

अध्याय-3

अनुबंध एवं परियोजना प्रबंधन

अनुबंध एवं परियोजना प्रबंधन

अध्याय का संक्षिप्त विवरण:

- कंपनी द्वारा अतिरिक्त परफॉर्मंस गारंटी प्राप्त करने के लिए शासकीय आदेश का संज्ञान नहीं लिया गया एवं अनुमानित लागत से 11.50 प्रतिशत कम पर निष्पादित अनुबंध के लिए ₹ 75.30 करोड़ की अतिरिक्त निष्पादन गारंटी प्राप्त नहीं की गयी थी।
- यंत्र एवं संयंत्र के लिए ₹ 31.74 करोड़ की अग्रिम धनराशि अनियमित रूप से ठेकेदार को भुगतान की गयी जबकि ठेकेदार के पास पहले से ही उक्त प्लांट एवं मशीनरी उपलब्ध थी।
- एलकेसीसी-04 के अनुबंध के अंतर्गत ठेकेदार को कार्यस्थल पर सामग्री के लिए अनुबंध में निहित शर्तों की अनदेखी कर एक बार में अनंतिम भुगतान के रूप में ₹14.01 करोड़ की अधिक धनराशि का अनियमित भुगतान किया गया था।
- लाइसेंसधारक द्वारा अनुबंध की शर्तों का उल्लंघन किये जाने के बावजूद कंपनी द्वारा लाइसेंसधारक को ₹115.92 लाख (जीएसटी सहित) के लाइसेंस शुल्क के भुगतान से छूट प्रदान की गयी थी।
- कंपनी द्वारा सरकार के प्रशासनिक विभाग को संदर्भित किए बिना 15 प्रतिशत की स्वीकार्य सीमा से अधिक मात्रा में भिन्नता को अनुमोदित किया गया था।
- एलकेसीसी-07 के अनुसूची-ई (विविध कार्य) के अंतर्गत ₹ 15.75 करोड़ की लागत वाले एकमुश्त कार्य ₹ 51.40 करोड़ में पूर्ण किये गये थे। यद्यपि लेखापरीक्षा में बार-बार अनुरोध किए जाने के बावजूद कंपनी द्वारा मात्र ₹ 1.30 करोड़ की कार्यमदों का ही विवरण उपलब्ध कराया गया था।
- परियोजना प्राधिकारियों द्वारा ठेकेदार को भुगतान करने से पहले न तो वैध परिवहन पास प्राप्त किया गया और न ही ठेकेदार से ₹ 3.16 करोड़ की रॉयल्टी और प्रयुक्त खनिजों के मूल्य की कटौती सुनिश्चित की गयी थी।
- कंपनी द्वारा भूमिगत स्टेशनों और रैपों के निर्माण के दौरान साधारण मृदा की निकासी हेतु भूतत्व एवं खनन विभाग से परमिट प्राप्त नहीं

किया गया था। इसके अतिरिक्त कंपनी द्वारा अन्य शासकीय विभागों से उन्हें हस्तांतरित साधारण मृदा हेतु रॉयल्टी प्राप्त नहीं की गयी एवं उसे शासकीय खाते में जमा नहीं किया गया था।

- कंपनी द्वारा अपने हितों की उचित सुरक्षा उपाय अपनाये बिना 1.983 हेक्टेयर भूमि जो विवादित एवं वाद के अधीन थी, पर डिपो का निर्माण किया गया था।

कार्यों को मितव्ययी, कुशल, प्रभावी एवं पारदर्शी ढंग से निष्पादित करने के लिए निविदा और अनुबंध प्रबंधन के नियमों एवं प्रक्रियाओं का अनुपालन आवश्यक है।

लेखापरीक्षा द्वारा उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर के निर्माण एवं संचालन से संबंधित ₹ 4,962.09 करोड़ मूल्य के 21 वृहद कार्यों के अनुबंधों और ₹ 25.12 करोड़ मूल्य के 30 लघु कार्यों के अनुबंधों की समीक्षा करके वस्तुओं और सेवाओं के क्रय का निविदा-पूर्व⁹, निविदा¹⁰ एवं निष्पादन चरणों का विश्लेषण किया गया जिससे यह आकलन किया जा सके कि क्या परियोजना का निष्पादन और अनुबंध प्रबंधन उचित देखरेख, मितव्ययितापूर्ण, समयबद्ध तथा पारदर्शी ढंग से किया गया था। लेखापरीक्षा में दृष्टिगत महत्वपूर्ण कमियों को निम्नलिखित प्रस्तरों में उल्लिखित किया गया है:

3.1 तकनीकी रूप से अर्ह निविदादाता (मेसर्स गैमन इंडिया लिमिटेड) को वित्तीय निविदा में शामिल न किया जाना

लेखापरीक्षा में पाया गया कि कंपनी द्वारा दो पैकेजों में तकनीकी एवं वित्तीय निविदा के माध्यम से एलकेसीसी-01¹¹ के लिए अंतरिम सलाहकार के रूप में दिल्ली मेट्रो रेल कारपोरेशन के माध्यम से खुली निविदा आमंत्रित की गयी थी (जून 2014)। कार्य की अनुमानित लागत सभी करों सहित ₹ 541.00 करोड़ थी। चौबीस फर्मों द्वारा निविदा प्रपत्र क्रय किये गए थे, जिनमें से आठ फर्मों द्वारा निर्धारित अवधि में निविदा प्रस्तुत की गयी।

⁹ निविदा-पूर्व चरण में कार्य की लागत का आकलन, निविदा मानदंडों को अंतिम रूप देना, निविदा आमंत्रण सूचना तैयार करना आदि शामिल हैं।

¹⁰ निविदा चरण में निविदाओं को खोलना, उनका मूल्यांकन, एवं कार्य दिया जाना आदि शामिल हैं।

¹¹ एलिवेटेड वायडकट का निर्माण, 8 एलिवेटेड स्टेशन यथा ट्रांसपोर्ट नगर, कृष्णा नगर, सिंगार नगर, आलमबाग, आलमबाग बस स्टेशन, मवैया, दुर्गापुरी और चारबाग रेलवे स्टेशन के चैनेज 687.140 मीटर से 9171.440 मीटर तक (मवैया रेलवे क्रॉसिंग पर लगभग 230 मीटर के विशेष स्पैन के निर्माण को छोड़कर) और लखनऊ में लखनऊ मेट्रो के उत्तर दक्षिण कॉरिडोर पर पीएसी ग्राउंड ट्रांसपोर्ट नगर में डिपो से एलिवेटेड वायडकट और रैंप को जोड़ना।

मूल्यांकन समिति की बैठक (9 सितम्बर 2014) के कार्यवृत्त के अवलोकन में लेखापरीक्षा में पाया गया कि प्राप्त आठ निविदाओं में से पांच निविदाओं को पर्याप्त रूप से अर्ह पाया गया था तथा वे निविदा शर्तों की तकनीकी आवश्यकताओं के अनुरूप थीं, जिसका विवरण निम्नवत दिया गया है:

1. मेसर्स लार्सन एंड टूब्रो लिमिटेड
2. मेसर्स एफकॉन्स इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड
3. मेसर्स गैमन इंडिया लिमिटेड
4. मेसर्स सिम्प्लेक्स इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड
5. मेसर्स पीएलएल-सीआर19बी (संयुक्त उद्यम)

तकनीकी निविदाओं पर मूल्यांकन समिति की अनुशंसाओं को प्रबंध निदेशक द्वारा भी स्वीकार किया गया था। तदोपरांत, तकनीकी रूप से योग्य निविदादाताओं के वित्तीय प्रस्तावों को खोलने के लिए हुयी मूल्यांकन समिति की बैठक (सितंबर 2014) के कार्यवृत्त से ज्ञात हुआ कि कंपनी के बोर्ड द्वारा मूल्यांकन समिति से अनुशंसित पांच में से मात्र चार निविदादाताओं के वित्तीय निविदा खोलने का अनुमोदन प्रदान किया गया था। 'मेसर्स लार्सन एंड टूब्रो लिमिटेड' को वित्तीय निविदा में न्यूनतम निविदादाता पाया गया और उसके साथ अनुबंध का गठन किया गया।

इस संबंध में लेखापरीक्षा द्वारा अग्रतर पाया गया कि 'मेसर्स गैमन इंडिया लिमिटेड' को वित्तीय निविदा में प्रतिभाग से बाहर रखा गया था। इस प्रकरण पर कंपनी, अंतरिम सलाहकार (दिल्ली मेट्रो रेल कारपोरेशन) और 'मेसर्स गैमन इंडिया लिमिटेड' के मध्य हुये पत्राचार से संबंधित पत्रावाली लेखापरीक्षा में उपलब्ध नहीं करायी गयी थी।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया (सितंबर 2024) कि 'मेसर्स गैमन इंडिया लिमिटेड' के पूर्व प्रदर्शन जिसमें दिल्ली एवं चेन्नई मेट्रो परियोजनाओं में अपेक्षित सुरक्षा उपायों की कमी और किये गये परिहार्य विलम्ब के दृष्टिगत यह बोर्ड का एक विवेकपूर्ण निर्णय था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि यदि कंपनी को 'मेसर्स गैमन इंडिया लिमिटेड' के असंतोषजनक पिछले प्रदर्शन के बारे में पूर्व में ही जानकारी थी, तो उसे 'मेसर्स गैमन इंडिया लिमिटेड' को तकनीकी निविदा चरण में प्रतिभाग की अनुमति नहीं प्रदान करनी चाहिये थी। पात्रता मानदंड में आवश्यक पात्रता शर्त को उपयुक्त रूप से शामिल किया जाना चाहिये था। इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा द्वारा

