



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

लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के निर्माण एवं संचालन
पर
भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक
का प्रतिवेदन



उत्तर प्रदेश सरकार
प्रतिवेदन संख्या-12, वर्ष 2025
(निष्पादन लेखा परीक्षा - वाणिज्यिक)

**लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के निर्माण एवं संचालन
पर
भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक
का प्रतिवेदन**

**उत्तर प्रदेश शासन
प्रतिवेदन संख्या-12, वर्ष 2025
(निष्पादन लेखापरीक्षा-वाणिज्यिक)**

विषयसूची

विवरण	सन्दर्भ	
	प्रस्तर संख्या	पृष्ठ संख्या
प्राक्कथन	-	v
कार्यकारी सार	-	vii
अध्याय-1		
परिचय		
लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना का परिचय	1.1	1
उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर (फेज-1ए) के लिए संस्थावार स्वीकृत धनराशि	1.2	2
लेखापरीक्षा उद्देश्य	1.3	3
लेखापरीक्षा मानदंड	1.4	3
लेखापरीक्षा क्षेत्र और क्रियाविधि	1.5	4
नमूना चयन	1.6	5
प्रतिवेदन की संरचना	1.7	5
अभिलेख प्रस्तुत न किए जाने के कारण लेखापरीक्षा सीमायें	1.8	6
अभिस्वीकृति	1.9	6
अध्याय-2		
नियोजन		
नीतिगत ढांचा	2.1	7
शहरी विकास मंत्रालय, भारत सरकार के दिशानिर्देशों के अनुसार 'वैकल्पिक विश्लेषण' को विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में शामिल नहीं किया जाना	2.2	7
सक्षम प्राधिकारी की स्वीकृति के बिना महानगर मेट्रो स्टेशन को हटाया जाना	2.3	8
भारत सरकार की सैद्धांतिक स्वीकृति की शर्तों का अनुपालन न किया जाना	2.4	9
भूजल दोहन के लिए अनापत्ति प्रमाण पत्र प्राप्त न किया जाना	2.5	11
निष्कर्ष	2.6	11
संस्तुतियां	2.7	12
अध्याय-3		
अनुबंध एवं परियोजना प्रबंधन		
तकनीकी रूप से अर्ह निविदादाता (मेसर्स गैमन इंडिया लिमिटेड) को वित्तीय निविदा में शामिल न किया जाना	3.1	14
निविदा आमंत्रण सूचना में अतिरिक्त परफार्मेंस गारंटी का प्रावधान न किया जाना	3.2	16
यंत्र एवं संयंत्र अग्रिम का अनियमित भुगतान	3.3	17

विवरण	सन्दर्भ	
	प्रस्तर संख्या	पृष्ठ संख्या
कार्यस्थल पर सामग्री हेतु अनियमित भुगतान	3.4	19
लाइसेंस शुल्क की कम वसूली के कारण हानि	3.5	21
कार्यक्षेत्र में परिवर्तन	3.6	23
भिन्नतायें	3.6.1	23
अतिरिक्त मर्दे	3.6.2	26
कोटेशन के आधार पर कार्य निष्पादित किया जाना	3.7	29
खनिजों पर रॉयल्टी का भुगतान	3.8	30
खनिजों के उपयोग हेतु ठेकेदारों से फॉर्म एमएम-11 प्राप्त न किया जाना	3.8.1	30
साधारण मृदा के खनन के लिए खनन परमिट प्राप्त न किया जाना	3.8.2	32
विवादित भूमि पर डिपो का निर्माण	3.9	33
निष्कर्ष	3.10	35
संस्तुतियां	3.11	36
अध्याय-4		
संचालन एवं रखरखाव		
निजी सुरक्षा फर्म की अनियमित नियुक्ति	4.1	38
आईआईटी, कानपुर द्वारा तकनीकी मूल्यांकन	4.2	39
संचार आधारित ट्रेन नियंत्रण प्रणाली में मॉलफंक्शनिंग का जोखिम	4.2.1	39
रोलिंग स्टॉक की पटरियों की गुणवत्ता का प्रकरण	4.2.2	40
ध्वनि स्तर स्वीकार्य सीमा से अधिक पाया जाना	4.2.3	42
रोलिंग स्टॉक के संचालन हेतु अंतरिम गति प्रमाणपत्र का नवीनीकरण नहीं किया जाना	4.3	44
कार्यालय भवन का बीमा न कराया जाना	4.4	45
निष्कर्ष	4.5	46
संस्तुतियां	4.6	46
अध्याय-5		
राजस्व प्रबंधन		
विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में परिकल्पित वित्तीय उपलब्धियों को कंपनी द्वारा प्राप्त न किया जाना	5.1	48
वित्तीय अनियमिततायें	5.2	52
कर चालान प्राप्त किए बिना किराये का भुगतान किये जाने से राजकोष को हानि	5.2.1	52
वाणिज्यिक प्रतिष्ठानों से विद्युत प्रभार की अतिरिक्त वसूली को राज्य सरकार को वापस न किया जाना	5.2.2	53
संपत्ति विकास	5.3	54

विवरण	सन्दर्भ	
	प्रस्तर संख्या	पृष्ठ संख्या
वाणिज्यिक एवं पार्किंग स्थलों से इष्टतम राजस्व प्राप्त न होना	5.3.1	54
भूमि अधिग्रहण एवं विकास में विलम्ब	5.3.2	55
निष्कर्ष	5.4	56
संस्तुतियां	5.5	57

परिशिष्ट		
क्रमांक	विवरण	पृष्ठ संख्या
I(ए)	लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के वृहद् श्रेणी के अनुबंधों के चयन की सूची	59
I(बी)	लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के विविध कार्यों के अनुबंधों के चयन की सूची	61
II	लेखापरीक्षा में अप्रस्तुत अभिलेख	65
III	अनुबंध की सामान्य शर्तों के उपनियम 11.2.6 के अनुसार यंत्र एवं संयंत्र अग्रिम पर ब्याज की गणना	66
IV	कार्यस्थल पर सामग्री के लिए ठेकेदार को अनियमित भुगतान	67
V (ए)	भिन्नताओं के अनुमोदन का विवरण (एलकेसीसी-04)	68
V (बी)	भिन्नताओं के अनुमोदन का विवरण (एलकेसीसी-07)	72
VI	अनुबंध का सार (एलकेसीसी-04)	74
VII	कोटेशन के आधार पर क्रय किया जाना	75
VIII	भुगतान किये गये किराये के सापेक्ष सेवाकर/जीएसटी की गणना	77
IX	कंपनी द्वारा एकत्रित किन्तु राज्य सरकार को प्रेषित नहीं किये गये अतिरिक्त विद्युत प्रभार की गणना	78
X	वाणिज्यिक एवं पार्किंग स्थलों से प्राप्त राजस्व की स्थिति	81

प्राक्कथन

यह प्रतिवेदन भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 और नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक (कर्तव्य, शक्तियां और सेवा की शर्तें) अधिनियम, 1971 की धारा 19ए, जिसे समय-समय पर संशोधित किया गया है, के अंतर्गत उत्तर प्रदेश के राज्यपाल को प्रस्तुत करने के लिए तैयार की गयी है।

प्रतिवेदन में नवंबर 2013 से मार्च 2023 की आच्छादित अवधि में 'लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के निर्माण एवं संचालन' विषय पर आधारित निष्पादन लेखापरीक्षा के परिणाम शामिल हैं। इस प्रतिवेदन में नवंबर 2013 से मार्च 2023 की अवधि के लिए नमूना-लेखापरीक्षा में प्रकाश में आए दृष्टान्त उल्लिखित हैं; वर्ष 2022-23 के बाद के प्रकरणों को भी आवश्यकतानुसार प्रतिवेदन में शामिल किया गया है।

यह लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक द्वारा निर्गत लेखापरीक्षा मानकों के अनुरूप सम्पादित की गयी है।

कार्यकारी सार

कार्यकारी सार

हमने यह लेखापरीक्षा क्यों की?

उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा 2013-14 के बजट में लखनऊ के लिए मेट्रो रेल परियोजना की घोषणा की गयी थी। दिल्ली मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड द्वारा दो कॉरिडोर (उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर: 22.88 किलोमीटर एवं पूर्व-पश्चिम कॉरिडोर: 11.10 किलोमीटर) के लिये विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार की गयी थी। विस्तृत परियोजना रिपोर्ट को अंतिम रूप से अक्टूबर 2013 में स्वीकृति प्रदान की गयी एवं भारत सरकार द्वारा दिसंबर 2013 में उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर (फेज-1ए) की परियोजना हेतु सैद्धांतिक स्वीकृति प्रदान की गयी थी।

लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना को क्रियान्वित करने के लिए नवंबर 2013 में लखनऊ मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (कंपनी) का गठन किया गया था। लखनऊ मेट्रो के 22.88 किलोमीटर लंबाई के उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर का कार्य सितंबर 2014 में प्रारम्भ होकर मार्च 2019 में पूर्ण हुआ था। बाद में 23 अक्टूबर 2019 को कंपनी का नाम परिवर्तित कर उत्तर प्रदेश मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड कर दिया गया था। यह कंपनी 50:50 इक्विटी के साथ भारत सरकार एवं राज्य सरकार का एक संयुक्त उद्यम है।

लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के फेज-1ए के निर्माण एवं संचालन पर निष्पादन लेखापरीक्षा इस उद्देश्य से की गयी थी कि क्या (i) आर्थिक व्यवहार्यता और सर्वाधिक उपयुक्त प्रौद्योगिकियों के चयन को सुनिश्चित करने के लिए प्रभावी योजना तैयार की गई थी; (ii) परियोजना निष्पादन एवं अनुबंध प्रबंधन सावधानी पूर्वक, मितव्ययता पूर्ण, समयान्तर्गत एवं पारदर्शी ढंग से क्रियान्वित किया गया था; (iii) परियोजना का कार्य निर्धारित विशिष्टियों के अनुरूप समय पर पूर्ण किया जाना सुनिश्चित किये जाने के लिए अनुश्रवण हेतु पर्याप्त तंत्र उपलब्ध था; तथा (iv) संचालन एवं रखरखाव कार्यक्षम थे और वाणिज्यिक संचालन के पश्चात् नियोजित लाभ प्राप्त किये गये थे।

परियोजना के फेज-1ए की निष्पादन लेखापरीक्षा में, नवंबर 2013 में इसके प्रारंभ से मार्च 2023 तक की अवधि में की गयी गतिविधियों को आच्छादित किया गया था। सिविल, रोलिंग स्टॉक, ट्रैक, इलेक्ट्रिकल, सिग्नलिंग एण्ड टेलीकॉम, संपत्ति विकास तथा संचालन एवं रखरखाव से संबंधित कुल 144 अनुबंधों में से ₹ 4,987.21 करोड़ मूल्य के कुल 51 अनुबंधों (21 वृहद् कार्य एवं 30 लघु कार्य) को लेखापरीक्षा में आच्छादित किया गया था। फेज-1ए परियोजना

के तकनीकी पहलुओं की समीक्षा के दौरान तकनीकी परामर्श प्रदान करने के लिए भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, कानपुर (आईआईटी, कानपुर) को नियुक्त किया गया था।

हमने क्या पाया है?

(अ) नियोजन

शहरी विकास मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा नवंबर 2006 में 'इंटीग्रेटेड मास ट्रांजिट सिस्टम डेवलपमेंट प्लान्स' (बस आधारित/रेल आधारित) हेतु विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के लिए निर्गत दिशानिर्देशों में प्राविधानित उपलब्ध प्रौद्योगिकियों के मूल्यांकन पर आधारित 'वैकल्पिक विश्लेषण' को कंपनी द्वारा लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में शामिल नहीं किया गया था। उक्त दिशानिर्देशों में, मौजूदा सार्वजनिक परिवहन समस्याओं के निराकरण हेतु विभिन्न वैकल्पिक प्रौद्योगिकियों का विस्तृत मूल्यांकन किया जाना अपेक्षित था।

भारत सरकार द्वारा लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के 22 स्टेशनों के साथ कुल 22.88 किलोमीटर की लंबाई के फेज-1ए को प्रारम्भ किये जाने की सैद्धांतिक स्वीकृति प्रदान की गयी थी (दिसंबर 2013)। लेखापरीक्षा में पाया गया कि कंपनी द्वारा उत्तर-दक्षिण कॉरीडोर में मात्र 21 मेट्रो स्टेशनों का निर्माण किया गया एवं विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के अनुसार वर्ष 2021 में दूसरे सबसे अधिक अनुमानित दैनिक यात्री वहन क्षमता वाले 'महानगर मेट्रो स्टेशन' को, संबंधित प्राधिकारी की स्वीकृति प्राप्त किये बिना परियोजना से बाहर कर दिया गया था।

कंपनी द्वारा परियोजना के लिए भारत सरकार की सैद्धांतिक स्वीकृति में निहित शर्तों जैसे कि समय-समय पर किराया संशोधन, जिला शहरी परिवहन निधि की स्थापना और विज्ञापन एवं पार्किंग नीति तैयार करने का अनुपालन नहीं किया गया था।

वृहद् पैमाने पर भूजल दोहन हेतु किसी भी व्यावसायिक संगठन को अनिवार्य रूप से केंद्रीय भूजल प्राधिकरण/भूजल विभाग, उत्तर प्रदेश सरकार में आवेदन कर 'अनापत्ति प्रमाणपत्र' प्राप्त किया जाना आवश्यक था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि कंपनी द्वारा 'अनापत्ति प्रमाणपत्र' प्राप्त करने के लिए केंद्रीय भूजल प्राधिकरण/भूजल विभाग, उत्तर प्रदेश में वर्ष 2013-23 की अवधि में पंजीकरण नहीं कराया गया था।

(ब) अनुबंध एवं परियोजना प्रबंधन

कंपनी द्वारा तकनीकी मूल्यांकन समिति की संस्तुति प्राप्त होने के बावजूद 'मेसर्स गैमन इंडिया लिमिटेड' की वित्तीय निविदा नहीं खोली गयी। राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया कि यह बोर्ड का एक विवेकपूर्ण निर्णय था जो मेसर्स गैमन इंडिया लिमिटेड के पूर्व प्रदर्शन जिसमें दिल्ली एवं चेन्नई मेट्रो परियोजनाओं में अपेक्षित सुरक्षा उपायों की कमी और इन परियोजनाओं में किये गये परिहार्य विलम्ब पर आधारित 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 प्रदान नहीं करनी चाहिये थी।

कंपनी द्वारा एलकेसीसी-07 के अनुबंध में विभागीय दरों से कम पर अनुबंध निष्पादन किये जाने पर अतिरिक्त परफॉरमेंस गारंटी प्राप्त किये जाने के शासकीय आदेश का अनुपालन नहीं किया गया था एवं कंपनी के हितों की रक्षा के लिए अतिरिक्त परफॉरमेंस गारंटी प्राप्त नहीं की गयी थी। अनुबंध (एलकेसीसी-07) की शर्तों का उल्लंघन करते हुए ठेकेदार को पहले से उसके स्वामित्व वाले संयंत्रों और मशीनरी के लिए अनियमित रूप से अग्रिम का भुगतान किया गया था। इसी प्रकार, एक अन्य ठेकेदार को एलकेसीसी-04 के कार्यों हेतु अनुबंध की शर्तों के प्रावधानों के विपरीत कार्यस्थल पर सामग्री के लिए अधिक अग्रिम धनराशि का अनियमित रूप से भुगतान किया गया था।

एलकेसीसी-07 के शेड्यूल ई (डीएसआर-2014 के अंतर्गत विविध कार्य) का एकमुश्त कार्य ₹ 15.75 करोड़ की अनुबंधित लागत के सापेक्ष ₹ 51.40 करोड़ में पूर्ण किया गया था। कंपनी द्वारा लेखापरीक्षा के बार-बार अनुरोध किए जाने के बावजूद मात्र ₹ 1.30 करोड़ के कार्यमदों का ही विवरण उपलब्ध कराया गया था। राज्य सरकार द्वारा प्रकरण पर कोई उत्तर नहीं दिया गया था।

कंपनी द्वारा मेट्रो फेज-1ए (उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर) की ट्रेनों में विज्ञापन अधिकारों के लिए एक अनुबंध गठित किया गया था (जून 2017)। 12 ट्रेन सेट लेने के बावजूद लाइसेंसधारक द्वारा कंपनी को लाइसेंस शुल्क का भुगतान नहीं किया गया था। बल्कि, कंपनी द्वारा जीएसटी सहित लाइसेंस शुल्क की वसूली के लिए लाइसेंसधारक से किये गए अनुबंध के प्रावधानों के अनुरूप कार्य करने के बजाय लाइसेंसधारक को लाइसेंस शुल्क भुगतान से मुक्त कर दिया गया था।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया कि विज्ञापन एजेंसी द्वारा इन ट्रेन सेटों का उपयोग नहीं किये जाने के कारण लाइसेंस शुल्क वसूल नहीं किया गया था। उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि लाइसेंस अनुबंध के अनुसार लाइसेंसधारक पर इन 12 ट्रेन सेटों के लिए लाइसेंस शुल्क का भुगतान किये जाने की बाध्यता थी।

कंपनी के परियोजना प्राधिकारियों द्वारा ठेकेदार को भुगतान किये जाने से पहले न तो फॉर्म एमएम-11 (ट्रांजिट पास) लिया गया और न ही ठेकेदार से रॉयल्टी और खनिजों के मूल्य ₹ 3.16 करोड़ की कटौती सुनिश्चित की गयी थी। कंपनी द्वारा भूमिगत स्टेशनों और रैंप 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 उनको हस्तांतरित 'साधारण मृदा' हेतु रॉयल्टी की वसूली नहीं की गयी और उसे शासकीय खाते में जमा नहीं किया गया था।

कंपनी द्वारा लखनऊ मेट्रो के डिपो के निर्माण के लिए 25.80 हेक्टेयर भूमि क्रय की गयी थी। उक्त भूमि में से 1.983 हेक्टेयर (7.67 प्रतिशत) भूमि विवादित थी और प्रकरण पहले से ही न्यायालय में विचाराधीन था। कंपनी द्वारा विवादित भूमि सहित अधिग्रहीत भूमि पर डिपो का निर्माण किया गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि कंपनी, अतिरिक्त जिला मजिस्ट्रेट (भू-अध्याप्ति) और विवादित भूमि से संबंधित पक्षकारों के मध्य गठित त्रिपक्षीय समझौते में कुछ संबंधित पक्षकारों के हस्ताक्षर शामिल नहीं थे। यह समझौता पंजीकृत भी नहीं कराया गया था। इस प्रकार, उक्त समझौता विधिक रूप से बाध्यकारी नहीं था और पक्षकारों के मध्य असहमति की स्थिति में पुनः वाद का कारण बन सकता था। राज्य सरकार द्वारा बताया गया कि विवादित भूमि का स्वामित्व स्पष्ट नहीं होने के कारण स्टाम्प पेपर पर त्रिपक्षीय समझौते की आवश्यकता नहीं थी। कंपनी को स्टाम्प शुल्क और पंजीकरण शुल्क पर अनावश्यक व्यय वहन करना पड़ता। उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि विवादित भूमि पर डिपो का निर्माण वित्तीय नियमों के विरुद्ध था। इसके अतिरिक्त गैर-पंजीकृत त्रिपक्षीय समझौता विधिक रूप से बाध्यकारी नहीं था।

(स) संचालन एवं रखरखाव

कंपनी द्वारा सुरक्षा फर्म की नियुक्ति के लिए खुली निविदा प्रक्रिया का विकल्प नहीं चुना गया था एवं 'मेसर्स जी4एस' सुरक्षा एजेंसी के ही चयन के सम्बन्ध में बिना कोई औचित्यपूर्ण कारण अभिलेखित किये, नामांकन के आधार पर

अनुबंध गठित किया गया था जोकि केन्द्रीय सतर्कता आयोग के दिशा-निर्देशों और सामान्य वित्तीय नियमों के प्रावधानों के विपरीत था।

डिपो क्षेत्र और मेनलाइन पर रेल की 'कठोरता मान' का मूल्यांकन करने के लिए कंपनी द्वारा उपलब्ध कराए गए रेल नमूनों पर आईआईटी, कानपुर द्वारा किए गए परीक्षणों से ज्ञात हुआ कि 'कठोरता मान' दिसंबर 2009 में जारी भारतीय रेलवे मानक विनिर्देश की तुलना में कम था। राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया कि आईआईटी द्वारा किये गए परीक्षण निर्धारित कोडल प्रावधानों के अनुसार सम्पादित नहीं किए गये। पूर्व में रेल पटरियों के क्रय के दौरान किए गए परीक्षणों में पाया गया था कि मापी गई कठोरता "आईआरएस-टी-12-2009" में उल्लिखित प्रावधानों के अनुसार थीं। प्रतिउत्तर में आईआईटी, कानपुर द्वारा बताया गया कि उसके द्वारा प्रयुक्त परीक्षण प्रक्रियायें मानकों (आईएस 1500:2005) के अनुरूप थीं।

