	01/2009	01/2009	22	फरवरी-09	एनएवी	1
दमरे	डीएल	केजेडजे-बीजेडए तीसरी लाइन के साथ विद्युतीकरण	2012-13	अभी प्रारंभ होना है	07/2013	15	08/2014	एनएवी	13

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)									
विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण									
क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाइन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
दपूरे	डीएल	(1)गोयलकेरा-मनोहरपुर-3री लाइन	1997-98	एनएवी	एनएवी	एनएवी	जुलाई-9	एनएवी	एनएवी
		(2)सिनि-अदित्यपुर-3री लाइन	2010-11	एनएवी	एनएवी	एनएवी	नवम्बर - 2010	एनएवी	एनएवी
दपूमरे	डीएल	(1)सल्का रोड-खोंगसारा पैच दोहरीकरण (26 कि.मी)	2005-06	2005-06	उपलब्ध नहीं करवाया गया	उपलब्ध नहीं करवाया गया	उपलब्ध नहीं करवाया गया	उपलब्ध नहीं करवाया गया	उपलब्ध नहीं करवाया गया
		(2)खोदरी-अनूपपुर बिलासपुर में फ्लाइओवर के साथ (61.6 कि.मी)	2006-07	2006-07	उपलब्ध नहीं करवाया गया	उपलब्ध नहीं करवाया गया	उपलब्ध नहीं करवाया गया	उपलब्ध नहीं करवाया गया	उपलब्ध नहीं करवाया गया
		(3)चम्पा-झारसुगुडा-3री लाइन(165कि.मी)	2008-09	2008-09	26.09.2011	42	30.03.2012	एनएवी	25

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)

विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण

क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाईन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
दपरे	डीएल	(1)बीरूर-शिवानी (28.67 कि.मी)	अप्रैल-10	नवम्बर - 10	सितम्बर-10	5	मार्च-11	कार्यकारी वित्त सहयोगी और रेलवे बोर्ड के बीच सक्रिय पत्राचार	6
		(2)होसादुर्गा रोड-चिकांजाजुर (28.89 कि.मी)	अप्रैल-10	नवम्बर-12	जून-12	26	जुलाई-13	कार्यकारी वित्त सहयोगी और रेलवे बोर्ड के बीच सक्रिय पत्राचार	13
		(3)रामानाग्राम-मैसूर (91.50 कि.मी)	अप्रैल-07	अगस्त-07	फरवरी-08	10	फरवरी-10	कार्यकारी वित्त सहयोगी और रेलवे बोर्ड के बीच सक्रिय पत्राचार	24
परे	डीएल	(1)विद्युतीकरण के साथ उधना-जलगांव(306.93 कि.मी)	2008-09	फरवरी-10	11/16/2009	19	7/23/2010	कम कार्य क्षेत्र के साथ संशोधित विस्तृत अनुमान का भाग.	8

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)

विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण

क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाईन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एव वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
		(2)वीरमग्राम सुरेन्द्रनगर (65.26 कि.मी)	2010-11	जून-12	8/25/2010	5	10/14/2011	बोर्ड द्वारा लिए गए पूर्व निर्णय कि परियोजना आरवीएन को हस्तांतरित की जाए और पीपीपी के माध्यम से निष्पादित की जाए	13
पमरे	डीएल	(1)भोपाल-बीना 3री लाइन - 143 कि.मी	2008-09	Oct-09	मार्च.08	कोई विलम्ब नहीं	सितम्बर -08	कोई विलम्ब नहीं	कोई विलम्ब नहीं
		(2) बीना-कोटा लाइन 282 कि.मी	2008-09	अक्टूबर - 12	मई-12	कोई विलम्ब नहीं	सितम्बर. 12	कोई विलम्ब नहीं	कोई विलम्ब नहीं
जोड़	दोहरीकरण परियोजनाएं	31							

अनुबंध - 4 (पैरा 1.6.7.1 देखें)

विस्तृत अनुमान प्रस्तुत और संस्वीकृत करने में विलम्ब के कारण

क्षेत्रीय रेलवे	कार्यकी श्रेणी (नई लाइन, गेज रूपान्तरण एवं दोहरीकरण)	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	कार्य शुरू होने का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुति का महीना एव वर्ष	विस्तृत अनुमान के प्रस्तुतिकरण में लिया गया समय (महीनों में)	विस्तृत अनुमानों की संस्वीकृति का महीना एवं वर्ष	विस्तृत अनुमान की प्रस्तुति एवं संस्वीकृति में विलम्ब के लिए कारण	विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति में लिया गया समय (महीनों में)
कुल जोड़	एनएल-56, जीसी-18, डीएल-31	105							
1- मरे, पूतरे, उरे, दपरे और पमरे में गेज परिवर्तन के शून्य कार्य									
2- उमरे, उसीरे और उपरे में दोहरीकरण के शून्य कार्य									
3- एनएवी का अर्थ उपलब्ध नहीं है, एन ए-लागू नहीं के लिए प्रयोग किया गया									

अनुबंध- 5 (पैरा 1.6.9.3 देखें)

लागत सहभाजन परियोजनाओं की स्थिति

क्रम सं.	जोनल रेलवे	परियोजना * का वर्ग	परियोजना का नाम	संस्वीकृती का महीना और वर्ष	परियोजना शुरू होने का महीना और वर्ष	मार्च 2014 तक प्रत्यश प्रगति (प्रतिशतता में)	मार्च 2014 तक संग्रहित व्यय (₹ करोड़ में)	परियोजना की प्रत्याशित शेष लागत (₹ करोड़ में)	पूर्णता की लक्ष्य तिथि	
									वास्तविक	संशोधित
1	मरे	1	(1) एएनजी-बीड-पर्ली वेजनाथ नई बीजी लाइन	1995-96	1996	5.00	299.28	2486.06	1998 (24 महीने)	संशोधित नहीं
2		1	(2) वर्धा नान्देड ( वाया यवतमाल-पुसाड (284कि.मी)	2008-09	2010	10.00	68.25	2432.68	एनएवी	एनएवी
3		1 और 2	(3) बेलापुर-सीवुड-उरान दोहरी लाइन का विधुतीकरण	1996-97	1996	15.00	372.89	1543.84	2000 (4 वर्षों की व्याव्यात्मक रिपोर्ट के अनुसार))	चरण I - 12/2013 चरण II - 06/2014
4	पूरे	1	(2) दयोघर-दुमका [72.25 कि.मी]	1998-99	2002-03	100.00	390.01	607.33	2007 (दिनांक 19.2.2002 एमओयू अनुसार]	फरवरी' 2011 (दिनांक 28.2.2012 के एमओयू के अनुसार)
5		1	(3) हंसदीहा-गोदा[30 कि.मी]	2011-12	अभी प्रारंभ नहीं हुआ	0.00	0.87	267.09	2015-16	संशोधित नहीं

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

6		1	दुमका-रामपुरहाट एनएल (एनएल)	1995-96	उपलब्ध नहीं कराया गया	60.00	445.7	66.76	2005	फरवरी, 2013 [दुमका रामपुरहाट दिनांक 28.2.2012 एमओयू के अनुसार]
7	पूतरे	1	(1) मुंगेर में गंगा नदी पर रेलवे पुल का निर्माण	1997-98	नवम्बर, 2002	71.73	1341.09	1020.78	31.12.2007	30.06.2015
8		1	(2) पटना एवं हाजीपुर (19 कि.मी) के बीच लिफ्टिंग के साथ पटना गंगा पुल	1997-98	जनवरी, 2002	67.11	2071.80	849.66	31.12.2007	30.06.2015
9		1	(3) कोडेरम-गिरीडीह (चरण-1) 150 कि.मी	1996-97	अगस्त, 2003	72.75	540.94	227.94	एनएवी	एनएवी
10		1	(4) कोडेरमा-रांची (189 कि.मी)	1998-99	अक्टूबर, 1998	64.00	1775.34	1181.87	एनएवी	एनएवी
									वास्तविक	संशोधित
11		1	(5) कोडेरमा-तिलाया ( 68 कि.मी)	2001-02	नवम्बर, 2004	46.91	219.54	198.63	एनएवी.	एनएवी
12	उरे	1	(1) नगलदाम-तलवारा (83.74 कि.मी )	1981-82	1982-83	55.00	383.89	670.94	एनएवी	निर्धारित नहीं
13		1 और 2	(2) रेवाडी-रोहतक (81.26 कि.मी)	2003-04	2006-07	70.00	532.39	197.26	2011-12	पूर्ण
14		1	(3) जींद-सोनीपत (88.90 कि.मी)	2003-04	2006-07	65.00	544.86	103.53	एनएवी	30.09.14
15		1	(4) चण्डीगढ़-बही (33.23 कि.मी)	2007-08	2008-09	0.00	0.00	327.95	एनएवी	एनएवी
16		1	(5) देयोबंद-रूडकी (27.45 कि.मी)	2007-08	2008-09	10.00	159.86	177.05	2012-13	निर्धारित नहीं
17		1	(6) भानुपाली बिलासपुर (63.1 कि.मी)	2008-09	2008-09	10.00	40.79	2926.25	एनएवी	निर्धारित नहीं

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

18		1	(7) रोहतक-मेहम-हंसी (68.8 कि.मी)	2012-13	2012-13	0.00	8.50	287.00	एनएवी	31.03.17
19	NWR	1	(1) रतलाम-दुंगरपुर वाया बंसवारा (176.47 km)	2011-12	नवम्बर-11	1.00	22.10	2060.66	मई-16	संशोधित नहीं
20		1	(2) थीयत हमीरा-सानू (58.5 कि.मी)	2013-14	अभी प्रारंभ होना है	0.00	0.00	236.92	निर्धारित नहीं	लागू नहीं
21	दरे	1	(4) अटिप्पट्ट-पुटुर	2008-09	एनएवी	1.00	2.96	512.65	संशोधित नहीं	एनएपी
22	दमरे	1	(1) बिदर-गुलबर्ग	1997-98	12/2003	65.00	520.61	323.54	3/31/2009	3/31/2014
23		1	(2) कुदपाह-बैंगलोर	2008-09	04/2012	7.00	162.24	1887.76	3/31/2014	3/31/2016
24	दपूमेरे	1	(1) दलिराजहारा -जगदलपुर (235 कि.मी)	1995-96	1995-96	18.06	151.42	1144.67	एनएवी	31.10.2016(चरण 1)
									<b>वास्तविक</b>	<b>संशोधित</b>
25		1	(2) वाडसा-गडचिरोली (49.5 कि.मी)	2011-12	2011-12	0.00	0.56	231.84	एनएवी.	31.12.2020
26	दपरे	1	(1) बगलकोट-कुदाची (142 कि.मी)	अप्रैल-10	मई-12	2.00	40.03	946.27	निर्धारित नहीं	---
27		1	(2) बैंगलोर-सत्यमंगलम(260 कि.मी)	1997-98	कार्य अभी शुरू होना है	0.00	0.68	1382.12	निर्धारित नहीं	---
28		1	(3) बैंगलौर-हसन वाया शरयनबेलागोला (166 कि.मी)	1996-97	मई-97	70.00	854.07	435.85	निर्धारित नहीं	---
29		1	(4) कदूर-चिकमगलूर सकलेशपुर(93कि.मी)	1996-97	सितम्बर - 96	49.00	345.80	543.77	निर्धारित नहीं	---
30		1 और 2	(5)मुनीराबाद-रायचुर (नीगेरा-रायचुर) (165 कि.मी)	अप्रैल - 07	अप्रैल-08	15.00	101.50	1249.4	निर्धारित नहीं	--
31		1 और 2	(6) रायदुर्गा-तुमकुर वाया कल्यानदुर्गा	अप्रैल-07	अगस्त-11	15.00	276.53	693.81	निर्धारित नहीं	---

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

			(206 कि.मी)							
32		1	(7) शिमोगा-हरिहर(78.66 कि.मी)	अप्रैल-11	कार्य अभी प्ररंभ नहीं हुआ	0.00	0.58	831.99	निर्धारित नहीं	---
33		1	(8) तुमकुर-चित्रदुर्गा-दवानेगेर (199.7कि.मी)	अप्रैल-11	कार्य अभी प्ररंभ नहीं हुआ	0.00	0.63	1800.37	निर्धारित नहीं	---
34		1	(9) वाइटफील्ड-कोलर (52.90 कि.मी)	अप्रैल-11	कार्य अभी प्ररंभ नहीं हुआ	0.00	0.32	348.53	निर्धारित नहीं	---
	<b>जोड</b>						<b>11676.027</b>	<b>30202.77</b>		
									<b>मूल</b>	<b>संशोधित</b>

अनुबंध - 5 (पैरा 1.6.9.3 देखें)										
लागत हिस्सेदारी परियोजनाओं की स्थिति										
क्रम सं.	क्षेत्रीय रेल	परियोजना की श्रेणी	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का मास एवं वर्ष	परियोजना शुरू होने का मास एवं वर्ष	मार्च 2014 को भौतिक प्रगति (प्रतिशतता में)	2014 तक संचयी व्यय (₹ करोड़ में)	परियोजना की अनुमानित शेष लागत (₹ करोड़ में)	समापन की लक्षित तिथि	
1	पूरे	1	कटवा-बजारसऊ (30.59 किमी.) -दाहरीकरण के लिए नए सामग्री आशोधन बर्धमान -कटवा(51.52 किमी.)। कटवा दानीहट) मातेश्वार (34.4 किमी.) एवं नेगम - मंगलकोट(8.60 किमी.) एवं मानतेश्वर- मेमारी (35.5 किमी. ) एनएल	2007-08	2009	50.00	225.81	1088.86	2011-12	संशोधित नहीं
2	दूरे	1	वृद्धाचलम के रास्ते से कुड्डालोर -सलेम- चिन्नासलेम एवं कल्लाकुरीची के बीच नई लाइन के साथ गेज परिवर्तन	1999-00	अनुपलब्ध	93.00	266.66	404.20	कोई लक्ष्य नियत नहीं	एनएपी

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

3	दपूरे	1	टोरी तक विस्तार के साथ रांची-लोहारडंगा	1996-97	अनुपलब्ध	80.00	375.00	324.01	शुरू में नियत नहीं जब 19.2.2002 को राज्य सरकार के साथ एमओयू हस्ताक्षर किया गया तो टीडीसी 5 वर्ष की समय अवधि में थी।	31.12.15
	<b>जोड़</b>						<b>867.47</b>	<b>1817.07</b>		
									<b>मूल</b>	<b>संशोधित</b>
1	दपूरे	1	रामानगरम-मैसूर (91.50 किमी.) परियोजना कोड - 15534/91676	अप्रैल 07	अगस्त 07	75.00	591.32	283.25	मार्च 13	अप्रैल 14
	<b>जोड़</b>	<b>1</b>			<b>एनएवी. = 0</b>	<b>रैंज=75% 0% = 0 &lt;10% = 0 10% से 50% =0 50% से अधिक=1</b>	<b>591.32</b>	<b>283.25</b>	<b>एनएवी नियत नहीं = 0</b>	<b>एनएवी = 0 संशोधित = 0</b>
	<b>कुल जोड़</b>	<b>38</b> (एनएल-34,जीसी-3, डीएल-1)	<b>कुल लंबाई = 3551.67 किमी.</b> (एनएल - 3300.46, जीसी - 159.71 एवं डीएल - 91.50)				<b>13134.82</b>	<b>32303.09</b>		
<b>टिप्पणी</b>	<b>लागत हिस्सेदारी परियोजनाएं 1 के द्वारा और अन्य परियोजना 2 के द्वारा दर्शाई जाए।</b>									

अनुबंध - 6 (पैरा 1.6.9.3 देखें)