‘मेसर्स गैमन इंडिया लिमिटेड’ के पिछले प्रदर्शन के संतोषजनक नहीं होने के दावे के समर्थन में प्रासंगिक अभिलेख उपलब्ध कराये जाने के लिए मांगे जाने पर कंपनी द्वारा (अप्रैल 2025) विभिन्न समाचार पत्रों की कटिंग प्रदान की गयीं जिनमें वर्ष 2007 में हैदराबाद में ‘मेसर्स गैमन इंडिया लिमिटेड’ द्वारा बनाए जा रहे एक फ्लाईओवर के ढांचे के ढहने एवं वर्ष 2009 में दिल्ली में दिल्ली मेट्रो रेल कारपोरेशन के लिए बनाये जा रहे एक पुल के ढहने से संबंधित समाचार प्रकाशित थे। इस प्रकार कंपनी द्वारा दिल्ली और हैदराबाद मेट्रो रेल कारपोरेशन के संबंधित प्राधिकारियों से सीधी पुष्टि प्राप्त करने का प्रयास करने के स्थान पर समाचार पत्रों की कटिंग पर विश्वास किया गया था। यह बताना उपयुक्त होगा कि दिल्ली मेट्रो रेल कारपोरेशन द्वारा ‘मेसर्स गैमन इंडिया लिमिटेड’ पर केवल दो वर्ष की अवधि के लिए प्रतिबंध लगाया गया था (नवंबर 2010)।

3.2 निविदा आमंत्रण सूचना में अतिरिक्त परफॉर्मंस गारंटी का प्रावधान न किया जाना

विभागीय दरों से कम पर निष्पादित अनुबंधों के प्रकरणों में कार्यों की सुरक्षा हेतु राज्य सरकार के आदेश (जून 2012) में सम्बंधित ठेकेदार से ‘अतिरिक्त परफॉर्मंस गारंटी’ प्राप्त किये जाने का प्रावधान किया गया था जिसके अनुसार 10 प्रतिशत से कम तक के प्रकरणों में प्रति प्रतिशत 0.5% की दर से एवं 10 प्रतिशत अथवा उससे अधिक नीचे निष्पादित अनुबंधों के प्रकरणों में प्रति प्रतिशत 1% ‘अतिरिक्त परफॉर्मंस गारंटी’ प्राप्त किया जाना था।

संवीक्षा में पाया गया कि कंपनी द्वारा एलकेसीसी-07 के कार्यों हेतु मेसर्स एलएंडटी लिमिटेड के साथ विभागीय दरों से 11.15 प्रतिशत कम पर अनुबंध गठित कर माह नवंबर 2016 में कार्य प्रदान किया गया था। अनुबंध के निष्पादन से पहले ठेकेदार से परफॉर्मंस सिक्योरिटी के साथ ‘अतिरिक्त परफॉर्मंस गारंटी’ कुल ₹ 142.83 करोड़¹² मूल्य की प्राप्त की जानी थी। पाया गया कि कंपनी द्वारा कार्य आरंभ करने से पूर्व ठेकेदार से बैंक गारंटी के रूप में केवल ₹ 67.53 करोड़¹³ की परफॉर्मंस सिक्योरिटी प्राप्त की गयी थी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि कंपनी द्वारा अनुबंध की शर्तों और निविदा आमंत्रण नोटिस में अतिरिक्त परफॉर्मंस गारंटी प्राप्त करने के प्रावधानों को शामिल नहीं किया गया था। ठेकेदार से प्राप्त की जाने वाली अतिरिक्त परफॉर्मंस गारंटी का विवरण निम्न तालिका-3.1 में प्रदर्शित किया गया है:

¹² परफॉर्मंस गारंटी: ₹ 67.53 करोड़ और अतिरिक्त परफॉर्मंस गारंटी: ₹ 75.30 करोड़ ।

¹³ अनुबंध मूल्य ₹ 675.33 करोड़ का 10 प्रतिशत ।

तालिका-3.1

ठेकेदार से प्राप्त की जाने वाली अतिरिक्त परफॉर्मंस गारंटी का विवरण

अनुबंधित लागत ¹⁴ (₹ करोड़ में)	ठेकेदार द्वारा उद्धृत कम दरें (%)	1% प्रति प्रतिशत कम की दर हेतु अतिरिक्त परफॉर्मंस गारंटी की गणना (₹ करोड़ में)
675.33	11.15	675.33 X 11.15% = 75.30 करोड़

(स्रोत: यूपीएमआरसीएल द्वारा उपलब्ध करायी गयी सूचना)

उपरोक्त तालिका से स्पष्ट था कि विभागीय दरों से 11.15 प्रतिशत कम पर अनुबंध गठित किये जाने से पूर्व शासकीय हितों की रक्षा के लिए प्रावधानों के अनुसार ₹ 75.30 करोड़ की अतिरिक्त परफॉर्मंस गारंटी प्राप्त नहीं की गयी थी।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया (सितंबर 2024) कि कंपनी एक एसपीवी है जो कंपनी अधिनियम, 1956 के अंतर्गत भारत सरकार और राज्य सरकार के मध्य 50:50 का संयुक्त उपक्रम है। इसलिए, उक्त आदेश कंपनी के लिए बाध्यकारी नहीं था। अग्रेतर, बताया गया कि सभी मेट्रो कंपनियों के लिये अनुबंध की शर्तें समान हैं जिसका अनुपालन किया जा रहा है। इसके अतिरिक्त, ठेकेदार द्वारा अनुबंधित कार्य सफलतापूर्वक पूर्ण किया गया है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि भारत सरकार एवं राज्य सरकार के साथ किए गए समझौता ज्ञापन के उपनियम 14.17 में इस बात पर जोर दिया गया था कि कंपनी निविदाओं और अनुबंधों के लिए केन्द्रीय सतर्कता आयोग के दिशानिर्देशों और उत्तर प्रदेश सरकार की खरीद नीतियों/दिशानिर्देशों का पालन करेगी। इस प्रकार, उक्त शासकीय आदेश का संज्ञान लेते हुए, कंपनी को शासकीय हितों की रक्षा के लिए विभागीय दरों से कम पर निष्पादित किए गए अनुबंधों के लिए निविदा आमंत्रण सूचना में अतिरिक्त परफॉर्मंस गारंटी प्राप्त किये जाने का प्रावधान शामिल करना चाहिये था।

3.3 यंत्र एवं संयंत्र अग्रिम का अनियमित भुगतान

एलकेसीसी-07 के कार्य हेतु अनुबंध की सामान्य शर्तों के उपनियम 11.2.2 और अनुबंध की विशेष शर्तों के अनुसार ठेकेदार को ब्याज मुक्त संयंत्र, उपकरण और मशीनरी अग्रिम¹⁵ अनुबंधित मूल्य के पांच प्रतिशत सीमा तक देय था

¹⁴ अनुबंधित कार्य की लागत ।

¹⁵ इंजीनियर द्वारा नये संयंत्र और मशीनरी का मूल्यांकन क्रय मूल्य के 80 प्रतिशत पर अथवा कार्यशील स्थिति में पुरानी वस्तुओं के लिए निर्धारित मूल्यहास मूल्य के 80 प्रतिशत पर अग्रिम का भुगतान किया जाएगा ।

जबकि, कार्य हेतु विशेष रूप से नवीन संयंत्र, उपकरण और मशीनरी के लिए क्रय आदेश निर्गत किया गया हो, संयंत्र, उपकरण और मशीनरी कार्यस्थल पर पहुंच गयी हों तथा उनका चालान प्राप्त हो गया हो। अनुबंध की सामान्य शर्तों के उपनियम 11.2.2 में प्रावधानित था कि अग्रिम केवल उन्ही परिस्थितियों में देय होगा जबकि संयंत्र/मशीनरी उक्त अनुबंध हेतु क्रय की गयी हो न कि उनके लिए जो ठेकेदार के लेखों में पहले से ही उपलब्ध हों। अनुबंध की सामान्य शर्तों के उपनियम 11.2.6 में यह भी प्रावधानित था कि ठेकेदार द्वारा अग्रिम धनराशि का उपयोग उसी अनुबंध के उद्देश्यों की प्राप्ति के लिए किया जाएगा जिसके लिए उसका भुगतान किया गया था। विचलन की स्थिति को अनुबंध का उल्लंघन माना जाएगा और ठेकेदार द्वारा अग्रिम धनराशि बिना किसी आपत्ति के तुरंत वापस की जायेगी और अग्रिम धनराशि वापस प्राप्त होने तक 15 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से ब्याज का भुगतान भी करना होगा।

अभिलेखों की जांच में पाया गया कि कंपनी के परियोजना प्राधिकारियों द्वारा नवंबर 2016 में 'मेसर्स एलएंडटी लिमिटेड' के साथ ₹ 675.33 करोड़ मूल्य का अनुबंध निष्पादित किया गया था। ठेकेदार द्वारा अनुबंध मूल्य के पांच प्रतिशत की निर्धारित सीमा के भीतर मशीनरी/उपकरणों के लिए ₹ 31.74 करोड़ के संयंत्र और मशीनरी अग्रिम के लिए आवेदन किया गया (मार्च 2017), जिसका विवरण निम्न तालिका में प्रदर्शित है:

तालिका-3.2

ठेकेदार को प्रदत्त संयंत्र एवं मशीनरी अग्रिम का विवरण

(₹ करोड़ में)

मशीनरी का विवरण	पुरानी/ नई मशीनरी	मूल्यांकित मूल्य	ठेकेदार द्वारा संयंत्र एवं मशीनरी अग्रिम की मांग की गई धनराशि (मूल्यांकित मूल्य का 80 प्रतिशत)
वेट ब्रिज-100टी -02 नं	नया	0.25	-
मार्च 2016 तक पी एंड एम पुराने उपकरणों का प्रमाणित मूल्यांकन मूल्य	पुराना	39.42	-
पुराने एवं नए संयंत्र और मशीनरी की कुल मात्रा		39.67	31.74

(स्रोत: यूपीएमआरसीएल द्वारा उपलब्ध करायी गयी सूचना)