'नियमित भेद्यता मूल्यांकन और प्रवेश परीक्षण' हेतु सुरक्षा की जांच करने के लिए किसी प्रमाणित साइबर सुरक्षा एजेंसी को सूचीबद्ध नहीं किया गया था जिससे मेट्रो प्रणाली मॉलफंक्शनिंग होने के जोखिम के प्रति संवेदनशील थी।

कंपनी द्वारा ध्वनि स्तर को स्वीकार्य सीमा के भीतर बनाए रखने के लिए कोई मानक निर्धारित नहीं किया गया था। इसके कारण मेट्रो ट्रेनों के अंदर और बाहर स्टेशनों पर सुखद वातावरण प्रदान करने का उद्देश्य पूर्ण नहीं हुआ।

अंतरिम गति प्रमाण पत्र निर्गत होने की तिथि (मार्च 2017) से पांच वर्ष की अवधि समाप्त होने पर इसकी आवश्यकता के बावजूद नवीनीकरण नहीं कराया गया था। अंतरिम गति प्रमाण पत्र के अभाव में रोलिंग स्टॉक के पहियों में होने वाली टूट-फूट और उनके रख-रखाव की आवश्यकता को सुनिश्चित नहीं किया जा सका। कंपनी द्वारा पांच वर्ष की अवधि समाप्त होने के बाद भी गति प्रमाण पत्र का नवीनीकरण नहीं कराकर के यात्रियों की सुरक्षा को अनावश्यक जोखिम में डाला गया।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया कि मेट्रो सिस्टम के सुरक्षा प्रमाणन और तकनीकी स्वीकृति के लिए प्रक्रिया (पीएसटीएम)-2015 के अनुसार, 'अंतरिम गति प्रमाणपत्र' की वैधता 'अंतिम गति प्रमाणपत्र' निर्गत होने तक रहेगी क्योंकि अंतरिम गति प्रमाणपत्र के नवीनीकरण हेतु अवधि का कोई प्रावधान (जैसाकि 5 वर्ष) परिभाषित नहीं किया गया है।

उत्तर तथ्यात्मक नहीं था क्योंकि पीएसटीएम-2015 में यह नहीं उल्लिखित है कि 'अंतरिम गति प्रमाणपत्र' 'अंतिम गति प्रमाणपत्र' निर्गत होने तक वैध रहेगा। इसलिए, लखनऊ मेट्रो को निर्गत किया गया 'अंतरिम गति प्रमाणपत्र' मात्र पाँच वर्षों के लिए ही वैध था जैसाकि 'अंतरिम गति प्रमाणपत्र' में विशेष रूप से उल्लिखित था और इसके पश्चात् इसके नवीनीकरण की आवश्यकता थी।

(द) राजस्व प्रबंधन

मेट्रो परियोजनाओं के अत्यधिक पूँजी-गहन होने के कारण विश्व स्तर पर राजस्व सृजन के लिए संपत्ति विकास एक सामान्य प्रचलन है। शासकीय अनुदानों के बिना वित्तीय रूप से स्थायित्व के लिए संपत्ति विकास गतिविधियों जैसे विज्ञापन, रिटेलिंग, रियल एस्टेट विकास तथा मेट्रो स्टेशनों पर अचल संपत्ति आदि के माध्यम से नॉन-फेयर बॉक्स राजस्व को बढ़ाना ही एकमात्र उपाय है।

कंपनी का परिचालन राजस्व वर्ष 2017-18 से वर्ष 2023-24 की अवधि में 281.62 प्रतिशत की औसत वृद्धि के साथ ₹ 5.55 करोड़ से बढ़कर ₹ 99.35 करोड़ (1690.10 प्रतिशत) हो गया था। इस अवधि में, परिचालन व्यय भी ₹ 16.17 करोड़ से बढ़कर ₹ 76.11 करोड़ हो गया था। कंपनी के लिए यह उत्साहजनक था कि उसने लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के पांच साल के संचालन के बाद परिचालन व्यय से अधिक परिचालन राजस्व अर्जित किया था।

अग्रेतर, कंपनी द्वारा विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में परिकल्पित अनुमानों के सापेक्ष वर्ष-वार यात्रियों का आवागमन नहीं हुआ एवं न ही परिचालन से राजस्व प्राप्त किया जा सका।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया कि विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में अनुमानित वर्षवार आवागमन एवं राजस्व की गणना उत्तर-दक्षिण एवं पूर्व-पश्चिम दोनों कॉरिडोरों के समेकित यातायात को ध्यान में रखकर किया गया था। यद्यपि पूर्व-पश्चिम कॉरिडोर का संचालन नहीं किया जा सका।

कंपनी द्वारा किराए पर लिए गए प्रशासनिक कार्यालय भवन का बीमा नहीं कराया गया था जोकि किराया विलेख की शर्तों का उल्लंघन था। कंपनी द्वारा सेवाकर/जीएसटी का भुगतान किए बिना किराया चुकाया गया क्योंकि सोसायटी सेवाकर/जीएसटी प्राधिकरण में पंजीकृत नहीं थी। परिणामस्वरूप, सरकार को सेवाकर/जीएसटी राजस्व की हानि हुयी थी।

डिस्कॉम द्वारा कंपनी को एचवी-3बी श्रेणी के अंतर्गत अन्य शुल्कों के साथ ₹ 7.30 केवीएएच की दर से विद्युत् बिल निर्गत किया गया था। कंपनी द्वारा अपने वाणिज्यिक किरायेदारों से ₹ 8.75 केवीएएच की उच्च दर से विद्युत् शुल्क प्राप्त किया गया था जिसके परिणामस्वरूप, जुलाई 2019 से अगस्त 2022 तक विद्युत् प्रभार का भी अधिक संग्रह किया गया था। कंपनी द्वारा टैरिफ में अंतर के कारण अतिरिक्त विद्युत् प्रभार वसूल किया गया तथा राज्य सरकार या डिस्कॉम को भुगतान करने के बजाय अनधिकृत रूप से अपने पास ही रख लिया गया था। कंपनी द्वारा उत्तर में बताया गया कि वाणिज्यिक किरायेदारों से उच्च दर पर विद्युत् शुल्क, उसके द्वारा विकसित किये गये मुलभूत ढांचे के अनुरक्षण की लागत प्राप्त किये जाने हेतु लिया गया था। उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि कंपनी द्वारा विद्युत् पारेषण एवं वितरण के ढांचे के निर्माण एवं अनुरक्षण हेतु अधिक दर पर विद्युत् शुल्क तो प्राप्त किया जा सकता था परन्तु, कंपनी द्वारा वसूल की गयी विद्युत् प्रभार की धनराशि सीधे शासकीय खाते में अथवा डिस्कॉम के माध्यम से जमा किया जाना चाहिये था।

लखनऊ मेट्रो का राजस्व मुख्य रूप से फेयर बाक्स कलेक्शन एवं नान-फेयर बाक्स कलेक्शन (संपत्ति विकास, विज्ञापन, पार्किंग, आदि) से प्राप्त होता है। लेखापरीक्षा में पाया गया कि कंपनी द्वारा मार्च 2025 तक 54,196 वर्ग फीट उपलब्ध वाणिज्यिक स्थानों को पट्टे पर नहीं दिया जा सका था। इसके अतिरिक्त वर्ष 2017-24 की अवधि में कंपनी द्वारा 15,984.54 वर्ग फीट उपलब्ध पार्किंग स्थानों के लिए निविदाएँ भी आमंत्रित नहीं की गयी थीं।

राज्य सरकार द्वारा संपत्ति विकास के लिए कंपनी को प्रदान की जाने वाली भूमि अक्टूबर 2013 में चिन्हित की गयी थी, परन्तु, कंपनी को उक्त भूमि आठ वर्षों से अधिक समय व्यतीत हो जाने के उपरांत अप्रैल 2022 में सौंपी गई। इसके अतिरिक्त कंपनी द्वारा 86.10 एकड़ भूमि प्राप्त होने के लगभग तीन वर्ष व्यतीत हो जाने के बाद भी संपत्ति विकास के लिए उपयोग नहीं की गयी थी।

आगे की दिशा: हम क्या सुझाव देते हैं?

लेखापरीक्षा अनुशंसा करती है कि कंपनी द्वारा:

- यह सुनिश्चित किया जाए कि परियोजना के अंतर्गत परिकल्पित मेट्रो स्टेशन में यदि कोई परिवर्तन आवश्यक हो तो वह मूल परियोजना की स्वीकृति प्रदान करने वाले प्राधिकारी की स्वीकृति के उपरांत ही किया जाये।

- भूजल दोहन के लिए भूजल विभाग, उत्तर प्रदेश सरकार से अनापत्ति प्रमाण पत्र प्राप्त करना सुनिश्चित किया जाये।
- अनुबंध की शर्तों का पालन किया जाना तथा बकाया राशि और अग्रिम के अनियमित/अतिरिक्त भुगतान की वसूली हेतु एक प्रणाली स्थापित किया जाना सुनिश्चित किया जाये।
- 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।
- ठेकेदारों से फॉर्म एमएम-11 (ट्रांजिट पास) प्राप्त किया जाये 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।
- वैधानिक प्राविधानों, नियमों, केंद्रीय सतर्कता आयोग के दिशा-निर्देशों, भारतीय रेलवे मानकों/विनिर्देशों, अनुबंधों आदि का पूर्ण अनुपालन सुनिश्चित किया जाये।
- संचार आधारित ट्रेन नियंत्रण प्रणाली के संभावित जोखिमों से बचने हेतु 'नियमित भेद्यता मूल्यांकन और प्रवेश परीक्षण' के लिए एक प्रमाणित साइबर सुरक्षा एजेंसी को सूचीबद्ध कराना सुनिश्चित किया जाये।
- मेट्रो में यात्रियों की संख्या और राजस्व बढ़ाने के लिए यात्रियों को आकर्षित करने हेतु एकीकृत संपर्क व्यवस्था स्थापित करने हेतु तंत्र विकसित किये जायें।
- संपत्ति विकास के लिए उपलब्ध भूमि का समय पर विकास सुनिश्चित किया जाये तथा उपलब्ध वाणिज्यिक और पार्किंग स्थलों को समय पर पट्टे पर देकर विकसित संपत्तियों से इष्टतम राजस्व की प्राप्ति सुनिश्चित किया जाये।

अध्याय-1

परिचय

1.1 लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना का परिचय

लखनऊ शहर में यातायात घनत्व के कारण एक पूर्ण 'एकीकृत मल्टी मॉडल मास रैपिड पैसेंजर सिस्टम' की तत्काल आवश्यकता के दृष्टिगत, सरकार द्वारा 2009 में दिल्ली मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड को विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने हेतु कार्य सौंपा गया था। दिल्ली मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड द्वारा विस्तृत परियोजना रिपोर्ट का मसौदा तैयार कर अप्रैल 2011 में प्रस्तुत किया गया था।

तदोपरांत, उक्त विषय को जनवरी 2013 से प्राथमिकता देते हुए वर्ष 2013-14 के लिए राज्य सरकार के बजट में 'लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना' का प्रावधान किया गया। मई 2013 में राज्य सरकार द्वारा सचिव, आवास एवं शहरी नियोजन विभाग के अधीन एक मेट्रो रेल की स्थापना की गयी थी। दिल्ली मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड द्वारा उत्तर-दक्षिण और पूर्व-पश्चिम दो कॉरिडोर का संशोधित विस्तृत परियोजना रिपोर्ट प्रस्तुत (जुलाई 2013) किया गया था। विस्तृत परियोजना रिपोर्ट को अंतिम रूप से अक्टूबर 2013 में स्वीकृत किया गया और परियोजना के फेज-1ए अर्थात् उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर को भारत सरकार द्वारा दिसंबर 2013 में सैद्धांतिक रूप से स्वीकृति प्रदान की गयी थी।

लखनऊ में मेट्रो रेल को क्रियान्वित और संचालित करने के लिए नवंबर 2013 में 'लखनऊ मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड' (कंपनी) एक विशेष प्रयोजन संस्थान (एसपीवी) का गठन किया गया था। तत्पश्चात, राज्य में विभिन्न मेट्रो रेल परियोजनाओं की आवश्यकता का अनुभव होने पर 23 अक्टूबर 2019 को कंपनी का नाम परिवर्तित कर 'उत्तर प्रदेश मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड' कर दिया गया। उक्त कंपनी भारत सरकार एवं राज्य सरकार के बीच 50:50 इक्विटी भागीदारी के साथ एक संयुक्त उद्यम है। कंपनी आवास और शहरी मामलों के मंत्रालय, भारत सरकार और आवास एवं शहरी नियोजन विभाग, उत्तर प्रदेश के प्रशासनिक नियंत्रण में है।

कंपनी के निदेशक मंडल में 14 निदेशक शामिल थे। कंपनी का अध्यक्ष भारत सरकार द्वारा एवं प्रबंध निदेशक राज्य सरकार द्वारा नामित थे। प्रबंध निदेशक

की सहायता हेतु चार कार्यात्मक निदेशक यथा निदेशक (कार्य एवं अवसंरचना), निदेशक (वित्त), निदेशक (रोलिंग स्टॉक एवं सिग्नलिंग) तथा निदेशक (संचालन) उपलब्ध थे। कंपनी के निदेशक मंडल में भारत सरकार द्वारा नामित चार निदेशक तथा राज्य सरकार द्वारा नामित चार निदेशक भी शामिल थे।

लखनऊ मेट्रो के उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर (फेज-1ए) का कार्य 22.88 किमी लंबाई में सितंबर 2014 से प्रारंभ होकर मार्च 2019 में पूर्ण हुआ था।

1.2 उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर (फेज-1ए) के लिए संस्थावार स्वीकृत धनराशि

फेज-1ए के लिए कुल स्वीकृत धनराशि ₹ 6,928.00 करोड़ तथा कुल व्यय धनराशि ₹ 6,868.75 करोड़ का विवरण तालिका 1.1 तथा चार्ट 1.1 में प्रदर्शित किया गया है:

तालिका 1.1

31 मार्च 2024 तक उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर (फेज-1ए) हेतु धनराशि का आवंटन एवं व्यय

(₹ करोड़ में)

क्रम सं.	निधि के स्रोत	कुल स्वीकृत धनराशि*	कुल प्राप्त धनराशि	व्यय धनराशि
1	ईआईबी ¹ ऋण (भारत सरकार के माध्यम से)	3,502.00	3,502.00	3,502.00
2	भारत सरकार की इक्विटी	1,003.00	1,003.00	1,003.00
3	50 प्रतिशत केंद्रीय करों हेतु भारत सरकार द्वारा अधीनस्थ ऋण ²	297.00	297.00	297.00
4	राज्य सरकार की इक्विटी	1,003.00	1,003.00	1,003.00
5	50 प्रतिशत केंद्रीय करों हेतु राज्य सरकार द्वारा अधीनस्थ ऋण	449.00	449.00	449.00
6	स्थानीय निकायों से अनुदान	245.00	233.75	233.75
7	राज्य सरकार की भूमि से इतर भूमि की लागत के लिए राज्य सरकार से अधीनस्थ ऋण	381.00	381.00	381.00
8	आईडीसी ³	48.00	0.00	0.00
कुल		6,928.00	6,868.75	6,868.75

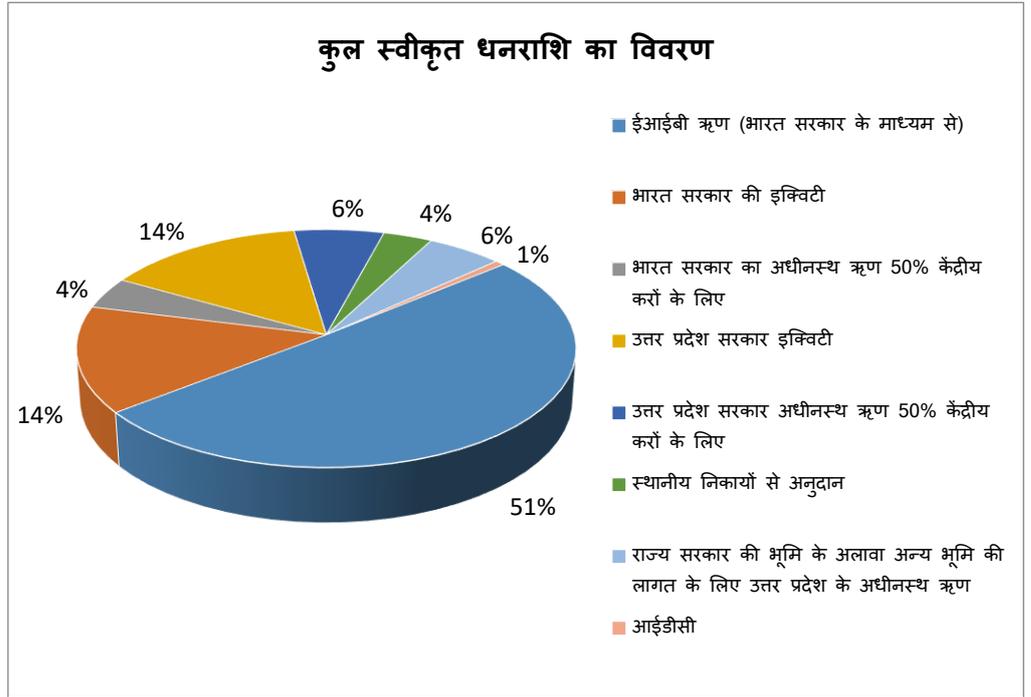
(*जनवरी 2016 के पत्र के अनुसार भारत सरकार द्वारा स्वीकृत लागत का अंश)

¹ यूरोपीय निवेश बैंक।

² न्यूनतम पुनर्भुगतान प्राथमिकता वाला ऋण।

³ निर्माण के दौरान अर्जित ब्याज।

चार्ट 1.1



1.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

“लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के निर्माण और संचालन” पर निष्पादन लेखापरीक्षा इस उद्देश्य से की गई जिससे सत्यापित किया जा सके कि:

- आर्थिक व्यवहार्यता सुनिश्चित करने और सर्वाधिक उपयुक्त प्रौद्योगिकियों के चयन हेतु प्रभावी योजना तैयार की गयी;
- परियोजना निष्पादन और अनुबंध प्रबंधन का कार्यान्वयन उचित सावधानीपूर्वक, मितव्ययितापूर्ण, समयबद्ध एवं पारदर्शी रूप से किया गया;
- परियोजना के अनुश्रवण, ससमय पूर्ण होने तथा निर्धारित विनिर्देशों के अनुरूप कार्य निष्पादित होना सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त तंत्र उपलब्ध था; तथा
- परिचालन एवं रखरखाव कुशल था, तथा फेज-1ए के वाणिज्यिक परिचालन के पश्चात् प्राप्त होने वाले नियोजित लाभ प्राप्त किये गये।

1.4 लेखापरीक्षा मानदंड

निष्पादन लेखापरीक्षा निम्नलिखित स्रोतों से प्राप्त मानदंडों के सापेक्ष आयोजित की गयी थी:

- निदेशक मंडल एवं अन्य उप समितियों की बैठकों का एजेंडा एवं कार्यवृत्त;

- शक्तियों की अनुसूची (एसओपी);
- विस्तृत परियोजना रिपोर्ट;
- सामान्य वित्तीय नियम;
- केंद्रीय सतर्कता आयोग द्वारा जारी दिशानिर्देश;
- प्रशासनिक मंत्रालय द्वारा जारी निर्देश और दिशानिर्देश;
- दिल्ली मेट्रो रेल कारपोरेशन/उत्तर प्रदेश मेट्रो रेल कारपोरेशन की नीतियां, मानक, निर्देश और दिशानिर्देश;
- अनुबंध की सामान्य शर्तें (जीसीसी) एवं अनुबंध की विशेष शर्तें (एससीसी);
- राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति, 2006; और
- मेट्रो रेलवे (कार्यों का निर्माण) अधिनियम, 1978।