लागत हिस्सेदारी परियोजनाओं पर भारतीय रेल की देयताएं

क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का मास एव वर्ष	परियोजना शुरू होने का मास एवं वर्ष	परियोजना की लागत		रेलवे का हिस्सा (करोड़ में)/प्रतिशत				रेलवे द्वारा वहल की गई देयताएं	वहन की जाने वाली शेष देयताएं
					मूल	संशोधित	मूल	संशोधित	मूल	संशोधित		
					(₹ करोड़ में )	(₹ करोड़ में )	(₹ करोड़ में )	प्रतिशतता (%)	(₹ करोड़ में )	प्रतिशतता (%)	(₹ करोड़ में )	(₹ करोड़ में )
1	मरे	(1) एएनजी-बीड-पार्ली बैजनाथ नई बीजी लाईन	1995-96	1996	353.08	2820.00	176.54	50	1410	50	137.49	2486.08
2		(2)वर्धा-नांदेड (वाया यवतमाल पुसाड) (284 किमी.)	2008-09	2010	697.00	2500.00	418.20	60	1500	60	24.86	2432.68
3		(3)बेलापुर-सीवुड-शहरी विुतीकृत दोहरी लाईन	1996-97	1996	401.80	1814.48	132.59	33	604.83	33	165.18	1543.84
4	पूरे	दुमका-रामपुरहट (दुमका परियोजना के रास्ते अम्पूरहट मंदराहिल का चरण-II)	1995-96	चरण I 2000 चरण II एनएवी	154.00	512.46 (नवीनतम अनुमानित लागत)	51.33 (154 ₹ करोड़ पर 33.33 %)	33	230.56 (शेष अर्थात 358.46 करोड़ पर 50% (512.46 करोड़ - 51.33 करोड़)	33	190.64	39.92
5		(2) देओघर -दुमका	1998-99	एनएवी	200.00	416	66.67	33.33	174.67 (216 पर	154 करोड़	162.54	121.3

अनुबंध - 6 (पैरा 1.6.9.3 देखें)

लागत हिस्सेदारी परियोजनाओं पर भारतीय रेल की देयताएं

क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का मास एव वर्ष	परियोजना शुरू होने का मास एवं वर्ष	परियोजना की लागत		रेलवे का हिस्सा (करोड़ में)/प्रतिशत				रेलवे द्वारा वहल की गई देयताएं	वहन की जाने वाली शेष देयताएं
					मूल	संशोधित	मूल	संशोधित	मूल	प्रतिशतता		
					(₹ करोड़ में )	(₹ करोड़ में )	(₹ करोड़ में )	प्रतिशतता (%)	(₹ करोड़ में )	प्रतिशतता (%)	(₹ करोड़ में )	(₹ करोड़ में )
		(72.25 किमी.)							50% ( ` 416 करोड़ - ` 200 करोड़))	से अधिक अतिरिक्त व्यय का 50%		
6		(3)हंसदिहा-गोडा (30 किमी.)	2011-12	अभी शुरू नहीं हुआ	267.09	संशोधित नहीं हुआ	133.55	50	संशोधित नहीं हुआ	₹ 200 करोड़ से अधिक 50% अतिरिक्त व्यय	0.87	132.68
7		(4)बर्धमान-कटवा [51.52 किमी.]	2007-08	2009	245.16	संशोधित नहीं हुआ	122.58	50	संशोधित नहीं हुआ	संशोधित नहीं हुआ	103.23	19.35
8	पूमरे	(1) मोंधीर पर गंगा नदी के ऊपर रेलवे पुल का निर्माण	1997-98	नवम्बर 2002	815.45	2361.87	531.57	65.8	1246.55	65.80	751.27	495.28
9		(2) पटना एवं हाजीपुर के बीच लिंकिंग के साथ	1997-98	जनवरी 2002	1366.75	2921.46	911.77	66.71	1681.36	66.71	1044.85	636.51

अनुबंध - 6 (पैरा 1.6.9.3 देखें)

लागत हिस्सेदारी परियोजनाओं पर भारतीय रेल की देयताएं

क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का मास एव वर्ष	परियोजना शुरू होने का मास एवं वर्ष	परियोजना की लागत		रेलवे का हिस्सा (करोड़ में)/प्रतिशत				रेलवे द्वारा वहल की गई देयताएं	वहन की जाने वाली शेष देयताएं
					मूल	संशोधित	मूल	संशोधित	मूल	संशोधित		
					(₹ करोड़ में )	(₹ करोड़ में )	(₹ करोड़ में )	प्रतिशतता (%)	(₹ करोड़ में )	प्रतिशतता (%)	(₹ करोड़ में )	(₹ करोड़ में )
		पटना गंगा पुल (19 किमी.)										
10		(3) गिरीडीह-कोडेरम (चरण-1) 150 किमी.)	1996-97	अक्टूबर 2000	371.36	768.88	123.79	33	326.67	33	225.44	101.23
11		(4) कोडेरमा-रांची (189 किमी.)	1998-99	फरवरी 2002	1033.07	2957.21	344.36	33	1311.30	33	635.97	675.33
12		(5) कोडेरमा-तिलैया (68 किमी.)	2001-02	नवम्बर 2004)	418.17	418.17	348.17	83.26	संशोधित नहीं	संशोधित नहीं	144.01	274.16
13	उरे	(1) नंगलडेम-तलवाड़ा (83.74 किमी.)	1981-82	1982-83	23.33	1036.78	0.00	एनएवी.	एनएवी.	एनएवी.	365.84	670.94

अनुबंध - 6 (पैरा 1.6.9.3 देखें)

लागत हिस्सेदारी परियोजनाओं पर भारतीय रेल की देयताएं

क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का मास एव वर्ष	परियोजना शुरू होने का मास एवं वर्ष	परियोजना की लागत		रेलवे का हिस्सा (करोड़ में)/प्रतिशत				रेलवे द्वारा वहल की गई देयताएं	वहन की जाने वाली शेष देयताएं
					मूल	संशोधित	मूल		संशोधित			
					(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	प्रतिशत (%)	(₹ करोड़ में)	प्रतिशतता (%)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)
14		(2)रेवाड़ी- रोहतक (81.26 किमी.)	2003-04	2006-07	149.38	784.32	74.69	50	392.16	50	264.52	197.26
15		(3)जींद- सोनीपत (88.90 किमी.)	2003-04	2006-07	234.45	740.00	117.22	50	370.00	50	233.74	203.53
16		(4)चंडीगढ़- बडड़ी (33.23 किमी.)	2007-08	2008-09	328.14	328.14	164.07	50	164.07	50	0.19	327.95
17		(5)देवबंद- रूडकी (27.45 किमी.)	2007-08	2008-09	160.01	336.92	80.01	50	168.46	50	77.97	177.05
18		(6)भानुपल्ली- बिलासपुर (63.1 किमी.)	2008-09	2008-09	1046.88	2966.98	1046.88	100	2225.25	75	28.75	2926.25
19		(7)रोहतक- महम- हांसी (68.8 किमी.)	2012-13	2012-13	287.00	755.54	143.50	50	377.77	50	0.50	286.50
20	उपरे	(1)रतलाम -डुंगरपुर	2011-12	Nov-11	2082.75	2920.65	1025.90	50	1460.00	50	शून्य	लागू नहीं

अनुबंध - 6 (पैरा 1.6.9.3 देखें)

लागत हिस्सेदारी परियोजनाओं पर भारतीय रेल की देयताएं

क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का मास एव वर्ष	परियोजना शुरू होने का मास एवं वर्ष	परियोजना की लागत		रेलवे का हिस्सा (करोड़ में)/प्रतिशत			रेलवे द्वारा वहल की गई देयताएं	वहन की जाने वाली शेष देयताएं	
		वाया बांसवाड़ा (176.47 किमी.)										
21		(2)थैयत हमीरा- सानू (58.5 किमी.)	2013-14	कार्य अभी शुरू होना है	236.93	236.93	118.47	50	संशोधित नहीं	संशोधित नहीं	कार्य शुरू होना है	कार्य शुरू होना है
22	दरे	(1)अट्टीपट्टूर-पुट्टूर—नई लाइन परियोजना	2008-09	उन	527.37	527.37	263.69	50	संशोधित नहीं	संशोधित नहीं	2.95	260.74
23		(2)कुड्डालोर-सेलम वाया वृद्धदाचलम-चिन्नासलेम एवं कल्लाकुरीची के बीच नई लाइन से गेज परिवर्तन	1999-00	उन	300.01	556.64	150.01	50	278.32	50	266.66	शून्य
24	दमरे	(1)बिदार-गुलबर्ग	1997-98	12/2003	369.70	844.15	184.85	50	422.08	50	290.61	131.47
25		(2)कडपा-बंगलौर	2008-09	04/2012	1000.23	2050.00	500.12	50	1025.00	50	46.38	978.62
26	दपूरे	(1)रांची-लोहारडंगा एवं टोरी तक विस्तार	1996-97	एनएवी.	147.00	699.01	71.28	33	120.00	50	151.00	323.91
27	दपूमरे	(1)दल्लीरझारा-जगदलपुर (235 किमी.)*	1995-96	1995-96	1296.09	एनएवी.	452.30	34.9	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	1.45	450.85

अनुबंध - 6 (पैरा 1.6.9.3 देखें)

लागत हिस्सेदारी परियोजनाओं पर भारतीय रेल की देयताएं

क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का मास एव वर्ष	परियोजना शुरू होने का मास एवं वर्ष	परियोजना की लागत		रेलवे का हिस्सा (करोड़ में)/प्रतिशत			रेलवे द्वारा वहल की गई देयताएं	वहन की जाने वाली शेष देयताएं	
28		(2)वाडसा-गडचिरोली (49.5 किमी.)	2011-12	2011-12	232.40	एनएवी.	116.20	50	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	1.03	115.17
29	दपरे	(1)बगतकोट-कुदाची (142 किमी.)	Apr-10	मई-12	816.14	986.30	408.07	50	493.15	50	40.04	453.11
30		(2)बंगलौर-सत्यमंगलम (260 किमी.)	1997-98	कार्य अभी शुरू होना है	225.00	1382.78	225.00	100	627.35	45	0.68	626.67
31		(3)बंगलौर हसन वाया श्रवणबेलागोला (166 किमी.)	1996-97	मई-97	412.91	1289.92	28.71	6.95	438.50	34	700.31	122.40
32		(4)कदूर-चिकमगलूर (93किमी.)	1996-97	सितम्बर-96	157.00	889.57	157.00	100	426.74	48	249.00	177.74
33		(6)मुनीराबाद-रायचूर (165 किमी.) एसडब्लू आर भाग	अप्रैल - 07	अप्रैल-08	1224.27	1350.91	612.13	50	675.45	50	101.50	573.95
34		(6) रायदुर्गा टुमकुर वाया कल्याणदुर्गा (206 किमी.)	अप्रैल -07	अगस्त-11	857.31	970.34	428.65	50	485.17	50	247.17	238.00
35		(8)शिमोगा-हरिहर (78.66 किमी.)	अप्रैल 11	कार्य अभी शुरू होना है	562.74	832.57	268.77	48	364.81	44	0.58	364.23

**अनुबंध - 6 (पैरा 1.6.9.3 देखें)**

**लागत हिस्सेदारी परियोजनाओं पर भारतीय रेल की देयताएं**

क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजना का नाम	संस्वीकृति का मास एवं वर्ष	परियोजना शुरू होने का मास एवं वर्ष	परियोजना की लागत		रेलवे का हिस्सा (करोड़ में)/प्रतिशत			रेलवे द्वारा वहल की गई देयताएं	वहन की जाने वाली शेष देयताएं	
36		(9)टुमकुर-चित्रदुर्ग-देवनागरी (199.7किमी.)	अप्रैल -11	कार्य अभी शुरू होना है	913.00	1801.01	427.97	47	838.38	47	0.63	837.75
37		(10)व्हाईटफील्ड-कोलार (52.90 किमी)	अप्रैल -11	कार्य अभी शुरू होना है	341.05	348.85	170.52	50	174.43	50	0.32	174.11
38		(11)रामनगरम-मैसूर (91.50 किमी)	अप्रैल 07	अगस्त-07	343.18	874.57	113.25	33	328.43	38	307.83	20.60
	<b>जोड़</b>	<b>10 मंडलो में परियोजनाओं की सं.=38</b>			<b>20597.20</b>	<b>40673.84</b>	<b>10659.04</b>		<b>19936.2</b>		<b>6966.00</b>	<b>18873.20</b>
टिप्पणी -	1	पूतरे , उमरे, उपूरे, उसीरे, परे एवं पमरे की शून्य परियोजनाएं है, इसलिए शेष 10 मंडलों की सथति उपर्युक्त तालिका में दी गई है ।										
	2	उरे की नंगलडैम तथा तलवाड़ा परियोजना की मूल लागत में भूमि मिटटी के कार्य तथा लकडी के स्लीपर की लागत एचपी राज्य सरकार द्वारा वहन की जानी है ।										

अनुबंध - 7 (पैरा 1.6.11 देखें)							
चयनित चालू परियोजनाओं की भूमि के अधिग्रहण की स्थिति							
क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजनाओं का नाम	कार्यों के शुरू होने का वर्ष और मास	अधिग्रहित की जाने वाली कुल भूमि (हेक्टेयर में)	मार्च 2014 तक वास्तव में अधिग्रहित भूमि	प्रतिशतता में कमी	कमी के कारण
1	मरे	(1) अहमदनगर-पर्ली वैजनाथ	1996	1507.78	1256.05	16.7	अधिग्रहण प्रक्रिया को तेज न करने के कारण भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया नहीं की जा सकी।
2		(2) वर्धा-नांदेड (वाया यवतमल-पुसाड) (284 किमी.)	2010	1528.17	126.06	91.75	भूमि अधिग्रहण प्रस्ताव प्रस्तुत करने में विलम्ब/अपर्याप्त निधि आबंटन
3		(3) बेलापुर-सीवुड-शहरी विद्युतीकरण दोहरी लाइन	1997	188	153	18.62	भूमि अभी सिडको द्वारा अधिग्रहीत की जानी है।
4	पूतरे	(1) खुर्दा रोड-बोलांगीर नई लाइन (289 किमी.)	1994-95	2659.594	642.026	75.86	राज्य सरकार द्वारा भूमि नहीं सौंपी गई
5		(2) तलचर-बिमलगढ़ (154 किमी.)	2003-04	747.175	72.25	90.33	वन भूमि के लिए लम्बित अनुमोदन
6	पूमरे	(1) मुंगेर पर गंगा नदी के ऊपर पुल का निर्माण	नवम्बर 2002	377.02	358.89	4.81	प्रस्तुत नहीं किए गए
7		(2) पटना एवं हाजीपुर के बीच लिंकिंग के साथ पटना गंगा पुल (19 किमी.)	जनवरी, 2002	470.12	472.41	-0.49	सामग्री की स्टैकिंग के लिए अधिग्रहित अस्थायी भूमि
8		(3) गिरीदीह-कोडरमा	अक्टूबर, 2000	2193.54	1455.62	33.64	प्रस्तुत नहीं किए गए

अनुबंध - 7 (पैरा 1.6.11 देखें)							
चयनित चालू परियोजनाओं की भूमि के अधिग्रहण की स्थिति							
क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजनाओं का नाम	कार्यों के शुरू होने का वर्ष और मास	अधिग्रहित की जाने वाली कुल भूमि (हेक्टेयर में)	मार्च 2014 तक वास्तव में अधिग्रहित भूमि	प्रतिशतता में कमी	कमी के कारण
		(चरण-I) 150 किमी					
9		(4) कोडरमा-रांची (189 किमी.)	1. चरण I- फरवरी.2002 2. चरण II- फरवरी.2002 3. चरण III-	3231.97	2621.54	18.89	प्रस्तुत नहीं किए गए
10		(5) कोडरमा -तिलाया (68 किमी)	नवम्बर, 2004	350.33	71.23	79.67	प्रस्तुत नहीं किए गए
11	पूरे	दुमका-रामपुरहट (चरण-II, रामपुरहट-मन्दरहिल वाया दुमका परियोजना (130 किमी)	उपलब्ध नहीं कराया गया	822.87	822.87	कोई कमी नहीं	लागू नहीं
12		(2) देवघर -दुमका [72.25 किमी]	उपलब्ध नहीं	791.34	787.90	1%	राज्य सरकार ने आज तक (अगस्त 2014) भूमि अभी नहीं सौंपी
13		(3) हंसदिहा-गोडडा [30 किमी]	कार्य अभी शुरू नहीं किया गया	146	0	100%	विस्तृत अनुमान अभी संस्वीकृत नहीं हुए
14		रामपुरहट-मुरौरी एमएम (28.48 किमी) 3री लाइन	कार्य अभी शुरू नहीं किया गया	शून्य	लागू नहीं	शून्य	लागू नहीं