यद्यपि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि संयंत्र एवं मशीनरी के क्रय किये जाने के साक्ष्य के समर्थन में ठेकेदार द्वारा चालान/बिल उपलब्ध नहीं कराये गये थे। ठेकेदार द्वारा केवल मशीनरी/उपकरणों के संबंध में चार्टर्ड अकाउंटेंट (23 मार्च 2017) का मूल्यांकन प्रमाणपत्र प्रस्तुत किया गया था जिसका मूल्य ठेकेदार की लेखा पुस्तकों के अनुसार ₹ 39.67 करोड़ था। इससे स्पष्ट था कि ठेकेदार के स्वामित्व में पहले से उपलब्ध संयंत्र एवं मशीनरी हेतु अग्रिम का भुगतान किया गया था और ठेकेदार द्वारा उक्त अग्रिम का अन्यत्र/अन्य उद्देश्यों के लिए उपयोग किया गया था। इस प्रकार कंपनी द्वारा संयंत्र और मशीनरी अग्रिम प्रदान करने में ठेकेदार को अनुचित लाभ प्रदान किया गया था।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया (सितंबर 2024) कि अग्रिम की धन राशि का भुगतान अनुबंध की विशेष शर्तों के अनुसार किया गया था। अनुबंध की सामान्य शर्तों के उपनियम 1.5 के अंतर्गत अनुबंध की विशेष शर्तें प्राथमिकता के क्रम में अनुबंध की सामान्य शर्तों से ऊपर हैं। इस प्रकार अनुबंध के उपनियम का उल्लंघन नहीं हुआ है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि भले ही अनुबंध की विशेष शर्तों में प्रावधानित था कि ठेकेदार को संयंत्र एवं मशीनरी अग्रिम दिया जा सकता था किन्तु अग्रिम दिए जाने में अनुबंध की विशेष शर्तों के साथ-साथ अनुबंध की सामान्य शर्तों का भी संज्ञान लिया जाना चाहिये था। अनुबंध की सामान्य शर्तों के उपनियम को तब तक प्रतिस्थापित नहीं किया जायेगा जब तक कि संबंधित उपनियम के विरुद्ध अनुबंध की विशेष शर्तों में विशेष रूप से इस आशय का उल्लेख न किया गया हो। ₹ 31.74 करोड़ के संयंत्र एवं मशीनरी अग्रिम दिया जाना अनियमित था तथा ठेकेदार को अनुचित लाभ दिया गया था। इस प्रकार अग्रिम की धनराशि को 15 प्रतिशत वार्षिक ब्याज की दर से ₹ 4.32 करोड़ ब्याज की धनराशि (परिशिष्ट-III) ठेकेदार से वसूली योग्य थी।

3.4 कार्यस्थल पर सामग्री हेतु अनियमित भुगतान

एलकेसीसी-04 सम्बन्धी अनुबंध के सामान्य शर्तों के उपनियम 11.3.1 के अनुसार, स्थायी कार्यों के लिए आवश्यक मुख्य निर्माण सामग्री कार्यस्थल पर लाने के बाद ठेकेदार के अनुरोध पर इनका अनंतिम भुगतान किया जाएगा। भुगतान इन सामग्रियों के वास्तविक मूल्य या निर्धारित मूल्य के 80 प्रतिशत तक सीमित रहेगा और एक समय में निर्माण सामग्री के लिए इस तरह के अनंतिम भुगतान की कुल धनराशि अनुबंधित मूल्य का तीन प्रतिशत या तीन महीने के लिए ऐसी सामग्रियों की औसत खपत, जो भी कम हो तक सीमित

होगी और किसी भी समय कार्यस्थल पर सामग्री के लिए कुल बकाया अनंतिम भुगतान अनुबंधित मूल्य के चार प्रतिशत से अधिक नहीं होगा।

अभिलेखों की जांच में पाया गया कि कंपनी द्वारा एलकेसीसी-04 कार्यों हेतु 'मेसर्स कैन्नन फास्टनर्स' के साथ ₹ 85.55 करोड़ मूल्य का अनुबंध गठित किया (सितंबर 2015) गया था। अनुबंध में उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर के प्राथमिकता वाले खंड पर ट्रांसपोर्ट नगर से चारबाग तक आठ एलिवेटेड स्टेशनों के लिए सिविल आर्किटेक्चरल फिनिश, वाटर सप्लाई सैनिटरी इंस्टॉलेशन, ड्रेनेज, बाहरी विकास, अग्निशमन, अग्निरोधक यंत्र एवं ईएंडएम कार्यों को किया जाना था। लेखापरीक्षा द्वारा पाया गया कि चतुर्थ चालू बिल के अनुसार कंपनी द्वारा ₹ 20.86 करोड़ (निष्पादित कार्यों के मूल्य का 80 प्रतिशत) का अनंतिम भुगतान ठेकेदार को किया गया, जिसमें 'कार्यस्थल पर सामग्री' हेतु ₹ 14.03 करोड़¹⁶ का भुगतान शामिल था। यद्यपि, अनुबंध की शर्तों एवं नियमों के अनुसार ठेकेदार को निर्माण कार्य के लिए 'कार्यस्थल पर सामग्री' हेतु अधिकतम अनंतिम भुगतान मात्र ₹ 3.42 करोड़ (अनुबंधित मूल्य ₹ 85.55 करोड़ का चार प्रतिशत) अनुमन्य था एवं एक बार में अनुबंधित मूल्य के तीन प्रतिशत (₹ 2.57 करोड़) तक सीमित था। लेखापरीक्षा द्वारा पाया गया कि ठेकेदार को एक बार में अनियमित रूप से ₹ 14.01 करोड़ की अधिक धनराशि का भुगतान किया गया था जो एलकेसीसी-04 कार्यों (*परिशिष्ट-IV*) की अनुबंध की शर्तों के प्रावधानों के विपरीत था।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया (सितंबर 2024) कि उपनियम 17.2 क्लेम से संबंधित है। भुगतान 'कार्यस्थल पर सामग्री' हेतु नहीं था बल्कि फिनिशड कार्यमदों के सामग्री घटकों के लिए आंशिक भुगतान था जोकि भविष्य में वाद से बचने के लिए ठेकेदार को किया गया वैध भुगतान था। भुगतान उपनियम 11.3.1 के अंतर्गत नहीं, बल्कि उपनियम 17.2 के अंतर्गत किया गया था। लेखापरीक्षा द्वारा गलत व्याख्या की जा रही थी कि उपनियम 17 केवल विवादों, सुलह और मध्यस्थता के मामले निपटाए जाने वाले दावों के लिये था। उपनियम 17.1 में कहा गया है कि यदि ठेकेदार इन शर्तों के किसी भी उपनियम के अंतर्गत या अन्यथा किसी भी अतिरिक्त भुगतान का दावा करना चाहता है, तो किसी भी स्थिति में दावे से 28 दिनों के भीतर ठेकेदार इंजीनियर को नोटिस देगा। इस प्रकार, उपनियम 17.2 न केवल विवादों, सुलह और मध्यस्थता के मामले में दावों के निपटारे के लिए है, बल्कि किसी भी स्थिति में दावे को 28 दिनों के भीतर निस्तारित किया जाना है। चूंकि भुगतान

¹⁶ बीओक्यू मदों के अनुसार साइट पर सामग्री के लिए ₹ 6.93 करोड़ तथा अतिरिक्त मदों के अनुसार साइट पर सामग्री के लिए ₹ 7.10 करोड़।

फिनिशड कार्यमदों के सामग्री घटकों के लिए किया गया था तथा शेष घटकों के लिए भुगतान फिनिशड कार्यमद के पूर्ण होने के बाद किया गया था, अतः कोई अतिरिक्त भुगतान नहीं किया गया।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि अनुबंध की सामान्य शर्तों की उपनियम 17.2 'कार्यस्थल पर सामग्री' के भुगतान से सम्बंधित नहीं था बल्कि उपनियम में विवादों, सुलह और मध्यस्थता के मामले में दावों के निपटान की प्रक्रिया से सम्बंधित था। यद्यपि अनुबंध की सामान्य शर्तों की उपनियम 11.3.1 में 'कार्यस्थल पर सामग्री' के भुगतान का प्रावधान अंकित है। राज्य सरकार का कथन तर्कसंगत नहीं था क्योंकि चतुर्थ चालू बिल में भुगतान सामग्री के घटकों के लिए किया गया था न कि फिनिशड कार्यमदों के लिए। उपनियम 11.3.1 के अनुसार किसी भी समय मूल अनुबंध का अधिकतम चार प्रतिशत या अनुबंधित मूल्य का तीन प्रतिशत तक भुगतान ठेकेदार को 'कार्यस्थल पर सामग्री' हेतु अनंतिम भुगतान के रूप में किया जाना अनुमन्य था। इस प्रकार, ठेकेदार को अनियमित रूप से एक बार में ₹ 14.01 करोड़¹⁷ की अधिक धनराशि का भुगतान किया गया जो अनुबंध के प्रावधानों के विपरीत था।

3.5 लाइसेंस शुल्क की कम वसूली के कारण हानि

कंपनी द्वारा मेसर्स अभि एडवरटाइजिंग, गोदौलिया, वाराणसी (लाइसेंसधारक) के साथ मेट्रो फेज-1ए (उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर) की 22.88 किलोमीटर लम्बाई में 21 मेट्रो स्टेशनों वाली ट्रेनों में 'विज्ञापन अधिकारों' हेतु ₹ 1,25,555 प्रति ट्रेन सेट (चार कोच वाली) प्रति माह की लाइसेंस फीस पर एक अनुबंध गठित किया गया (जून 2017) था। अनुबंध के उपनियम 6.5 के अनुसार 'लाइसेंस शुल्क' तिमाही आधार पर चालू तिमाही की समाप्ति से 15 दिन पूर्व अग्रिम रूप से देय था। लाइसेंसधारक को देय तिथि के बाद 'लाइसेंस शुल्क' और अन्य देय धनराशि के भुगतान के मामले में 24 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से ब्याज का भुगतान करना था। अनुबंध के उपनियम 6.9.1 के अनुसार, नियत तिथि तक भुगतान न होने पर सम्पूर्ण महीने के लिए ब्याज लगाया जाना था और लाइसेंस शुल्क और अन्य बकाया राशि का अंतिम रूप से भुगतान नहीं किये जाने पर चक्रवृद्धि आधार पर बढ़ना था।