1.5 लेखापरीक्षा क्षेत्र एवं क्रियाविधि

निष्पादन लेखापरीक्षा में लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के उत्तर-दक्षिण कॉरीडोर (फेज-1ए) की योजना, कार्यान्वयन, अनुश्रवण तथा संचालन एवं रखरखाव के साथ-साथ नवंबर 2013 में इसके प्रारंभ होने से मार्च 2023 तक की अवधि के लिए परियोजना के फेज-1ए की गतिविधियों के परिणाम शामिल हैं। निष्पादन लेखापरीक्षा कार्य अप्रैल 2022 और अक्टूबर 2023 के मध्य सम्पादित किया गया।

लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली में बोर्ड की बैठकों के एजेंडे और कार्यवृत्तों की समीक्षा की गयी। इसके अतिरिक्त, कंपनी को सूचनाओं, अभिलेखों एवं स्पष्टीकरण हेतु प्रश्नावलियां, लेखापरीक्षा मांगपत्र और लेखापरीक्षा ज्ञापन भी निर्गत किये गये। कंपनी द्वारा निष्पादित सिविल कार्यों, सिग्नलिंग और दूरसंचार, रोलिंग स्टॉक, ध्वनि और कंपन, हीटिंग, वेंटिलेशन और एयर कंडीशनिंग और विद्युत कार्यों के तकनीकी पहलुओं की समीक्षा करने के लिए आईआईटी, कानपुर को तकनीकी सलाहकार के रूप में 18 दिसंबर 2023 को नियुक्त किया गया था। आईआईटी, कानपुर द्वारा अगस्त 2024 में अपने निष्कर्ष प्राप्त कराये गये जिन्हें प्रतिवेदन के अध्याय-4 में शामिल किया गया है।

प्रमुख सचिव, आवास एवं शहरी नियोजन विभाग, उत्तर प्रदेश शासन एवं कंपनी के साथ दिनांक 25 अगस्त 2022 को एक प्रारंभिक बैठक आयोजित की गयी थी, जिसमें लेखापरीक्षा क्षेत्र एवं आच्छादन, लेखापरीक्षा उद्देश्य एवं मानदंड,

साक्ष्य संग्रह की प्रस्तावित तकनीकों आदि पर विचार-विमर्श किया गया था। लेखापरीक्षा प्रतिवेदन का मसौदा दिनांक 11 जून 2024 को राज्य सरकार एवं कंपनी को प्रेषित किया गया था। मसौदा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन पर राज्य सरकार का उत्तर माह सितंबर 2024 में प्राप्त हुआ था। लेखापरीक्षा टिप्पणियों पर चर्चा करने के लिए प्रमुख सचिव, आवास एवं शहरी नियोजन विभाग, उत्तर प्रदेश सरकार एवं कंपनी के साथ दिनांक 29 अक्टूबर 2024 को एक समापन बैठक आयोजित की गयी थी। राज्य सरकार के उत्तरों को विधिवत विचार कर प्रासंगिक अंशों को प्रतिवेदन में शामिल किया गया। इसके अतिरिक्त, उक्त मसौदा प्रतिवेदन को अप्रैल 2025 में सचिव, आवास एवं शहरी मामलों के मंत्रालय, भारत सरकार को भी उनकी टिप्पणियों के लिए प्रेषित किया गया। मसौदा प्रतिवेदन पर टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए 8 मई 2025 को भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के कार्यालय में आवास एवं शहरी मामलों के मंत्रालय के मास रैपिड ट्रांजिट सिस्टम-II के निदेशक के साथ एक बैठक भी आयोजित की गयी थी। हालांकि, मंत्रालय से माह मई 2025 तक कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुयी।

1.6 नमूना चयन

स्ट्रेटीफाइड रैंडम सैंपलिंग पद्धति का उपयोग करके कुल 51 अनुबंधों (21 वृहद् एवं 30 लघु कार्य) का चयन किया गया। चयनित अनुबंधों का विवरण **परिशिष्ट-1 (ए एवं बी)** में प्रदर्शित किया गया है। फेज-1ए परियोजना में निष्पादित अनुबंधों की संख्या के सापेक्ष 61.76 प्रतिशत⁴ वृहद् अनुबंधों को एवं 27.27 प्रतिशत⁵ लघु अनुबंधों को लेखापरीक्षा में आच्छादित किया गया था (मौद्रिक मूल्य के परिप्रेक्ष्य में वृहद् अनुबंधों का प्रतिशत⁶ 87.32 एवं लघु अनुबंधों का प्रतिशत⁷ 37.97 था)।

1.7 प्रतिवेदन की संरचना

प्रतिवेदन में पाँच अध्याय हैं। अध्याय-1 में कंपनी की पृष्ठभूमि की सूचना, उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर परियोजना (फेज-1ए) की आवश्यकता, लेखापरीक्षा उद्देश्य, लेखापरीक्षा क्षेत्र, लेखापरीक्षा मानदंड, लेखापरीक्षा पद्धति एवं नमूना चयन आदि

⁴ कुल 34 वृहद् अनुबंधों में से 21 अनुबंध चयनित ।

⁵ कुल 110 विविध अनुबंधों में से 30 अनुबंध चयनित ।

⁶ वृहद् अनुबंधों के लिए ₹ 5,682.72 करोड़ में से ₹ 4,962.09 करोड़ ।

⁷ विविध अनुबंधों के लिए ₹ 66.15 करोड़ में से ₹ 25.12 करोड़ ।

की जानकारी दी गयी है। लेखापरीक्षा निष्कर्षों को चार लेखापरीक्षा उद्देश्यों के अनुरूप मुख्यतः चार अध्यायों में वर्गीकृत किया गया है।

अध्याय-2 नियोजन से संबंधित है तथा इसमें प्रथम लेखापरीक्षा उद्देश्य पर लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं तथा नियोजन में कमियों को उल्लिखित किया गया है। अध्याय-3 अनुबंध और परियोजना प्रबंधन से सम्बंधित है, जिसमें द्वितीय एवं तृतीय लेखापरीक्षा उद्देश्यों के अनुसार लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं, जोकि परियोजना निष्पादन और अनुबंध प्रबंधन में कमियों को इंगित करते हैं। अध्याय-4 संचालन एवं रखरखाव से सम्बंधित है, जिसमें चतुर्थ लेखापरीक्षा उद्देश्य पर आधारित लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं तथा संचालन एवं रखरखाव में उन कमियों को प्रदर्शित किया गया है, जिसमें वाणिज्यिक संचालन के उपरांत नियोजित लाभों की प्राप्ति में कमी रही है। अध्याय-5 राजस्व प्रबंधन से सम्बंधित है, जिसमें चतुर्थ लेखापरीक्षा उद्देश्य पर भी लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं तथा इसमें राजस्व सृजन में कमियों को प्रदर्शित किया गया है।

1.8 अभिलेख प्रस्तुत न किए जाने के कारण लेखापरीक्षा सीमायें

कंपनी द्वारा लेखापरीक्षा को जो अभिलेख उपलब्ध नहीं कराए गये, उन्हें **परिशिष्ट-II** में प्रदर्शित किया गया है। परिणामस्वरूप, लेखापरीक्षा द्वारा संबंधित प्रकरणों पर कोई निष्कर्ष नहीं निकाला जा सका।

1.9 अभिस्वीकृति

उक्त लेखापरीक्षा के संचालन के दौरान तकनीकी परामर्शदाता (आईआईटी, कानपुर), आवास एवं शहरी नियोजन विभाग, उत्तर प्रदेश सरकार एवं कंपनी द्वारा दिए गए सहयोग हेतु लेखापरीक्षा द्वारा आभार व्यक्त किया जाता है।

अध्याय-2

नियोजन

अध्याय-2

नियोजन

अध्याय का संक्षिप्त विवरण:

- कंपनी द्वारा शहरी विकास मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों में अपेक्षित विभिन्न वैकल्पिक प्रौद्योगिकियों के मूल्यांकन हेतु 'वैकल्पिक विश्लेषण' को विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में शामिल नहीं किया गया था।
- राज्य सरकार/कंपनी द्वारा परियोजना के लिए भारत सरकार द्वारा दी गयी सैद्धांतिक स्वीकृति में निहित शर्तों यथा समय-समय पर किराया संशोधन, जिला शहरी परिवहन निधि की स्थापना और विज्ञापन एवं पार्किंग नीति तैयार करना आदि का अनुपालन नहीं किया गया था।
- कंपनी द्वारा भूजल के बड़े पैमाने पर वाणिज्यिक उपयोग हेतु भूजल दोहन के लिए केन्द्रीय भूजल प्राधिकरण अथवा भूजल विभाग, उत्तर प्रदेश शासन से अनापत्ति प्रमाण पत्र प्राप्त नहीं किया गया था।

2.1 नीतिगत ढांचा

निर्णयों का मार्गदर्शन करने और तर्कसंगत परिणाम प्राप्त करने हेतु नीति, सिद्धांतों की एक सुविचारित प्रणाली है। यह वरिष्ठ प्रबंधन को उन निर्णयों में सहायता प्रदान करती है जो आवश्यक रूप से विभिन्न कारकों के सापेक्ष गुणों पर आधारित होने चाहिये।

लेखापरीक्षा द्वारा लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के प्रारंभिक फेज-1ए (उत्तर-दक्षिण कॉरीडोर) की स्वीकृति की समीक्षा कर मूल्यांकन किया गया कि क्या प्रभावी योजना तैयार की गई थी। दृष्टिगत कमियों को निम्नलिखित प्रस्तरों में उल्लिखित किया गया है:

2.2 शहरी विकास मंत्रालय, भारत सरकार के दिशानिर्देशों के अनुसार 'वैकल्पिक विश्लेषण' को विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में शामिल नहीं किया जाना

शहरी विकास मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा स्वीकृत (अप्रैल 2006) 'राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति' के अनुरूप 'जन परिवहन प्रणाली' सम्बन्धी परियोजना रिपोर्ट न तैयार किये जाने के कारण शहरी विकास मंत्रालय द्वारा नवम्बर 2006

में 'इंटीग्रेटेड मास ट्रांजिट सिस्टम डेवलपमेंट प्लान्स' हेतु विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के लिए दिशानिर्देश निर्गत किये गये थे।

उक्त दिशानिर्देशों के प्रस्तर 4.3 'वैकल्पिक विश्लेषण' में निहित था कि मौजूदा समस्याओं के समाधान हेतु विभिन्न वैकल्पिक प्रौद्योगिकियों का मूल्यांकन किया जाये जिसमें लागत-लाभ विश्लेषण, तकनीकी रूप से व्यवहार्यता यथा यातायात प्रबंधन एवं युक्तिकरण आदि पर न्यूनतम लागत वाले विकल्पों का विश्लेषण करके किसी विशेष प्रौद्योगिकी/प्रणाली के चयन के आधार को विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में शामिल किया जाये। लेखापरीक्षा में पाया गया कि लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना में उक्त से सम्बंधित प्रस्तर को विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में शामिल नहीं किया गया था।

उत्तर में राज्य सरकार द्वारा बताया गया (सितंबर 2024) कि भारत सरकार द्वारा अप्रैल 2006 में स्वीकृत 'राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति' में 'वैकल्पिक विश्लेषण रिपोर्ट' का उल्लेख नहीं किया गया था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि 'इंटीग्रेटेड मास ट्रांजिट सिस्टम डेवलपमेंट प्लान' हेतु विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार किये जाने के लिये नवम्बर 2006 में निर्गत विस्तृत दिशानिर्देश राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति 2006 पर आधारित था तथा 'वैकल्पिक विश्लेषण' किया जाना उक्त दिशानिर्देशों का भाग था।

2.3 सक्षम प्राधिकारी की स्वीकृति के बिना महानगर मेट्रो स्टेशन को हटाया जाना

भारत सरकार द्वारा लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के फेज-1ए (उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर) को प्रारंभ करने के लिए सैद्धांतिक स्वीकृति (दिसंबर 2013) प्रदान की गयी थी, जिसकी कुल लंबाई 22.88 किलोमीटर में 22 स्टेशन स्थित थे। परियोजना की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट, भारत एवं राज्य सरकार के मध्य हस्ताक्षरित समझौता ज्ञापन, भारत सरकार एवं यूरोपीय निवेश बैंक के बीच निष्पादित 'वित्त अनुबंध' तथा यूरोपीय निवेश बैंक एवं कंपनी के मध्य निष्पादित परियोजना समझौते के अभिलेखों में उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर में 22 मेट्रो स्टेशनों के निर्माण का उल्लेख किया गया था। विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में महानगर मेट्रो स्टेशन को वर्ष 2015 में दैनिक यात्री क्षमता⁸ की दृष्टि से तीसरा स्थान एवं वर्ष 2020 में दूसरे स्थान पर होना अंकित था।

⁸ दोनों दिशाओं (आने और जाने) पर बोर्डिंग।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि कंपनी द्वारा उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर में केवल 21 मेट्रो स्टेशन बनाये गए और महानगर मेट्रो स्टेशन को परियोजना से बाहर कर दिया गया था। जैसा कि ऊपर उल्लिखित है, महानगर स्टेशन जोकि 2020 में दूसरी सबसे अधिक दैनिक यात्री क्षमता वाला होता, उसका निर्माण नहीं किया गया था। कंपनी द्वारा लेखापरीक्षा को कोई ऐसा अभिलेख प्रस्तुत नहीं किया गया जिससे ज्ञात होता कि महानगर स्टेशन को बाहर करने का कोई प्रस्ताव भारत अथवा राज्य सरकार को प्रेषित किया गया था एवं संबंधित प्राधिकारी से स्वीकृति प्राप्त की गयी थी। इस प्रकार कंपनी द्वारा स्वीकृति प्राप्त किये बिना महानगर स्टेशन को स्वीकृत परियोजना से बाहर रखा गया था। परिणामस्वरूप विस्तृत परियोजना रिपोर्ट, एमओयू, वित्त अनुबंध और परियोजना समझौते में उल्लेखित प्रावधानों का उल्लंघन किया गया एवं उस क्षेत्र के यात्रियों को मेट्रो की सुविधा भी प्राप्त नहीं हो सकी थी।

उत्तर में राज्य सरकार द्वारा बताया गया (सितंबर 2024) कि प्रकरण भारत सरकार से छिपाया नहीं गया था क्योंकि भारत सरकार के आवास एवं शहरी मामलों के मंत्रालय द्वारा मूल रूप से स्वीकृत विस्तृत परियोजना रिपोर्ट से तुलना के पश्चात् ही उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर के 21 स्टेशनों के संरेखण के साथ अधिसूचित किया गया था।

उत्तर संतोषजनक नहीं था क्योंकि कंपनी द्वारा लखनऊ मेट्रो का इंडेक्स प्लान भारत सरकार को अधिसूचना हेतु प्रेषित किया गया था। आवास एवं शहरी मामलों के मंत्रालय के विशेष कार्याधिकारी (शहरी परिवहन) को भेजे गए पत्र के सत्यापन में यह ज्ञात हुआ कि कंपनी द्वारा प्लान में अन्य बदलाव यथा विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में प्रस्तावित एलिवेटेड स्टेशन के स्थान पर चौधरी चरण सिंह एयरपोर्ट पर भूमिगत स्टेशन के निर्माण के सम्बन्ध में स्पष्ट रूप से बताया गया था। विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में अनुमोदित महानगर मेट्रो स्टेशन को हटाये जाने का उल्लेख कंपनी द्वारा पत्र में नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त विस्तृत परियोजना रिपोर्ट से भिन्नता के लिए भारत सरकार से औचित्य के साथ अलग से अनुमोदन प्राप्त किया जाना चाहिये था।

2.4 भारत सरकार की सैद्धांतिक स्वीकृति की शर्तों का अनुपालन न किया जाना

लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर को भारत सरकार द्वारा दिनांक 27 दिसंबर 2013 को 18 शर्तों के साथ सैद्धांतिक स्वीकृति प्रदान की

गई थी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि राज्य सरकार/कंपनी द्वारा निम्नलिखित शर्तों का अनुपालन नहीं किया गया था :

तालिका 2.1

भारत सरकार की सैद्धांतिक स्वीकृति की शर्तों का अनुपालन नहीं किया गया

उपनियम	राज्य सरकार/कंपनी द्वारा अनुपालन
उपनियम 2एन (iv) में मेट्रो रेल के साथ-साथ अन्य प्रतिस्पर्धी साधनों के लिये आवधिक किराया संशोधन किया जाना प्रावधानित था।	राज्य सरकार द्वारा ऐसी कोई व्यवस्था नहीं की गयी थी।
उपनियम 2 एन (vi) के अनुसार राज्य स्तर के साथ-साथ शहरीय स्तर पर एक डेडिकेटेड अर्बन ट्रांसपोर्ट फण्ड अर्बन ट्रांसपोर्ट फण्ड स्थापित किया जाना था।	शहरी स्तर पर डेडिकेटेड अर्बन ट्रांसपोर्ट फण्ड की स्थापना नहीं की गयी थी।
उपनियम 2एन (xi) के अनुसार राज्य सरकार द्वारा एक विज्ञापन नीति लानी चाहिए थी जिससे विज्ञापन राजस्व प्राप्त हो सके।	राज्य सरकार द्वारा ऐसी कोई विज्ञापन नीति तैयार नहीं की गयी थी।
उपनियम 2 एन (xii) के अनुसार राज्य सरकार द्वारा एक पार्किंग नीति बनानी चाहिये थी।	राज्य सरकार द्वारा ऐसी कोई पार्किंग नीति नहीं बनायी गयी थी।

उत्तर में राज्य सरकार द्वारा बताया गया (सितंबर 2024) कि सम्पूर्ण कॉरिडोर में राजस्व सृजन माह मार्च 2019 से प्रारंभ हुआ था। कोविड-19 के कारण यात्रियों की संख्या वृद्धि पर अत्यधिक दुष्प्रभाव पड़ा था परन्तु, अब इसमें सुधार हुआ है और समय-समय पर इसकी समीक्षा की जा रही है। चूंकि किराए में संशोधन के लिए कोई समय सीमा निर्धारित नहीं है इसलिए आवश्यकता होने पर इसके लिए प्रस्ताव प्रेषित किया जायेगा। माह फरवरी 2014 में राज्य स्तर पर डेडिकेटेड अर्बन ट्रांसपोर्ट फण्ड की स्थापना की जा चुकी है। मेट्रो अधिनियम के अनुसार नॉन-फेयर बॉक्स में मुख्य रूप से विज्ञापन के माध्यम से राजस्व प्राप्त होता है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि उपनियम 2एन(iv) के अनुसार किराये की समीक्षा के लिए समय सीमा निर्धारित की जानी चाहिये थी। डेडिकेटेड अर्बन ट्रांसपोर्ट फण्ड के संबंध में उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि शहरीय स्तर पर डेडिकेटेड अर्बन ट्रांसपोर्ट फण्ड की स्थापना नहीं की गयी थी। कंपनी द्वारा उपनियम 2एन(xi) के अनुसार एक विज्ञापन नीति भी बनायी जानी चाहिये थी। पार्किंग नीति के संबंध में राज्य सरकार द्वारा कोई उत्तर नहीं दिया गया।

2.5 भूजल दोहन के लिए अनापत्ति प्रमाण पत्र प्राप्त न किया जाना

पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986 की धारा 3 की उपधारा (3) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, देश में भूजल संसाधनों के प्रबंधन और विकास को विनियमित और नियंत्रित करने के लिए केंद्रीय भूजल प्राधिकरण का गठन (जनवरी 1997) किया गया था। केंद्रीय भूजल प्राधिकरण इस उद्देश्य के लिए आवश्यक नियामक निर्देश निर्गत करता है, जिसमें उद्योगों/बुनियादी ढांचा परियोजनाओं/खनन परियोजनाओं आदि को भूजल दोहन के लिए अनापत्ति प्रमाण पत्र देना शामिल है। इसी प्रकार उत्तर प्रदेश भूजल (प्रबंधन एवं विनियमन) अधिनियम, 2019 में प्रावधानित है कि भूजल का वाणिज्यिक/औद्योगिक/बुनियादी ढांचा या अधिक मात्रा के भूजल उपयोगकर्ता भूजल निकालने के लिये ट्यूबवेल स्थापित करता है या स्थापित करना चाहता है उन्हें भूजल विभाग, उत्तर प्रदेश में पंजीकरण कराना होगा एवं एक वैध अनापत्ति प्रमाण पत्र प्राप्त करना होगा।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि कंपनी द्वारा केंद्रीय भूजल प्राधिकरण या भूजल विभाग, उत्तर प्रदेश में पंजीकरण नहीं कराया गया था और वर्ष 2013-23 की अवधि में भूजल दोहन के लिए अनापत्ति प्रमाण पत्र प्राप्त नहीं किया गया था।