अनुबंध - 7 (पैरा 1.6.11 देखें)							
चयनित चालू परियोजनाओं की भूमि के अधिग्रहण की स्थिति							
क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजनाओं का नाम	कार्यों के शुरू होने का वर्ष और मास	अधिग्रहित की जाने वाली कुल भूमि (हेक्टेयर में)	मार्च 2014 तक वास्तव में अधिग्रहित भूमि	प्रतिशतता में कमी	कमी के कारण
15	उमरे	(1) आगरा-इटावा	2000	525.71	520.64	0.96%	शुरू में भूमि अधिग्रहण के लिए छोड़ दी गई जिसके लिए 5.0661 हेक्टेयर की अतिरिक्त भूमि के रूप में अधिग्रहण हेतु नई प्रक्रिया शुरू की गई है।
16		(2) भिण्ड-इटावा (गुना इटावा परियोजना का भाग)	जून05	231.662	208.146	10.15%	वन एवं जंगली जानवरों के शरण - स्थल की 23.516 हेक्टेयर भूमि शामिल होना जो अनुमोदन की उन्नत अवस्था में है और रेलवे को हस्तांतरित कर दी गई है।
17	उसीरे	(1) लिंकिंग लाइनों के साथ बोगीबील पुल	1997-98	505.94	505.994	शून्य	कोई विलम्ब नहीं
18		(2) न्यू मैनागुडी-जोगिगहोपा	2000-01	1064.104	954.679	10.28	भूमि अभी असम एवं पश्चिम बंगाल राज्यों द्वारा सौंपी जानी है।
19	उप्रे	(2) महाराजगंज- मसारख-रीवा घाट	2008	132.64	117.81	11.18	राज्य सरकार द्वारा हस्तांतरित नहीं
20	उरे	(1) नंगलडैम-तलवाडा (83.74 किमी)	1982-83	एनएमए	एनएमए	उन	उन
21		(2) यूएसबीआरएल	1995-96	एनएमए	एनएमए	उन	उन

अनुबंध - 7 (पैरा 1.6.11 देखें)							
चयनित चालू परियोजनाओं की भूमि के अधिग्रहण की स्थिति							
क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजनाओं का नाम	कार्यों के शुरू होने का वर्ष और मास	अधिग्रहित की जाने वाली कुल भूमि (हेक्टेयर में)	मार्च 2014 तक वास्तव में अधिग्रहित भूमि	प्रतिशतता में कमी	कमी के कारण
22		(3) रिवाडी-रोहतक (81.26 किमी)	2006-07	294.00	294.00	शून्य	उ.न
23		(4) जींद-सोनीपत (88.90 किमी)	2006-07	एनएमए	एनएमए	उ.न	उ.न
24		(5) चण्डीगढ़-बडडी (33.23 किमी)	2008-09	एनएमए	एनएमए	एनएमए	उ.न.
25		(6) देवबन्द- रूडकी (27.45 किमी)	2008-09	एनएमए	एनएमए	उ.न	उ.न
26		(7) भानुपल्ली -बिलासपुर (63.1 किमी)	2008-09	एनएमए	एनएमए	उ.न	उ.न
27		(8) रोहतक-महम-हांसी (68.8 किमी)	2012-13	360.70	0.00	100.00	भूगतान का प्रबंधनराज्य सरकार द्वारा किया गया तथज्ञा निर्णय प्रतीक्षित
28	उपरे	(1) रतलाम-डुंगरपुर वाया बांसवाडा (176.47 किमी)	नवम्बर-11	1699.93	118.08	93.05	भूमि का अधिग्रहण राज्य सरकार द्वारा किया जा रहा है तथा भूमि के अधिग्रहण में विलम्ब राज्य सरकार के भाग पर है ।
29		(2) थैयत हमीरा-सानू (58.5 किमी)	अभी शुरू होना है	380.67	शून्य	100	भूमि अधिग्रहण कार्य रेल प्रशासन द्वारा 10.3.2014को शुरू हो गया है ।
30	दमरे	(1) नांडियाल-पेरागुंटला	02/2003	679.56	669.914	1.42	भूमि अधिग्रहण प्रक्रियाधीन

अनुबंध - 7 (पैरा 1.6.11 देखें)							
चयनित चालू परियोजनाओं की भूमि के अधिग्रहण की स्थिति							
क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजनाओं का नाम	कार्यों के शुरू होने का वर्ष और मास	अधिग्रहित की जाने वाली कुल भूमि (हेक्टेयर में)	मार्च 2014 तक वास्तव में अधिग्रहित भूमि	प्रतिशतता में कमी	कमी के कारण
31		(2) पेडडापल्ली-निजामाबाद (चरण II एवं III)	08/1994	589.70	589.70	0	अतिरिक्त भूमि के लिए प्रस्ताव किया
32		(3) जग्गायापेटटा - मेलाचेरू	03/2007	240.823	110.01	54.32	भूमि अधिग्रहण प्रक्रियाधीन
33		(4) कडापा-बंगलौर (चरण-I)	04/2012	126.00	120.00	4.76	शेष भूमि अधिग्रहण प्रक्रियाधीन
34		(5) बिदार-गुलबर्ग	12/2003	778	701	9.90	अन्तर्ग्रस्त वन भूमि प्राक्रिया धीन
35	दपूमेरे	(1) उल्लीराझारा-जगदलपुर (235 किमी)	1995-96	1554.22	614.14	60.49%	चरण I में एमओईएफ/एनडीएलएस से अवस्था II अनुमादन के कारण तथा राज्य सरकार के साथ संयुक्त सर्वेक्षण चल रहा है।
36		(2) वाडसा-गडचिरोली (49.5 किमी)	2011-12	278.649	0	100%	विस्तृत अनुमान अभी संस्वीकृत किया जाना है
37	दपूरे	(1) बोवायन्चांदी-आरामबाग (31 किमी)	N.A.V.	490	126.66	74.15	निधि की कमी

अनुबंध - 7 (पैरा 1.6.11 देखें)							
चयनित चालू परियोजनाओं की भूमि के अधिग्रहण की स्थिति							
क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजनाओं का नाम	कार्यों के शुरू होने का वर्ष और मास	अधिग्रहित की जाने वाली कुल भूमि (हेक्टेयर में)	मार्च 2014 तक वास्तव में अधिग्रहित भूमि	प्रतिशतता में कमी	कमी के कारण
38		(3) कान्ची एगरा (26.02 किमी) नन्द कुमार बोलाईपंडा (27 किमी) नई लाइन एवं नन्दीग्राम - कन्दीमारी(नयायर) (7 किमी) नई लाइन के लिए सामग्री आशोधन के साथ तमलुक दीधा, देशप्राणनन्दीग्राम	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी	एनएवी
39	दरे	(1) अंगयलाड़-सबरीमाला	11/2006	517.000	23.170	95.52	राज्य सरकार के साथ परियोजना के भूमि अधिग्रहण तथा लागत हिस्सेदारी के संबंध में अन्तिम निर्णय अभी लिया जाना है
40		(2) टीन्डीवनम-नागरी	एनएवी	647.190	1.8932	99.71	एलए के कार्यवाही पहले 23 महीने के विलम्ब के साथ जून 2010 के दौरान केवल प्रशासन द्वारा ही शुरू की गई थी।
41		(3) त्रिवेन्द्रम-तिरुवन्नामाली	एनएवी	197.240	शून्य	100.00	एलए कार्यवाही विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति की तिथि 07/2008से 23 महीने के विलम्ब के पश्चात जून 2010 के दौरान शुरू की गई

अनुबंध - 7 (पैरा 1.6.11 देखें)							
चयनित चालू परियोजनाओं की भूमि के अधिग्रहण की स्थिति							
क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजनाओं का नाम	कार्यों के शुरू होने का वर्ष और मास	अधिग्रहित की जाने वाली कुल भूमि (हेक्टेयर में)	मार्च 2014 तक वास्तव में अधिग्रहित भूमि	प्रतिशतता में कमी	कमी के कारण
42		(4) ईरोड-पलानी	आरबी द्वारा कार्य रोक दिया गया	446.000	आरबी द्वारा कार्य रोक दिया गया	लागू नहीं	लागू नहीं
43		(5) अटटीपट्ट-पुट्टर	कार्य अभी शुरू नहीं किया गया	323.760	शून्य	100.00	कार्य अभी शुरू होना है क्योंकि मैं ईपीएल के परियोजना की लागत हिस्सेदारी से पीछे हटने के मद्देनजर आरबी को अभी निर्णरु लेना है कि परियोजना को चालू रखा जाए अथवा नहीं
44	दपरे	(1) बगलकोट- कुदाची (142 किमी)	मई-12	991.90	154.66	84.41	नए भूमि अधिग्रहण अधिनियम 2013 के लागू होने के कारण भूमि अभी एसएएलओ द्वारा सौंपी जानी है
45		(2) बंगलौर-सत्यमंगलम (260 किमी)	कार्य अभी शुरू होना है	736.84	0.00	100.00	केन्द्रीय अधिकार प्राप्त समिति तथा अन्य प्राधिकारियों द्वारा अनुमादन न किया जाना
46		(3) बंगलौर हसन वाया श्रवणबेलागोला (166 किमी)	मई-97	676.92	620.65	8.31	नए भूमि अधिनियम 2013 को लागू करने के कारण
47		(4) हुबली- अंकोला (167 किमी)	जुलाई-97	805.00	80.00	90.06	केन्द्रीय अधिकतर प्राप्त समिति तथा अन्य प्राधिकारियों द्वारा अनुमादन न किया गया

अनुबंध - 7 (पैरा 1.6.11 देखें)							
चयनित चालू परियोजनाओं की भूमि के अधिग्रहण की स्थिति							
क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजनाओं का नाम	कार्यों के शुरू होने का वर्ष और मास	अधिग्रहित की जाने वाली कुल भूमि (हेक्टेयर में)	मार्च 2014 तक वास्तव में अधिग्रहित भूमि	प्रतिशतता में कमी	कमी के कारण
48		(5) कदूर- चिकमगलूर-सकलेशपुर (93किमी)	सितम्बर-96	642.51	281.78	56.14	भूमि अभी एसएएलओ द्वारा सौंपी जानी है तथा नए भूमि अधिग्रहण अधिनियम 2013 के लागू होने के कारण
49		(6) मुनीराबाद-रायपुर (165 किमी)	अप्रैल -08	898.78	433.60	51.76	भूमि अभी एसएएलओ द्वारा सौंपी जानी है तथा नए भूमि अधिग्रहण अधिनियम 2013 के लागू होने के कारण
50		(7) रायदुर्गाटुमकुर वाया कल्याणदुर्गा (206 किमी)	अगस्त-11	543.72	19.43	96.43	भूमि अभी एसएएलओ द्वारा सौंपी जानी है तथा नए भूमि अधिग्रहण अधिनियम 2013 के लागू होने के कारण
51		(8) शिमागा-हरिहर (78.66 किमी)	कार्य अभी शुरू होना है	488.26	0.00	100.00	भूमि अभी एसएएलओ द्वारा सौंपी जानी है तथा नए भूमि अधिग्रहण अधिनियम 2013 के लागू होने के कारण
52		(9) टुमकुर-चित्रादुर्ग देवनागिरी (200किमी)	कार्य अभी शुरू होना है	1198.78	0.00	100.00	भूमि अभी एसएएलओ द्वारा सौंपी जानी है तथा नए भूमि अधिग्रहण अधिनियम 2013 के लागू होने के कारण

अनुबंध - 7 (पैरा 1.6.11 देखें)							
चयनित चालू परियोजनाओं की भूमि के अधिग्रहण की स्थिति							
क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजनाओं का नाम	कार्यों के शुरू होने का वर्ष और मास	अधिग्रहित की जाने वाली कुल भूमि (हेक्टेयर में)	मार्च 2014 तक वास्तव में अधिग्रहित भूमि	प्रतिशतता में कमी	कमी के कारण
53		(10) व्हाईटफील्ड-कोलार (52.90 किमी)	कार्य अभी शुरू होना है	336.84	0.00	100.00	भूमि अभी एसएलओ द्वारा सौंपी जानी है तथ्या नए भूमि अधिग्रहण अधिनियम 2013 के लागू होने के कारण
54	पमरे	(1) एलएआर-एसजीआरएल	जून-02	2778.31	1160.159	58.24%	<ul style="list-style-type: none"> <li>● राजस्व विभाग द्वारा भूमि को अन्तिम रूप देने में विलम्ब के कारण तथा-मवाई-केएचजेबी के बीच वन-भूमि के हस्तांतरण में विलम्ब</li> <li>● केएचबी-पन्ना खण्ड एफएलएस प्रक्रियाधीन,</li> <li>● पन्ना-सतना खण्ड एफएलएस उन विस्तृत अनुमान प्रक्रियाधीन</li> <li>● रीवा-सिद्धि विस्तृत अनुमान आंशिक रूप से संस्वीकृत, (भूमि एवं मिट्टी कार्य)</li> <li>● सिद्धि-सिंगरौली- विस्तृत अनुमान 10.7.13 को रेलवे बोर्ड के पास भेजे गए (पीसीडीओ/पीसीई/मार्च 2014)</li> </ul>
55		(2) आरएमए-बीपीएल	नवम्बर-05	1789.84	835.00	53.35%	राजस्व विभाग द्वारा भूमि मामलों को अन्तिम रूप देने में विलम्ब के

अनुबंध - 7 (पैरा 1.6.11 देखें)							
चयनित चालू परियोजनाओं की भूमि के अधिग्रहण की स्थिति							
क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजनाओं का नाम	कार्यों के शुरू होने का वर्ष और मास	अधिग्रहित की जाने वाली कुल भूमि (हेक्टेयर में)	मार्च 2014 तक वास्तव में अधिग्रहित भूमि	प्रतिशतता में कमी	कमी के कारण
							कारण तथा निधि की कमी के कारण.
56	परे	(1) छोटा उदयपुर-धर	अगस्त-09	1015	190.394	81.24%	जन-जातीय क्षेत्रों, ग्रामवासियों द्वारा अधिग्रहण का विरोध करने के कारण
गेज परिवर्तन							
1	पूरु	(1) सकरी-लौखा बाजार-निर्मली-शाहदरा फॉरबेसगंज(206.06कि.मी.) *	दिसम्बर, 2006	भूमि का अधिग्रहण शामिल नहीं			
2		(2) जय नगर-दरभंगा-नरकटीगंज (268 कि.मी. )	मई, 2002				
3	पूरु	(1) बर्धमान-कटवा [51.52 किमी.] कटवा-बाजारसाऊ [30.59 किमी.]- उवलिंग के लिए नए सामग्री आशोधन के साथ। कटवा [दैनहट]-मातेश्वर [34.4 किमी.]नेगम-मंगलकोट [8.60 किमी.] एवं मंतेश्वर-मेमारी-	2009	263.57	0	100%	लागू नहीं  भूमि अधिग्रहण अभी शुरू नहीं हुआ

अनुबंध - 7 (पैरा 1.6.11 देखें)							
चयनित चालू परियोजनाओं की भूमि के अधिग्रहण की स्थिति							
क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजनाओं का नाम	कार्यों के शुरू होने का वर्ष और मास	अधिग्रहित की जाने वाली कुल भूमि (हेक्टेयर में)	मार्च 2014 तक वास्तव में अधिग्रहित भूमि	प्रतिशतता में कमी	कमी के कारण
		[35.6किमी.]-एनएल					
4	उमरे	(1) धौलपुर-सिरमुत्रा	निविदा को अन्तिम रूप दिया जा रहा है।	255	प्रक्रियाधीन	100%	प्रस्ताव राजस्थान सरकार को भेजे गए हैं
5	उसीरे	(1) लुमडिंग- सिलचर मिगरेंदिसा-डिटोकोचेरा के बीच आरेखण तथा बदरपुर से बराईग्राम, एम.एम. बराईग्राम-दुलबचेरा (29.4 किमी.) तथा करीमगंज तक विस्तार सहित	1996-97	614.356	580.831	5.46	ब्रायल बन भूमि असम राज्य सरकार द्वारा अभी सौंपी जानी है।
6		(2) रंगिया-मुरकौंगसेलक लिंक आंकड़ों को साथ (510.33 किमी.)	2003-04	57.72	36.84	36.175	भूमि अभी असम राज्य के सोनितपुर प्रशासन से अधिग्रहीत की जानी है।
7		(3) कटिहार-जोगबनी (108 किमी.) एवं बरसोई-राधिकापुर (54.26 किमी.), एम.एम. रायगंज-	1998-99	304.43	17.11	94.38*	निधि समस्या के कारण