¹⁷ साइट पर सामग्री का अग्रिम भुगतान पहले और दूसरे चालू बिल में क्रमशः ₹ 2.50 करोड़ और ₹ 2.57 करोड़ अनुबंध के प्रावधान के अनुसार किया गया था। कंपनी द्वारा चौथे चालू बिल से पूर्व (₹ 1.67 करोड़) एवं शेष (₹ 3.40 करोड़) वसूली की जा चुकी थी। इस प्रकार ठेकेदार मात्र ₹ 0.02 करोड़ अग्रिम हेतु पात्र था।

अनुबंध के उपनियम 6.2 के अनुसार, डिपो से ट्रेनें निर्धारित प्रोफॉर्मा के अनुसार संबंधित डिपो प्रभारी से उचित पावती के बाद सौंप दी जाएंगी। अनुबंध के उपनियम 3.5 में विज्ञापन के लिए डिपो में अधिकतम 20 ट्रेनें प्रावधानित थीं।

कंपनी द्वारा लाइसेंसधारक को 12 ट्रेन सेट फरवरी 2019¹⁸ में सौंपी गयी थीं। ट्रेनों को लाइसेंसधारक द्वारा लाइसेंस शुल्क का अग्रिम भुगतान किये बिना डिपो से प्राप्त (मार्च 2019) कर लिया गया था। कंपनी द्वारा माह अप्रैल 2019 से माह अक्टूबर 2019 की अवधि हेतु 12 ट्रेन सेटों के विज्ञापन अधिकारों के लिए जीएसटी के साथ ₹ 115.92 लाख का लाइसेंस शुल्क अधिरोपित¹⁹ किया गया था। यद्यपि, लाइसेंसधारक द्वारा लाइसेंस शुल्क का भुगतान नहीं किया गया और कंपनी को अवगत कराया (सितंबर 2019) कि बाजार का परिदृश्य सभी 20 ट्रेन सेटों में विज्ञापन कराये जाने के लिए उत्साहजनक नहीं था और अधिग्रहण की तिथि से ही 12 ट्रेन सेट को वापस किये जाने का अनुरोध किया गया। कंपनी द्वारा लाइसेंसधारक के अनुरोध को स्वीकार नहीं किया गया (अक्टूबर 2019) क्योंकि अनुबंध में ऐसा कोई प्रावधान नहीं था और लाइसेंसधारक को अनुबंध के बिलिंग प्रक्रिया के आधार पर निर्गत चालान के अनुसार सभी लंबित बकाया धनराशि का भुगतान करने का निर्देश दिया गया था। तदोपरान्त कंपनी द्वारा अनुबंध को समाप्त कर दिया गया (अक्टूबर 2019) और लाइसेंसधारक की ₹ 22.60 लाख की प्रतिभूति जमा राशि को जब्त कर लिया गया था। कंपनी द्वारा 12 ट्रेन सेट का उपयोग विज्ञापन उद्देश्य के लिए नहीं किये जाने के लाइसेंसधारक के तर्क से सहमत होते हुये (मई 2021) जीएसटी को छोड़कर लाइसेंसधारक को ₹ 98.24 लाख के क्रेडिट नोट²⁰ निर्गत करने का निर्णय लिया गया था। इस प्रकार, लाइसेंसधारक को जीएसटी सहित ₹115.92 लाख के लाइसेंस शुल्क के भुगतान से मुक्त कर दिया गया था।

कंपनी को क्रेडिट नोट निर्गत करके लाइसेंसधारक को लाइसेंस शुल्क के भुगतान से मुक्त किये जाने के बजाय कंपनी के राजस्व को सुरक्षित करने के लिए अनुबंध के प्रावधानों के अनुसार 24 प्रतिशत प्रति वर्ष ब्याज के साथ जीएसटी सहित लाइसेंस शुल्क की शेष धनराशि (₹ 115.92 लाख- ₹ 22.60 लाख) ₹ 93.32 लाख वसूल किया जाना चाहिए था।

¹⁸ ट्रेन सेट 1 से 8 पहले ही लाइसेंसधारक को सौंप दी गयी थीं।

¹⁹ चालान संख्या एलएमआरसी/पीडी/2018/147 दिनांक 25 मार्च 2019 और एलएमआरसी/पीडी/2019/58 दिनांक 18 जुलाई 2019।

²⁰ क्रेडिट नोट कंपनी द्वारा लाइसेंसधारक को जारी किया गया एक नोट है, जो कंपनी के खाते में देनदारियों का निपटान करने के लिए जारी किया जाता है। (वाउचर संख्या एलकेओ/जेवी/मई21/128-129 दिनांक 31 मई 2021)।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया (सितंबर 2024) कि विज्ञापन एजेंसी द्वारा कुल 20 ट्रेन सेटों में से लखनऊ मेट्रो के उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर के प्राथमिकता वाले खंड में चलाए जा रहे 08 ट्रेन सेटों का उपयोग किया जा रहा था। इसलिए, ट्रेन सेट 09 से 20 के लिए 'क्रेडिट नोट' निर्गत किया गया था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि अनुबंध के अनुसार, लाइसेंसधारक को विज्ञापन के लिए सम्पूर्ण 20 ट्रेन सेटों का उपयोग करना था। लाइसेंसधारक विज्ञापन के लिए बाजार की कमी के कारण 12 ट्रेन सेटों का यद्यपि उपयोग करने में असमर्थ था, परन्तु लाइसेंसधारक को अनुबंध की शर्तों के अनुसार इन 12 ट्रेन सेटों के लिए लाइसेंस शुल्क का भुगतान किया जाना बाध्यकारी था। लाइसेंस शुल्क की शेष धनराशि की वसूली हेतु अग्रेतर कार्यवाही न करके कंपनी द्वारा लाइसेंसधारक को अनुचित लाभ पहुंचाया गया था।

3.6 कार्यक्षेत्र में परिवर्तन

3.6.1 भिन्नतायें

उत्तर प्रदेश सरकार की वित्तीय हस्त पुस्तिका के खंड-VI के प्रस्तर 318 में प्रावधानित है कि प्रस्तावित प्रत्येक कार्य के लिए विस्तृत आगणन तैयार किया जाना चाहिए, उसके बाद सक्षम प्राधिकारी द्वारा विस्तृत प्राक्कलन हेतु तकनीकी स्वीकृति प्रदान की जानी चाहिए, जो यह गारंटी देती है कि प्रस्ताव संरचनात्मक रूप से सुदृढ़ है और आगणन की गणना सटीक रूप से की गयी है तथा समुचित आंकड़ों पर आधारित है। इसके अतिरिक्त, राज्य सरकार द्वारा जून 1995 में एक आदेश निर्गत किया गया था जिसमें अन्य बातों के अतिरिक्त यह भी प्रावधानित था कि मूल लागत अनुमानों में 15 प्रतिशत से अधिक की भिन्नता वाले प्रकरणों को स्वीकृति हेतु प्रशासनिक विभाग को प्रेषित किया जाना चाहिए।

चयनित नमूना अनुबंधों की जांच से ज्ञात हुआ कि कंपनी के प्रबंध निदेशक द्वारा निम्नलिखित कार्यों के निर्माण के दौरान मात्रा में भिन्नता/अतिरिक्त मर्दों की स्वीकृति प्रदान की गयी थी:

तालिका-3.3

मात्राओं में भिन्नता और अतिरिक्त मर्दों का विवरण

(₹ करोड़ में)

क्रम संख्या	कार्य का नाम	कार्य की अनुमानित लागत	कार्य की अनुबंधित लागत	भिन्नताओं/ अतिरिक्त मर्दों की लागत	कार्य की वास्तविक लागत कॉलम (4+5)	अनुबंधित लागत के विरुद्ध भिन्नता (प्रतिशत में)	अनुमानित लागत के विरुद्ध भिन्नता (प्रतिशत में)
1	2	3	4	5	6	7	8
1	एलकेसीसी-03	145.60	130.51	44.97	175.48	34.46	30.89
2	एलकेसीसी-04	96.85	85.55	25.86	111.41	30.23	26.76
3	एलकेसीसी-09	95.25	80.94	26.04	106.98	32.18	27.34
योग		337.70	297	96.87	393.87		

(स्रोत: सम्बंधित अनुबंधों की पत्रावलियाँ)

उपरोक्त तालिका से स्पष्ट था कि कार्य की लागत आगणित लागत (कुल आगणित लागत: ₹ 337.70 करोड़; बढ़ी हुई लागत: ₹ 393.87 करोड़) से 27 से 31 प्रतिशत तक अधिक थी। यद्यपि, इस तरह के विभिन्नताओं (अनुमानित लागत के 15 प्रतिशत से अधिक) के प्रकरणों को प्रशासनिक विभाग को अनुमोदन हेतु अग्रेषित नहीं किया गया था, जोकि कंपनी के प्रकरण में आवास एवं शहरी नियोजन विभाग, उत्तर प्रदेश सरकार है। उपरोक्त तीनों प्रकरणों में विभिन्नताओं को कंपनी के प्रबंध निदेशक द्वारा अनुमोदित किया गया था। यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि जिन परिस्थितियों या कारणों से तीनों अनुबंधों में भिन्नताएं हुयी थीं, उन्हें न तो कंपनी के अभिलेखों में अंकित किया गया था और न ही प्रबंध निदेशक द्वारा कार्यों के आकलित लागत से पर्याप्त विचलन का अनुमोदन देते समय विस्तार से वर्णित किया गया था। परिणामस्वरूप, अनुमोदित लागत से अधिक इन भिन्नताओं को प्रबंध निदेशक द्वारा अनुमोदित किये जाने के औचित्य का सत्यापन नहीं किया जा सका।

अग्रेतर, जांच में यह भी पाया गया कि मेसर्स कैन्नन फास्टनर के साथ एलकेसीसी-04 के कार्यों हेतु मूल्य ₹ 85.55 करोड़ का अनुबंध गठित किया गया था।