उत्तर में राज्य सरकार द्वारा बताया गया (सितंबर 2024) कि मेट्रो स्टेशनों पर पानी के कनेक्शन के लिए आवेदन की कार्रवाई 2016 में की गयी थी।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि कंपनी द्वारा भूजल (प्रबंधन और विनियमन) अधिनियम, 2019 के अधिनियमित होने के बाद भूजल के बड़े पैमाने पर वाणिज्यिक उपयोग के लिए भूजल दोहन हेतु केंद्रीय भूजल प्राधिकरण या भूजल विभाग, उत्तर प्रदेश को आवेदन नहीं किया गया था।

2.6 निष्कर्ष

कंपनी द्वारा शहरी विकास मंत्रालय के 2006 के दिशा-निर्देशों के अनुसार विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में विभिन्न वैकल्पिक प्रौद्योगिकियों के मूल्यांकन के लिए “वैकल्पिक विश्लेषण” को शामिल नहीं किया गया। महानगर मेट्रो स्टेशन को सक्षम प्राधिकारी की स्वीकृति के बिना हटा दिया गया था। भारत सरकार की सैद्धांतिक स्वीकृति की 18 शर्तों में से चार का अनुपालन राज्य सरकार/कंपनी द्वारा नहीं किया गया था। कंपनी द्वारा केंद्रीय भूजल प्राधिकरण/राज्य सरकार के भूजल विभाग में पंजीकरण नहीं कराया गया और

वर्ष 2013-23 की अवधि में भूजल दोहन हेतु अनापत्ति प्रमाण पत्र भी नहीं प्राप्त किया गया था।

2.7 संस्तुतियां

- 1. कंपनी द्वारा यह सुनिश्चित करना चाहिये कि परियोजना के अंतर्गत परिकल्पित मेट्रो स्टेशन में यदि कोई परिवर्तन आवश्यक हो तो वह मूल परियोजना की स्वीकृति प्रदान करने वाले प्राधिकारी की स्वीकृति के उपरांत ही किया जाये।*
- 2. कंपनी द्वारा भूजल दोहन के लिए भूजल विभाग, उत्तर प्रदेश सरकार से अनापत्ति प्रमाण पत्र प्राप्त करना सुनिश्चित किया जाना चाहिये।*

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 गयीं 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।*

अध्याय-4

संचालन एवं रखरखाव

संचालन एवं रखरखाव

अध्याय का संक्षिप्त विवरण:

- मेट्रो स्टेशनों पर सुरक्षा व्यवस्था हेतु 'फर्म मेसर्स जी4एस सिक्वोर सॉल्यूशंस' को बिना निविदा आमंत्रित किये एवं उक्त फर्म के चयन का औचित्य बिना अभिलिखित किये सीधे नेगोशिएशन के आधार पर नियुक्त किया गया था जिससे केन्द्रीय सतर्कता आयोग के दिशानिर्देश (मई 2006) और सामान्य वित्तीय नियम, 2005 का उल्लंघन किया गया था।
- नियमित भेद्यता मूल्यांकन और प्रवेश परीक्षण हेतु एक प्रमाणित साइबर सुरक्षा एजेंसी को सूचीबद्ध कर सुरक्षा की जांच नहीं कराये जाने के कारण मेट्रो प्रणाली, मालफंक्शन के जोखिम के प्रति अतिसंवेदनशील थी।
- भारतीय रेलवे मानक विनिर्देश की तुलना में रेल पटरियों के नमूनों का 'कठोरता मान' कम था जिसके कारण रेल पटरियों में वियर एंड टियर की दर अधिक होने की संभावना थी जिससे रेल पटरियों शीघ्र क्षीण हो सकती थी।
- कंपनी ने ध्वनि स्तर को स्वीकार्य सीमा के अन्दर बनाए रखने के लिये कोई मानक निर्धारित नहीं किया। इस प्रकार, मेट्रो ट्रेनों के अंदर और स्टेशनों के बाहर सुखद वातावरण प्रदान करने के लक्ष्य को हासिल नहीं किया जा सका था।

कंपनी द्वारा संचालन एवं रखरखाव के लिए मिश्रित दृष्टिकोण अपनाया गया जिसमें प्रमुख परिसंपत्तियों का संचालन एवं रखरखाव इन-हाउस नियमित कर्मचारियों द्वारा किया जा रहा था, जो विशेष रूप से इस उद्देश्य के लिए भर्ती और प्रशिक्षित किये गये थे। गैर-मुख्य और ऑफलाइन गतिविधियों³⁷ हेतु आमतौर पर आउटसोर्स कर्मचारियों के माध्यम से किया जा रहा था, यद्यपि उनमें से कुछ का प्रबंधन इन-हाउस कर्मचारियों द्वारा किया जा रहा था।

लेखापरीक्षा द्वारा कंपनी की परिचालन दक्षता की समीक्षा की गयी तथा उसके निष्कर्षों को निम्न प्रस्तारों में दर्शाया गया है।

³⁷ हाउसकीपिंग, कार्यालय भवन का रखरखाव, आदि ।

4.1 निजी सुरक्षा फर्म की अनियमित नियुक्ति

केंद्रीय सतर्कता आयोग के दिशा-निर्देश (मई 2006) में प्रावधानित था कि किसी कार्य हेतु प्रतिस्पर्धी निविदा आमंत्रित कर अनुबंध गठित किये जाने को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त, सामान्य वित्तीय नियम-2005 के नियम 181 में मंत्रालयों अथवा विभागों द्वारा ₹ 10 लाख से अधिक आगणित मूल्य के कार्य अथवा सेवाओं के लिए निविदा आमंत्रित किया जाना प्रावधानित था। सामान्य वित्तीय नियम-2005 के नियम 184 के अनुसार नामांकन के आधार पर आउटसोर्सिंग के प्रकरणों में नामांकन किये जाने की परिस्थितियों सहित विस्तृत औचित्य अभिलिखित किया जाना चाहिए।

प्रारंभ से ही सुरक्षा व्यवस्था की उचित व्यवस्थाएं स्थापित करने हेतु कंपनी द्वारा सीधे नेगोशिएशन के आधार पर 'मेसर्स जी4एस सिक्वोर सॉल्यूशंस' (जी4एस) को नियुक्त करने का निर्णय लिया³⁸ गया (जून 2016)। मेसर्स जी4एस और कंपनी के मध्य तीन वर्षों के लिए सुरक्षा सेवाओं हेतु एक अनुबंध गठित किया गया (सितंबर 2016) जो अग्रेतर माह मार्च 2023 तक जारी रहा। प्रारंभ में मेसर्स जी4एस को भुगतान की गयी मासिक धनराशि ₹ 32.72 लाख थी।

निदेशक मंडल द्वारा सुरक्षा कर्मियों की नियुक्ति हेतु खुली निविदा प्रक्रिया न अपना कर सीधे नामांकन के आधार पर फर्म के चयन के सम्बन्ध में बिना औचित्य अभिलिखित किये मेसर्स जी4एस के साथ अनुबंध गठित किया गया जिससे केन्द्रीय सतर्कता आयोग के दिशा-निर्देशों और सामान्य वित्तीय नियम के प्रावधानों का उल्लंघन हुआ था। उसके उपरांत अनुबंध का नवीनीकरण भी कर दिया गया तथा माह नवंबर 2016 से माह मार्च 2022 की अवधि तक फर्म जी4एस को ₹ 76.04 करोड़ का भुगतान किया गया था।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया (सितंबर 2024) कि भारत में मेट्रो सुरक्षा अत्यधिक महत्वपूर्ण एवं जटिल है और सभी मेट्रो में इंटेलिजेंस ब्यूरो द्वारा निर्दिष्ट वर्गीकरण के अनुरूप हवाई अड्डे जैसी सुरक्षा व्यवस्था है। केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल द्वारा सुरक्षा की उच्च लागत के दृष्टिगत देश में पहली बार सुरक्षा के हाइब्रिड मॉडल को अपनाने का निर्णय लिया गया जहां महत्वपूर्ण सुरक्षा का प्रबंधन यूपी पुलिस द्वारा किया जा रहा था जिन्हें निजी सुरक्षा कर्मियों द्वारा सहायता प्रदान की जा रही थी। पूर्व से ही दिल्ली मेट्रो रेल

³⁸ कंपनी के निदेशक मंडल (बीओडी) की 25वीं बैठक (जून 2016) में।

कारपोरेशन या हवाई अड्डे की सुरक्षा में केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल द्वारा सहायता दी जा रही है। उक्त के क्रम में ही लखनऊ मेट्रो द्वारा 'जी4एस' के साथ अनुबंध का गठन किया गया था। वर्तमान में बड़ी संख्या में निजी सुरक्षा एजेंसियों द्वारा परिपक्वता के साथ हवाई अड्डे की सुरक्षा में सहायता प्रदान की जा रही है एवं निजी सुरक्षा एजेंसियां (विनियमन) अधिनियम, 2005 के क्रियान्वयन के अंतर्गत लखनऊ मेट्रो द्वारा माह मार्च 2023 से खुली निविदा प्रक्रिया अपनाकर एक नयी सुरक्षा एजेंसी को नियुक्त किया गया ।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि सुरक्षा सेवाओं की आवश्यकताओं को ध्यान में रखकर नियमों और केन्द्रीय सतर्कता आयोग के दिशानिर्देशों का अनुपालन करते हुए खुली निविदा के माध्यम से अनुबंध गठित किया जाना चाहिए था। 'मेसर्स जी4एस' सुरक्षा फर्म के चयन हेतु औचित्य अभिलिखित किये बिना नामांकन के आधार पर सितम्बर 2016 में चयन किया गया था | इस प्रकार, औचित्य सुनिश्चित किये जाने के नियमों की पूर्णतः अनदेखी की गयी थी जिसके लिये उत्तरदायित्व निर्धारित किया जाना चाहिये।

4.2 आईआईटी, कानपुर द्वारा तकनीकी मूल्यांकन

लेखापरीक्षा के दौरान विभिन्न निर्माण सम्बन्धी अनुबंधों एवं ट्रैक स्थापना, सिग्नलिंग, रोलिंग स्टॉक, ध्वनि और कंपन आदि से संबंधित अनुबंधों का अध्ययन किया गया। लेखापरीक्षा द्वारा चिन्हित किए गए इन अनुबंधों से संबंधित तकनीकी पैरामीटर और प्रकरणों के मूल्यांकन हेतु आईआईटी, कानपुर को नियुक्त किया गया था। आईआईटी, कानपुर द्वारा इन प्रकरणों की जांच की गयी तथा प्राप्त निष्कर्षों पर निम्नलिखित प्रस्तरों में चर्चा की गयी है।

4.2.1 संचार आधारित ट्रेन नियंत्रण प्रणाली में मॉलफंक्शनिंग का जोखिम

ट्रैकसाइड उपकरण और ट्रेनों के बीच दूरसंचार द्वारा ट्रैक स्पेस का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित करने हेतु संचार आधारित ट्रेन नियंत्रण प्रणाली विकसित थी। रियल टाइम ट्रेन ट्रांजिट कण्ट्रोल हेतु संचार आधारित ट्रेन नियंत्रण प्रणाली एक नवीन प्रणाली है, जो रखरखाव लागत को कम करने, अधिक लचीलापन एवं बड़ी हुई अंतर-संचालन क्षमता से लाभ प्रदान करने वाली केंद्रीकृत नियंत्रण प्रणाली है। संचार आधारित ट्रेन नियंत्रण प्रणाली द्वारा सुरक्षा से समझौता किये बिना, मूविंग ब्लॉक सिस्टम के माध्यम से ट्रेनों को करीब से संचालित करने में तथा ट्रेन की आवाजाही की उच्च आवृत्ति प्रदान करने में सहायक है। उक्त प्रणाली मेट्रो ट्रेनों के कंजेशन को रोकने और विलम्ब होने से बचने के लिए ट्रेन

की गति को स्वतः समायोजित करती है जिसके परिणामस्वरूप सुगम यात्रा और ऊर्जा की बचत होती है।

आईआईटी, कानपुर द्वारा भेद्यता का आकलन करते हुए पाया गया कि वर्तमान में संचार आधारित ट्रेन नियंत्रण प्रणाली में इन्टरफैरेंस एवं जैमिंग की सुरक्षा जांच मात्र इंटेलीजेंस ब्यूरो द्वारा की जा रही थी। मानक के अनुसार, नियमित भेद्यता मूल्यांकन और प्रवेश परीक्षण के लिए एक प्रमाणित साइबर सुरक्षा एजेंसी को सूचीबद्ध किया जाना एवं सुरक्षा ऑडिट रिपोर्ट तैयार किया जाना आवश्यक था। आईआईटी, कानपुर द्वारा निर्दिष्ट किया गया कि बिना नियमित भेद्यता मूल्यांकन और प्रवेश परीक्षण के संचार आधारित ट्रेन नियंत्रण प्रणाली जोखिमों के प्रति अतिसंवेदनशील थी, जिससे परिणामस्वरूप सम्पूर्ण मेट्रो प्रणाली प्रभावित होकर ठप हो सकती थी। यदि मेट्रो संचालन के समय ऐसा डाउनटाइम उत्पन्न होता तो इसे ठीक करना कठिन हो सकता था।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया (सितंबर 2024) कि संचार आधारित ट्रेन नियंत्रण प्रणाली विश्व में एकमात्र प्रमाणित प्रणाली है जिसे विफलता-सुरक्षित सिद्धांत पर डिज़ाइन किया गया है। मेसर्स एल्सटॉम द्वारा प्रदान की गई संचार आधारित ट्रेन नियंत्रण प्रणाली अंतरराष्ट्रीय स्तर पर स्वीकृत थी और दुनिया भर के विभिन्न मेट्रो में उपयोग में थी। नियमित भेद्यता मूल्यांकन और प्रवेश परीक्षण एक नई अवधारणा है और इसे अब तक भारत में किसी अन्य मेट्रो द्वारा नहीं अपनाया गया है। किसी भी मेट्रो में अब तक इस प्रकार के परीक्षण की जानकारी नहीं है। साइबर सुरक्षा पर वैश्विक परिदृश्यों को ध्यान में रखते हुए, कंपनी ने स्वयं ही नियमित भेद्यता मूल्यांकन और प्रवेश परीक्षण शुरू करने का निश्चय किया है जिससे की व्यापक स्तर पर संचार आधारित ट्रेन नियंत्रण प्रणाली की सुरक्षा सुनिश्चित की जा सके।

4.2.2 रोलिंग स्टॉक की पटरियों की गुणवत्ता का प्रकरण

भारतीय रेलवे मानक आईआरएस-टी-12-2009 के अनुसार एचएच 880 रेल हेड (डिपो क्षेत्र) के लिये रेल की कठोरता का मान 260 बीएचएन से कम नहीं होना चाहिए तथा एचएच 1080 (मुख्य लाइन) के लिए कठोरता का मान 340-390 बीएचएन की सीमा में होना चाहिये।

आईआईटी, कानपुर द्वारा एडवांस सेंटर फॉर मैटेरियल्स साइंस, आईआईटी, कानपुर की मैटेरियल टेस्टिंग लेबोरेटरी में यूनिवर्सल हार्डनेस टेस्टिंग मशीन एफएच-10; टिनियस-ऑलसेन लिमिटेड का उपयोग करके कठोरता परीक्षण किया

गया। कंपनी द्वारा उपलब्ध कराए गए प्रत्येक नमूने पर तीन बार परीक्षण किये गये। दोनों रेल पटरियों पर किये गये परीक्षण में निम्नलिखित परिणाम प्राप्त हुये:

सेल 880	निष्पॉन 1080
31.25 केजीएफ, 229.07 बीएचएन पर	31.25 केजीएफ, 291.78 बीएचएन पर
62.5 केजीएफ, 242.52 बीएचएन पर	62.5 केजीएफ, 308.79 बीएचएन पर

(नोट: प्रत्येक परीक्षण के लिए ठहराव समय (अवधि) 10 सेकंड था)

आईआईटी, कानपुर द्वारा पाया गया कि दोनों नमूनों के लिए कठोरता का मान भारतीय रेलवे मानक विनिर्देशों की तुलना में कम था। मापी गई कठोरता का वास्तविक मान 229.07 से 242.52 बीएचएन (डिपो क्षेत्र) और 291.78 से 308.79 बीएचएन (मुख्य लाइन) की सीमा में था। इससे स्पष्ट था कि कंपनी द्वारा अपेक्षाकृत कम कठोरता वाली रेल पटरियों का उपयोग किया गया था। इससे रेल पटरियों एवं पहियों में शीघ्र क्षरण के कारण कंपनी के लिए रखरखाव लागत में वृद्धि हो सकती थी।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया (सितंबर 2024) कि आईआरएस-टी-12-2009 (एसीएस 1 से 5 सहित) और आईएस: 1500 के खंड 19 के अनुसार ब्रिनेल कठोरता परीक्षण किया जाना आवश्यक था। आईएस: 1500 की तालिका-2 और 3 के अनुसार फ़ोर्स-डायामीटर का अनुपात 30 होना चाहिए और एप्लाइड भार 2.5 मिमी बाल-डायामीटर के लिए 187.5 केजीएफ़ होना चाहिए। परन्तु आईआईटी, कानपुर द्वारा नमूनों पर एप्लाइड भार "धातु सामग्री के लिए ब्रिनेल कठोरता परीक्षण की विधि" (आईएस: 1500) के प्रावधान के अनुसार लागू किए जाने वाले मानक भार का 1/6 और 1/3 है। इस प्रकार परीक्षण निर्धारित कोडल प्रावधानों के अनुसार सम्पादित नहीं किया गया। रेल पटरियों के क्रय के दौरान पूर्व में किए गए परीक्षणों में पाया गया था कि मापी गई कठोरता "आईआरएस-टी-12-2009" में उल्लिखित प्रावधानों को पूरा करती है।

आईआईटी, कानपुर द्वारा राज्य सरकार के उत्तर से असहमति जतायी गयी और बताया कि आईआईटी, कानपुर की तकनीकी टीम द्वारा प्रथम बार किये गए परीक्षण से सम्बंधित कम्पनी को उपलब्ध करायी गयी रिपोर्ट की समीक्षा की गयी और पाया गया कि परीक्षण प्रक्रियायें मानकों (आईएस 1500:2005) के अनुसार थीं। आईआईटी, कानपुर द्वारा फ़ोर्स-डायामीटर अनुपात तालिका का पालन किया गया है और तदनुसार कोड के अनुसार एप्लाइड भार को संशोधित किया गया है। यह एक प्रचलित मानक है।

आईआईटी, कानपुर द्वारा कठोरता परीक्षण निम्नानुसार किया गया:

सेल 880	निष्पान 1080
5 मिमी इंडेंटर और 750 केजीएफ पर, 226 बीएचएन	5 मिमी इंडेंटर और 750 केजीएफ पर, 254 बीएचएन
10 मिमी इंडेंटर और 3000 केजीएफ पर, 241 बीएचएन	10 मिमी इंडेंटर और 3000 केजीएफ पर, 270 बीएचएन

(स्रोत: आईआईटी कानपुर की परीक्षण रिपोर्ट)

इस प्रकार यह टिप्पणी कि "नमूनों पर लगाया गया भार मानक भार का 1/6वां और 1/3वां है", भ्रामक थी। IS:1500 मानक के अनुसार परीक्षण के लिए एक विशिष्ट फ़ोर्स-डायामीटर अनुपात बनाए रखना आवश्यक है। आईआईटी, कानपुर द्वारा दो बार परीक्षण किया गया था और बताया गया था कि दोनों बार किए गए परीक्षणों में प्राप्त कठोरता का मान कम होना इस बात का संकेत था कि रेल के घिसने और टूटने की दर अधिक हो सकती थी जिससे की रेल पटरियों की जीवन अवधि शीघ्रता से कम होगी। इसके अतिरिक्त यदि पहिए की कठोरता रेल पटरी की कठोरता से मेल नहीं खाती है, तो पहिए के विरूपण की आशंका थी जिससे रोलिंग स्टॉक की स्थिरता भी प्रभावित होगी।