अनुबंध - 7 (पैरा 1.6.11 देखें)							
चयनित चालू परियोजनाओं की भूमि के अधिग्रहण की स्थिति							
क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजनाओं का नाम	कार्यों के शुरू होने का वर्ष और मास	अधिग्रहित की जाने वाली कुल भूमि (हेक्टेयर में)	मार्च 2014 तक वास्तव में अधिग्रहित भूमि	प्रतिशतता में कमी	कमी के कारण
		डलखोला (43.43 किमी.) एनएल					
8	उपरे	(5) ओनरिहर-जानूपुन	2004	शून्य	प्रस्तुत नहीं	प्रस्तुत नहीं	प्रस्तुत नहीं
9	उपरे	(1) जयपुर-रिनग्रस-चुरन एवं सीकर-लोहारू (320.04 कि.मी.)	मार्च-11	24.16	शून्य	100	उपलब्ध नहीं कराए गए
10		(2) सूरतपुर-हनुमानगढ़-श्री गंगानगर (240.95कि.मी.)	अगस्त-09	11.88	शून्य	100	i) अधिनियम-1894 के अन्तर्गत प्रस्ताव के स्थान पर 2013-नए अधिनियम के अन्तर्गत 0.239 हेक्टेयर के लिए नया प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया था। (ii) राजगढ़ पर 8.3958 हेक्टेयर के भूमि अधिग्रहण से संबंधित मामला, एसडीएस, राजगढ़ के पास लम्बित था (31.03.2014 को)। (iii) 3कैएनजे पर 3.248 हेक्टेयर माप की भूमि के अधिग्रहण हेतु, मामला माननीय उच्च न्यायालय, जोधपुर से लम्बित है।

अनुबंध - 7 (पैरा 1.6.11 देखें)

चयनित चालू परियोजनाओं की भूमि के अधिग्रहण की स्थिति

क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजनाओं का नाम	कार्यों के शुरू होने का वर्ष और मास	अधिग्रहित की जाने वाली कुल भूमि (हेक्टेयर में)	मार्च 2014 तक वास्तव में अधिग्रहित भूमि	प्रतिशतता में कमी	कमी के कारण
11	दमरे	(1) अकोला-खंडवा	अभी शुरू होना है	33.17	0	100	भूमि अधिग्रहण प्रक्रियाधीन
* पता नहीं लगाया जा सकता क्योंकि क्षेत्रीय कार्यालयों के बार-बार बदलने के कारण कोई स्पष्ट अभिलेख उपलब्ध नहीं है							
12	दपूमेरे	(1) बालाघाट-कटंगी (285 कि.मी) सहित जबलपुर-गोंडिया	1996-97	544.55	395.904	27.29%	एमओईएफ/ एनडीएलएस से वन भूमि का अनुमोदन न होने के कारण तथा मुकद्दमेबाजी के कारण, निधि की कमी कारण
13		(2) छिंदवाड़ा-नागपुर	2005-06	299.664	295.091	1.52%	अधिग्रहण प्रगति में है।
14	दपूरे	(1) राँची-लोहारडंगा	एन.ए.वी.	एन.ए.वी.	एन.ए.वी.	-	प्रस्तुत नहीं
			एन.ए.वी.	386.4	386.4	0.00	प्रस्तुत नहीं
15		(2) बांकुरा-दामोदर घाटी	एन.ए.वी.	एन.ए.वी.	एन.ए.वी.	-	प्रस्तुत नहीं
			एन.ए.वी.	322	290.54	9.77	प्रस्तुत नहीं
			एन.ए.वी.	798.075	477.69	40.14	प्रस्तुत नहीं
			एन.ए.वी.	642.5	0	100.00	प्रस्तुत नहीं
			एन.ए.वी.	323.7	0	100.00	प्रस्तुत नहीं

अनुबंध - 7 (पैरा 1.6.11 देखें)							
चयनित चालू परियोजनाओं की भूमि के अधिग्रहण की स्थिति							
क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजनाओं का नाम	कार्यों के शुरू होने का वर्ष और मास	अधिग्रहित की जाने वाली कुल भूमि (हेक्टेयर में)	मार्च 2014 तक वास्तव में अधिग्रहित भूमि	प्रतिशतता में कमी	कमी के कारण
			एन.ए.वी.	104	0	100.00	प्रस्तुत नहीं
16	दरे	(1) क्विलन-तिरुनेलवेली-तिरुशेन्दूर एवं तेनकसी-विरुधुनगर	एन.ए.वी.	83.510	0.1431	99.83	मूल रूप से आरम्भिक इंजीनियरिंग एवं यातायात सर्वेक्षण के समय, परियोजना के विस्तृत अनुमान केवल अनुमानित आकलन के आधार पर बनाए गए हैं। तथापि, निष्पादन के दौरान, भूमि, अन्तिम स्थान सर्वेक्षण की वास्तविक आवश्यकता के आधार पर अधिग्रहीत की गई थी। अतः इससे काफी बचत हुई।
17		(2) कुड्डालोर-सेलम वाया वृददाचलम-चिन्नोसेलम एवं कल्लापुरीची के बीच नई लाईन के साथ गेज परिवर्तन	एन.ए.वी.	65.740	48.3944	26.39	चिन्नोसेलम एवं कल्लापुरीची नई लाईन खंड में कार्य प्रगति पर है जिसमें आकलित आवश्यकता 45.14 हेक्टेयर है।
18	परे	रतनाम-महू-खंडवा-अकोला	मार्च-11	69.56	6.21	91.07%	जिला मजिस्ट्रेट के पास निर्णय लम्बित
<b>दोहरी करण</b>							
1	मरे	वर्धा-सेवाग्राम-नागपुर तीसरी लाईन	शुरू नहीं हुआ	2.65	0	100	भूमि के अधिग्रहण हेतु समाहर्ता को एक प्रस्ताव जुलाई 2014 में प्रस्तुत

अनुबंध - 7 (पैरा 1.6.11 देखें)							
चयनित चालू परियोजनाओं की भूमि के अधिग्रहण की स्थिति							
क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजनाओं का नाम	कार्यों के शुरू होने का वर्ष और मास	अधिग्रहित की जाने वाली कुल भूमि (हेक्टेयर में)	मार्च 2014 तक वास्तव में अधिग्रहित भूमि	प्रतिशतता में कमी	कमी के कारण
							किया गया था।
2		पनवेल-पेन	2008	22.5654	19.5894	13.18	महाराष्ट्र राज्य सरकार के कारण विलम्ब
3		पेन- रोहा	2008	24.1083	20.6414	14.38	महाराष्ट्र राज्य सरकार के कारण विलम्ब
4	पू.त.रे.	(1) झारसुगुडा-रेंगाली दोहरीकरण (25.60 किमी.)	2005-06	48.502	23.229	52.10	वन भूमि और सरकारी भूमि
5		(2) खुर्दा रोड-बैरंग तीसरी लाइन (35 किमी.)	2003-04	शून्य	शून्य	शून्य	लागू नहीं
6		(3) रजतगढ़-बैरंग (27 km)	1999-00	5.36	5.36	शून्य	लागू नहीं
7	पू.म.रे.	(1) गढ़वा रोड-रमना	अभी शुरू होना है	भूमि का अधिग्रहण शामिल नहीं			
8		(4) एचजेपी - रामधौला नगर (47.72 किमी.)	अगस्त, 2013				
9	पू.रे.	(1) पीरेपैन्टी-भागलपुर (59.06 किमी.)	2013	2.435	0	प्रस्तुत नहीं	यद्यपि संस्वीकृत विस्तृत प्राकलन एफएलएस प्रगति पर है

अनुबंध - 7 (पैरा 1.6.11 देखें)							
चयनित चालू परियोजनाओं की भूमि के अधिग्रहण की स्थिति							
क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजनाओं का नाम	कार्यों के शुरू होने का वर्ष और मास	अधिग्रहित की जाने वाली कुल भूमि (हेक्टेयर में)	मार्च 2014 तक वास्तव में अधिग्रहित भूमि	प्रतिशतता में कमी	कमी के कारण
10		(2) टिनपहाड़-साहिबगंज टिनपहाड़-भागलेपुर के दोहरीकरण के च-1 के अनुसार (37.81 किमी.)	2011	4	भूमि की फाइल उपलब्ध नहीं	प्रस्तुत नहीं	लागू नहीं
11		(3) साहिबगंज-पीरपनीती (10.45 किमी.)	2012	0	0	प्रस्तुत नहीं	लागू नहीं
12		(4) नाबदविपधाम-पदूली	2011	2	भूमि की फाइल उपलब्ध नहीं	प्रस्तुत नहीं	लागू नहीं
13		(5) सैथिया-तारपीठ तीसरी लाइन	2013	11.66	भूमि की फाइल उपलब्ध नहीं	प्रस्तुत नहीं	लागू नहीं
14		(6) तारापीठ-रामपुरहट तीसरी लाइन	अभी शुरू होना है	3.5	भूमि की फाइल उपलब्ध नहीं	प्रस्तुत नहीं	लागू नहीं
15	उ.रे.	(1) रायबरेली-अकबरगंज (46.9 किमी.) और सुल्तानपुर-अमेठी (19.22 किमी.) के साथ सुलतानपुर-कादीपुर (38.7 किमी.) नई लाइन के लिए एमएम सहित शेष 148 खण्ड की	2007-08	23.41	0.00	100.00	31 मार्च 2014 तक जेडबीडी-यूटीआर के बीच शेष 148 किमी. दोहरीकरण में कोई भी भूमि अधिग्रहीत नहीं की गई थी।

अनुबंध - 7 (पैरा 1.6.11 देखें)							
चयनित चालू परियोजनाओं की भूमि के अधिग्रहण की स्थिति							
क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजनाओं का नाम	कार्यों के शुरू होने का वर्ष और मास	अधिग्रहित की जाने वाली कुल भूमि (हेक्टेयर में)	मार्च 2014 तक वास्तव में अधिग्रहित भूमि	प्रतिशतता में कमी	कमी के कारण
		उतरिया-जाफराबाद					
16		(2) नयी दिल्ली-तिलक ब्रिज (5वीं एवं 6वीं लाइन)	2002-03	एन.एम.ए.	एन.एम.ए.	लागू नहीं	लागू नहीं
17	द.म.रे	काजीपेट-विजयवाड़ा-तीसरी लाइन (चरण-1)	अभी तक शुरू करने के लिए	3.5	0	100	भूमि अधिग्रहण अभी शुरू किया जाना है
18	द.पू.रे	गोलकेरा-मोनोहारपुर तीसरी लाइन	--	लागू नहीं	0	0	--
19		सिनी-आदित्यपुर	--	लागू नहीं	0	0	--
20	द.पू.म.रे	(1) सालका रोड-खोंगसारा-पैच दोहरी (26 किमी.)	2005-06	1.436	0	100%	एमओईएफ/एनडीएलएस से चरण-II की मंजूरी प्रतीक्षित है
21		(2) खोदरी-अन्नपुर, बिलासपुर पर फ्लाइओवर (61.6 किमी.)	2006-07	55.126	13.961	74.67%	एमओईएफ/एनडीएलएस से मंजूरी प्रतीक्षित है
22		(3) चम्पा-झारसुगुड़ा-तीसरी लाइन(165 किमी.)	2008-09	0.00	0	0	लागू नहीं
23	द.रे	(1) गोल्डन रॉक लाइन से पूर्व बाईपास के साथ टीज-जीओसी दोहरीकरण	12/2013	2.000	शून्य	100.00	अप्रैल 2014 के दौरान संस्वीकृत विस्तृत प्राकलन जनवरी 2014 के दौरान आरवीएनएल को कार्य सौंप

अनुबंध - 7 (पैरा 1.6.11 देखें)							
चयनित चालू परियोजनाओं की भूमि के अधिग्रहण की स्थिति							
क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजनाओं का नाम	कार्यों के शुरू होने का वर्ष और मास	अधिग्रहित की जाने वाली कुल भूमि (हेक्टेयर में)	मार्च 2014 तक वास्तव में अधिग्रहित भूमि	प्रतिशतता में कमी	कमी के कारण
							दिया गया था। कार्य अभी भी शुरू किया जाना है।
24		(2) कंकडनाडी-पनमबुर पैच दोहरीकरण	01/2009	8.300	शून्य	100.00	कार्य के कार्यक्षेत्र में परिवर्तन किया जा रहा है।
25	द.प.रे	(1) बिरूर-शिवानी (28.67 किमी.)	नवम्बर-10	23.89	10.52	55.96	एसएलएओ 2013 द्वारा भूमि अभी भी सौंपी जानी थी।
26		(2) होसदुर्गारोड-चिकजाजुर (28.89 किमी.)	नवम्बर-12	47.77	0.00	100.00	एसएलएओ द्वारा और भूमि अधिग्रहण अधिनियम 2013 के कार्यान्वयन के कारण भूमि अभी भी सौंपी जानी थी।
27		(4) रामनगरम-मैसूर (91.50 किमी.)	अगस्त-07	68.42	62.35	8.87	एसएलएओ 2013 द्वारा भूमि अभी भी सौंपी जानी थी और अतिरिक्त भूमि की आवश्यकता
28	प.म.रे	(1) भोपाल-बीना 3डीआर लाइन	अक्टूबर-09	लागू नहीं	शून्य	शून्य	शून्य
29		(2) बीना-कोटा	अक्टूबर-12	10.00	शून्य	100%	भूमि अधिग्रहण के कारण कार्य बाधित नहीं होना चूँकि कुछ स्थान पर छोटी पैचेज में अधिग्रहण है
30	प.रे	(1) उधना-जलगाँव	फरवरी-10	शून्य	शून्य	लागू नहीं	लागू नहीं

अनुबंध - 7 (पैरा 1.6.11 देखें)							
चयनित चालू परियोजनाओं की भूमि के अधिग्रहण की स्थिति							
क्रम सं.	क्षेत्रीय रेलवे	परियोजनाओं का नाम	कार्यों के शुरू होने का वर्ष और मास	अधिग्रहित की जाने वाली कुल भूमि (हेक्टेयर में)	मार्च 2014 तक वास्तव में अधिग्रहित भूमि	प्रतिशतता में कमी	कमी के कारण
31		(2) विरामगाम-सुरेन्द्र नगर	जनवरी-12	शून्य	शून्य	लागू नहीं	लागू नहीं
				45554.72	20982.16	सीमा 0.96% to 100%	
टिप्पणी 1 – मरे, पूतरे, उरे, दपरे, पमरे							
टिप्पणी 2 – उमरे, पूसीरे, उपरे में दोहरीकरण के मामले							
*टिप्पणी 3 – लेखापरीक्षा कार्य शुरू करने से देरी की गणना की जाएगी।							
एनए से अभिप्राय है – लागू नहीं							

अनुबंध - I (संदर्भ पैरा 2.1)					
सभी क्षेत्रीय रेलवे में अवधि 2011-14 के दौरान कार्य ठेके के लिए बुक किया गया व्यय					
₹ करोड़ में					
क्षेत्रीय रेलवे	वर्ष	ओपन लाइन		निर्माण सभी स्रोतों जैसे- सीएपी, डीआरएफ, डीएफ आदि के लिए अनुदान सं.16 के तहत पीयू-03	कुल
		पीयू-32 में अनुदान सं. 04	पीयू-3 में मांग सं. 16	पीयू-3 में मांग सं. 16	
1	2	3	4	5	6
आईआर	2011-12	1216.5	3979.37	6576.08	11771.95
	2012-13	1267.62	4391.52	7031.37	12690.51
	2013-14	1425.19	4766.4	8374.05	14565.64
	<b>Total</b>	3909.31	13137.29	21981.51	39028.11
मेट्रो रेलवे और उत्पादन इकाईयों से संबंधित आकड़े शामिल नहीं					
पीयू-3 मांग सं.16		इंजीनियरिंग कार्यों या आपूर्ति और इरेक्शन ठेकों आदि के लिए ठेकेदारों और अन्य को भुगतान के अभिलेख			
पीयू-32 राजस्व अनुदान		ओपेन लाइन पर अनुरक्षण ठेकों और कार्य ठेकों पर ठेकागत भुगतान के अभिलेख			