उक्त कार्य को तीन अनुसूचियों²¹ में विभाजित किया गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि अनुसूची-ए के अंतर्गत ₹ 19.66 करोड़ मूल्य के 87 कार्यमदों को निष्पादित किया जाना था। कंपनी के परियोजना अधिकारियों द्वारा ₹ 1.96 करोड़ मूल्य के 28 मदों की मात्रा में भिन्नता की स्वीकृति प्रदान की गयी थी, जिसमें कार्य की मात्रा में 29 से 2362 प्रतिशत की वृद्धि हुयी थी। परिणामस्वरूप, कार्य की लागत में भी तीन गुना (₹ 6.57 करोड़) से अधिक की वृद्धि हो गयी थी जिसका विवरण **परिशिष्ट-V(अ)** में प्रदर्शित किया गया है।

इसके अतिरिक्त, 'मेसर्स एलएंडटी लिमिटेड' के साथ एलकेसीसी-07 के कार्य हेतु ₹ 675.33 करोड़ की लागत का एक अनुबंध गठित किया गया था (सितंबर 2016) । उक्त कार्य को छह भागों²² में विभाजित किया गया था। लेखापरीक्षा विश्लेषण में पाया गया कि अनुसूची 'ए' से 'सी' के अंतर्गत कार्यों की 112 मदें निष्पादित की जानी थीं। कंपनी द्वारा ₹ 31.54 करोड़ की लागत वाले 112 मदों में से 30 कार्य मदों की मात्रा में 26 से 1860 प्रतिशत के बीच बढ़ोतरी की स्वीकृति प्रदान की गयी थी। परिणामस्वरूप, कार्यों की 30 मदों की लागत भी बढ़कर ₹ 63.63 करोड़²³ हो गयी थी जिसका विवरण **परिशिष्ट-V(ब)** में प्रदर्शित किया गया है। लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि अनुसूची-ई (डीएसआर-14 के तहत विविध कार्य) के एकमुश्त कार्यों की आगणित और अनुबंधित लागत²⁴ क्रमशः ₹ 15.00 करोड़ और ₹ 15.75 करोड़ थी। अनुसूची-ई के कार्य ₹ 51.40 करोड़ में पूर्ण हुआ था एवं भिन्नता/अतिरिक्त मदों को कंपनी द्वारा अनुमोदित किया गया था। लेखापरीक्षा द्वारा बार-बार अनुरोध किए जाने के बावजूद अनुसूची-ई के अंतर्गत निष्पादित ₹ 51.40 करोड़ के बिल के अंतिम भुगतान के विरुद्ध कंपनी द्वारा मात्र ₹ 1.30 करोड़ के कार्यों का विवरण उपलब्ध कराया गया था। परिणामस्वरूप, वास्तविक निष्पादित कार्यों की मदों के पूर्ण विवरण के बिना, लागत में अत्यधिक वृद्धि के कारणों का पता लेखापरीक्षा में नहीं लगाया जा सका।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया (सितंबर 2024) कि अनुबंध की शर्तों के अनुसार निष्पादन के दौरान मात्रा में उचित भिन्नता की अनुमति दी जा

²¹ अनुसूची ए: अनुबंधित लागत ₹ 19.66 करोड़, अनुसूची बी: अनुबंधित लागत ₹ 39.09 करोड़ और अनुसूची सी: अनुबंधित लागत ₹ 26.79 करोड़ ।

²² अनुसूची ए: अनुबंधित लागत ₹ 15.59 करोड़, अनुसूची बी: अनुबंधित लागत ₹ 506.32 करोड़, अनुसूची सी: अनुबंधित लागत ₹ 86.21 करोड़, अनुसूची डी: अनुबंधित लागत ₹ 24.76 करोड़, अनुसूची ई: अनुबंधित लागत ₹ 15.75 करोड़ और अनुसूची एफ: अनुबंधित लागत ₹ 26.70 करोड़ ।

²³ अनुबंधित लागत: ₹ 31.54 करोड़ + स्वीकृत भिन्नता ₹ 32.09 करोड़ = ₹ 63.63 करोड़ ।

²⁴ अनुमानित लागत एक अनुमानित गणना है कि किसी चीज़ की लागत कितनी हो सकती है और अनुबंधित लागत एक सहमत लागत है जिस पर ठेकेदार काम को निष्पादित करेगा ।

सकती है। उल्लिखित अधिकांश भिन्नताएं कार्यस्थल की स्थितियों के कारण एवं बीओक्यू की मात्रा में परिवर्तन के कारण हुईं, जहां निविदा दरों एवं स्वीकृत बीओक्यू की दरों को लिया गया था। इसके अतिरिक्त, कार्य के निष्पादन उपरांत मद या मदों के समूह में भिन्नता को उपनियम 12.5(ii)(f) के अनुसार निस्तारित किया गया था। भारत में सभी मेट्रो के लिए शक्तियों की अनुसूची के अंतर्गत शक्तियों का प्रत्यायोजन सामान्य वित्तीय नियमों के अनुसार किया जाता है। भारत सरकार, राज्य सरकार एवं कंपनी के मध्य समझौता ज्ञापन (मार्च 2016) के प्रस्तर 15.1 के अनुसार, कंपनी का प्रबंधन पूरी तरह से निदेशक मंडल के अधीन है यह न तो केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम है और न ही राजकीय सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम, बल्कि एक बोर्ड शासित कंपनी है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि संबंधित अनुबंध शर्तों के खंड 12.5(ii)(f) में अनुबंधित मात्रा के अतिरिक्त निष्पादित मात्रा की दरें निर्धारित करने की प्रक्रिया का विवरण अंकित था। उक्त का अनुमानित मात्रा में भिन्नताओं की स्वीकृति प्रदान करने की शक्ति से कोई संबंध नहीं था। इसके अतिरिक्त, अनुमानित मात्रा में किसी भी भिन्नता को तार्किक रूप से अभिलेखों से समर्थित किया जाना चाहिए था। जबकि, प्रबंध निदेशक द्वारा मूल आगणनो की स्वीकृति प्रदान की गयी थी एवं बाद में अपनी प्रत्यायोजित शक्तियों का प्रयोग करते हुए, बिना किसी तार्किक आधार पर 27 प्रतिशत से 31 प्रतिशत तक भिन्नता हेतु स्वीकृति प्रदान की गयी थी। साथ ही, तीन अनुबंधों में 27 प्रतिशत से 31 प्रतिशत के संचयी भिन्नताओं में कार्य की कुछ मदों में 2362 प्रतिशत तक भिन्नताएं शामिल थीं। यह अनुबंध प्रबंधन में पारदर्शिता और उत्तरदायित्व के सिद्धांतों के विपरीत था।

3.6.2 अतिरिक्त मदें

केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग के कार्य मैनुअल में उन अतिरिक्त मदों को परिभाषित किया गया है जो पूरी तरह से नई हैं और अनुबंध की मात्राओं की अनुसूची में शामिल मदों के अतिरिक्त हैं। रेलवे बोर्ड द्वारा निर्गत (दिसंबर 2011) मेट्रो रेलवे/मास रैपिड ट्रांजिट सिस्टम हेतु ट्रैक संरचना के लिए तकनीकी मानकों के उपनियम 7.1 में निहित था कि मेट्रो रेलवे द्वारा निर्दिष्ट स्थानों पर यथा वायडक्ट, भूमिगत, एलिवेटेड अथवा एटग्रेड के रनिंग रेल के अंदर/बाहर डिरेलमेंट गार्ड लगाया जाना चाहिये। मेट्रो सिस्टम के सुरक्षा प्रमाणन

और तकनीकी स्वीकृति की प्रक्रिया (फरवरी 2015) में भी उक्त प्रावधान दिया गया है।

(i) लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना फेज-1ए के उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर में एलकेटी-5 के कार्य के अंतर्गत एलिवेटेड एवं भूमिगत सेक्शनों में मानक गेज के बैलास्ट लेस ट्रैक की आपूर्ति, स्थापना, परीक्षण और कमीशनिंग के साथ साथ ट्रांसपोर्ट नगर डिपो में बैलास्टेड/बैलास्टलेस पटरियों को लगाने के लिए 'मेसर्स कालिंदी रेल निर्माण (इंजीनियर्स) लिमिटेड' के साथ ₹ 99.34 करोड़ और € 0.13 करोड़ की लागत का एक अनुबंध गठित किया गया था (जनवरी 2016)। अभिलेखों की जांच में पाया गया कि ठेकेदार द्वारा कंपनी से भूमिगत हिस्से के ट्रैक में एक नई मद 'कास्टिंग ऑफ़ डिरेलमेंट गार्ड' को शामिल करने का अनुरोध किया गया था (अक्टूबर 2017)। पुनः ठेकेदार द्वारा अनुरोध किया गया (अप्रैल 2018) कि डिरेलमेंट गार्ड को निविदा की बिल ऑफ़ क्वांटिटी में शामिल नहीं किया गया था, अतः कंपनी 'कास्टिंग ऑफ़ डिरेलमेंट गार्ड' को अतिरिक्त मद के रूप में अनुमोदित कर सकती है जिसकी लागत ₹ 3.89 करोड़²⁵ है। जनरल कंसल्टेंट की संस्तुति पर, कंपनी द्वारा दिसंबर 2011 में जारी तकनीकी मानक²⁶ के अनुसार 'कास्टिंग ऑफ़ डिरेलमेंट गार्ड' को निष्पादित करने पर सहमति प्रदान कर दी गयी थी। इस प्रकार, पहले से ही ज्ञात और निष्पादन के लिए आवश्यक 'कास्टिंग ऑफ़ डिरेलमेंट गार्ड' को कंपनी द्वारा अतिरिक्त मद के रूप में स्वीकृति प्रदान की गयी थी एवं ठेकेदार को ₹ 2.00 करोड़²⁷ का भुगतान किया गया था। अतः निविदा बिल ऑफ़ क्वांटिटी में 'कास्टिंग ऑफ़ डिरेलमेंट गार्ड' में शामिल न किये जाने के कारण उक्त कार्य हेतु कंपनी प्रतिस्पर्धात्मक दरें प्राप्त करने से वंचित हुयी थी।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया (सितंबर 2024) कि माह दिसंबर 2015 में निर्गत किए गए विस्तृत दिशानिर्देशों के अभाव में निविदा चरण के दौरान 'कास्टिंग ऑफ़ डिरेलमेंट गार्ड' की अनुमानित मात्रा ज्ञात नहीं किया जा सका, जिसमें उन स्थानों को निर्धारित किया गया है जहां डिरेलमेंट गार्ड प्रदान किया जाना है, जबकि निविदा प्रपत्र जमा करने की अंतिम तिथि 30 सितंबर 2015 थी और इस प्रकार, इसे एक मद के रूप में बिल ऑफ़ क्वांटिटी में शामिल नहीं किया जा सका।