4.2.3 ध्वनि स्तर स्वीकार्य सीमा से अधिक पाया जाना

रैपिड ट्रांजिट संस्थान, वाशिंगटन डीसी द्वारा निर्गत रैपिड ट्रांजिट सुविधाओं के डिजाइन हेतु दिशा-निर्देश और सिद्धांत (1973) के आधार पर आईआईटी, कानपुर द्वारा मेट्रो के विभिन्न स्थितियों में ध्वनि स्तर का परीक्षण किया गया। उक्त दिशानिर्देशों के अनुसार यात्रियों की सुविधा सुनिश्चित करने के लिए मेट्रो की निर्दिष्ट गति पर सामान्य संचालन के दौरान ध्वनि स्तर की सीमा 65 डेसिबल से 75 डेसिबल तक अनुमन्य थी। दिशा-निर्देशों में यह भी उल्लिखित था कि रैपिड ट्रांजिट सिस्टम का मुख्य लक्ष्य वाहनों और स्टेशनों में ध्वनि स्तर को स्वीकार्य सीमाओं के अन्दर बनाए रखने एवं ध्वनिक रूप से आरामदायक वातावरण प्रदान करके ध्वनि और कंपन को नियंत्रित करना था।

यात्रियों की सुविधा सुनिश्चित करने के लिए मेट्रो के अंदर और प्लेटफॉर्म पर ध्वनि स्तर मापने के लिए, आईआईटी, कानपुर की तकनीकी टीम द्वारा अलग-अलग ट्रेक (एलिवेटेड और टनल) पर मेट्रो की 40 किमी प्रति घंटे की एक समान गति पर परीक्षण किया गया। आईआईटी, कानपुर द्वारा परीक्षण में पाया गया कि यद्यपि ध्वनि की तीव्रता बहुत अधिक नहीं थी, फिर भी ध्वनि स्तर

सामान्यतः अंतरराष्ट्रीय स्तर पर स्वीकृत ध्वनि स्तर से अधिक था, जैसा कि निम्न तालिका-4.1 में विस्तृत वर्णन किया गया है:

तालिका-4.1

स्वीकृत स्तर के सापेक्ष मेट्रो की ध्वनि के परीक्षण परिणामों की स्थिति

क्रम संख्या	मेट्रो स्टेशन का नाम/स्थान	एलिवेटेड/ अंडरग्राउंड स्टेशन	परीक्षण की स्थिति (स्थिर/ गतिशील)	मेट्रो का भाग (भीतरी/ बाहरी)	स्वीकृत ध्वनि स्तर (डेसिबल में)	आईआईटी कानपुर के परीक्षण में प्राप्त परिणाम (अधिकतम एवं न्यूनतम) (डेसिबल में)
1	मुंशीपुलिया	एलिवेटेड	स्थिर एवं डोर ओपन	भीतरी	65	76.1 to 74.9
2	मुंशीपुलिया	एलिवेटेड	स्थिर एवं डोर क्लोजिंग	भीतरी	65	76.2 to 73.5
3	मुंशीपुलिया से केडी सिंह बाबू स्टेडियम	एलिवेटेड	गतिशील	भीतरी	75	83.4 से 62.4
4	मुंशीपुलिया	एलिवेटेड	स्थिर एवं ओपन डोर	बाहरी	60	81.7 से 80.0
5	मुंशीपुलिया	एलिवेटेड	मेट्रो लीविंग प्लेटफार्म	बाहरी	75	82.4 से 79.4
6	हजरतगंज	अंडरग्राउंड	स्थिर	बाहरी	67	81.3 से 78.0

(श्रोत: आईआईटी कानपुर की परीक्षण रिपोर्ट)

जैसा कि उपरोक्त तालिका से स्पष्ट है, मेट्रो की स्थिर स्थिति में, मेट्रो ट्रेन के अंदर मुंशीपुलिया स्टेशन पर आंतरिक ध्वनि का स्तर मापा गया, जहां परीक्षण के परिणाम अंतरराष्ट्रीय स्तर पर स्वीकृत 65 डेसिबल के सापेक्ष 76.1 डेसिबल से 76.2 डेसिबल के मध्य अधिक पाया गया। एलिवेटेड और भूमिगत स्टेशनों³⁹ पर गतिशील स्थिति में मेट्रो के अंदर भी आंतरिक ध्वनि स्तर मापा गया, जहां परीक्षण के परिणाम मुंशीपुलिया से केडी सिंह बाबू स्टेडियम तक 75 डेसिबल के अंतरराष्ट्रीय स्तर के सापेक्ष 83.4 डेसिबल अधिक पाया गया। इसी प्रकार, बाहरी ध्वनि स्तर के मापन के लिए सात स्थानों⁴⁰ पर बाहरी ध्वनि परीक्षण किए गए। मेट्रो की स्थिर एवं स्टेशन छोड़ने की स्थिति पर परीक्षण के परिणाम क्रमशः 60 डेसिबल से 75 डेसिबल के अंतरराष्ट्रीय स्तर के सापेक्ष 81.7 से

³⁹ मुंशी पुलिया से केडी सिंह बाबू स्टेडियम स्टेशन तक और केडी सिंह बाबू स्टेडियम स्टेशन से हजरतगंज स्टेशन तक ।

⁴⁰ मुंशीपुलिया मेट्रो स्टेशन पर तीन ।

82.4 डेसिबल अधिक पाए गए। मेट्रो के बाहरी हिस्से में ध्वनि स्तर को मापने के लिए चयनित चार स्थानों में से एक में⁴¹, परीक्षण के परिणाम स्थिर स्थिति में 67 डेसिबल की अनुमन्य सीमा के सापेक्ष 81.3 डेसिबल अधिक पाया गया। मेट्रो अधिकारियों के अनुरोध पर बाहरी ध्वनि कारकों को कम करने के लिए सभी परीक्षण गैर-राजस्व घंटों⁴² के दौरान किए गए थे।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया (सितंबर 2024) कि "इंस्टीट्यूट फॉर रैपिड ट्रांजिट", वाशिंगटन, डी.सी. द्वारा निर्गत "रैपिड ट्रांजिट सुविधाओं के डिजाइन के लिए दिशानिर्देश और सिद्धांत" मानक नहीं है और मात्र दिशानिर्देश है। उक्त दिशानिर्देश के अनुसार सभी पारगमन प्रणालियों पर लागू एक सार्वभौमिक मानक निर्धारित करना असंभव है और प्रत्येक पारगमन प्रणाली अपने स्वयं के अधिकृत कानून और विनियमों द्वारा शासित होती है। फलस्वरूप, ये दिशानिर्देश लखनऊ मेट्रो के रोलिंग स्टॉक के लिए बाध्यकारी नहीं हैं।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि उक्त 'संस्थान' द्वारा जारी दिशा-निर्देशों और सिद्धांतों में नई रैपिड ट्रांजिट प्रणालियों के डिजाइन और निर्माण के लिए सर्वोत्तम अभ्यास को स्वीकार करने की संस्तुति की गई थी। इसके अतिरिक्त, कंपनी द्वारा स्वीकार्य सीमा के अन्दर ध्वनि स्तर को बनाए रखने के लिए कोई बेंचमार्क निर्धारित नहीं किया गया था। इस प्रकार मेट्रो ट्रेनों के अंदर और स्टेशनों के बाहर सुखद वातावरण प्रदान करने के लक्ष्य को पूर्णतः प्राप्त नहीं किया जा सका।

4.3 रोलिंग स्टॉक के संचालन हेतु अंतरिम गति प्रमाणपत्र का नवीनीकरण नहीं किया जाना

उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर पर रोलिंग स्टॉक के संचालन के लिए 'अंतरिम गति प्रमाणपत्र' के बिंदु संख्या 8.6 के अनुसार, प्रमाणपत्र निर्गत होने की तारीख से अधिकतम पांच वर्ष की अवधि के लिए वैध होगा। यदि इस अवधि के दौरान अंतिम गति प्रमाणपत्र जारी नहीं किया जाता है, तो कंपनी द्वारा इस 'अंतरिम गति प्रमाणपत्र' की वैधता के नवीनीकरण के लिए अनुसंधान डिजाइन्स और मानक संगठन से पर्याप्त समय पहले संपर्क किया जायेगा।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 'अंतरिम गति प्रमाणपत्र' निर्गत करने की तिथि (मार्च 2017) से पांच वर्ष की अवधि समाप्त होने के उपरांत भी 'अंतरिम गति

⁴¹ हजरतगंज भूमिगत मेट्रो स्टेशन पर चार स्थानों पर।

⁴² वह समय जब मेट्रो की सेवाएँ आम जनता के लिए उपलब्ध नहीं होती।

प्रमाणपत्र' का नवीनीकरण नहीं कराया गया था। 'अंतरिम गति प्रमाणपत्र' के नवीनीकरण न होने के कारण रोलिंग स्टॉक के पहिये में घिसावट और उसके एडजस्टमेंट की आवश्यकता को ज्ञात नहीं किया जा सका था। इस प्रकार, पांच वर्ष की अवधि समाप्त होने के बाद गति प्रमाणपत्र का नवीनीकरण न कराके, कंपनी द्वारा यात्रियों की सुरक्षा के साथ अनावश्यक जोखिम उठाया गया।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया (सितंबर 2024) कि मेट्रो सिस्टम के सुरक्षा प्रमाणन और तकनीकी स्वीकृति के लिए प्रक्रिया (पीएसटीएम) -2015 के अनुसार, अंतरिम गति प्रमाणपत्र अंतिम गति प्रमाणपत्र (घिसे हुए पहियों और रेल के साथ सवारी की गुणवत्ता और स्थिरता का आकलन करने के लिए) निर्गत होने तक वैध रहेगा क्योंकि अंतरिम गति प्रमाणपत्र के नवीनीकरण हेतु अवधि का कोई प्रावधान (अर्थात 5 वर्ष) परिभाषित नहीं किया गया है।

उत्तर तथ्यात्मक नहीं था क्योंकि पीएसटीएम-2015 में यह नहीं उल्लिखित है कि अंतरिम गति प्रमाणपत्र अंतिम गति प्रमाणपत्र निर्गत होने तक वैध रहेगा। इसलिए, लखनऊ मेट्रो को निर्गत किया गया अंतरिम गति प्रमाणपत्र मात्र पाँच वर्षों के लिए ही वैध था जैसाकि अंतरिम गति प्रमाणपत्र में विशेष रूप से उल्लिखित था। अतः कंपनी को अंतरिम गति प्रमाणपत्र के नवीनीकरण हेतु अनुसंधान डिजाइन्स और मानक संगठन से संपर्क करना चाहिए था।

4.4 कार्यालय भवन का बीमा न कराया जाना

कंपनी का कॉर्पोरेट कार्यालय स्थापित करने के लिए डॉ. बीआर अंबेडकर सामाजिक परिवर्तन स्थल के प्रशासनिक भवन को पट्टे पर लेने के लिए स्मारक, संग्रहालय, संस्थान, पार्को एवं उपवनो आदि की प्रबंधन सुरक्षा एवं संरक्षण समिति (सोसायटी) एवं कंपनी के मध्य एक किरायेदारी पट्टा विलेख निष्पादित किया गया था (अक्टूबर 2015)।

विलेख के उपनियम 2(के) में प्रावधानित था कि आग से होने वाले नुकसान/क्षति के विरुद्ध कंपनी द्वारा भवन को सोसायटी और कंपनी के संयुक्त नाम से एक अग्रणी राष्ट्रीय बीमा कंपनी के साथ भवन की लागत के समतुल्य धनराशि पर बीमा कराया जायेगा। बीमा आच्छादित अवधि में यदि उक्त इमारत या उसका कोई भाग आग अथवा तूफान अथवा भूकंप अथवा दंगों अथवा अन्य किसी कारण से नष्ट या क्षतिग्रस्त हो जाता है, तो समाधान हेतु बीमा कंपनी उसे पुनः स्थापित करेगी और उसका पुनर्निर्माण करेगी।

पाया गया कि कंपनी द्वारा भवन का बीमा नहीं कराया गया था जिससे कि विलेख की शर्तों का उल्लंघन हुआ, परिणामस्वरूप भवन को हो सकने वाली क्षति के प्रकरणों में जोखिम एवं देयता की आशंका विद्यमान थी।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में तथ्यों को स्वीकार किया (सितंबर 2024) गया एवं बताया गया कि कंपनी के प्रबंधन ने सोसायटी और कंपनी के संयुक्त नाम से अग्रणी नेशनल इंश्योरेंस कंपनी से भवन का बीमा कराने का निर्णय लिया है।

4.5 निष्कर्ष

संचालन एवं रखरखाव में कमियाँ थीं। केन्द्रीय सतर्कता आयोग के दिशा-निर्देशों और सामान्य वित्तीय नियम के प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए नामांकन के आधार पर निजी सुरक्षा फर्म की नियुक्ति की गयी थी। संचार आधारित ट्रेन नियंत्रण प्रणाली की सुरक्षा की नियमित भेद्यता आकलन और प्रवेश परीक्षण के लिए प्रमाणित साइबर सुरक्षा एजेंसी को सूचीबद्ध कर जांच नहीं करायी जा रही थी। कंपनी द्वारा कम कठोरता वाली रेल पटरियों का उपयोग किया गया था। अंतरिम गति प्रमाणपत्र की अवधि समाप्ति पर नवीनीकरण नहीं कराया गया था। कंपनी द्वारा किराए पर लिए गए कार्यालय भवन का बीमा नहीं कराया गया जिससे भवन को नुकसान होने की स्थिति में जोखिम और देयता की आशंका विद्यमान थी।

4.6 संस्तुतियां

- 6. कंपनी द्वारा वैधानिक प्रावधानों, नियमों, केन्द्रीय सतर्कता आयोग के दिशानिर्देशों, भारतीय रेलवे मानकों/विनिर्देशों, अनुबंधों आदि का पूर्ण अनुपालन सुनिश्चित किया जाये।*
- 7. कंपनी द्वारा संचार आधारित ट्रेन नियंत्रण प्रणाली के संभावित जोखिमों से बचने हेतु 'नियमित भेद्यता मूल्यांकन और प्रवेश परीक्षण' के लिए एक प्रमाणित साइबर सुरक्षा एजेंसी को सूचीबद्ध कराया जाना सुनिश्चित किया जाये।*

अध्याय-5

राजस्व प्रबंधन

अध्याय का संक्षिप्त विवरण:

- कंपनी द्वारा जुलाई 2019 से अगस्त 2022 की अवधि के दौरान ₹ 17.42 लाख की अतिरिक्त विद्युत प्रभार की धनराशि एकत्र की गयी थी एवं इसे शासकीय खाते अथवा डिस्कॉम के खाते में जमा न करा कर कंपनी द्वारा अनधिकृत रूप से अपने पास रख लिया गया था।
- कंपनी द्वारा कार्यालय भवन के लिए भुगतान किए गए किराए पर सेवा कर/जीएसटी का भुगतान सुनिश्चित नहीं किया गया।
- कम यात्रियों के कारण मार्च 2019 (परियोजना के आरम्भ) से 2023-24 की अवधि में कंपनी द्वारा विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में किए गए अनुमानों के अनुरूप परिचालन से राजस्व प्राप्त नहीं किया जा सका था।
- कंपनी द्वारा वाणिज्यिक और पार्किंग स्थलों से प्राप्त होने वाले राजस्व के लक्ष्य को प्राप्त नहीं किया जा सका था क्योंकि वाणिज्यिक उपयोग के लिए उपलब्ध सम्पूर्ण स्थान को पट्टे पर नहीं दिया जा सका था।
- उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा कंपनी को 'संपत्ति विकास' के लिए उपलब्ध कराई जाने वाली भूमि अक्टूबर 2013 में चिन्हित की गयी थी, परन्तु कंपनी को यह भूमि आठ साल से अधिक समय व्यतीत हो जाने के उपरांत अप्रैल 2022 में उपलब्ध करायी गयी थी। इसके अतिरिक्त, कंपनी द्वारा 'संपत्ति विकास' हेतु प्राप्त 86.10 एकड़ भूमि का उपयोग लगभग तीन वर्ष व्यतीत हो जाने के उपरांत भी नहीं किया गया था।

मेट्रो परियोजनाओं द्वारा संपत्ति विकास के माध्यम से राजस्व सृजन एक वैश्विक अभ्यास है, क्योंकि मेट्रो परियोजनाओं के निर्माण में अत्यधिक पूंजी शामिल होती है एवं सरकारी सब्सिडी के बिना वित्तीय रूप से टिकाऊ बने रहने का एकमात्र तरीका नॉन-फेयर बॉक्स से राजस्व प्राप्त करना होता है जिसमें संपत्ति विकास गतिविधियां यथा विज्ञापन, खुदरा बिक्री, मेट्रो स्टेशनों पर अचल संपत्ति आदि मुख्य स्रोत हैं।

नॉन-फेयर बॉक्स राजस्व से संबंधित संपत्ति विकास और विज्ञापन व्यवसायों से राजस्व सृजन के लिए कंपनी में एक 'संपत्ति विकास प्रकोष्ठ' गठित है।

यह कंपनी द्वारा निर्धारित लक्ष्यों को पूरा करने के लिए, राजस्व सृजन के लिए कार्य योजना अथवा 'आरक्षित मूल्यों' के अनुमान के लिए अध्ययन करता है। लेखापरीक्षा द्वारा कंपनी के वित्तीय प्रबंधन की समीक्षा की गयी एवं उसके निष्कर्षों को अग्रेतर प्रस्तारों में प्रस्तुत किया गया है।

5.1 विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में परिकल्पित वित्तीय उपलब्धियों को कंपनी द्वारा प्राप्त न किया जाना

परियोजना की व्यवहार्यता सुनिश्चित करने के लिये परियोजना की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट एक मार्गदर्शक अभिलेख है। विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के अनुसार, उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर के लिए वर्ष 2019-20⁴³ में यात्रियों की संख्या 4.29 लाख अनुमानित की गई थी। लेखा परीक्षा में पाया गया कि उक्त वर्ष में वास्तविक यात्रियों की संख्या मात्र 0.54 लाख थी जो मूल अनुमान से 87.41 प्रतिशत कम थी। वर्ष-वार अनुमानित यात्रियों और वास्तविक यात्रियों का विवरण नीचे तालिका 5.1 में दर्शाया गया है:

तालिका 5.1

वर्षवार यात्रियों के अनुमानित, वास्तविक और कमी का विवरण

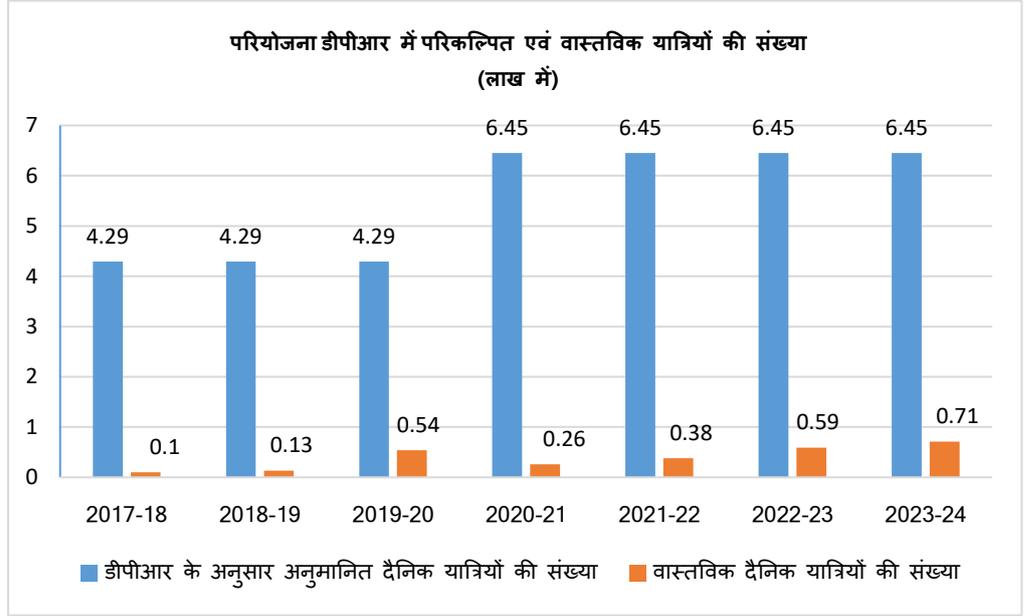
वर्ष	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के अनुसार अनुमानित दैनिक यात्रियों की संख्या	वास्तविक दैनिक यात्रियों की संख्या	प्रतिशत कमी
2017-18	4,29,250	10,054	अनुपलब्ध ⁴⁴
2018-19	4,29,250	12,787	अनुपलब्ध
2019-20	4,29,250	53,782	87.47
2020-21	6,44,659	25,888	95.98
2021-22	6,44,659	37,885	94.12
2022-23	6,44,659	59,154	90.82
2023-24	6,44,659	71,016	88.98
कुल	38,66,386	2,70,566	

(स्रोत: परियोजना की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट और कंपनी द्वारा उपलब्ध कराए गए आंकड़े)