अनुबंध II (संदर्भ पैरा 2.2.1.2)								
निविदाओं में भागीदारी का स्तर								
क्र.सं.	क्षेत्रीय रेलवे	जाँच की गई निविदाओं की संख्या	एकल बोली वाली निविदाओं की संख्या	दो बोलियों वाली निविदाओं की संख्या	तीन बोलियों वाली निविदाओं की संख्या	चार निविदाओं की संख्या	5 और उससे अधिक	दो या कम प्रस्तावों वाली बोलियों की प्रतिशतता
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	मरे	76	14	16	12	9	25	39
2	पूमरे	78	26	24	13	1	14	64
3	पमरे	68	26	22	9	5	6	71
4	दमरे	78	5	18	18	12	25	29
5	पूरे	78	23	24	14	4	13	60
6	उरे	72	15	20	10	6	21	48
7	पूसीरे	78	6	19	19	11	19	32
8	पमरे	75	22	24	13	4	12	61
9	पूरे	66	19	19	7	8	13	0
10	दरे	78	28	19	12	7	12	60
11	दपूरे	78	23	19	12	15	9	54
12	दपरे	78	23	18	12	13	12	53
13	परे	78	13	21	17	13	14	44
14	उमरे	78	20	26	13	5	14	59
15	पूतरे	78	22	19	17	9	11	53
16	दपूमरे	78	21	17	19	9	12	49
	कुल	1215	306	325	217	131	236	52
	%आयु		25	27	18	11	23	

अनुबंध- III (संदर्भ पैरा 2.2.1.3)																	
अवमुक्त निविदायें																	
क्र.सं.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	कुल/ औसत
क्षेत्रीय रेलवे	मरे	पूतरे	पूमरे	पूरे	उमरे	पूरे	पूसीरे	उरे	पमरे	दमरे	दपूमरे	दपूरे	दरे	दपरे	पमरे	परे	
2011-14 के दौरान अवमुक्त निविदाओं की कुल संस्था	43	102	18	68	58	7	13	170	69	28	134	46	90	119	126	70	1161
लेखापरीक्षा में जाँच किए गए निविदा	25	54	14	34	28	7	13	44	65	28	66	41	90	56	33	49	647
रोके गए मामलों की संख्या	5	37	11	23	15	7	8	28	46	12	44	19	29	27	11	21	343
रोके गए मामलों में निष्क्रिय दिनों की संख्या	198 5	8128	4193	4683	3833	1024	1157	6074	11605	2048	8912	4157	8661	5078	3015	10913	5342
रोके न गए मामलों की संख्या	20	17	3	11	12	0	5	16	18	15	21	21	61	27	20	28	295
31/3/2014 तक रोके जाने वाले मामलों में औसत देरी (दिन)	605	351	84	268	278	0	662	460	432	293	498	390	555	410	182	273	359
एल1 के प्रस्ताव को निकालने के कारण मुक्ति	2	2	0	2	1	1	2	2	6	4	5	1	7	9	3	2	49
अनावश्यक कार्य के कारण मुक्ति	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	1	0	2	2	0	9

कार्यों के कार्यक्षेत्र में बदलाव/निधि की अनुपलब्धता/ साइट या संरेखण आदि की अनुपलब्धता के कारण मुक्ति	3	11	2	3	6	0	0	12	9	8	8	6	15	10	13	20	126
उच्च दरों के कारण मुक्ति	7	19	5	10	7	2	2	15	25	6	38	14	47	18	11	17	243
निविदाकार के योग्य अथवा अर्हक न होने के कारण मुक्ति	4	21	7	12	12	2	8	14	19	7	4	18	18	12	4	9	171
एकल प्रस्ताव/ अपर्याप्त प्रतिक्रिया के कारण मुक्ति	2	1	0	7	0	2	0	1	4	2	4	1	3	5	0	1	33
कारण अनुपलब्धता के कारण मुक्ति	7	0	0	0	1	0	1	0	1	0	6	0	0	0	0	0	16
उच्च दरों के कारण पुनिर्विदाकरण में बचत	2	10	1	3	3	0	2	5	14	2	3	5	7	4	5	2	68
	0.44	25.14	1.13	0.94	1.57	0	2.71	3.06	16.54	1.9	15.8	19.27	30.12	0.98	2.31	0.57	122.48
उच्च दरों के कारण पुनिर्विदाकरण पर अधिक व्यय	1	4	1	2	1	0	0	6	15	1	8	2	7	4	0	0	52
	0.26	2.7	0.11	0.42	1.14	0	0	3.47	17.31	0.42	9.52	3.55	6.85	4.54	0	0	50.29

अनुबंध IV (संदर्भ पैरा 2.3.1)

निष्पादन के दौरान नए मर्दों की मात्रा/में अंतर

क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे	जाँच की गई निविदाओं की संख्या	भिन्नता वाली निविदाओं की संख्या	भिन्नता वाली निविदाओं का कुल मूल्य	ठेके में वास्तव में प्रचालित मर्दों की संख्या	25 प्रतिशत से अधिक भिन्नता वाले मर्दों की संख्या	आधि क्य का मूल्य	आधिक्य की प्रतिशतता	बचत का मूल्य	बचत की प्रतिशत ता	प्रचालित नए मर्दों की संख्या	नए मर्दों की मूल्य	प्रचालित नए मर्दों की प्रतिशत ता	भिन्नता के पश्चात करार का संशोधित मूल्य	संग्रहीत की जाने वाली संशोधित पीजी की राशि
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	मरे	76	37	127.25	3485	1546	29.37	23.08	20.94	16.45	463	10.42	35.48	146.12	2334216
2	पूमरे	78	7	63.99	311	148	9.56	14.94	0.73	1.14	0	0	0	72.82	4498113
3	पमरे	68	2	2.07	56	32	0.34	16.43	0.35	16.91	18	0.18	55.09	2.70	318322.4
4	दमरे	78	45	227.76	3415	717	54.45	23.91	28.02	12.3	188	3.5	6.43	257.6	8087461
5	पूरे	78	31	73.95	3091	1460	15.17	20.51	13.6	18.39	212	0.84	6.86	78.98	0
6	उरे	72	23	58.21	1151	410	7.95	13.66	4.49	7.71	61	1.12	14.09	62.8	917831
7	पूसीरे	78	31	183.85	1865	727	65.5	35.63	17.63	9.59	354	15.11	23.07	245.5	21634098
8	पमरे	75	39	178.2	1940	1216	45.87	25.74	29.79	16.72	474	4.67	10.18	198.9	115907
9	पूरे	66	10	43.23	736	628	12.73	29.45	9.55	22.09	32	2.39	18.77	48.77	0
10	दरे	78	48	158.17	2716	310	16.76	10.6	4.68	2.96	103	0.9	5.37	171.15	6493542
11	दपूरे	78	26	192.07	1162	516	28.67	22.31	17.96	20.62	7	0.15	0.25	192.07	1127769
12	पमरे	78	21	133.14	1505	321	39.42	29.61	13.98	10.5	9	0.2	0.51	158.78	35929
13	परे	78	25	166.57	971	341	13.45	8.07	5.25	3.15	14	0.28	2.08	142.63	11098884
14	उमरे	78	11	29.04	550	284	6.46	22.25	4.95	17.05	46	1.91	29.57	32.46	1071631
15	पूतरे	78	21	68.45	588	248	8.81	12.87	4.85	7.09	65	2.44	27.7	74.89	0
16	दपूमरे	78	13	23.55	258	61	6.86	29.13	3.88	16.48	13	0.27	3.94	26.8	537267
	कुल	1215	390	1729.5	23800	8965	361.37	20.89	180.65	10.45	2059	44.38	12.28	1912.97	58270970

अनुबंध V (संदर्भ पैरा 2.3.2)										
प्रशासनिक कारण पर ठेके का समय पूर्व समापन										
क्र.सं.	क्षेत्र का नाम	पूर्व-समाप्त ठेके की संख्या	लेखापरीक्षा में जांच की संख्या	पुनर्निविदा वाले जल्दी समाप्त करारों की संख्या	पुनर्निविदा वाले कार्यों पर व्यय	पुनर्निविदा में दिनों में देरी (31-3-2014 तक)		दिनों में औसत देरी	पुनर्निविदा वाले जल्दी समाप्त करारों की संख्या	पुनर्निविदा पर अतिरिक्त व्यय
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
						न्यूनतम	अधिकतम			
1	मरे	13	13	8	8.04	200	825	429	5	3.21
2	पूमरे	3	3	2	7.81	356	486	421	1	7.29
3	पमरे	5	4	4	5.32	82	460	235	0	0
4	दमरे	18	18	14	7.08	312	852	547	4	10.55
5	पूरे	6	5	4	21.55	609.00	973.00	787.00	1	0
6	उरे	33	12	11	61.2	1	829	304	1	0.58
7	पूसीरे	19	17	15	23.14	101	942	502	2	3.99
8	पमरे	7	7	5	5.35	142	462	330	2	1.77
9	पूरे	1	1	1	8.78	15	15	15	0	0
10	दरे	16	8	4	0.88	151	151	151	4	11.11
11	दपूरे	1	1	1	0.46	74	74	74	0	0
12	पमरे	16	8	7	4.36	30	516	268	1	1.24
13	परे	71	31	31	42.66	25	1007	341	0	0
14	उमरे	6	4	3	3.16	358	762	616	1	1.03
15	पूतरे	8	7	5	3.47	182	485	222	2	7.78
16	दपूमरे	36	34	18	24.98	24	622	275	16	0.95
	कुल	259	173	133	228.24	1	1007	345	40	49.5

अनुबंध VI (संदर्भ पैरा 2.3.3)													
ठेके की समाप्ति													
क्र.सं.	क्षेत्र का नाम	समाप्ति की संख्या	लेखापरीक्षा में जांच की संख्या	फिर से निविदा दिए जाने वाले समाप्त करारों की संख्या	पुनर्निविदा में दिनों में देरी (31-3-2014 तक)		दिनों में औसत देरी	पुनर्निविदा न किए गए कार्यों का करार मूल्य	फिर से निविदा दिए जाने वाले कार्यों पर व्यय (₹ में)	पुनर्निविदा वाले समाप्त करारों की संख्या	पुनर्निविदा पर अतिरिक्त व्यय (₹ में)	पुनर्निविदा वाले कार्यों में वसूली हेतु उपलब्ध एसडी और पीजी की राशि (₹ में)	अतिरिक्त व्यय (₹ में)
					न्यू.	अधि.							
1	मरे	31	15	10	38	1076	403	55.09	1.28	5	0.65	0.27	0.38
2	पूमरे	24	24	20	17	811	316	92.1	37.01	4	1.53	0.04	1.49
3	पमरे	33	11	9	116	692	467	8.75	3.21	2	1.24	0	1.24
4	दमरे	0	15	14	13	927	501	26.5	2.2	1	1.86	0.02	1.84
5	पूरे	43	29	7	152	978	428	23.33	3.22	22	23.94	3.58	20.36
6	उरे	43	14	9	20	767	330	46.76	7.12	5	2.04	0.31	1.73
7	पूसीरे	10	10	9	67	815	430	57.83	15.17	1	0.96	0.28	0.68
8	पमरे	20	19	6	49	686	304	53.03	4	13	16.15	1.32	14.83
9	पूरे	1	1	1	329	329	329	1.32	0	0	0	0	0
10	दरे	13	12	4	117	590	380	50.07	4.66	8	3.66	0	3.66
11	दपूरे	39	11	1	530	530	530	1.56	0	10	5.83	1.48	4.35
12	पमरे	24	10	9	213	1033	714	14.5	3.47	1	0	0	0
13	परे	73	39	30	35	902	323	156.06	9.31	9	1.07	0.47	0.6
14	उमरे	49	23	21	97	944	426	22.27	7.48	2	4.14	0.22	3.92
15	पूतरे	27	10	4	31	1014	688	3.44	0.75	6	0.99	0.92	0.07
16	दपूमरे	43	22	9	649	889	800	27.07	0.97	13	19.38	2.99	16.39
		473	265	163	17	1076	461	639.68	99.85	102	83.44	11.9	71.54

अनुबंध-VII (संदर्भ पैरा 2.3.4)								
मूल्य अंतर का भुगतान								
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे का नाम	लेखापरीक्षा जांच में 2011-12 से 2013-14 के दौरान निष्पादित ठेके की संख्या	विस्तारित अवधि में मूल्य भिन्नता वाले ठेके की संख्या	विस्तारित ठेका अवधि में मूल्य भिन्नता का परिहार्य अधिक भुगतान (₹ में)	केवल रेलवे के कारण विस्तारित अवधि में मूल्य भिन्नता वाले ठेके की संख्या	रेलवे के कारण मूल्य भिन्नता के प्रति अदा राशि	ठेके की संख्या	राशि
							ठेकेदार के कारण देरी पर	
1	मरे	76	26	36197309	21	33500165	1	33808308
2	पूमरे	78	11	<b>34430881</b>	<b>10</b>	<b>30860777</b>	0	0
3	पमरे	68	6	1411901	1	40761	0	0
4	दमरे	78	22	107514806	5	4267661	4	392199
5	पूरे	78	12	32828563	8	24247835	0	0
6	उरे	72	15	6703394	14	6524563	1	178831
7	पूसीरे	78	11	84454666	11	84454666	0	0
8	पमरे	75	15	<b>27421693</b>	<b>8</b>	<b>25679921</b>	1	272807
9	पूरे	66	17	62194037	17	62194037	0	0
10	दरे	78	24	17684869	6	7430189	0	0
11	दपूरे	78	31	79881474	24	70916457	3	1356101
12	पमरे	78	30	93193377	29	88832771	0	0
13	परे	78	8	13917824	8	13917824	0	0
14	उमरे	78	10	17015741	10	17015741	0	0
15	पूतरे	78	15	21752700	11	19981543	3	4476000
16	दपूमरे	78	16	41193286	11	19488373	0	0
	कुल	1215	<b>269</b>	<b>677796521</b>	<b>194</b>	<b>509353284</b>	<b>13</b>	<b>40484246</b>

अनुबंध- VIII (संदर्भ पैरा 2.3.4 और 2.3.5)																	
प्रगति पर ठेके का प्रोफाइल दर्शाने वाला विवरण																	
क्र.सं./विवरण	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	कुल
क्षेत्रीय रेलवे का नाम	दमरे	मरे	पूमरे	उरे	पूसीरे	दरे	दपूरे	परे	पमरे	पूरे	पूरे	पमरे	दपरे	उमरे	पूतरे	दपूमरे	
31 मार्च 2014 तक प्रगति पर ठेके की संख्या	375	247	405	317	1034	680	180	222	228	311	147	102	816	216	206	160	5646
जांच किए गए ठेके की संख्या	61	38	65	49	156	98	41	40	35	48	29	29	123	43	38	34	927
जांच किए गए ठेके का ठेका मूल्य	231.39	176.77	606.83	299.55	1986.62	392.92	346.05	266.51	148.48	473.41	255.8	183.56	588.56	170.98	182.3	192.28	6502.01
अब तक अदा किए गए बिलों की संख्या	179.76	151.23	299.24	99.45	1370.35	192.13	137.58	91.38	58.35	298.54	114.53	119.84	476.28	70.53	32.35	121.9	3813.44
तक की देरी (महीने में)	73	55	60	90	85	65	63	49	38	71	50	52	88	63	37	90	90
संरक्षण के अभाव में ठेके का विस्तार	2	7	7	5	1	5	9	5	9	34	13	5	27	3	4	9	145
स्पष्ट साइट की अनुपलब्धता के कारण ठेके में विस्तार	2	12	16	8	33	12	13	1	11	40	21	6	92	3	5	11	286

ठेकेदार द्वारा धीमी प्रगतिके कारण ठेके में विस्तार	17	2	0	0	0	15	4	1	6	5	0	4	21	3	1	6	85
कार्य के कार्य क्षेत्र में परिवर्तन के कारण ठेके का विस्तार	6	5	5	1	8	7	7	1	1	10	0	4	32	0	1	1	89
सामान की अनुपलब्धता के कारण ठेके में विस्तार	6	0	4	4	39	34	11	3	8	21	3	2	8	0	4	8	155
अन्य कारणों से ठेके का विस्तार	32	17	50	17	70	91	20	17	10	59	4	13	101	16	9	10	536
वित्तीय प्रभाव (अदा मूल्य भिन्नता) या कोई और	6.5	2.03	20.87	85.99	58.82	7.44	9.27	0.3	3.21	15.74	3.33	2.95	19.61	2.06	0.2	83.07	321.39
ठेके की संख्या जहां समापन की मूल वैधता समाप्त हो गई है।	2	15	9	14	28	16	3	12	16	0	10	8	13	9	4	8	167