²⁵ ठेकेदार द्वारा ₹ 6196 प्रति ट्रैक मीटर की दर से 6275 ट्रैक मीटर बिछाने का अनुरोध किया ।

²⁶ रेलवे बोर्ड द्वारा दिनांक 23.12.2011 को जारी आदेश में यह प्रावधान किया गया है कि वायडक्ट एवं सुरंग खंडों पर चलती रेल के अंदर/बाहर डिरेलमेंट गार्ड प्रदान किया जाना चाहिए, जैसाकि मेट्रो रेलवे द्वारा निर्दिष्ट किया गया था ।

²⁷ डिरेलमेंट गार्ड ₹ 4242.47 प्रति ट्रैक मीटर की दर से वास्तविक निष्पादन 4728.549 ट्रैक मीटर किया गया ।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था, क्योंकि रेलवे बोर्ड द्वारा दिसंबर 2011 में निर्गत आदेश के अनुसार मेट्रो अधिकारियों को मेट्रो रेलवे/मेट्रो रेल ट्रांजिट प्रणालियों के लिए डिरेलमेंट गार्ड स्थापित किये जाने के सम्बन्ध में तकनीकी मानक का अनुपालन किया जाना आवश्यक था। इसके अतिरिक्त, रिसर्च डिजाइन्स एंड स्टैंडर्ड्स आर्गनाइजेशन, रेल मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा भी माह फरवरी 2015 में मेट्रो प्रणाली के सुरक्षा प्रमाणन एवं तकनीकी स्वीकृति में प्रावधानित (पैरा 8) में प्रक्रिया निहित थी। दिसम्बर 2015 में 'रिसर्च डिजाइन्स एंड स्टैंडर्ड्स आर्गनाइजेशन' ने डिरेलमेंट गार्ड की स्थापना एवं स्थान के प्रावधानों को दुबारा शामिल किया गया था। इस प्रकार, डिरेलमेंट गार्ड को स्थापित किये जाने का प्रावधान निविदाओं के आमंत्रित किये जाने के समय उपलब्ध था जिसे मूल अनुबंध में शामिल किया जाना चाहिए था।

(ii) इसी प्रकार, परियोजना प्राधिकारियों द्वारा (एलकेसीसी-04) आठ एलिवेटेड स्टेशनों²⁸ के लिए सिविल आर्किटेक्चरल फिनिश, जलापूर्ति, सेनेटरी स्थापना, जल निकासी, बाहरी विकास, अग्निशमन, अग्निरोधी और ईएंडएम कार्यों के लिए मे. कैन्नन फास्टनर्स के साथ एक अनुबंध गठित किया गया था (सितंबर 2015)। संपूर्ण कार्य की अनुमानित लागत ₹ 96.85 करोड़ के सापेक्ष अनुबंधित लागत ₹ 85.55 करोड़ थी। लेखापरीक्षा द्वारा पाया गया कि संपूर्ण कार्य की अनुबन्धित लागत ₹ 85.55 करोड़ के सापेक्ष मात्र ₹ 76.00 करोड़ मूल्य के कार्य निष्पादित कराये गये थे एवं ₹ 35.35 करोड़ रुपये (अनुबन्धित लागत का 41 प्रतिशत) मूल्य के कार्य अतिरिक्त मद के रूप में निष्पादित कराये गये थे। विवरण **परिशिष्ट-VI** में प्रदर्शित किया गया है।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया (सितंबर 2024) कि निविदा अभिलेख अनुमान के आधार पर तैयार किया गया था और अनुमान किसी चीज़ के मूल्य, संख्या, मात्रा या सीमा का अनुमानित गणना या निर्णय होता है। अनुमान आमतौर पर उपलब्ध जानकारी पर आधारित होता है, यद्यपि हमेशा सटीक नहीं होता, यह एक विवेकपूर्ण अनुमान था। यह स्टेशन फिनिशिंग कार्य हेतु कंपनी का पहला कार्य था तथा उपलब्ध जानकारी के आधार पर अनुमान तैयार किया गया था। अनुबंध की सामान्य शर्तों के उपनियम 12.5 के अनुसार कार्यों की मात्राओं/मदों में भिन्नताओं का निस्तारण किया गया है एवं सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन के उपरांत ही भुगतान किया गया है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था, क्योंकि अतिरिक्त मद के रूप में स्वीकृत और निष्पादित किए गए कार्यों की अत्यधिक मात्रा में निष्पादन कंपनी के परियोजना प्राधिकारी

²⁸ ट्रांसपोर्ट नगर स्टेशन से चारबाग स्टेशन तक।

द्वारा इन कार्यों की विशिष्टियों को सही ढंग से निर्धारित नहीं किये जाने का संकेत था जिसके परिणामस्वरूप लागत में ₹ 25.80 करोड़²⁹ की वृद्धि हुई।

3.7 कोटेशन के आधार पर कार्य निष्पादित किया जाना

एलकेसीसी-06 और एलकेसीसी-09 कार्यों हेतु अनुबंध की सामान्य शर्तों के उपनियम 12.5 (जी) में निहित है कि यदि इंजीनियर कोई ऐसा कार्यमद प्रस्तुत करता है जिसके लिए अनुबंध में विभिन्न कार्यों पर लागू कोई दर या मूल्य उपलब्ध नहीं है, तो ऐसी वस्तुओं की दर, जहाँ तक संभव हो, स्वीकृत निविदा के बिल ऑफ़ क्वांटिटी में उपलब्ध समान मदों की दर से निर्धारित की जाएगी। यदि यह संभव नहीं है, तो दर वर्तमान बाजार मूल्य पर सामग्री की लागत के आधार पर तय की जा सकती है।

अभिलेखों की नमूना जांच में पाया गया कि एलकेसीसी-06 और एलकेसीसी-09 के अनुबंधों के अंतर्गत गैर-डीएसआर मदों/नए मदों के ₹ 5.34 करोड़³⁰ मूल्य के कार्यों को (परिशिष्ट-VII) कोटेशन प्राप्त करके पूर्ण कराया गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि उक्त हेतु कोटेशन ठेकेदारों द्वारा स्वयं एकत्र किया गया था तथा कंपनी के परियोजना अधिकारियों द्वारा कोटेशन की निम्नतम दर की अनुमति प्रदान की गयी थी। कंपनी द्वारा अपने स्तर पर दरों की पुष्टि न करके मात्र ठेकेदार के लाभ, ओवरहेड शुल्क आदि की शुद्धता जात की गयी थी और कोटेशन में उल्लिखित दरें ठेकेदार से प्राप्त दरों के समान ही रहीं।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया (सितंबर 2024) कि कंपनी द्वारा एलकेसीसी-06 और एलकेसीसी-09 के अनुबंधों की सामान्य शर्तों के उपनियम 12.5 (जी) का अनुपालन किया गया था। इस प्रकार, उन मदों के लिए दर जो बिल ऑफ़ क्वांटिटी में उपलब्ध नहीं थीं, सामग्री की वर्तमान बाजार दर, संयंत्र और मशीनरी, श्रम आदि के किराया शुल्क के आधार पर निर्धारित की गयी थी। तदनुसार, ठेकेदार को गैर-डीएसआर वस्तुओं के लिए अपने दावों की दरों के समर्थन में अभिलेख प्रस्तुत किये जाने थे। ठेकेदार द्वारा प्रस्तुत सभी लागत प्रस्तावों को दरों की वास्तविकता कंपनी के अधिकारियों द्वारा स्वतंत्र रूप से सत्यापित की गयी थी और दरें अत्यधिक पायी जाने पर दरों का विश्लेषण कर

²⁹ ₹ 76.00 करोड़ + ₹ 35.35 करोड़ - ₹ 85.55 करोड़ = ₹ 25.80 करोड़ ।

³⁰ एलकेसीसी-6: ₹ 2.02 करोड़ और एलकेसीसी-9: ₹ 3.32 करोड़ ।

संशोधन किया गया था। कंपनी द्वारा दरों की वास्तविकता का सत्यापन अलग-अलग एकत्रित कोटेशन के लिए समान रूप से किया गया था।

तथ्य यह है कि कंपनी द्वारा वही दरें अपनायी गयीं जो ठेकेदार ने स्वयं प्रस्तुत की थीं और दरों की वास्तविकता सुनिश्चित करने के लिए बाजार सर्वेक्षण या स्वतंत्र मूल्यांकन के माध्यम से दरें प्राप्त नहीं की गयी थीं। कंपनी द्वारा मात्र ठेकेदार के लाभ, ओवरहेड प्रभार, इत्यादि की शुद्धता को ही सुनिश्चित किया गया था।