⁴³ उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर का संपूर्ण खंड मार्च 2019 से संचालित हो गया था।

⁴⁴ 2017-18 और 2018-19 के दौरान केवल चौधरी चरण सिंह हवाई अड्डे से चारबाग तक प्राथमिकता वाले खंड को संचालित किया गया था इसलिए यात्रियों की संख्या में कमी की गणना नहीं की गई है।

चार्ट 5.1



उपरोक्त तालिका एवं ग्राफ से प्रदर्शित होता है कि वर्ष 2019-24 की अवधि में विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में अनुमानित यात्रियों की संख्या के सापेक्ष किसी भी वर्ष में वास्तविक यात्रियों की संख्या बहुत कम थीं, जिससे मेट्रो के संचालन से प्राप्त होने वाले राजस्व सृजन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा जिसका उल्लेख विस्तृत रूप से तालिका-5.2 और 5.3 में वर्णित किया गया है।

तालिका-5.2

विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के अनुसार परिचालन से अनुमानित राजस्व

(₹ करोड़ में)

विवरण	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24
फेयर बॉक्स रेवेन्यू (ए)	-	333.00	350.00	480.00	503.00	586.00	615.00
नॉन-फेयर बॉक्स रेवेन्यू (बी)	-	33.00	35.00	48.00	50.00	59.00	62.00
परिचालन से प्राप्त राजस्व (सी)=(ए)+(बी)	-	366.00	385.00	528.00	553.00	645.00	677.00

(स्रोत: विस्तृत परियोजना रिपोर्ट की तालिका 14.9.1)

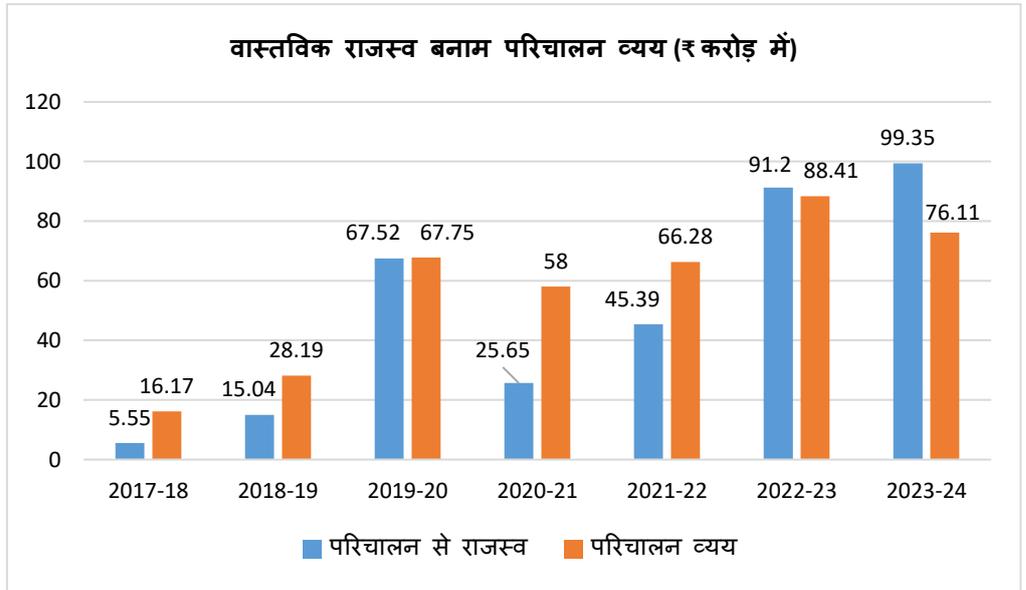
तालिका-5.3
कंपनी का वित्तीय प्रदर्शन

(₹ करोड़ में)

विवरण	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24
फेयर बॉक्स रेवेन्यू (ए)	4.35	10.80	54.73	15.94	35.60	66.44	77.02
नॉन-फेयर बॉक्स रेवेन्यू (बी)	1.20	4.24	12.79	9.71	9.79	24.76	22.33
परिचालन से राजस्व (सी)=(ए+बी)	5.55	15.04	67.52	25.65	45.39	91.20	99.35
परिचालन व्यय (डी)	16.17	28.19	67.75	58.00	66.28	88.41	76.11
विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में अनुमान के सापेक्ष प्राप्त राजस्व का प्रतिशत	-	4.11	17.54	4.86	8.21	14.14	14.67
परिचालन अनुपात= (डी)x100/(सी) (प्रतिशत में)	291.09	187.40	100.34	226.17	146.02	96.94	76.61

(स्रोत: कंपनी के वित्तीय विवरण)

चार्ट-5.2



उपरोक्त तालिका एवं ग्राफ से प्रदर्शित था कि कंपनी का परिचालन राजस्व वर्ष 2017-18 से वर्ष 2023-24 की अवधि में 281.62 प्रतिशत की औसत वृद्धि के साथ ₹ 5.55 करोड़ से बढ़कर ₹ 99.35 करोड़ (1690.10 प्रतिशत) हो गया था। वर्ष 2020-21 एवं वर्ष 2021-22 में कोविड महामारी की अवधि को छोड़कर संदर्भित अवधि में कंपनी के परिचालन राजस्व में निरंतर वृद्धि हुयी थी। उक्त अवधि में परिचालन व्यय में भी वृद्धि ₹16.17 करोड़ से बढ़कर ₹ 76.11 करोड़ हो गयी थी। कंपनी परिचालन राजस्व से परिचालन व्यय (वर्ष 2022-23 एवं वर्ष 2023-24 के अतिरिक्त) वहन करने में सक्षम नहीं थी।

यद्यपि कंपनी के लिए यह उत्साहजनक था कि उसने लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के पांच साल के संचालन के बाद परिचालन व्यय से अधिक परिचालन राजस्व अर्जित किया था।

अग्रेतर, कंपनी किसी भी वर्ष (2018-19 से 2023-24) में उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर के संबंध में विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में किए गए अनुमानों के अनुसार परिचालन से राजस्व प्राप्त नहीं कर सकी थी तथा विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के निर्धारित लक्ष्य का मात्र 4.11 प्रतिशत (वर्ष 2018-19) और 17.54 प्रतिशत (वर्ष 2019-20) ही राजस्व प्राप्त कर सकी थी।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर (सितंबर 2024) में बताया गया कि उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर से प्राप्त वास्तविक राजस्व की तुलना विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में अनुमानित राजस्व के साथ किया जाना तर्कसंगत नहीं है क्योंकि उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में अनुमानित राजस्व की गणना पूर्व-पश्चिम कॉरिडोर से आने वाले अतिरिक्त यातायात को ध्यान में रखते हुए की गई थी, लेकिन वर्तमान परिदृश्य में पूर्व-पश्चिम कॉरिडोर अस्तित्व में नहीं है। शासकीय आदेश के अनुसार, मेट्रो द्वारा इक्विटी और ब्याज मुक्त अधीनस्थ ऋण से प्राप्त धनराशि के अल्पकालिक निवेश पर अर्जित ब्याज को भी लाभ और हानि के विवरण में शामिल किया जाना चाहिए। यह ध्यान देने योग्य है कि वर्ष 2019 तक केवल 8 किमी. तक का एक हिस्सा खोला गया था और इसके उपरांत पूरा कॉरिडोर खोलने के बाद कोविड-19 के कारण मेट्रो का संचालन दो बार बंद रहा जिससे यात्रियों का पैटर्न पूरी तरह से अस्तव्यस्त हो गया था। कंपनी ने लखनऊ और कानपुर मेट्रो का संचालन करते हुए वर्ष 2022-23 में ₹ 167.59 करोड़ अर्जित किये हैं। जबकि, इन शहरों में मेट्रो के सुचारु परिचालन सुनिश्चित करने के लिए कुल धनराशि ₹ 157.71 करोड़ व्यय किया गया था। ये मेट्रो कैश-इन कैश-आउट के आधार पर अपना व्यय वहन करने में सक्षम थीं। हालांकि, यदि ऋण चुकौती को भी शामिल कर लिया जाए तो इन मेट्रो को घाटे में माना जाएगा, क्योंकि इन्हें लगभग ₹ 300 करोड़ चुकाने होंगे।

कंपनी द्वारा दिया गया उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि लेखापरीक्षा द्वारा उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर के संबंध में कम प्राप्त राजस्व की तुलना विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में अनुमानित राजस्व से की गयी है। अग्रेतर, अल्पकालिक निवेश पर ब्याज अर्जित करना कंपनी का नियमित व्यवसाय नहीं है ऐसी आय पूंजीगत कार्य समाप्त होने पर अर्जित होना बंद हो जाएगी।

परियोजना की व्यवहार्यता कैश-इन कैश-आउट के आधार पर नहीं तैयार की गयी थी। यद्यपि लखनऊ और कानपुर मेट्रो कैश-इन कैश-आउट के आधार पर सुचारु रूप से चल रही थीं किन्तु, किसी कंपनी का वास्तविक प्रदर्शन तभी तय होता है जब वह अपनी सभी देनदारियों के भुगतान/प्रावधान को चुकता कर देती है। उसके बाद ही अंतिम लाभ और हानि खाता कंपनी की वास्तविक स्थिति को दर्शाते हैं।

5.2 वित्तीय अनियमिततायें

कंपनी की निष्क्रियता के कारण सरकारी खजाने को सेवा कर का नुकसान उठाना पड़ा। कंपनी द्वारा गलत तरीके से विद्युत प्रभार वसूल कर उसे अपने पास रख लिया गया। इस प्रकार, कंपनी के पास विभिन्न कानूनों एवं नियमों की सही व्याख्या करने की प्रणाली का अभाव था, जिसके कारण विभिन्न वित्तीय अनियमितताएँ पायीं गयीं जिन्हें निम्नलिखित प्रस्तारों में उल्लिखित किया गया है:

5.2.1 कर चालान प्राप्त किए बिना किराये का भुगतान किये जाने से राजकोष को हानि

वित्त अधिनियम 1994 की धारा 65(105) (zzzz) के अनुसार, अचल संपत्ति को किराए पर देने हेतु कर योग्य सेवा का अर्थ है किसी अन्य व्यक्ति द्वारा किसी व्यक्ति को व्यवसाय या वाणिज्य को आगे बढ़ाने के लिए उपयोग के लिए अचल संपत्ति को किराए पर देने के संबंध में प्रदान की गई सेवा या आगे प्रदान की जाने वाली कोई सेवा है। सीजीएसटी अधिनियम, 2017 की अनुसूची II के पैरा 5 में भी प्रावधान किया गया है कि अचल संपत्ति को किराए पर देना सेवा की आपूर्ति है। इसके अलावा, सीजीएसटी अधिनियम, 2017 की धारा 73 (10) भुगतान न किए गए कर की मांग और वसूली के लिए समय सीमा⁴⁵ निर्दिष्ट करती है।

कंपनी द्वारा एक सोसाइटी⁴⁶ से अपने कॉर्पोरेट कार्यालय के लिए भवन किराए पर लिया गया था (फरवरी 2015) जिसका मासिक किराया ₹ 3.05 लाख था जिसपर हर तीन साल बाद 15 प्रतिशत की बढ़ोतरी होनी थी। कंपनी द्वारा सोसाइटी को फरवरी 2015 से सितंबर 2017 की अवधि के लिए ₹ 94.86 लाख का किराया दिया गया था। सोसाइटी दिसंबर 2017 तक सेवा कर/जीएसटी में अपंजीकृत थी। इसलिए सोसाइटी द्वारा न तो सेवा कर/जीएसटी की मांग की गयी और न ही कंपनी द्वारा किराये की सेवा पर सेवा कर/जीएसटी का भुगतान किया गया था तथा कंपनी द्वारा कर चालान प्राप्त किए बिना ही किराए का भुगतान किया गया था। कंपनी द्वारा कर सोसाइटी से चालान प्राप्त करने हेतु प्रयास नहीं किया गया था। सीजीएसटी अधिनियम, 2017 के अनुसार कर की वसूली/मांग तथा भुगतान नहीं किए गए कर हेतु निर्दिष्ट समय सीमा पहले ही दिसंबर 2020 में समाप्त हो चुकी थी जिससे सरकार को ₹ 14.19 लाख के सेवा कर/जीएसटी से प्राप्त होने वाले राजस्व की हानि हुयी (परिशिष्ट-VIII)।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया (सितंबर 2024) कि कंपनी सेवा प्रदाता को सभी करों और अन्य शुल्कों के साथ किराए का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी थी। अनुबंध के उपनियम 2 (सी) के अनुसार कंपनी द्वारा प्रत्येक माह सोसाइटी को किराए का भुगतान अग्रिम रूप से किया जाना था। यद्यपि,

⁴⁵ जिस वित्तीय वर्ष के लिए कर नहीं चुकाया गया है/कम चुकाया गया है, उसके लिए वार्षिक रिटर्न प्रस्तुत करने की नियत तारीख से तीन वर्ष के भीतर ।

⁴⁶ स्मारक, संग्रहालयों, संस्थाओं, पार्कों व उपवनों आदि की प्रबन्धन सुरक्षा एवं संरक्षण समिति ।

कंपनी उत्तरदायी नहीं थी क्योंकि उसने अनुबंध की शर्तों एवं 'कर चालान' के अनुसार करों और अन्य शुल्कों के साथ सोसाइटी को किराए का भुगतान किया था। अग्रेतर, सेवा प्रदाता 'फॉरवर्ड चार्ज मैकेनिज्म' के अंतर्गत आता है एवं समय पर 'कर चालान' जारी करने और जीएसटी का भुगतान करने की जिम्मेदारी सेवा प्रदाता की थी।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि कंपनी द्वारा सोसायटी को कोई कर का भुगतान नहीं किया गया था। कंपनी को सोसायटी पर खुद को पंजीकृत कराने के लिए बल दिया जाना चाहिए था/शर्त रखनी चाहिए थी ताकि सोसायटी को सेवा कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी बनाया जा सके। कंपनी ने सेवा प्रदाता पर केंद्रीय उत्पाद शुल्क और सेवा कर विभाग में खुद को पंजीकृत कराने के लिए बल नहीं दिया, जिसके परिणामस्वरूप राजकोष को नुकसान हुआ।

5.2.2 वाणिज्यिक प्रतिष्ठानों से विद्युत प्रभार की अतिरिक्त वसूली को राज्य सरकार को वापस न किया जाना

उत्तर प्रदेश विद्युत शुल्क अधिनियम 1952 की धारा 4 (1) के अनुसार विद्युत प्रभार का भुगतान राज्य सरकार को किये जाने का प्रावधान है। अशासकीय रेल की श्रेणी में आने के कारण कंपनी को एचवी-3बी श्रेणी के अंतर्गत विद्युत् कनेक्शन दिया गया था तथा उत्तर प्रदेश विद्युत नियामक आयोग द्वारा निर्धारित टैरिफ के अनुसार डिस्कॉम द्वारा कंपनी को अन्य शुल्कों के साथ ₹ 7.30 प्रति केवीएच की दर से विद्युत बिल निर्गत किया गया था। इसमें कुल विद्युत् बिल का 7.5 प्रतिशत की दर से 'विद्युत प्रभार' भी शामिल था। तदनुसार, कंपनी द्वारा डिस्कॉम को 'विद्युत् शुल्क' के साथ-साथ 'विद्युत् प्रभार' का भुगतान किया गया था।

यद्यपि, अपने वाणिज्यिक किरायेदारों को विद्युत बिल निर्गत करते समय कंपनी द्वारा ₹ 8.75 प्रति यूनिट की दर से 'विद्युत शुल्क' की मांग की गयी थी जिसके कारण कुल 'विद्युत बिलों' पर 'विद्युत प्रभार' का संग्रह भी बढ़ गया था।

लेखापरीक्षा द्वारा विद्युत् बिलों (जुलाई 2019 से अगस्त 2022 तक) की नमूना जाँच किये जाने पर ज्ञात हुआ कि कंपनी द्वारा उच्च दर से 'विद्युत् शुल्क' संग्रहीत के कारण ₹ 17.42 लाख अतिरिक्त 'विद्युत् प्रभार' की धनराशि एकत्र की गई थी जिसका विस्तृत विवरण **परिशिष्ट-IX** में दर्शाया गया है। इस प्रकार, कंपनी द्वारा उक्त धनराशि अनधिकृत रूप से अपने पास रखी गई थी एवं सरकार अथवा डिस्कॉम को भुगतान नहीं की गयी थी।

उत्तर में कंपनी द्वारा बताया गया (अप्रैल 2025) कि कंपनी डिस्कॉम की ट्रांसमिशन और वितरण प्रणाली का उपयोग नहीं कर रही थी बल्कि, उसने अपने द्वारा निर्मित किये गए बुनियादी ढांचे का उपयोग किया था एवं कंपनी द्वारा उसका रखरखाव भी किया जा रहा था। रखरखाव की लागत वसूलने के लिए कंपनी अपने वाणिज्यिक किरायेदारों से उच्च टैरिफ वसूल कर रही थी।

कंपनी का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि कंपनी ट्रांसमिशन और वितरण नेटवर्क के निर्माण और रखरखाव के लिए किए गए खर्च की वसूली के लिए उच्च टैरिफ तो एकत्र कर सकती थी परन्तु, कंपनी द्वारा एकत्र की गयी कोई भी 'विद्युत प्रभार' की धनराशि को राज्य सरकार को सीधे अथवा डिस्कॉम के माध्यम से प्रेषित किया जाना चाहिए था।

5.3 संपत्ति विकास

5.3.1 वाणिज्यिक एवं पार्किंग स्थलों से इष्टतम राजस्व प्राप्त न होना

लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के अध्याय 14 में परिचालन के दौरान संपत्ति विकास से अन्य राजस्व को फेयर बॉक्स राजस्व⁴⁷ का दस प्रतिशत अनुमानित किया गया था। मेट्रो स्टेशनों पर संपत्ति विकास के अतिरिक्त स्टेशनों पर पार्किंग स्थलों को पट्टे पर देकर, ट्रेनों और टिकटों पर विज्ञापन, स्टेशनों और पार्किंग स्थलों के भीतर विज्ञापन, वायडक्ट, स्तंभों और अन्य मेट्रो संरचनाओं पर विज्ञापन, कॉर्पोरेट सह-ब्रांडिंग अधिकार, मेट्रो परिसर में फिल्म शूटिंग और विशेष आयोजनों के माध्यम से राजस्व संसाधन बढ़ाया जाना था।

अभिलेखों की जांच से ज्ञात हुआ कि कंपनी द्वारा दिसंबर 2016 में आठ प्राथमिकता वाले मेट्रो स्टेशनों के 53,174.16 वर्ग फुट खाली व्यावसायिक स्थलों और 15,984.54 वर्ग फुट पार्किंग स्थलों को चिन्हित कर निविदा आमंत्रित की गयी थी। उक्त स्थलों से प्रति माह ₹ 42.28 लाख⁴⁸ का राजस्व अनुमानित किया गया था। पुनः दिसंबर 2018 एवं जनवरी 2019 में निविदाएँ आमंत्रित की गयी थीं। यद्यपि, जनवरी 2019 तक मात्र 6,768 वर्ग फुट⁴⁹ खाली व्यावसायिक स्थलों को कंपनी द्वारा पट्टे पर दिया गया जिससे कंपनी को ₹12.00 लाख मासिक राजस्व प्राप्त हुआ था। लेखा परीक्षा में पाया गया कि दिसंबर 2016 में आमंत्रित की गयी निविदाओं में पार्किंग स्थलों हेतु कोई निविदा प्राप्त नहीं हुयी थी तथा कंपनी द्वारा बाद में आमंत्रित की गयी निविदाओं में पार्किंग स्थलों को शामिल नहीं किया गया था। अग्रेतर, कंपनी द्वारा उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर के सम्पूर्ण भाग के लिए अप्रैल 2019 और जून 2021 के मध्य 1,08,684 वर्ग फुट खाली व्यावसायिक स्थानों के लिए निविदाएँ आमंत्रित की गयी थीं। तथापि, कंपनी द्वारा मात्र 45,197 वर्ग फीट (42 प्रतिशत) खाली व्यावसायिक स्थलों को पट्टे पर दिया गया था जिससे मासिक राजस्व ₹ 55.38 लाख प्राप्त हो रहा था।

लेखापरीक्षा द्वारा शेष 62,948 वर्ग फुट खाली व्यावसायिक स्थलों एवं 15,984.54 वर्ग फुट उपलब्ध पार्किंग स्थलों की निविदाएँ आमंत्रित करने हेतु कंपनी द्वारा कृत कार्रवाई के सम्बन्ध में माह मार्च 2025 में भी पूछा गया