धन मूल्य (₹ करोड़ में)	7.41	65.28	64.56	141.51	453.23	36.57	32.41	137.46	66.56	0	83.24	52.8	61.09	20.5	8.74	25.38	1256.74
12 महीनों तक की देरी वाले ठेके की संख्या	15	12	24	20	58	35	12	19	8	12	8	11	45	17	24	16	336
1 से 2 वर्ष तक की देरी वाले ठेके की संख्या	16	5	10	9	34	22	9	6	4	13	7	6	27	8	5	5	186
2 से 5 वर्षों की देरी वाले ठेके की संख्या	23	6	22	5	27	24	16	3	7	23	4	4	36	8	5	5	218
5 वर्षों से अधिक की देरी वाले ठेके की संख्या	5	0	0	1	9	1	1	0	0	0	0	0	2	1	0	0	20

अनुबंध-IX (संदर्भ पैरा 2.3.4 एवं 2.3.5)																	
समाप्त ठेके का प्रोफाइल दर्शाने वाला विवरण																	
क्षेत्रीय रेलवे का नाम	वर्ष 2013-14 के दौरान समाप्त ठेके	लेखापरीक्षा में नमूना जांच की संख्या	समापन की निर्धारित तिथि के भीतर समाप्त ठेके की संख्या	विस्तार का कारण										तक की देरी वाले ठेके की संख्या			
				विस्तारित अवधि में समाप्त ठेके की संख्या	ठेका मूल्य	समाप्त ठेके का मूल्य	संरक्षण के अभाव में ठेके का विस्तार	स्पष्ट साइट की अनुपलब्धता के कारण ठेके में विस्तार	ठेकेदार द्वारा धीमी प्रगतिके कारण ठेके में विस्तार	कार्य के कार्य क्षेत्र में परिवर्तन के कारण ठेके का विस्तार	सामान की अनुपलब्धता के कारण ठेके में विस्तार	अन्य कारण	वित्तीय प्रभाव (अदा मूल्य भिन्नता) या कोई और	12 महीनों तक	1 से 2 वर्ष	2 से 5 वर्ष	5 वर्षों से अधिक
1	2	3	4	5	6	7	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
दमरे	106	30	1	29	119.69	2.59	2	3	15	1	3	23	3.77	5	14	10	0
मरे	72	19	1	18	60.22	1.62	2	2	1	4	3	8	2.91	3	6	6	0
पूरमे	16	9	0	9	87.62	0	0	0	0	5	1	4	6.28	0	1	7	1
उरे	29	11	0	11	46.82	0	1	4	0	0	1	5	1.44	3	5	3	0
पूसीरे	101	28	0	28	129.51	0	1	3	1	2	4	21	4.21	11	6	9	2
दरे	164	35	0	35	101.18	0	0	5	0	3	16	35	5.51	15	11	9	0
दपूरे	40	18	0	18	62.63	0	2	4	9	4	6	9	4.23	7	7	4	0
परे	35	35	4	31	137.47	9.31	2	3	1	2	1	22	4.21	14	6	11	0
पमरे	37	9	1	8	31.88	2.25	3	3	4	0	1	7	1.27	4	3	1	0
पूरे	74	20	0	20	267.55	0	2	2	1	1	3	4	11.57	6	12	2	0
पूरे	65	17	0	17	55.12	0	8	24	0	1	16	5	4.26	5	8	4	0
पमरे	49	15	0	15	58.44	0	5	6	0	8	1	13	2.35	8	6	1	0

दपरे	74	22	0	22	102.86	0	1	0	0	0	0	22	5.76	10	1	11	0
उमरे	60	19	3	16	71.48	10.38	0	3	1	0	3	11	3.22	8	4	4	0
पूतरे	51	16	7	9	68.73	27.29	1	4	2	2	4	4	5.39	6	3	0	0
दपूमरे	31	10	1	9	38.38	2.75	0	4	0	0	0	6	0	4	0	5	0
कुल	1004	313	18	295	1439.5 8	56.19	30	70	35	33	63	199	66.38	109	93	87	3

अनुबंध-X (संदर्भ पैरा 2.3.5)														
ठेके/कार्यों के निष्पादन में देरी ठेकेदारों को विस्तार														
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे का नाम	जांच किए गए ठेके की संख्या	31.03.14 तक समापन हेतु बकाया ठेके की संख्या	निर्धारित तिथि के भीतर समाप्त ठेके की संख्या	ठेके की संख्या जहां विस्तार दिया गया है	ठेकेकार के कारण विस्तार	रेलवे के कारण विस्तार	दोनों के कारण विस्तार	समापन की निर्धारित तिथि के भीतर विस्तार में देरी के औसत दिनों की संख्या	ठेकेदारों के कारण देरी के मामलों पर वसूली हेतु बकाया हर्जाने की राशि	उद्घोषित और वसूली गई राशि(हर्जाना)	नॉन-उद्घोषित पैनल हर्जाना	विस्तार के कारण निष्क्रिय दिनों की संख्या	करार का धन मूल्य (विस्तार)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	मरे	76	58	0	58	5	47	6	359	981022	639000	342022	19530	7577.52
2	प्रमरे	78	70	1	69	0	67	2	443	194007	181587	12420	26572	292.2
3	पमरे	68	46	0	44	13	15	16	450	1258448	1227448	75363	12048	135.98
4	दमरे	78	70	0	70	29	32	9	535	66362818	2000	66360818	45514	427.22
5	प्ररे	78	49	1	48	3	39	6	304	494813	500	494313	16732	283
6	अरे	72	50	0	50	9	34	7	313	36500	35000	0	15635	170.23
7	प्रसीरे	78	65	4	61	0	61	0	512	0	0	0	20872	270.05
8	पमरे	75	70	11	59	15	35	9	281	11407832	206000	11407832	11811	240.18
9	प्ररे	66	46	0	45	0	45	0	171	0	0	0	14185	297.49

10	दरे	78	54	2	52	6	35	11	411	17831417	0	17831417	21372	202.08
11	दपूरे	78	51	0	51	7	38	6	625	1651000	100000	1551000	31890	359.6
12	पमरे	78	60	1	59	1	57	1	385	483360	24000	459360	22705	285.91
13	परे	78	59	0	59	2	54	3	299	218000	218000	0	17617	268.08
14	उमरे	78	52	0	52	16	35	1	376	7152308	612721	6539587	19543	168.34
15	पूतरे	78	47	9	38	11	24	3	271	10741002	143868	10597134	10279	146.11
16	दपूमरे	78	48	2	46	18	23	5	366	19509081	505000	19004081	15595	210.2
	कुल	1215	895	31	861	135	641	85		138321608	3895124	134675347	321900	11334.19

अनुबंधन-XI (संदर्भ पैरा 2.3.7)													
मध्यस्थता प्रोफाईल													
क्र. सं.	क्षेत्र का नाम	जांचे गये मध्यस्थ मामलों की सं.	मध्यस्थता न्यायाधिकरण में नामांकन में विलम्ब वाले मामलों की सं.	दावा रिकॉर्ड करने की तिथि से मध्यस्थता न्यायाधिकरण के संदर्भ में लिया गया औसत समय	विवाद के अग्रलिखित कारणों के कारण मामलों की संख्या								
					दावों का विवाद	मापन का विवाद	ड्राईंग/का विवाद की अनुपलब्धता	साइट की अनुपलब्धता	कम/गैर-आपूर्ति	कार्य क्षेत्र में परिवर्तन	ठेके का गलत निरस्तीकरण	निरस्तीकरण की अनुपलब्धता	अन्य
1	मरे	13	12	408	2	1	2	3	1	1	0	1	2
2	पूमरे	10	4	279	0	2	0	0	0	0	7	1	
3	पमरे	10	4	256	1	3	0	4	0	0	0	0	2
4	दमरे	22	20	440	19	0	0	0	0	0	1	2	
5	पूरे	11	2	182	0	0	0	0	1	0	8	0	2
6	उरे	19	1	32	4	0	1	0	0	2	1	0	1
7	पूसीरे	12	5	423	1	1	1	2	0	0	5	0	2
8	पमरे	9	7	1734	2	1	0	2	1	1	1	0	1
9	पूरे	6	0	10	4	0	0	0	1	0	1	0	0
10	दरे	19	3	122	9	0	2	0	0	2	4	0	2
11	दपूरे	16	8	526	7	2	0	0	0	0	7	0	0
12	पमरे	13	9	9	3	0	1	0	0	1	6	0	2
13	पूरे	7	5	1856	2	0	0	3	0	0	0	0	2

14	उमरे	10	2	1711.5	4	0	1	2	1	0	0	0	2
15	पूतरे	15	2	73	5	0	0	0	1	0	8	0	1
16	दपूमरे	22	5	180	4	1	1	3	0	1	8	0	4
	कुल	214	89	515	67	11	9	19	6	8	57	4	23

अनुबंध XII (संदर्भ पैरा 2.3.7)											
निपटाये गये और लंबित मध्यस्थ मामले											
क्र. सं.	रेवले क्षेत्र का नाम	31.03.2011 तक शेष मध्यस्थ मामलों की सं.	2011-12 से 2013-14 की अवधि के दौरान कठे हुए मध्यस्थ मामलों की सं.	रेलवे के पक्ष में निपटाये गये मामलों की सं.	ठेकेदारों के पक्ष में निपटाये गये मामलों की सं.	31.03.2014 तक लंबित मध्यस्थ मामलों की सं.					2011-12 से 2013-14 की अवधि के दौरान मध्यस्थ अवाई के प्रति कुल अदा की गई राशि (₹ में)
						एक वर्ष से कम पुराने	2 वर्षों से कम पुराने	3 वर्षों से कम पुराने	4 वर्षों से कम पुराने	4 वर्षों से अधिक कम पुराने	
1	मरे	261	42	6	23	3	17	13	21	220	133207532
2	पूमरे	72	32	5	12	12		35	0	40	7582686
3	पमरे	27	3	1	9	0	1	0	0	19	1842206
4	दमरे	307	19	19	33			137		137	5572129
5	पूरे	90	38	2	22	3	18	23	9	51	1436775
6	उरे	86	14	7	12	4	6	4	0	67	8689459
7	पूसीरे	52	22	2	24	4	6	6	5	22	44279212
8	पमरे	49	13	1	8	9	4	0	3	37	3863397
9	पूरे	2	4	0	0	1	1	1	3	0	6982
10	दरे	120	98	7	46	22	27	12	69	35	40780524
11	दपूरे	57	33	9	7	11	7	13	14	29	16142835
12	पमरे	57	21	9	20	6	4	8	8	23	18392346

13	परे	51	14	4	3	6	4	8	5	35	61651
14	उमरे	72	54	14	29	15	18	16	10	24	2108511
15	पूतरे	38	17	5	9	7	10	1	1	21	11804223
16	दपूमरे	31	42	10	21	10	15	3	2	12	18223533
		1372	466	101	278	113	138	280	150	772	313994001

अनुलग्नक 1 (पैरा संदर्भ 4.4.2.4)															
परिवर्तन प्रस्तावों और उनकी स्थिति का सार दर्शाता विवरण															
संक्षिप्त विवरण	जिसके द्वारा किया गया	नियोक्ता द्वारा परिवर्तन के लिए अनुरोध	ठेकेदार द्वारा प्रस्ताव हेतु संभावना		क्लॉज सं. 39.2.3 के अनुपालन में ठेकेदार द्वारा प्रस्ताव					मूल्य	आदेश परिवर्तन		लंबित आदेश परिवर्तन	आईआरपीएमयू द्वारा टिप्पणियां	समिति द्वारा टिप्पणियां
			क्लॉज सं. 39.2.1	क्लॉज सं. 39.2.2	क्लॉज सं. 39.2.1 (क)	क्लॉज सं. 39.2.1 (ख)	क्लॉज सं. 39.2.1 (ग)	क्लॉज सं. 39.2.1 (घ)	क्लॉज सं. 39.2.1 (ड)		आईआरपीएमयू	मै. एससी			
जीजैडबी एएलआईएन पर तीसरी लाइन कार्य	आईआर पीएमयू (रेलवे बोर्ड निर्देश)	हां	प्रस्तुत नहीं किये गये	लागू नहीं	हां	आरंभ में 20 महीनों के लिए जब पूर्ण योजना हम प्रस्तुत किया गया तब कोई समय नहीं मांगा गया	हां	नहीं	कोई परिवर्तन नहीं	8135870.3	14788 7495	जारी नहीं कि या गया	जारी नहीं किया गया	एससी द्वारा दरें अनुमोदित नहीं की गईं और अधिनिर्णयन हेतु लागू की गईं। यह ध्यान रखा जाये कि मै. एससी स्वीकृत दरों में चयनित है। यद्यपि कुछ दरें धूंध सिग्नलिंग सीपीयू और एपरोम पीसीवी और दोहरी जांच के लिए स्वीकृत की गई थी ये तीसरी लाइन वर्क के लिए स्वीकृत नहीं किये गये।	आरंभिक प्रस्ताव में सुधार किया गया। परिवर्तन प्रस्ताव क्लॉज 39.2 के अनुसार तैयार नहीं किया गया यद्यपि समिति द्वारा निकाली गई एकमुश्त मदों हेतु दरों पर चर्चा की गई और ठेकेदार के साथ समझौता किया गया परंतु कुल लागत में विभिन्नताएं थी क्योंकि ठेकेदार सभी मदों की दरों पर सहमत नहीं हुआ। नियोक्ता ने

**भारतीय रेल परियोजना प्रबंधन इकाई द्वारा संकेतन एवं दूरसंचार प्रणाली का आधुनिकीकरण**

																विभिन्नता आदेश जारी किया जो लंबित समझौते के रूप में लिया जा सकता है। ठेकेदार ने मामला अधिनिर्णयन हेतु संदर्भित कर दिया। यद्यपि कार्य तीसरी लाईन के साथ जीजैडएएलआईएन में किया गया।
पीएनके-जीजैडबी खंड में 9 ब्लॉक खंड में धूध सिग्नलिंग	आईआर पीएमयू (रेलवे बोर्ड निर्देश)	हां	प्रस्तुत नहीं किये गये	दिये नहीं गये	दिये नहीं गये	दिये नहीं गये	हां	दिये नहीं गये	दिये नहीं गये	.....	10063 628	जारी नहीं किये गये	जारी नहीं किये गये	परिवर्तन प्रस्ताव फार्मेट में प्रस्तुत नहीं किया गया। आईआरपीएमयू और एएससी द्वारा सहमत करें।	कार्य परिवर्तन आदेश के अनुमोदन से पहले ही पूरा किया जा चुका है। ठेकेदार एसएजी समिति द्वारा निकाली गई दरों से सहमत नहीं हुआ और 25.03.2013 को संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया और जो वित्त विवीक्षा के अंतर्गत है।	
दोहरे जांच कार्य के कारण विभिन्नता	आईआर पीएमयू (रेलवे बोर्ड निर्देश)	हां	प्रस्तुत नहीं किये गये	दिये नहीं गये	हां	दिये नहीं गये	हां	गारंटी का मूल्य बढ़ाई जानी है।	काई परिवर्तन नहीं	.....	26725 6220	जारी नहीं किये गये	जारी नहीं किये गये	एएससी ने केबल (रेलवे द्वारा आपूर्ति/वापस की जाने वाली) विद्युत आपूर्ति, संयुक्त क्षेत्र	कार्य परिवर्तन आदेश दिया जाना काफी पहले पूरा किया जा चुका है नियोक्ताओं की	