3.8 खनिजों पर रॉयल्टी का भुगतान

3.8.1 खनिजों के उपयोग हेतु ठेकेदारों से फॉर्म एमएम-11 प्राप्त न किया जाना

उत्तर प्रदेश उपखनिज (परिहार) नियमावली, 1963 और उत्तर प्रदेश खनिज (अवैध खनन, परिवहन एवं भंडारण की रोकथाम) नियमावली, 2002 और 2018 में प्रावधानित है कि कोई भी व्यक्ति वैध ट्रांजिट पास (फॉर्म एमएम-11) के बिना किसी भी खनिज का परिवहन नहीं करेगा। उत्तर प्रदेश सरकार ने दिनांक 15 अक्टूबर 2015 को निर्गत अपने आदेश में कहा था कि यदि ठेकेदार फॉर्म एमएम-11 प्रस्तुत नहीं करते हैं तो रॉयल्टी के अलावा खनिज की कीमत (आमतौर पर रॉयल्टी का पांच गुना) ठेकेदार के बिल से कटौती कर राजकोष में जमा कर दी जाएगी।

एलकेटी-05 के अंतर्गत कार्यों हेतु अनुबंध से संबंधित अभिलेखों की जांच में पाया गया कि ठेकेदार³¹ द्वारा डिपो में बैलास्ट ट्रैक बिछाने के लिए 24,062.59 घन मीटर लूज मात्रा में गिट्टी लायी गयी थी और उसे माह मार्च 2019 तक आपूर्ति की गई गिट्टी के लिए ₹ 5.90 करोड़³² का भुगतान किया गया था। इसी प्रकार, अनुबंध एलकेसीसी-07 के अंतर्गत आठ एलिवेटेड स्टेशनों के निर्माण के लिए 76,102.72 घन मीटर कंक्रीट कार्य निष्पादित किये गये थे। लेखापरीक्षा द्वारा पाया गया कि कंपनी के परियोजना अधिकारियों द्वारा न तो उक्त खनिजों को वैध खदानों से लाया जाना सुनिश्चित किये जाने के लिए परियोजना हेतु उपयोग की गई सामग्री सम्बन्धी एमएम-11 की प्रतियां प्राप्त की गयी थी और न ही माह अक्टूबर 2015 के शासकीय आदेश के प्रावधानों के अनुसार खनिजों की रॉयल्टी एवं पेनाल्टी सुनिश्चित की गयी थी। कंपनी द्वारा चूंकि 'कंजम्पशन स्टेटमेंट' उपलब्ध नहीं कराया गया था इससे

³¹ कालिंदी रेल निर्माण (इंजीनियर्स) लिमिटेड ।

³² ₹ 2450 प्रति घनमीटर की दर से 24,062.59 घनमीटर हेतु ।

लेखापरीक्षा में रॉयल्टी की धनराशि और शामिल खनिजों के मूल्य की गणना नहीं की जा सकी थी।

उपरोक्त के अलावा, एलकेसीसी-07 के कार्य में 36,611.20 घनमीटर मोटी बालू एवं रेत का उपयोग किया गया, जिसकी रॉयल्टी ₹ 52.59 लाख थी। यद्यपि, ठेकेदार से न तो एमएम-11 फॉर्म प्राप्त किये गये थे और न ही कंपनी के परियोजना अधिकारियों द्वारा ठेकेदार के बिलों से ₹ 3.16 करोड़ की रॉयल्टी और खनिजों के मूल्य की कटौती की गयी थी, जैसा कि निम्न तालिका में विवरण दर्शाया गया है:

तालिका-3.4

मोटी बालू एवं रेत के उपयोग हेतु फॉर्म एमएम-11 प्रस्तुत न किए जाने पर खनिजों की रॉयल्टी और मूल्य की गणना

(धनराशि ₹ में)

एलकेसीसी-07 में कार्य की मद	खनिजों का नाम	निष्पादित मात्रा (घन मीटर में)	प्रति घन मीटर रॉयल्टी की दर	रॉयल्टी की धनराशि	पांच गुना पेनाल्टी सहित रॉयल्टी
अनुसूची बी 13 (ए)	मोटी बालू	34,161.62	150.00	51,24,243.00	3,07,45,458.00
अनुसूची सी 1 (ए)	रेत	2,449.58	55.00	1,34,726.90	8,08,361.40
योग		36,611.20		52,58,969.90	3,15,53,819.40

(स्रोत: कंपनी द्वारा उपलब्ध करायी गयी सूचना)

इस प्रकार, कंपनी के परियोजना प्राधिकारियों द्वारा मेट्रो कार्यों में प्रयुक्त खनिजों के वैध स्रोत से प्राप्त होना एवं रॉयल्टी के भुगतान के बाद क्रय किया जाना सुनिश्चित नहीं किया गया था।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया (सितंबर 2014) कि अनुबंध की सामान्य शर्तों के उपनियम 5.8 के अनुसार, पत्थर, रेत, बजरी, मिट्टी या अन्य सामग्री प्राप्त करने के लिए सभी यातायात अधिभार और अन्य रॉयल्टी, लाइसेंस शुल्क, किराया और अन्य भुगतान या मुआवजा, यदि कोई हो, का भुगतान ठेकेदार को करना होगा। चूंकि शुल्क और रॉयल्टी के भुगतान की जिम्मेदारी ठेकेदार की है, इसलिए कंपनी की ओर से फॉर्म एमएम-11 प्राप्त करने की आवश्यकता नहीं थी तथा कंपनी द्वारा निर्दिष्ट स्थान पर सामग्री की आपूर्ति करना ठेकेदार के अधिकार क्षेत्र में था। इसके अतिरिक्त, परियोजना को पूर्ण करने हेतु ठेकेदार द्वारा बहुत सारे लेन-देन किये गये हैं तथा उक्त सभी

लेन-देन कंपनी के दायरे में नहीं आते हैं और उन सभी लेन-देन की वैधता का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए अलग-अलग शासकीय विभाग हैं।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि प्रभारी अभियंताओं को ठेकेदारों द्वारा लाये गये और कार्य में प्रयुक्त किये गये खनिज की रॉयल्टी भुगतान किए जाने एवं खनिज वैध स्रोतों से प्राप्त किए जाने को सुनिश्चित किया जाना था। ठेकेदार द्वारा एमएम-11 फॉर्म जमा न करने की स्थिति में परियोजना अधिकारियों को ठेकेदार के बिल से रॉयल्टी और खनिजों के मूल्य की कटौती की जानी चाहिए थी।

3.8.2 साधारण मिट्टी के खनन के लिए खनन परमिट प्राप्त न किया जाना

उत्तर प्रदेश खनिज (परिहार) नियमावली, 1963 के नियम 3 में यह प्रावधानित है कि कोई भी व्यक्ति राज्य के किसी भी क्षेत्र में किसी भी ऐसे लघु खनिज का खनन कार्य नहीं करेगा जिस पर ये नियम लागू होते हैं, सिवाय इसके कि इन नियमों के तहत दिए गए खनन पट्टे या खनन परमिट की शर्तों के अनुसार ही खनन कार्य किया जाए। उत्तर प्रदेश सरकार की माह जनवरी 2016 की अधिसूचना के अनुसार साधारण मिट्टी के उत्खनन पर रॉयल्टी ₹ 30 प्रति घन मीटर की दर से शासकीय खाते में देय थी।

अभिलेखों की जांच में पाया गया कि उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर के अंतर्गत चार भूमिगत मेट्रो स्टेशनों³³ का निर्माण किया गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि कंपनी द्वारा भूतत्व एवं खनिकर्म विभाग, उत्तर प्रदेश से साधारण मृदा उत्खनन हेतु परमिट प्राप्त नहीं किया गया था एवं भूमिगत मेट्रो स्टेशनों एवं रैम्पों के निर्माण के दौरान 6,39,277.50 घन मीटर साधारण मृदा का उत्खनन किया गया था। कंपनी द्वारा 1,76,223 घन मीटर साधारण मृदा का उपयोग लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना हेतु करने के पश्चात् अन्य शासकीय विभागों³⁴ की मांग पर 4,63,054.50 घन मीटर उत्खनित साधारण मृदा का निस्तारण कर दिया था। साधारण मृदा के उत्खनन के उपरांत इसके निस्तारण की योजना को स्वीकृत विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में शामिल नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा में अग्रतर पाया गया कि कंपनी द्वारा अन्य शासकीय विभागों को हस्तांतरित 4,63,054.50 घन मीटर साधारण मृदा हेतु उनसे ₹ 1.39 करोड़³⁵ की रॉयल्टी एकत्र नहीं की थी और न ही उसे शासकीय खाते में जमा किया गया था।

³³ चौधरी चरण सिंह हवाई अड्डा, हुसैनगंज, सचिवालय और हजरतगंज ।

³⁴ सिंचाई विभाग, लखनऊ विकास प्राधिकरण, लखनऊ छावनी बोर्ड, आदि ।

³⁵ 4,63,054.50 घन मीटर x ₹ 30 प्रति घन मीटर ।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया (सितंबर 2024) कि राज्य सरकार एवं भारत सरकार के बीच समझौता ज्ञापन के उपनियम 10.4 के अनुसार, राज्य सरकार द्वारा कंपनी को अपने राज्य/स्थानीय करों और शुल्कों/उपकरों से छूट दी गयी थी अथवा उनकी प्रतिपूर्ति की जानी थी। लेखापरीक्षा सही व्याख्या कर रहा है कि मृदा हेतु रॉयल्टी सरकार को दी जानी है, परन्तु यह तब होगा जब कंपनी या उसका ठेकेदार तीसरे पक्ष को मृदा विक्रय में शामिल रहा हो। यहां मृदा का उपयोग कंपनी द्वारा सरकार की वित्त पोषित परियोजना की लागत को कम करने के लिए अपने स्वयं के उपयोग के लिए किया गया था या सरकारी भूमि को भरने में सरकार की लागत बचाने के लिए मृदा भरने की लागत को कम करने के लिए अन्य शासकीय विभाग को दिया था। यदि कंपनी अन्य शासकीय विभाग से रॉयल्टी एकत्र करती जिसे सरकार को ही वहन करना था, तो पुनः शासकीय खाते में ही जमा किया जाता।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि कंपनी द्वारा भूतत्व एवं खनन विभाग से अनुमति प्राप्त किए बिना मृदा का उत्खनन शुरू किया गया था। इसके अतिरिक्त, चूंकि अन्य शासकीय विभागों को रॉयल्टी के भुगतान से छूट नहीं थी, इसलिए कंपनी को उनसे रॉयल्टी एकत्र करनी चाहिए थी और शासकीय खाते में जमा किया जाना चाहिये था।