⁴⁷ यात्रियों की संख्या से प्राप्त राजस्व फेयर बॉक्स संग्रह है।

⁴⁸ खाली व्यावसायिक स्थलों से ₹ 39.88 लाख और पार्किंग स्थलों से ₹ 2.40 लाख।

⁴⁹ जनवरी 2018 में वाणिज्यिक स्थल 1285 वर्ग फुट और जनवरी 2019 में 5483 वर्ग फुट था।

था। उत्तर में कंपनी द्वारा सूचित किया गया था (अप्रैल 2025) कि ₹ 12.59 लाख की मासिक आय वाले 8,751 वर्ग फुट खाली व्यावसायिक स्थान को भी फरवरी 2025 तक पट्टे पर दे दिया गया है। इस प्रकार, ₹ 33.01 लाख प्रति माह के आरक्षित मूल्य वाले 54,196 वर्ग फुट खाली व्यावसायिक स्थलों की नीलामी मार्च 2025 तक भी नहीं की जा सकी थी। विवरण **परिशिष्ट-X** में दर्शाया गया है। 15,984.54 वर्ग फुट उपलब्ध पार्किंग स्थलों के संबंध में पुनः निविदा आमंत्रण किये जाने के सम्बन्ध में लेखापरीक्षा द्वारा पूछे जाने पर कंपनी द्वारा कोई अभिलेख/सूचना नहीं प्रदान की गयी थी।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया (सितंबर 2024) कि वाणिज्यिक स्थलों के मौद्रिकीकरण हेतु नियमित निविदाएं आमंत्रित की जा रही हैं। कठिन प्रयासों के कारण ही कंपनी संपत्ति विकास से फेयर-बॉक्स राजस्व का 10 प्रतिशत से अधिक अर्जित करने में सफल रही है। वर्ष 2019 तक मात्र उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर का प्रथम आठ किमी खंड ही संचालित किया गया था एवं पूर्ण खंड संचालित होने के बाद संपत्ति विकास से आय में वृद्धि हुई है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि लेखापरीक्षा आपत्ति कंपनी के पास पहले से उपलब्ध खाली वाणिज्यिक और पार्किंग स्थलों जिन्हें मार्च 2025 तक पट्टे पर नहीं दिया गया था, से राजस्व प्राप्त नहीं किये जाने के सम्बन्ध में थी जबकि, कंपनी द्वारा फेयर बॉक्स राजस्व की उपलब्धि के बारे में सूचित किया गया था। परिणामस्वरूप, कंपनी संपत्ति विकास से ₹ 43.05 करोड़ (जनवरी 2016 से फरवरी 2025) की अनुमानित राजस्व की धनराशि अर्जित नहीं कर सकी थी जिसका विवरण **परिशिष्ट-X** में दर्शाया गया है।

5.3.2 भूमि अधिग्रहण एवं विकास में विलम्ब

विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के अध्याय 14 में निहित था कि लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के राजस्व में मुख्य रूप से फेयर बॉक्स संग्रह एवं राज्य सरकार से प्राप्त भूमि पर संपत्ति विकास, विज्ञापन, पार्किंग शुल्क आदि से होने वाली अन्य आय शामिल होंगी। कंपनी को राज्य सरकार से प्राप्त कुल उपलब्ध भूमि का 30 प्रतिशत संपत्ति विकास के लिए होगा जिसका उपयोग वाणिज्यिक गतिविधियों के लिए किया जाएगा जबकि शेष 70 प्रतिशत भूमि का उपयोग आवासीय गतिविधियों के विकास के लिए किया जाएगा। अनुमानित आय में किराये से राजस्व वर्ष 2018-19 से प्राप्त होगा। कंपनी द्वारा अनुमानित किराये की आय से रखरखाव पर व्यय को पूरा करने के बाद ऋण और ब्याज चुकाया जा सकेगा। उपरोक्त उद्देश्य की पूर्ति के लिए संपत्ति विकास से एफआईआर⁵⁰ की गणना हेतु विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में 60 हेक्टेयर भूमि प्राप्त होने का अनुमान लगाया गया था।

अभिलेखों की जांच से ज्ञात हुआ कि दिल्ली मेट्रो रेल कारपोरेशन द्वारा प्राथमिक रूप से तैयार विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के लिए

⁵⁰ वित्तीय आंतरिक प्रतिफल दर: यह आय सृजन परियोजना के निवेश पर वित्तीय प्रतिफल को मापने के लिए एक संकेतक है और इसका उपयोग निवेश निर्णय लेने के लिए किया जाता है।

न्यूनतम 4.55 प्रतिशत एफआईआरआर बनाए रखने का प्रस्ताव दिया गया था। हालांकि, उत्तर प्रदेश सरकार ने दिल्ली मेट्रो रेल कारपोरेशन को आठ प्रतिशत⁵¹ से अधिक एफआईआरआर बनाए रखने का निर्देश (अगस्त 2013) दिया गया था। आठ प्रतिशत से अधिक एफआईआरआर हासिल करने के लिए, उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा 'प्रतिबद्ध देयता' के रूप में 150 एकड़ जमीन मुफ्त उपलब्ध कराई जानी थी। उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा कंपनी के लिए लखनऊ में चक गंजरिया सिटी परियोजना में 150 एकड़ जमीन चिन्हित (अक्टूबर 2013) की गयी थी एवं कंपनी पर विकास शुल्क लगाने एवं लखनऊ विकास प्राधिकरण को भुगतान करने के लिए निर्णय लिया गया था। अग्रेतर, जांच में ज्ञात हुआ कि उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा 150 एकड़ जमीन उपलब्ध कराने के अपने फैसले को बदल दिया गया (फरवरी 2020) और लगभग ₹ 328 करोड़ के आंतरिक/बाह्य विकास शुल्क का समायोजन करने के बाद मात्र 86.83 एकड़ भूमि दिए जाने पर सहमति प्रदान की गयी। कंपनी द्वारा उत्तर प्रदेश सरकार से 150 एकड़ भूमि उपलब्ध कराने के लिए कई बार⁵² अनुरोध किया गया था। राज्य सरकार द्वारा अप्रैल 2022 में कंपनी को मात्र 86.10 एकड़ भूमि उपलब्ध करायी गयी थी। इस प्रकार, कंपनी को उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा भूमि चिन्हित किये जाने के आठ वर्ष से अधिक समय व्यतीत होने के बाद उपलब्ध हुयी थी। लेखापरीक्षा द्वारा अग्रेतर पाया गया कि कंपनी द्वारा भूमि प्राप्ति के तीन वर्ष व्यतीत होने के उपरांत भी संपत्ति विकास के लिए 86.10 एकड़ भूमि का उपयोग नहीं किया गया था।

राज्य सरकार द्वारा उत्तर में बताया गया (सितंबर 2024) कि शासन स्तर पर यह निर्णय लिया गया था कि कंपनी को फंड के सापेक्ष 150 एकड़ जमीन दी जाएगी और जमीन के आंतरिक और बाहरी विकास पर होने वाला खर्च कंपनी द्वारा वहन किया जाना होगा। बाद में कंपनी द्वारा वहन किए जाने वाले व्यय के बराबर जमीन समायोजित की गयी एवं 150 एकड़ के सापेक्ष 86.10 एकड़ जमीन देने का निर्णय लिया गया। अन्यथा, कंपनी को विकास शुल्क के रूप में ₹ 328 करोड़ भुगतान करना पड़ता, जो कंपनी पर बड़ा वित्तीय बोझ होता।

कंपनी को भूमि विलम्ब से उपलब्ध कराने के सम्बन्ध में कोई उत्तर नहीं दिया गया। इसके अतिरिक्त, कंपनी द्वारा भूमि मिलने के तीन वर्ष बाद भी 86.10 एकड़ भूमि का उपयोग संपत्ति विकास के लिए नहीं किया गया था।

5.4 निष्कर्ष

कंपनी द्वारा विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में परिकल्पित अनुमानित राजस्व मार्च 2024 तक प्राप्त नहीं किया गया था। वर्ष 2017-18 से वर्ष 2021-22 की अवधि में कंपनी परिचालन से प्राप्त राजस्व से परिचालन व्यय भी पूरा करने में असमर्थ रही। कार्यालय भवन के किराए का भुगतान सेवा

⁵¹ आवास और शहरी मामलों के मंत्रालय, नई दिल्ली, भारत सरकार के सुझाव पर ।

⁵² अगस्त 2017, मार्च 2018 और जनवरी 2020 ।

कर/जीएसटी का भुगतान किए बिना किया गया, जिससे राजकीय कोष की हानि हुयी। अतिरिक्त वसूल की गयी विद्युत प्रभार की धनराशि शासन को प्रेषित नहीं की गयी थी। कंपनी द्वारा ₹ 33.01 लाख प्रति माह के आरक्षित मूल्य वाले 54,196 वर्ग फुट खाली वाणिज्यिक स्थानों को पट्टे पर नहीं दिया जा सका था। इसके अतिरिक्त, कंपनी के पास उपलब्ध 15,984.54 वर्ग फुट पार्किंग स्थलों के लिए दिसंबर 2016 में आमंत्रित निविदा में कोई निविदायें प्राप्त नहीं हुयी, तदोपरांत कंपनी द्वारा वर्ष 2017-24 की अवधि में आमंत्रित निविदाओं में उपलब्ध पार्किंग स्थलों को शामिल नहीं किया गया था। कंपनी द्वारा संपत्ति विकास हेतु 86.10 एकड़ भूमि का उपयोग प्राप्ति के लगभग तीन वर्ष व्यतीत हो जाने के बाद भी नहीं किया गया था।

5.5 संस्तुतियां

8. मेट्रो में यात्रियों की संख्या और राजस्व बढ़ाने के लिए यात्रियों को आकर्षित करने हेतु एकीकृत संपर्क व्यवस्था स्थापित करने हेतु तंत्र विकसित किये जायें।
9. संपत्ति विकास के लिए उपलब्ध भूमि का समय पर विकास सुनिश्चित किया जाये तथा उपलब्ध वाणिज्यिक और पार्किंग स्थलों को समय पर पट्टे पर देकर विकसित संपत्तियों से इष्टतम राजस्व की प्राप्ति सुनिश्चित किया जाये।



(राज कुमार)

प्रधान महालेखाकार (लेखापरीक्षा-I)

उत्तर प्रदेश

प्रयागराज

दिनांक: 12 जनवरी 2026

प्रतिहस्ताक्षरित



(के. संजय मूर्ति)

नई दिल्ली

दिनांक: 15 JAN 2026

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

परिशिष्ट

परिशिष्ट-1 (ए)

(संदर्भ: प्रस्तर संख्या-1.6)

लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के वृहद् श्रेणी के अनुबंधों के चयन की सूची

क्रम सं.	ठेकेदार का नाम	विवरण	अनुबंध सं.	अनुबंधित मूल्य (₹ करोड़ में)
1	मेसर्स गुलेरमक-टीपीएल संयुक्त उद्यम	भूमिगत ट्विन टनलिंग जिसमें रैंप, आर्किटेक्चरल और ई एंड एम वर्क्स सहित 3 भूमिगत स्टेशन शामिल हैं	एलकेसीसी -06	1,190.52
2	मेसर्स लार्सन एंड टुब्रो लिमिटेड	के.डी. सिंह बाबू से मुंशी पुलिया तक के लिए एलिवेटेड पैकेज	एलकेसीसी -07	675.33
3	मेसर्स लार्सन एंड टुब्रो लिमिटेड	एलिवेटेड वायडक्ट का निर्माण, ट्रांसपोर्ट नगर से चारबाग तक आठ एलिवेटेड स्टेशन/सी रैंप से डिपो (एलकेसीसी-01) तक अतिरिक्त मर्दों, एलिवेटेड वायडक्ट के लिए नेगेटिव एस्केलेशन और भिन्नता सहित और सीसीएस एयरपोर्ट की ओर अमौसी एक्सटेंशन	एलकेसीसी -01	630.68
4	सैम (इंडिया) बिल्ट वेल प्राइवेट लिमिटेड	डिपो के लिए सिविल और ईएंडएम कार्य जिसमें भिन्नताएं शामिल हैं + डिपो की मर्दों के लिए विविध अनुबंध + सदाबहार परिदृश्य और बागवानी + रसोई योजना + डीसीसी भवन के फर्नीचर + प्रशिक्षण केंद्र का ऑडिटोरियम और कक्षा सेटअप	एलकेसीसी -03	130.51
5	कैनन फास्टनर्स, दिल्ली	प्राथमिकता वाले कॉरिडोर के 8 स्टेशनों के लिए आर्किटेक्ट और ईएंडएम कार्य + साइनेज एलकेएसजी-01	एलकेसीसी -04	85.55
6	मेसर्स के.एस.एम बशीर मोहम्मद एंड संस	स्टाफ क्वार्टर और अधिकारी कॉलोनी	एलकेसीसी -09	80.93
7	सिस्ट्रा एमवीए		एलकेसीसी -01	14.41
8	कंसल्टिंग इंडिया प्रा. लिमिटेड	विस्तृत डिज़ाइन अनुबंध		5.75
9	मेसर्स लार्सन एंड टुब्रो लिमिटेड	25kv लचीला/कठोर OHE (LKE01 &2) और रिसीविंग एवं सहायक मुख्य/ट्रैक्शन सब स्टेशन	एलकेई -1&2	363.33

लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के निर्माण एवं संचालन पर निष्पादन लेखापरीक्षा

क्रम सं.	ठेकेदार का नाम	विवरण	अनुबंध सं.	अनुबंधित मूल्य (₹ करोड़ में)
10	बीएलटी-स्टोन इंडिया कंसोर्टियम	एस्केलेटर	एलकेई 04	53.09
11	मेसर्स कालिंदी रेल निर्माण (इंजीनियर्स) लिमिटेड	ट्रैक बिछाना	LKT-5	109.47
12	वोस्लोह फासेनिंग सिस्टम्स GmbH	फासेनिंग प्रणालियाँ	एलकेटी -3	51.02
13	मित्सुई एंड कंपनी प्राइवेट लिमिटेड	वायाडक्ट, स्टेशन और डिपो में ट्रैक कार्य: हेड हार्ड रेल की आपूर्ति के लिए निविदा	एलकेटी -01	39.88
14	आयसा-करना-आरवी-			234.57
15	जियोडेटा का संघ	सामान्य परामर्श कार्य	एलकेजीसी -01	14.38
16	दिल्ली मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड	अंतरिम परामर्श	-	13.00
17	सीबीएम इंडस्ट्रीज लिमिटेड	साइनेज कार्य	एलकेएसजी-02	14.40
18	मेसर्स लार्सन एंड टुब्रो लिमिटेड	दूरसंचार प्रणाली	एलकेएस-02	112.30
19	मेसर्स डाटामैटिक्स ग्लोबल सर्विसेज लिमिटेड	स्वचालित किराया संग्रह प्रणाली	एलकेएस-01	63.92
20	एल्सटॉम ट्रांसपोर्ट इंडिया लिमिटेड, बेंगलोर और एल्सटॉम ट्रांसपोर्ट एसए फ्रांस का कंसोर्टियम	रोलिंग स्टॉक (कारें) और सिग्नलिंग	एलकेआरएस-01	1069.81
21	मेसर्स केपीआईटी टेक्नोलॉजीज लिमिटेड.	ईआरपी	एलकेईआरपी-01	9.24
कुल				₹ 4,962.09

परिशिष्ट-1(बी)

(संदर्भ: प्रस्तर संख्या-1.6)

लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के विविध कार्यों के अनुबंधों के चयन की सूची

क्रम सं.	ठेकेदार का नाम	विवरण	अनुबंध सं.	अनुबंध मूल्य (₹ करोड़ में)
1	बीबीजी इंडिया लिमिटेड.	लखनऊ मेट्रो के सीसीएस एयरपोर्ट से मुंशीपुलिया तक रोलिंग स्टॉक (मेट्रो ट्रेनें), ट्रांसपोर्ट नगर डिपो और 21 मेट्रो स्टेशनों की मशीनीकृत सफाई और हाउसकीपिंग कार्य।	एलकेएचके-02	15.21
2	इंद्रदेव एसोसिएट्स	सीसीएस एयरपोर्ट से मुंशीपुलिया मेट्रो स्टेशन और ट्रांसपोर्ट नगर डिपो तक सिविल कार्यों के लिए रखरखाव अनुबंध"।	एलकेसीएम-01	3.11
3	अभि एडवरटाइजिंग	एलएमआरसीएल नेटवर्क के प्रथम चरण के प्राथमिकता वाले खंड में लखनऊ मेट्रो ट्रेनों के विज्ञापन अधिकार। (13 सेटों के लिए)	एलकेएआर-02	1.96
4	सौम्या ट्रेडर्स	लखनऊ मेट्रो रेल कंपनी लिमिटेड के ट्रांसपोर्ट नगर डिपो और प्राथमिकता खंड (टीपीएनआर-सीएचबीजी) के 8 स्टेशनों पर ईएंडएम कार्यों के लिए रखरखाव सह दर अनुबंध।	एलकेई-एमसीआरसी-1	1.63
5	श्री रामस्वरूप डिजिटल टेक्नोलॉजीज प्राइवेट लिमिटेड	कस्टम एचआरएमएस मॉड्यूल विकास और एएमसी	एलकेईआरपी-02	0.74
6	FEAG इंजीनियर्स एंड कंस्ट्रक्शन प्राइवेट लिमिटेड	लखनऊ मेट्रो रेल कंपनी लिमिटेड के ट्रांसपोर्ट नगर डिपो और प्राथमिकता खंड (टीपीएनआर-सीएचबीजी) के 8 स्टेशनों पर ईएंडएम कार्यों के लिए रखरखाव सह दर अनुबंध।	एलएमआरसी/ओएंडएम/ईएंडएम/25/रेट कॉन्ट्रैक्ट -3/2019 दिनांक 10.06.2019	0.54
7	ओएसिस	प्राथमिकता वाले 29 एस्केलेटर का व्यापक वार्षिक रखरखाव अनुबंध	यूपीएमआरसीएल/एस्केलेटर/एमसी-2/01	0.51
8	न्युगेन इन्नोवा	कम्प्यूटरीकृत रखरखाव प्रबंधन प्रणाली (सीएमएमएस) का प्रस्ताव	एलकेई-सीएमएमएस	0.50

लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के निर्माण एवं संचालन पर निष्पादन लेखापरीक्षा

क्रम सं.	ठेकेदार का नाम	विवरण	अनुबंध सं.	अनुबंध मूल्य (₹ करोड़ में)
9	सारांश	यूपीएमआरसी के प्राथमिकता खंड (टीपीएनआर-सीएचबीसी) के डिपो और स्टेशनों पर रखरखाव हेतु रखरखाव सह दर अनुबंध	एलएमआरसी/ओएंडएम/ईएंडएम/25/दर अनुबंध दिनांक 20.03.2018	0.19
10	डी.के. एंटरप्राइजेज	रिफिलिंग कार्ट्रिज	यूपीएमआरसी/स्टोर्स/20/20/017/1	0.10
11	कॉफी डे ग्लोबल लिमिटेड	चाय कॉफी वेंडिंग	एलएमआरसी/स्टोर्स/17/001/2020	0.08
12	बालाजी एंटरप्राइजेज	डिपो और स्टेशन पर वर्कशॉप और आईबीएल की खराब लाइटों का सुधार	एलएमआरसी/ईएंडएम/2/4/कोटेशन/2019/कार्यशाला दिनांक 26.07.2019	0.08
13	ओएसिस	सभी 21 मेट्रो स्टेशनों के पेयजल फाउंटेन का वार्षिक रखरखाव (सीसीएपी-एमएसपीए) एलएमआरसी	यूपीएमआरसी/ओ&एम/ई&एम/डब्ल्यूएफ/एम सी-2	0.07
14	अमेज़न इंटरनेट सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड.	अमेज़न वेब सेवाएँ	एलएमआरसी/आईटी/क्लाउड/2021	0.07
15	ओएसिस	सभी 21 मेट्रो स्टेशनों के पेयजल फव्वारे का वार्षिक रखरखाव (सीसीएपी-एमएसपीए) एलएमआरसी	यूपीएमआरसी/ओ&एम/ई&एम/डब्ल्यूएफ/एम सी-1	0.05
16	कमिंस इंडिया लिमिटेड	डी1 यूपीएमआरसी के ट्रैक्शन विंग के लिए मूल उपकरण निर्माता (मेसर्स कमिंस इंडिया लिमिटेड) द्वारा स्पेयर और कन्जूमएबल सहित सीएमवी (टॉवर वैगन) के 01 कमिंस इंजन की जांच/मरम्मत (जीएसटी सहित)	डी1 सीएमवी के कमिंस इंजन की 01 संख्या की जांच करें	0.04
17	महाराजा बाबा एंटरप्राइजेज	लखनऊ मेट्रो के टीपीएनआर डिपो पर स्ट्रीट लाइटों और विभिन्न स्टेशनों पर आर्टवर्क लाइटों की एसआईटीसी	एलकेई-ईएनएम-02/एलओए	0.04
18	अपर्णा बरनवाल	यूपीएमआरसी अधिकारियों के लिए डीटीएच कनेक्शन का वार्षिक रिचार्ज और एएमसी	एलकेडीटीएच-01	0.04