**भारतीय रेल परियोजना प्रबंधन इकाई द्वारा संकेतन एवं दूरसंचार प्रणाली का आधुनिकीकरण**

स्टेशन खंड में डीसी ट्रैक सर्किट	आईआर पीएमयू (रेलवे बोर्ड निर्देश)	हां	प्रस्तुत नहीं किये गये	दिये नहीं गये	हां	दिये नहीं गये	हां	गारंटी का मूल्य बढ़ाई जाना है।	कोई परिवर्तन नहीं	.....	3(ए) में लागत शामिल	लागू नहीं	लागू नहीं	सत्यापन आदि की आपूर्ति समाप्त करने के बाद नये प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कहा।	कहना है कि स्टेशन यार्ड के लिए एक्सेल काउंटर ब्लॉक खंड में प्रयोग किये गये और केबल की मात्रा में वृद्धि के कारण वित्तीय अनुमान बहुत कम होगा। ठेकेदार ने ₹ 26.72 करोड़ की लागत अनुमान प्रस्तुत की थी जिसका सत्यापन नहीं किया और नियोक्ता द्वारा सहमति दी गई तथा हाल ही में उन्होंने ठेकेदार से परिवर्तन प्रस्ताव को पुनः प्रस्तुत करने का अनुरोध किया।
पूजा की आपूर्ति	आईआर पीएमयू (एनसी आर का अनुरोध)	हां	प्रस्तुत नहीं किये गये	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	43657897	प्रस्तुत नहीं की गई	लागू नहीं	लागू नहीं	एएससी ने ठेका दरों पर अतिरिक्त पूजा की आपूर्ति से मना कर दिया। ठेकेदार स्वीकृत दरों के लिए चयनशील है। अतः आगे बढ़ना ही विवाद है।	यह भी देखा गया कि यह प्रस्ताव नवम्बर 12 में आरंभ किया गया और तब भी प्रस्ताव जीसीसी ब्लॉक 39.2 के अनुसार प्रसंस्कृत नहीं की गई।

**भारतीय रेल परियोजना प्रबंधन इकाई द्वारा संकेतन एवं दूरसंचार प्रणाली का आधुनिकीकरण**

सीटीसी निर्माण पर आरसीसीके स्थान पर स्लैब के स्थान पर स्टील छत ट्रेस का परिवर्तन	एएससी	नहीं	प्रस्तुत नहीं की गई	लागू नहीं	हां	कोई प्रभाव नहीं	लागू नहीं	कोई परिवर्तन नहीं	कोई परिवर्तन नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	जारी नहीं किये गये	जारी नहीं किये गये	आरंभ में 2009 में परिवर्तन प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया और खो गया अगस्त 2011 में नया प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया और आईआरपीएमयू में प्रक्रियाधीन है।	सीटीसी निर्माण हेतु कई परिवर्तन किये गये और अब यह निर्णय लिया गया कि अब पहले से ही निर्मित भवन को प्रयोग किया जाएगा और परिवर्तन प्रस्ताव का अनुमोदन अनुमोदनाधीन है। कोई वित्तीय अनुमान नहीं है।
टुंडला से कोलकाता शिफ्टिंग, एमएससी और चाईल्ड एक्सचेंज, मदर एक्सचेंज सीईआर और एमयूएक्स के कारण के हटाने के कारण जीएसएमआर हेतु विद्युत आपूर्ति प्रबंध	आईआर पीएमयू (रेलवे बोर्ड निर्देश)	हां	प्रस्तुत नहीं की गई	लागू नहीं	हां	दिये नहीं गये	हां	कोई परिवर्तन नहीं	कोई परिवर्तन नहीं	73406902 (बचत) (सं. जेएजी)	यूएसडी हटाया जाना और 54582 9 और 19770 2 आईएन आर की वृद्धि की गई	जारी नहीं किये गये	जारी नहीं किये गये	विनिमय, सीईआर और एमयूएक्स को हटाने के बाद परिवर्तन प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए मैं. एएससी ने कहा परंतु प्रस्तुत नहीं किया गया। आईआरपीएमयू ने विभिन्नताएं तैयार की और स्वीकृति के लिए एएससी को भेज दी।	

**भारतीय रेल परियोजना प्रबंधन इकाई द्वारा संकेतन एवं दूरसंचार प्रणाली का आधुनिकीकरण**

कुछ मद में हेतु मुद्रा परिवर्तन	एएससी	नहीं	प्रस्तुत नहीं की गई	लागू नहीं	हां	दिये नहीं गये	हां	कोई परिवर्तन नहीं	कोई परिवर्तन नहीं	ठेके की मुद्रा परिवर्तन दर के अनुसार	जारी नहीं किये गये	जारी नहीं किये गये		एएससी द्वारा समुचित दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किये गये। दिनांक 01.03.2013 को पुनः प्रस्तुत करने को कहा गया।	ठेकेदार द्वारा समुचित दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किये गये। दिनांक 01.03.2013 और 16.04.2013 को फोलो अप बैठक के दौरान पुनः प्रस्तुत करने को कहा गया। यह वित्तीय अनुमान नहीं हो सकता।
जीएसएम-आर के लिए वेंडर में परिवर्तन	एएससी	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां	दिये नहीं गये	दिये नहीं गये	दिये नहीं गये	कोई परिवर्तन नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	जारी किये गये	लागू नहीं	उचित फार्मेट में परिवर्तन प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किये गये।	29.06.2011 को परिवर्तन प्रस्ताव अनुमोदित किया गया
एसटीएम1-एसडीएच उपस्कर की मुद्रा में परिवर्तन	एएससी	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां	दिये नहीं गये	लागू नहीं	दिये नहीं गये	दिये नहीं गये	ठेके की मुद्रा परिवर्तन दर के	लागू नहीं	जारी किये गये		उचित फार्मेट में परिवर्तन प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किये गये।	प्राप्त किये गये विधिक परामर्श के अनुसार वित्तीय विवीक्षा के अंतर्गत ऐसे परिवर्तन के लिए ठेके में कोई प्रावधान नहीं है। कोई वित्तीय अनुमान नहीं।
संशोधित कंसोरटियम समझौता	एएससी (एएससी द्वारा भा.रे पर थोपा गया परिवर्तन)	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां	दिये नहीं गये	लागू नहीं	कोई परिवर्तन नहीं	कोई परिवर्तन नहीं	ठेके की मुद्रा परिवर्तन दर के	जारी नहीं किये गये	जारी नहीं किये गये		कंसोरटियम सहयोगियों ने अनुमोदन के बिना स्वयं में ही उत्तर दायित्वों का आदान प्रदान कर टावर और शैल्टर का निर्माण कार्य आरंभ किया।	04.04.2013 को विधिक सेल द्वारा विवीक्षा की गई और विवीक्षा के अंतर्गत ठेकेदार से स्पष्टीकरण मांगे गये

**भारतीय रेल परियोजना प्रबंधन इकाई द्वारा संकेतन एवं दूरसंचार प्रणाली का आधुनिकीकरण**

														उचित फार्मेट में परिवर्तन प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किये गये।	
<b>एएफटीसी के लिए वैंडर परिवर्तन</b>	(एएससी द्वारा भारे पर थोपा गया एएससी)	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां	दिये नहीं गये	निरंक	कोई परिवर्तन नहीं	कोई परिवर्तन नहीं	ठेके की मुद्रा परिवर्तन दर के अनुसार	जारी नहीं किये गये	जारी नहीं किये गये		मै. एएससी ने आईआरपीएमयू की दरों को स्वीकृत नहीं किया।	
<b>स्टेशनयार्ड में एएफटीसी नहीं</b>	आईआर पीएमयू	हां	प्रस्तुत नहीं किये गये	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	138684225 (बचत) (संदर्भ जेएजी)	लागू नहीं	जारी नहीं किये गये	जारी नहीं किये गये	अनुस्मारकों के बाद भी आईआरपीएमयू	ठेकेदार ने प्रस्ताव स्वीकृत कर लिया और इसके अनुसार कार्य किया गया। यद्यपि, अब ठेकेदार ने एएफटीसी की डिक्लीशन को सवीकृत करने से मना कर दिया।
<b>एएफटीसी हेतु यूपी और डीएन वियुत आपूर्ति का बंटवारा</b>	आईआर पीएमयू	हां	प्रस्तुत नहीं किये गये	लागू नहीं	हां	दिया नहीं गया	हां	कोई परिवर्तन नहीं	कोई परिवर्तन नहीं	.....	19397 39	जारी नहीं किये गये	जारी नहीं किये गये	आईआरपीएमयू द्वारा संवीक्षाधीन परिवर्तन प्रस्ताव	ठेकेदार ने विभिन्नता प्रस्ताव प्रस्तुत किया। कम वृद्धि होने के कारण नियोक्ता द्वारा अन्य परिवर्तन प्रस्ताव प्रसंस्कृत करना होगा।
<b>चरण पवाईट मशीन हेतु उप-वैंडर में परिवर्तन</b>	आईआर पीएमयू	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां	लागू नहीं	दिया नहीं गया	कोई परिवर्तन नहीं	कोई परिवर्तन नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	जारी किये गये	.....	उचित फार्मेट में परिवर्तन प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किये गये।	नियोक्ता द्वारा परिवर्तन प्रस्ताव स्वीकृत कर लिया गया।

**भारतीय रेल परियोजना प्रबंधन इकाई द्वारा संकेतन एवं दूरसंचार प्रणाली का आधुनिकीकरण**

यूएसए से भारत को सीपीयू और आईपीरोम पीसीबी की आपूर्ति हेतु परिवर्तन प्रस्ताव	एएससी	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां	लागू नहीं	लागू नहीं	कोई परिवर्तन नहीं	कोई परिवर्तन नहीं	ठेके के अनुसार और ठेके के मुद्रा परिवर्तन दर	जारी नहीं किये गये	जारी नहीं किये गये		आईआरपीएमयू और एएससी द्वारासहमत दरों जीएम के अनुमोदन के लिए परिवर्तन प्रस्ताव/पुनः जांच के लिए लौटाई गई।	ठेकेदार द्वारा परिवर्तन प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया और वित्त द्वारा इसकी विवीक्षा की गई और यह अनुमोदनाधीन है।
यार्ड रिमोंडलिंग के साथ 7 बड़े यार्ड का कार्यान्वयन	आईआर पीएमयू	हां	लागू नहीं	लागू नहीं	28723315 (बचत) (संदर्भ जेएजी)	लागू नहीं	जारी नहीं किये गये	जारी नहीं किये गये	अनुस्मारकों के बाद भी उचित फार्मेट में परिवर्तन प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किये गये।	यह देखा गया कि नियोक्ता ने ठेकेदार से परिवर्तन प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए औपचारिक अनुरोध नहीं किया और उनकी टिप्पणियाँ कि मामला एचएजी समिति की विचारार्थ लंबित है, अनुचित है। समिति मानत है कि यह प्रस्ताव सुविधाओं के सामान्य कार्यक्षेत्र के अंतर्गत आता है। नियोक्ता को एचएजी समिति की सिफारिशों के लिए इंतजार किये बिना उचित फार्मेट में परिवर्तन प्रस्ताव के लिए तुरंत प्रक्रिया					

**भारतीय रेल परियोजना प्रबंधन इकाई द्वारा संकेतन एवं दूरसंचार प्रणाली का आधुनिकीकरण**

															आरंभ करनी चाहिए।
एससीसी सीटीसी प्रणाली से फोनिकस सीटीसी प्रणाली के लिए परिवर्तन प्रस्ताव	(एससीसी द्वारा भारे पर थोपा गया परिवर्तन) एससीसी	नही	लागू नहीं	लागू नहीं	दिया नहीं गया	लागू नहीं	कोई परिवर्तन नहीं	कोई परिवर्तन नहीं	कोई परिवर्तन नहीं	लागू नहीं	कोई परिवर्तन नहीं	जारी नहीं किये गये	जारी नहीं किये गये	आईआरपीएमयू द्वारा संवीक्षाधीन परिवर्तन प्रस्ताव	हाल ही में परिवर्तन प्रस्ताव प्राप्त किया गया और यह नियोक्ता की संवीक्षाधीन है।
सीटीसी से वॉल डिस्पले प्रणाली हेतु परिवर्तन प्रस्ताव	(एससीसी द्वारा भारे पर थोपा गया परिवर्तन) एससीसी	नही	लागू नहीं	लागू नहीं	हां	लागू नहीं	कोई परिवर्तन नहीं	कोई परिवर्तन नहीं	कोई परिवर्तन नहीं	लागू नहीं	कोई परिवर्तन नहीं	जारी नहीं किये गये	जारी नहीं किये गये	आईआरपीएमयू द्वारा संवीक्षाधीन परिवर्तन प्रस्ताव	हाल ही में परिवर्तन प्रस्ताव प्राप्त किया गया और यह नियोक्ता की संवीक्षाधीन है।

अनुलग्नक- 2 (पैरा संदर्भ 4.4.2.4)

मै. एएससी से संबंधित लंबित परिवर्तन प्रस्तावों को दर्शाता विवरण

क्र. सं.	परिवर्तन प्रस्ताव का संक्षिप्त विवरण	भिन्नता		का या लगभग भुगतान (भारतीय रु. में)	13.12.13 तक सीएओ के साथ बैठक का निर्णय और इससे 20.01.14 को जीएम/एनसी रेलवे के साथ बैठक			
		आईआरपीएमयू	मै. एएससी		आईआरपीएमयू की टिप्पणियां	एएससी से प्राप्त	ठेका संबंधी प्रावधान	
1	जीजैडबी-एएलजेएन पर 3वीं लाईन वर्क	8135870.27	147887495	8109092	एएससी द्वारा दरों पर सहमति नहीं हुई और अधिनिर्णयन हेतु लागू किये गये। यह ध्यान में रखा जाये कि मै. एएससी दरे स्वीकृत करने में चयनशील है। जबकि उक्त दरें धुंध सिग्नलिंग सीपीयू और ईईपीरोम पीसीबी और दोहरी जांच के लिए सवीकृत किये गये, इन्हें 3वीं लाईन वर्क के लिए स्वीकृत नहीं किया गया। दिनांक 17.10.2013 के बोर्ड के सं. 2012/एसआईजी/केएफडब्ल्यू/गोपनीय द्वारा मामले पर सीएसटीई/एनसीआर को शीघ्र अति अधिनिर्णयन के लिए कहा।	एएससी रेलवे द्वारा निकाली गई दरों से सहमत हो गई जो ठेका दरो पर आधारित थी और 2009 को जीएम/एनसीआर द्वारा एसएजी समिति द्वारा सहमत दरो का नामांकित किया	इसके बाद अधिनिर्णायक के निर्णय के अनुसार कार्रवाई की जाएगी।	विवाद के निपटान हेतु जीसीसी और एससीसी क्लॉज 4 के अनुसार
2 (क)	दोहरे जांच कार्यके कारण भिन्नता	निरंक	267256220	0	** केबल बिछाने,, स्थिति बॉक्स, टर्मिनेशन आदि की भिन्नता का अभी तक अनुमान नहीं लगाया	एएससी ने रेलवे की कार्य पद्धति से और भिन्नता के निर्धारण के लिए साईट के संयुक्त सत्यापन	डिलीशन हेतु जीसीसी क्लॉज 7(सी) के अनुसार	

**भारतीय रेल परियोजना प्रबंधन इकाई द्वारा संकेतन एवं दूरसंचार प्रणाली का आधुनिकीकरण**

2 (ख)	स्टेशन कर्षण विभाग में डीसी ट्रैक सर्किट	निरंक	3(क) में शामिल लागत	0	गया, उक्त का साईट पर संयुक्त सत्यापन होगा।	सहमत होने से मना कर दिया और स्टेशन सेक्शन में किये गये निर्माण कार्य डिलीशन से सहमत नहीं हुई।	
3	टुंडला से कोलकाता ले जाने के कारण जीएसएम-आर हेतु विद्युत आपूर्ति व्यवस्था/एमएससी एवं छोटे एक्सचेंज, मुख्य एक्सचेंज, सीईआर और एमयूएसक्स	73406902	डिलीशन यूएसडी 545829 और आईएनआर 197702 में वृद्धि हुई।	118621.2	मै. एएससी ने विनिमयक सीईआर और एमयूएसक्स के डिलीशन के बाद परिवर्तन प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए पूछा। आईआरपीएमयू ने भिन्नता तैयार की और स्वीकृत हेतु एएससी को भेजी जिसे उन्होंने मानने से मना कर दिया।	मदर एक्सचेंज, चाईल्ड एक्सचेंज, सीईआर और एमयूएसक्स के डिलीशन सहित एएससी को संशोधित परिवर्तन प्रस्ताव प्रस्तुत करना है या आईआरपीएमयू द्वारा भेजी गई भिन्नता को स्वीकार करना है। एएससी किसी मद से डिलीशन हेतु सहमत नहीं हुई।	डिलीशन हेतु जीसीसी क्लॉज 7(सी) के अनुसार
				(सकारात्मक भिन्नता का 60% माना जाये)	एएससी किसी भी मद से हटाने के लिए सहमत नहीं था		
4	कंट्रोल यूनिट बेसिक हार्डवेयर (मोक्स आरएस232ओएफ मोडम सीरीयल काम, केबल) के लिए मुद्रा में परिवर्तन	51442723	51442723	0	एएससी द्वारा समुचित दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किये गये। पुनः प्रस्तुत करने को कहा गया।	एएससी को बिल प्रसंस्करण हेतु अपेक्षित दस्तावेज, 1 मूल दर देश की नागरिकता का प्रमाण पत्र 2 प्रविष्टि बिल आदि हैं।	ठेका समझौते के क्लॉज 3.2 के अनुसार
					एएससी को बिल प्रसंस्करण हेतु अपेक्षित दस्तावेज, 1 मूल दर देश की नागरिकता का प्रमाण पत्र 2 प्रविष्टि बिल आदि हैं। एक महीने के समय के बाद भी एएससी दस्तावेज प्रस्तुत नहीं कर सकी।		