3.9 विवादित भूमि पर डिपो का निर्माण

उत्तर प्रदेश सरकार की वित्तीय हस्तपुस्तिका, खण्ड-VI की धारा 378 में यह प्रावधान किया गया है कि ऐसी भूमि पर कोई कार्य प्रारम्भ नहीं किया जाना चाहिए, जिसे उत्तरदायी सिविल अधिकारियों द्वारा विधिवत् हस्तान्तरित न किया गया हो।

जांच में पाया गया कि कंपनी द्वारा लखनऊ मेट्रो (उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर) के डिपो के निर्माण के लिए 21.983 हेक्टेयर सरकारी भूमि और 3.813 हेक्टेयर निजी भूमि का क्रय किया गया (अगस्त 2016) था। राज्य सरकार द्वारा जिला मजिस्ट्रेट, लखनऊ को भूमि मालिकों के साथ बातचीत के माध्यम से कंपनी को निजी भूमि उपलब्ध कराने के निर्देश दिए गये थे (फरवरी 2015)। लेखापरीक्षा द्वारा पाया गया कि 1.983 हेक्टेयर माप वाली पांच निजी भूमि विवादित थीं और पहले से ही वादग्रस्त थीं। लेखापरीक्षा में पाया गया कि कंपनी द्वारा विवादित भूमि सहित अधिग्रहित भूमि पर डिपो का निर्माण किया गया था। लेखापरीक्षा द्वारा अग्रेतर पाया गया कि लखनऊ मेट्रो परियोजना को समय पर पूर्ण करने के उद्देश्य से विवादित भूमि के अधिग्रहण के लिए एक त्रिपक्षीय

समझौता³⁶ तैयार किया गया था (मार्च 2016)। त्रिपक्षीय समझौते में शामिल शर्तों में कहा गया था कि भुगतान उन भूस्वामियों को किया जाएगा जिनके पक्ष में माननीय न्यायालय निर्णय देंगे।

लेखापरीक्षा द्वारा आगे पाया गया कि त्रिपक्षीय समझौता पंजीकृत नहीं था और संबंधित पक्षों पर कानूनी बाध्यता सुनिश्चित करने के लिए स्टाम्प पेपर पर तैयार नहीं किया गया था। त्रिपक्षीय समझौते में यह शामिल था कि भूमि के मुआवजे के लिए अतिरिक्त जिला मजिस्ट्रेट (भूअध्याप्ति), लखनऊ के खातों में ₹ 15.78 करोड़ जमा किये गये हैं और माननीय न्यायालय के अंतिम निर्णय के बाद सम्बंधित पक्ष को भुगतान कर दिया जायेगा। लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि त्रिपक्षीय समझौते में विवादित भूमि से जुड़े सभी सदस्यों के हस्ताक्षर नहीं थे जिसका विवरण निम्न तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका-3.5

त्रिपक्षीय समझौते का विवरण

गाटा संख्या	भूमि का क्षेत्रफल (हेक्टेयर में)	भूमि स्वामित्व का दावेदार	राशि (करोड़ में)	असहमत पक्षों के त्रिपक्षीय समझौते पर हस्ताक्षर	न्यायालय में मामले
92	0.392	1. संत आशाराम आश्रम के भूराभाई प्रतिनिधि 2(ए) राकेश पाल 2(बी) श्रीमती मुन्नी देवी 3(सी) श्रीमती. सरोज अग्रवाल	3.12	श्री भूराभाई	सिविल कोर्ट, लखनऊ
150/1	0.418	1. भूराभाई 2. गगन गुरनानी	3.32	भूराभाई गगन गुरनानी	सिविल कोर्ट, लखनऊ
150/2	0.506	1. अम्बरीश 2. कमलेश	4.03	कोई भी पार्टी नहीं	राजस्व परिषद, लखनऊ
150/3	0.506	1. अम्बरीश 2. कमलेश	4.03	कोई भी पार्टी नहीं	राजस्व परिषद, लखनऊ

³⁶ अतिरिक्त जिला मजिस्ट्रेट (भूमि अधिग्रहण), कंपनी और विवादित भूमि से संबंधित सभी पक्ष ।

गाटा संख्या	भूमि का क्षेत्रफल (हेक्टेयर में)	भूमि स्वामित्व का दावेदार	राशि (करोड़ में)	असहमत पक्षों के त्रिपक्षीय समझौते पर हस्ताक्षर	न्यायालय में मामले
119	0.161	1. अम्बरीश 2. कमलेश	1.28	कोई भी पार्टी नहीं	राजस्व परिषद, लखनऊ
योग	1.983		15.78		

(स्रोत: कंपनी द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना)

उपरोक्त तालिका से स्पष्ट था कि त्रिपक्षीय समझौता उन दावेदारों पर कानूनी रूप से लागू नहीं होता जिन्होंने समझौते पर हस्ताक्षर नहीं किए थे। नियमों और शर्तों से असहमति होने और कंपनी द्वारा निर्धारित राशि प्राप्त करने पर असहमत होने पर यह प्रकरण पुनः वाद का कारण बन सकता है।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया (सितंबर 2024) कि त्रिपक्षीय समझौता अतिरिक्त जिला मजिस्ट्रेट (भूअध्याप्ति), लखनऊ द्वारा निष्पादित किया गया था। यह समझौता अतिरिक्त जिला मजिस्ट्रेट (भूअध्याप्ति), कंपनी और विवादित भूमि पर कब्जा करने वाले पक्ष के बीच निष्पादित किया गया था। विवादित भूमि का स्वामित्व स्पष्ट नहीं होने के कारण स्टाम्प पेपर पर त्रिपक्षीय समझौते की आवश्यकता नहीं थी। स्टाम्प शुल्क और पंजीकरण शुल्क पर अनावश्यक व्यय कंपनी को वहन करना पड़ता।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि विवादित भूमि पर डिपो का निर्माण, जिसे कंपनी द्वारा उचित रूप से अधिग्रहित नहीं किया गया था, वित्तीय नियमों के विरुद्ध था। साथ ही, विवादित भूमि के स्वामित्व के अस्पष्ट होने के कारण त्रिपक्षीय समझौता तैयार करने की आवश्यकता महसूस की गई। त्रिपक्षीय समझौते में यह शामिल था कि विवादित भूमि के स्वामित्व का दावा करने वाले सभी व्यक्ति एक पक्ष होंगे। इसलिए, पुनः वाद की घटना से बचने के लिए पक्षों पर प्रभावी कानूनी बाध्यता के लिए कंपनी द्वारा एक वैध समझौता सुनिश्चित किया जाना चाहिए था।

3.10 निष्कर्ष

अनुबंध प्रबंधन और परियोजना निष्पादन में अनेक कमियाँ पायी गयी थीं। कंपनी के हितों की रक्षा के लिए विभागीय दरों से कम दर पर अनुबंध के निष्पादन के लिए अतिरिक्त परफॉरमेंस गारंटी प्राप्त करने के शासकीय आदेशों का पालन नहीं किया गया। चार्टर्ड अकाउंटेंट द्वारा तैयार किए गए मूल्यांकन

प्रमाणपत्र के आधार पर पहले से स्वामित्व वाले संयंत्र और मशीनरी के लिए ठेकेदार को संयंत्र और मशीनरी अग्रिम का अनियमित भुगतान किया गया। ठेकेदार को अनुबंध की शर्तों के प्रावधानों के विपरीत कार्यस्थल पर सामग्री के लिए अनियमित रूप से अग्रिम राशि का अधिक भुगतान किया गया। ट्रेनों में विज्ञापन अधिकारों के लिए लाइसेंसधारक को लाइसेंस शुल्क का भुगतान करने से मुक्त किया गया। कार्यों की अनुमानित लागत में भिन्नता के प्रकरणों में, कि उक्त भिन्नताएं किन परिस्थितियों में आवश्यक थीं, को उचित ठहराए बिना अनुमोदन दिया गया। सीमा से परे भिन्नताएं एवं अतिरिक्त मदों को निष्पादित करने की अनुमति प्रदान की गयी। परियोजना अधिकारियों द्वारा ठेकेदारों से फॉर्म एमएम-11 प्राप्त नहीं किया गया जिससे कि मेट्रो कार्यों में उपयोग किए गए खनिजों की रॉयल्टी का उचित भुगतान किया गया एवं वैध स्रोतों से खनिज क्रय किया गया था, को सुनिश्चित किया जा सकता। कंपनी द्वारा उचित सुरक्षा उपाय अपनाये बिना विवादित और वादग्रस्त 1.983 हेक्टेयर भूमि पर डिपो का निर्माण किया गया था।

3.11 संस्तुतियां

- 3. कंपनी द्वारा यह सुनिश्चित करना चाहिए कि अनुबंध की शर्तों का पालन किया जाए तथा बकाया राशि और अग्रिम के अनियमित/अतिरिक्त भुगतान की वसूली हेतु एक प्रणाली स्थापित किया जाये।*
- 4. निर्माण कार्य के ऐसे प्रकरणों जिनमें उत्तरदायित्व का निर्धारण किया जाये जिसमें सक्षम प्राधिकारी की स्वीकृति के बिना अनुबंध के सापेक्ष निर्धारित सीमा से अधिक भिन्नताओं एवं अतिरिक्त मदों को निष्पादित किया गया एवं जिसके परिणामस्वरूप अनुबंध की सत्यनिष्ठा प्रभावित हो रही थी।*
- 5. कंपनी द्वारा ठेकेदारों से फॉर्म एमएम-11 (ट्रांजिट पास) प्राप्त किया जाय ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि मेट्रो के निर्माण कार्यों में प्रयुक्त खनिज वैध स्रोतों से प्राप्त किए गए हैं एवं रॉयल्टी आदि को शासकीय खाते में जमा किया गया है।*