**भारतीय रेल परियोजना प्रबंधन इकाई द्वारा संकेतन एवं दूरसंचार प्रणाली का आधुनिकीकरण**

5	एएफटीसी के लिए वैंडरपरिवर्तन और	57664109		34598465	आईआरपीएमयू की दरों को मै. एएससी ने स्वीकार करने से मना कर दिया।	रेलवे द्वारा निर्धारित दरों से एएससी को सहमत होना है जो ठेका दरों पर आधारित है।	डिलीशन के लिए जीसी क्लॉज 7(ग) के अनुसार
	स्टेशन यार्ड में कोई एएफटीसी नहीं	138684225 (बचत)	लागू नहीं	0	अनुस्मारकों के बावजूद भी अब तक भी परिवर्तन प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किये गये। मै. एएससी न नकारात्मक भिन्नता को अपनाने से मना कर दिया।	एएससी को स्टेशन सेज के एएफटीसी के डिलीशन से सहमत होना है। मै. एएससी ने स्टेशन सेज के एएफटीसी के डिलीशन से सहमत होने से मना कर दिया।	
6	यार्ड रिमॉडलिंग सहित 7 बिग यार्ड का कार्यान्वयन	28723315 (बचत)	लागू नहीं	0	अनुस्मारकों के बावजूद भी अब तक भी परिवर्तन प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किये गये।	3वीं लाईन हेतु गणना की गई आईआरपीएमयू के प्रति यूनिट दरों के अनुसार एएससी को यार्ड रिमॉडलिंग के कारण दरों सहित भिन्नता के कारण परिवर्तन प्रस्ताव प्रस्तुत करना था।	जीसीसी क्लॉज 1.3 प्रणाली वैधता के अनुसार
7	फोनिक्स सीटीसी प्रणाली से एससीसी सीटीसी प्रणाली के लिए परिवर्तन प्रस्ताव	134401802.1	134401802.1	0	आईआरपीएमयू द्वारा संवीक्षा अधीन परिवर्तन प्रस्ताव। मै. एएससी को आरडीएसओज आवश्यकताओं के अनुसार स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए कहा गया।	तीसरी पार्टी वैधता सहित आरडीएसओ मंजूरी के लिए एएससी को अपेक्षित दस्तावेज प्रस्तुत करने हैं।	

अनुलग्नक-3 (पैरा संदर्भ 4.4.2.4)								
निर्माण कार्यों/परियोजनाओं के प्रति 2009-10 से 2013-14 के दौरान ऋण निधि और वास्तविक व्यय के प्रावधान का विवरण								
क्र. सं.	बजट में समावेश करने का वर्ष	परियोजना/कार्य का नाम	कुल 2009-10 से 2013-14			अधिक या कम भिन्नता		31.03.2014 तक कुल व्यय
			बीजी	एफजी	ईई	बीजी और एफजी के बीच	एफजी और वास्तविक व्यय के बीच	
1	2	3	22	23	24	25	26	27
1	1995-96 (उरे/पीबी - 161)	गाजियाबाद-कानपुर: इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग द्वारा सिग्नलिंग गीयर की प्रतिस्थापना (5 स्टेशन)	310581	169717	169343	140864	374	186372
2	2003-04 (जीबी-14)	अलीगढ़-कानपुर-स्वर्णिम चतुर्भुज राजधानी शताब्दी मार्ग में अलीगढ़-कानपुर खंड में एबीएस के साथ लगातार ट्रैक सर्किटिंग का प्रावधान (33 ब्लॉक खंड)	707771	767163	750948	-59392	16215	980946
1	वास्तविक 1997-98 (उरे/पीबी - 220) उमरे 2004-05 (उमरे/पीबी - 171)	टुंडला-आरआरआई द्वारा प्रतिस्थापना सिग्नल	199290	111155	93151	88135	18004	283089

**भारतीय रेल परियोजना प्रबंधन इकाई द्वारा संकेतन एवं दूरसंचार प्रणाली का आधुनिकीकरण**

2	1996-97	जीजैडबी-टीडीएल: सोलीड स्टेट इंटरलॉकिंग द्वारा सिग्नल उपस्कर का प्रतिस्थापन (7 स्टेशन)	547076	419732	165152	127344	254580	228892
3	1998-99	गाजियाबाद-कानपुर: इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग द्वारा सिग्नलिंग गीयर्स का प्रतिस्थापना (15 स्टेशन)	394242	375645	317488	18597	58157	633130
4	1996-97	गाजियाबाद-कानपुर: एसएसआई द्वारा गीयर्स का प्रतिस्थापन (19 स्टेशन)	582000	483644	430398	98356	53246	627294
5	1998-99	गाजियाबाद-कानपुर: सिग्नलों का आधुनिकीकरण	178000	203308	189579	-25308	13729	309269
6	1997-98 (पीबी/34)	गाजियाबाद-अलीगढ़: स्वचालित सिग्नल	302325	109085	104122	193240	4963	167349
7	2002-03	इटावा-आंतरिक उपस्कर रिकॉर्डिंग प्रणाली और नियंत्रण केंद्र के साथ नियंत्रण उपस्कर	1108020	194964	176238	913056	18726	380716
8	2002-03	अलीगढ़ जं.-आंतरिक उपस्कर रिकॉर्डिंग प्रणाली और नियंत्रण केंद्र के साथ नियंत्रण उपस्कर	393484	257189	227739	136295	29450	404203
9	1998-99 (पीबी-287)	दिल्ली-जीजैडबी-पनकी* ओएफसी केबल द्वारा आरई केबल का प्रतिस्थापन	630151	452527	425247	177624	27280	612737
<b>बीजी=बजट अनुदान</b>			5352940	3544129	3049405	1808811	494724	4813997

अनुलग्नक 4 (पैरा संदर्भ 4.4.2.4)

31 मार्च 2015 तक गाजियाबाद-कानपुर मार्ग पर ग्यारह मुख्य सिग्नल और दूरसंचार निर्माण कार्यो जो केएफडब्ल्यू ऋण प्रयोग करते हुए कार्यान्वयन हेतु मै. एएससी को अवाई करते हुए आईएमपीआरयू को सौंपे गये थे

क्र. सं.	निर्माण के विवरण	स्वीकृति वर्ष	वास्तविक/ संशोधित लागत (₹ करोड़ में)	नई अनुमानित लागत (₹ करोड़ में)	मार्च 2015 तक व्यय (₹ करोड़ में)	भौतिक विकास	वित्तीय विकास	कार्य का कार्यक्षेत्र और स्थिति	2015-16 के लिए प्रस्तावित अनुमान	पूर्णता की लक्षित तिथि
1	गाजियाबाद-कानपुर में इलेक्ट्रानिक इंटरलाकिंग द्वारा सिग्नलिंग गीयर्स की प्रतिस्थापना (15 स्टेशन)	1998-99	51.85	85.43	64.89	85%	76%	कार्यक्षेत्र: एमआईयू, डीईआर, बीडीएन, इकेएल, बीएनटी, एसएचडब्ल्यू, यूएलडी,पीटीएक्स, पीएचडी, केएनएस, जेजेके, एएपी, आरआरएच, एमटीओ, बीपीयू (15 स्टेशन) में इलेक्ट्रानिक इंटरलाकिंग स्थिति-14 स्टेशनो पर कार्य पूर्ण किया गया। शेष एक यार्ड नवम्बर 2016 में पूरा किया जाना लक्षित है।	20	सितम्बर 2016
2	स्वर्षिम चतुर्भुज राजधानी शताब्दी मार्ग में अलीगढ़-कानपुर खंड में एबीएस के साथ लगातार ट्रैक	2003-04	92.66	107.29	102.95	100%	96%	कार्यक्षेत्र - एलजेएन-सीएनबी खंड में 33 ब्लॉक खंडों में स्वचालित सिग्नलिंग स्थिति सभी	3.80	लागू नहीं

**भारतीय रेल परियोजना प्रबंधन इकाई द्वारा संकेतन एवं दूरसंचार प्रणाली का आधुनिकीकरण**

	सर्किटिंग का प्रावधान (33 ब्लॉक खंड) अलीगढ़-कानपुर-मार्ग							33 ब्लॉक खंडों में कार्य पूरा किया गया और संशोधित अनुमान प्रक्रियाधीन हैं।		
3	गाजियाबाद-कानपुर खंड में इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (19 स्टेशन) द्वारा गीयर्स का प्रतिस्थापन	1996-97	48.99	139.33	67.58	60%	49%	कार्यक्षेत्र - सीपीवाईजैड, डब्ल्यूआईआर, एसकेक्यू, केआरजे, डीएआर, डीएक्यू, एमएक्सके, एसएनएस, एचआरएस, पीआरए, जेएलएस, सीएमएस, बीआरएन, एमआईटी, एफजैडडी, बीबीएल, एसवी, इटीडब्ल्यू, पीएनके (19 स्टेशन) में सोलीड स्टेट इंटरलॉकिंग स्थिति - 15 स्टेशनों में कार्यपूरा किया शेष चार वे साईट स्टेशन एसकेक्यू, मुख्य यार्ड-इटीडब्ल्यू, केआरजे और पीएनके है जिनकी पूर्णता की संभावित तिथि क्रमशः जून-15, मई-15, अप्रैल-16 और सितम्बर-16 हैं। इएसपी/एसआईपी	निरंक	जून-2016

**भारतीय रेल परियोजना प्रबंधन इकाई द्वारा संकेतन एवं दूरसंचार प्रणाली का आधुनिकीकरण**

								अनुमोदित किये जा चुके हैं।		
4	टुंडला में मार्ग रिले इंटरलॉकिंग द्वारा सिग्नलिंग गीयर्स का प्रतिस्थापन	1997-98	34.74	34.74	29.23	शून्य	84%	कार्यक्षेत्र - टुंडला में इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग स्थिति - संशोधन के अंतर्गत ईएसपी। यार्ड रिमॉडलिंग के साथ-साथ कार्य किया गया।	2.64	जून - 2017
5	गाजियाबाद-कानपुर मार्ग में सिग्नल का आधुनिकीकरण	1998-99	40.35	40.35	35.91	20%	89%	कार्यक्षेत्र - टुंडला और पीएनके-जीजैडबी खंड में सीटीसी का प्रावधान। स्थिति - डिजिटल लाईट प्रोसेसिंग संचार/डाटाबेस सर्वर का उपयोग करते हुए बॉल डिस्प्ले बोर्ड सहित सीटीसी उपस्कर और एक प्रदेश के (7 स्टेशन) के लिए नियंत्रक डैस्क टुंडला में हाल में ही पूर्ण हुए सीटीसी भवन संस्थापित किया गया। 6 स्टेशनों पर सॉफ्टवेयर टैस्टिंग पूर्ण की जा चुकी है और 7वें स्टेशन अर्थात् शिकोहाबाद	5.36	दिसम्बर 2015

भारतीय रेल परियोजना प्रबंधन इकाई द्वारा संकेतन एवं दूरसंचार प्रणाली का आधुनिकीकरण

								सीटीसी के लिए प्रक्रियाधीन है। पहली वे साईट स्टेशन हीरा गांव पर सॉफ्टवेयर लोड किया गया। हीरागांव का संचालन सफलतापूर्वक सीटीसी से किया गया। शेष स्टेशनों पर सॉफ्टवेयर की लोडिंग प्रक्रियाधीन है। 7 स्टेशनों पर साफ्टवेयर लोड होने के बाद मई 2015 में ट्रायल लिया जाएगा।		
6	गाजियाबाद-टुंडला खंड में इलैक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (7 स्टेशन) द्वारा सिग्नल उपस्कर का प्रतिस्थापन	1996-97	9.22	52.31	24.34	40%	69%	कार्यक्षेत्र- एजेएलएन, एमडब्ल्यूयूई, केएलए, एसओएम,सीएचएल, डीकेडी, एजेआर (सात स्टेशन) में इलैक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग। स्थिति- 5 स्टेशनों पर कार्य पूरा किया जा चुका है। शेष से, सीएचएल पर वे साईड स्टेशन पर अप्रैल 15 तक और एलजेएन पर मार्च 16 तक पूरा	6	दिसम्बर 2015

**भारतीय रेल परियोजना प्रबंधन इकाई द्वारा संकेतन एवं दूरसंचार प्रणाली का आधुनिकीकरण**

								किया जाने का लक्ष्य है। (इएसपी/सिप अनुमोदित)		
7	गाजियाबाद-कानपुर में सोलिड स्टेट इंटर लार्किंग द्वारा सिग्नलिंग गीयर्स का प्रतिस्थापन	2002-03	6.21	37.91	24.56	100%	65%	कार्यक्षेत्र- 5 स्टेशन जेजीआर, केएए, एचएनजी, एमएनआर, एसकेबी में इलैक्ट्रानिक इंटरलार्किंग। स्थिति- कार्य पूरा किया जा चुका है। संशोधित अनुमान प्रक्रियाधीन है।	4	-
8	अलीगढ़ में आंतरिक उपस्कर, रिकॉर्डिंग प्रणाली और नियंत्रण केंद्र के साथ नियंत्रण उपस्कर	2002-03	40.76	73.90	40.87	50%	55%	कार्यक्षेत्र- जीजैडवी-एमजीएस खंड में 54 स्थानों पर 62 टावर, 90+2/आईआरआईएसइटी बीटीएस, 1 बीएससी और 1 एमएससी और आईएसडीएन एक्सचेंज वाली 70 आरकेएम पर एमटीआरसी का प्रावधान। स्थिति - इटीडब्ल्यू खंड (180 किमी.) में एजेएलएन में एमटीआरसी टैस्ट आरंभ किया गया। 22 आईएसडीएन एक्सचेंज संस्थापित की गई। 23	10	दिसम्बर 2015
9	इटीडब्ल्यू में आंतरिक उपस्कर, रिकॉर्डिंग प्रणाली और नियंत्रण केंद्र के साथ नियंत्रण उपस्कर	2002-03	37.77	62.30	38.33	50%	62%		12.70	दिसम्बर 2015

**भारतीय रेल परियोजना प्रबंधन इकाई द्वारा संकेतन एवं दूरसंचार प्रणाली का आधुनिकीकरण**

								टावर लगाई गई, बीएससी I 01+01/सेट लगाये, बीटीएस ने 21+02/आईआरआई सेट लगाये।		
10	दिल्ली - गाजियाबाद - पनकी खंड में ऑप्टिक फाइबर केबल द्वारा केबल का प्रतिस्थापन	2003-04	63.25	63.25	62.96	88%	100%	कार्यक्षेत्र - दिल्ली - गाजियाबाद - पंकी खंड में क्वैड केबल के साथ ओएफसी (908 किमी.) का प्रावधान/स्थिति - कुल 908 किमी. में से ओएफसी का 875 किमी. और 454 किमी. में से 383.62 किमी क्वैड बिछाई गई।	2	दिसम्बर 2015
11	अलीगढ़-गाजियाबाद खंड में स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग	1997-98	19.77	40	18.37	65%	46%	कार्यक्षेत्र-14 ब्लॉक खंडों में स्वचालित सिग्नलिंग का प्रावधान स्थिति-10 ब्लॉक खंड आरंभ किये गये। शेष 4 खंडों के लिए लक्ष्य जुलाई 15 है।	16	जून 2015

वास्तविक/संशोधित लागत- ₹ 445.57 करोड़

अंतिम अनुमानित लागत- ₹ 736.51 करोड़