क्रम सं.	ठेकेदार का नाम	विवरण	अनुबंध सं.	अनुबंध मूल्य (₹ करोड़ में)
19	जे सी इंजीनियरिंग और वाणिज्यिक निर्माण	गणतंत्र दिवस 2020 के अवसर पर टीपीएन डिपो और तीन भूमिगत स्टेशनों पर विभिन्न एलईडी लाइटों की आपूर्ति एवं स्थापना	UPMRC/O&M/E&M/24/ गणतंत्र दिवस/2020/LOA दिनांक 21.01.2020	0.04
20	हितैची	H1 Rel. मेक UPS सिस्टम (2*5 KVA स्थापित TPNR RSS और MSPA RSS) के लिए 2 वर्षों के लिए व्यापक वार्षिक रखरखाव	यूपीएस सिस्टम का सीएएमसी	0.03
21	सौम्या ट्रेडर्स	विभिन्न अवसरों पर विभिन्न स्थानों पर सजावटी रोशनी उपलब्ध कराना	एलएमआरसी/ओ&एम/ई&एम/24/कोटेशन/2018 दिनांक 14-8-2018	0.03
22	नोएडा परीक्षण प्रयोगशालाएँ	एमएसपीए आरएसएस एवं टीपीएनआर आरएसएस एवं मुख्य लाइन बैलेंस सेक्शन (सीसीएपी-एमएसपीए) में स्थापित आयल टेस्टिंग औक्जिलरी एवं बूस्टर ट्रांसफार्मर हेतु दर अनुबंध का प्रस्ताव	तेल परीक्षण के दर अनुबंध का प्रस्ताव	0.02
23	बीएसएनएल	यूपीएमआरसी कॉलोनी में ब्रॉड बैंड कनेक्टिविटी	यूपीएमआरसी/आईटी/इंटरनेट/कॉलोनी	0.01
24	सौम्या ट्रेडर्स	प्रधानमंत्री के दौरे के अवसर पर विभिन्न स्थानों पर सजावटी रोशनी की व्यवस्था	एलएमआरसी/ओएंडएम/ईएंडएम/24/कोटेशन/पीएम विजिट/2018 दिनांक 26-7-2018	0.01
25	नेशनल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड	रेल सह सड़क वाहन के लिए बीमा पॉलिसी का नवीनीकरण और सड़क कर का भुगतान	यूपीएमआरसी/आरएस/19-20/आरआरवी/ प्रमाणन/05	0.006
26	जे के एंटरप्राइजेज	टीपीएनआरडी डिपो के कार्यशाला क्षेत्र में 3 कैंट पर्क आरओ वाटर प्यूरीफायर/कूलर का व्यापक वार्षिक रखरखाव अनुबंध।	यूपीएमआरसी/आरएस/20-21/आरओ/सीएएमसी	0.006
27	जे के एंटरप्राइजेज	डीसीसी में कैंट पर्क आरओ का व्यापक वार्षिक रखरखाव अनुबंध।	एलएमआरसी/ओ&एम/ई&एम/25/एमसी-1/2019	0.005
28	नोएडा परीक्षण प्रयोगशालाएँ	एमएसपीए आरएसएस और मुख्य लाइन बैलेंस सेक्शन (केडीएसएस-एमएसपीए) में स्थापित आयल	ट्रांसफार्मर तेल परीक्षण	0.005

लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के निर्माण एवं संचालन पर निष्पादन लेखापरीक्षा

क्रम सं.	ठेकेदार का नाम	विवरण	अनुबंध सं.	अनुबंध मूल्य (₹ करोड़ में)
		टेस्टिंग औक्जिलरी और बूस्टर ट्रांसफार्मर का प्रस्ताव		
29	गोदरेज एंड बॉयसी मैनुफैक्चरिंग लिमिटेड	फर्नीचर	एलएमआरसी/स्टोर/दर अनुबंध/फर्नीचर/1	0
30	आईटीआई लिमिटेड	ई-टेंडरिंग	यूपीएमआरसी/स्टोर्स/ई-टेंडरिंग/2019	0
		कुल		25.122

परिशिष्ट-II

(संदर्भ: प्रस्तर संख्या-1.8)

लेखापरीक्षा में अप्रस्तुत अभिलेख

क्रम सं.	विवरण
1.	अनुबंध पैकेज एलकेसीसी-01 के संदर्भ में, यूपीएमआरसीएल, अंतरिम परामर्शदाता (दिल्ली मेट्रो रेल कारपोरेशन) और मेसर्स गैमन इंडिया लिमिटेड के बीच पत्राचार से संबंधित पत्रावली
2.	प्रशासनिक भवन या इसके निर्माण के लिए अनुबंध पैकेज से संबंधित सामान्य परामर्श (एलकेसीसी-01) के अनुबंध अभिलेख
3.	सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित 'अनुबंध प्रबंधन प्रकोष्ठ' के लिए लिखित संरचना/नियमों, विनियमों, निर्देशों की प्रतिलिपि
4.	फरवरी 2015 से सितंबर 2017 तक सेवा कर जमा करने हेतु चालान की प्रतिलिपि
5.	अनुबंध पैकेज एलकेसीसी-03 के अनुबंध अभिलेख
6.	भूतत्व एवं खनन विभाग से मिट्टी उत्खनन हेतु अनुमति

परिशिष्ट-III

(संदर्भ: प्रस्तर संख्या-3.3)

अनुबंध की सामान्य शर्तों के उपनियम 11.2.6 के अनुसार यंत्र एवं संयंत्र अग्रिम पर ब्याज की गणना

वाउचर सं./ संवितरण की तिथि	वितरित धनराशि (₹ में)	वाउचर संख्या/ वसूली की तिथि	वसूल की गई धनराशि (₹ में)	वसूल न की गई धनराशि (₹ में)	वह अवधि जिसके लिए धनराशि ठेकेदार के पास थी	दिन	वसूल की जाने वाली ब्याज धनराशि (@ 15% प्रति वर्ष) (₹ में)
2879/03.04.17	317414842	-	0	317414842	03.04.2017 to 15.10.2017	195	25436668.85
		1609/16.10.2017	22593832	294821010	16.10.2017 to 15.11.2017	31	3755938.89
		1823/16.11.2017	27166329	267654681	16.11.2017 to 19.12.2017	34	3739832.53
		2071/20.12.2017	32902100	234752581	20.12.2017 to 28.01.2018	40	3858946.54
		2400/29.01.2018	47878192	186874389	29.01.2018 to 18.02.2018	21	1612751.58
		2555/19.02.2018	42464035	144410354	19.02.2018 to 15.03.2018	25	1483668.02
		2836/16.03.2018	36815722	107594632	16.03.2018 to 27.03.2018	12	530603.66
		3020/28.03.2018	22537994	85056638	28.03.2018 to 25.04.2018	29	1013688.70
		3317/26.04.2018	4640024	80416614	26.04.2018 to 23.05.2018	28	925341.86
		267/24.05.2018	34670348	45746266	24.05.2018 to 03.07.2018	41	770793.25
		674/04.07.2018	30726033	15020233	04.07.2018 to 19.07.2018	16	98763.18
		838/20.07.2018	15020233	0			0.00
	317414842		317414842				43226997.06

परिशिष्ट-IV

(संदर्भ: प्रस्तर संख्या -3.4)

कार्यस्थल पर सामग्री के लिए ठेकेदार को अनियमित भुगतान

(धनराशि ₹ में)

सामग्री अग्रिम/ आरण बिल	सामग्री अग्रिम हेतु भुगतान की धनराशि	सामग्री अग्रिम की वसूल की गयी धनराशि	सामग्री अग्रिम की अवशेष धनराशि	वाउचर सं.	दिनांक
प्रथम सामग्री अग्रिम	2,49,90,763	0	2,49,90,763	276	19.05.2016
द्वितीय आरण/बिल	0	83,30,254	1,66,60,509	419	06.07.2016
तृतीय आरण/बिल	0	83,30,254	83,30,255	698	12.08.2016
द्वितीय सामग्री अग्रिम	2,56,63,648	0	3,39,93,903	858	31.08.2016
कुल	5,06,54,411	1,66,60,508	3,39,93,903		
अनुबंध मूल्य			85,54,54,948		
ठेकेदार को देय अधिकतम 4% सामग्री अग्रिम			3,42,18,198		
ठेकेदार से वसूली योग्य शेष सामग्री अग्रिम की धनराशि			3,39,93,903		
ठेकेदार को देय सामग्री अग्रिम			2,24,294.92 अर्थात् ₹ 0.02 करोड़		
चौथे आरण/बिल में कार्यस्थल पर सामग्री के लिए ठेकेदार को अनंतिम भुगतान की धनराशि			14,02,98,364 अर्थात् ₹ 14.03 करोड़		
कार्यस्थल पर सामग्री के लिए ठेकेदार को अतिरिक्त भुगतान की धनराशि			14,00,74,069 अर्थात् ₹ 14.01 करोड़		

परिशिष्ट-V (ए)

(संदर्भ: प्रस्तर संख्या-3.6.1)

भिन्नताओं के अनुमोदन का विवरण (एलकेसीसी-04)

क्रम सं.	डीएसआर कोड नं.	विवरण	इकाई	बीओक्यू के अनुसार	बीओक्यू दर	धनराशि	निष्पादित मात्रा	निष्पादित धनराशि	मात्रा में भिन्नता	प्रतिशत भिन्नता	अतिरिक्त धनराशि
1.	5.9.3	सेंट्रिंग एवं शटरिंग:-सस्पेंडेड फ्लोर, छत, लैंडिंग, बालकनी और एक्सेस प्लेटफार्म	वर्ग मीटर	160	401.65	64264	3939.73	1582392.555	3779.73	2362.33	1518128.6
2.	5.3	बीम में आरसीसी कार्य, सस्पेंडेड फ्लोर, छत आदि	घन मीटर	45.84	6778.2	310712.688	716.92	4859427.144	671.08	1463.96	4548714.5
3.	18.8.4	जल आपूर्ति - कंसील्ट वर्क जिसमें कटिंग चेज और दीवार आदि को ठीक करना शामिल है। 32 मिमी नोमिनल बाहरी व्यास वाले पाइप	मीटर	80	422.4	33792	1158.28	489257.472	1078.28	1347.85	455465.47
4.	22.5	डब्लूसी, स्नानघरों आदि के डूबे हुए भागों में जलरोधी उपचार उपलब्ध कराना/तैयार करना	वर्ग मीटर	349.04	283.1	98813.224	4944.96	1399918.176	4595.92	1316.73	1301105
5.	12.41.2	दीवार के सामने अप्लास्टिककृत कठोर पीवीसी 110 मीटर व्यास तैयार /फिक्स करना	मीटर	160	231.65	37064	1990.2	461134.0725	1830.65	1144.16	424070.07
6.	5.22A.6	स्टील एन्फोर्समेंट- थर्मो मैकेनिकली	किग्रा	7900.8	68.1	538044.48	96892.57	6598384.017	88991.77	1126.36	6060339.5
7.	13.45.1	फिनिशिंग वॉल - बाहरी प्राइमर का प्राइमिंग कोट @ 2.20 किग्रा/10 वर्गमीटर लगाना	वर्ग मीटर	800	146.45	117160	7227.19	1058420.511	6427.18	803.4	941260.51

क्रम सं.	डीएसआर कोड नं.	विवरण	इकाई	बीओक्यू के अनुसार	बीओक्यू दर	धनराशि	निष्पादित मात्रा	निष्पादित धनराशि	मात्रा में भिन्नता	प्रतिष्ठित भिन्नता	अतिरिक्त धनराशि
8.	5.9.5	सेंट्रिफुग और शटरिंग:- लिटल, बीम, गर्डर्स, ब्रेसमर और कैंटिलीवर	वर्ग मीटर	598.96	332.15	198944.564	5287.52	1756249.768	4688.56	782.78	1557305.2
9.	8.7.2	क्राम्प- स्टेनलेस स्टील क्राम्प	किग्रा	500	574.65	287325	2097.41	1205276.657	1597.41	319.48	917951.66
10.	6.1.1	ईट का कार्य - सीमेंट मोर्टार 1:4	घन मीटर	44.88	4918.65	220749.012	184.38	906654.7545	139.45	310.72	685905.74
11.	4.20.2.1	एम-15 ग्रेड सीमेंट कंक्रीट कार्य	घन मीटर	826.16	6540.9	5403829.944	3071.3	20089066.17	2245.14	271.76	14685236
12.	8.5	रसोई प्लेटफॉर्म, बैजिटी काउंटर और पत्थर के कार्य में वॉश बेसिन/रसोई सिंक के लिए आवश्यक आकार और आकृति प्रदान करने के लिए अतिरिक्त कार्य	रनिंग मीटर	32	386.6	12371.2	110	42526	78	243.75	30154.8
13.	13.4.1.1	सीमेंट प्राइमर के साथ पानी से पतला करने योग्य प्राइमिंग कोट सहित नये कार्य (दो या अधिक कोट)	वर्ग मीटर	21000	89.7	1883700	71698.07	6431316.879	50698.07	241.42	4547616.9
14.	8.8.1.2	10 मिमी व्यास वाले थ्रेडेड फास्टर	प्रति	2000	28.35	56700	5715	162020.25	3715	185.75	105320.25
15.	13.6.1	12 मिमी सीमेंट प्लास्टर 1:4	वर्ग मीटर	4350	242.05	1052917.5	11326.6	2741603.53	6976.6	160.38	1688686
16.	19.19.2.2	आरसीसी मैनहोल कवर: एमडी-10 गोलाकार आकार 500 मिमी आंतरिक व्यास	प्रति	24	909.25	21822	55	50008.75	31	129.17	28186.75

लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के निर्माण एवं संचालन पर निष्पादन लेखापरीक्षा

क्रम सं.	डीएसआर कोड नं.	विवरण	इकाई	बीओक्यू के अनुसार	बीओक्यू दर	धनराशि	निष्पादित मात्रा	निष्पादित धनराशि	मात्रा में भिन्नता	प्रतिशत भिन्नता	अतिरिक्त धनराशि
17.	21.8.1	एल्युमिनियम फ्रेम और आस-पास के आरसीसी/ईट पत्थर के कार्य के बीच के अंतर को भरना: 5 मिमी चौड़ाई तक	मीटर	1100.8	88.75	97696	2474.51	219612.7625	1373.71	124.79	121916.76
18.	18.8.3	कंस्रीड कार्य: 25 मिमी नोमिनल बाहरी व्यास	मीटर	200	351.3	70260	448.7	157628.31	248.7	124.35	87368.31
19.	19.21.1	100 से 250 मिमी व्यास वाले पाइपों से नाली या सीवर लाइन का कनेक्शन बनाना	प्रति	8	364.6	2916.8	17	6198.2	9	112.5	3281.4
20.	18.17.4	50 मिमी नोमिनल बोर कर गन मेटल गेट वाल्व तैयार करना और स्थापित करना:	प्रति	32	750.75	24024	67	50300.25	35	109.38	26276.25
21.	10.25.2	फ्रेम गार्ड बार, सीढ़ी, रेलिंग ब्रैकेट आदि में ग्रेटिंग	किग्रा	53493.68	90.10	4819780.57	101538.74	9148640.47	48045.06	89.81	4328860
22.	24.3.3	बोरवेल अनप्लास्टिडाइज्ड पीवीसी 200 मिमी व्यास में ऊर्ध्वाधर स्थिति में आपूर्ति और संयोजन कार्य और फिक्सिंग	मीटर	160.00	878.60	140576.00	292.95	257385.87	132.95	83.09	116809.9
23.	17.28.1.2	पीवीसी 40 मिमी व्यास प्रदान करना और स्थापित करना	प्रति	32.00	82.60	2643.20	57.00	4708.20	25.00	78.13	2065
24.	8.3.2	ग्रेनाइट का कार्य	रनिंग मीटर	3162.40	230.55	729091.32	5389.45	1242537.70	2227.05	70.42	513446.4
25.	8.2.2.2	किसी भी रंग और शेड का ग्रेनाइट / स्लैब का क्षेत्रफल 0.50 वर्ग मीटर	वर्ग मीटर	136.48	3907.40	533281.95	201.45	787145.73	64.97	47.60	253863.8

क्रम सं.	डीएसआर कोड नं.	विवरण	इकाई	बीओक्यू के अनुसार	बीओक्यू दर	धनराशि	निष्पादित मात्रा	निष्पादित धनराशि	मात्रा में भिन्नता	प्रतिशत भिन्नता	अतिरिक्त धनराशि
26.	21.1.1.3	पॉलिएस्टर पाउडर लेपित एल्यूमीनियम	किया	7155.20	385.10	2755467.52	10048.04	3869500.20	2892.84	40.43	1114033
27.	8.4	संबंधित मूल मर्दों के अतिरिक्त संगमरमर/ग्रेनाइट पत्थर लगाने के लिए अतिरिक्त कार्य	रनिंग मीटर	170.40	247.40	42156.96	222.75	55108.35	52.35	30.72	12951.39
28.	19.26.2	आयताकार मैनहोल 120X90 सेमी 500 मिमी ग्रेड एमडी -10 के सिंक्लर कवर के साथ	प्रति	24.00	2503.55	60085.20	31.00	77610.05	7.00	29.17	17524.85
		कुल				19616189.13		65710032.80			46093844

परिशिष्ट-V (बी)

(संदर्भ: प्रस्तर संख्या-3.6.1)

भिन्नताओं के अनुमोदन का विवरण (एलकेसीसी-07)

क्रम सं.	अनुसूची	मद संख्या	बीओक्यू के अनुसार	दर	इकाई	अनुबंधित लागत (₹ में)	निष्पादित मात्राएँ	मात्राओं में भिन्नता	भिन्नता (प्रतिशत में)	अतिरिक्त धनराशि (₹ में)
1	A	G01/2	125.00	2601.73	रनिंग मीटर	325216.25	280.00	155.00	124.00	403268.15
2		8.1	10.00	18279.70	संख्या	182797.00	59.00	49.00	490.00	895705.30
3		8.2	10.00	28348.83	संख्या	283488.30	40.00	30.00	300.00	850464.90
4		8.3	5.00	45759.16	संख्या	228795.80	98.00	93.00	1860.00	4255601.88
5	B	V01/2	31	100509.53	मीटर	3115795.43	312.147	281.147	906.93	28257952.83
6		12	1510.78	5800.35	घ.मी.	8763052.77	2332.036	821.256	54.36	4763572.24
7		V02/1	2578.3	12448.78	घ.मी.	32096689.47	5826.786	3271.7	126.89	40728673.53
8		2	868.38	9277.37	घ.मी.	8056282.56	1233.275	364.9	42.02	3385312.31
9		V03/2	360	1555.02	घ.मी.	559807.20	1010	665.4	184.83	1034710.31
10		3	1450	10893.76	घ.मी.	15795952.00	2743.58	1293.58	89.21	14091950.06
11		5	1387.3	10893.76	घ.मी.	15112913.25	3796.65	2420.58	174.48	26369217.58
12		7	112.49	10893.76	घ.मी.	1225439.06	361.29	287.51	255.59	3132064.94
13		V04/2	17640.85	1955.13	मीटर	34490155.06	22473.6	4871.35	27.61	9524122.53
14		3	288	12213.14	घ.मी.	3517384.32	590.7	302.7	105.1	3696917.48
15	4	72	1555.02	घ.मी.	111961.44	590.7	518.7	720.42	806588.87	
16	5	918	2178.51	मीटर	1999872.18	1476.69	1341.98	146.19	2923516.85	
17	8	1008.32	12213.14	घ.मी.	12314753.32	2436.78	1561.68	154.88	19073016.48	
18	9	2570	1955.13	मीटर	5024684.10	20224.14	17816.72	693.26	34834003.77	
19	10	1	167352.24	संख्या	167352.24	8	7	700.00	1171465.68	

क्रम सं.	अनुसूची	मद संख्या	बीओक्यू के अनुसार	दर	इकाई	अनुबंधित लागत (₹ में)	निष्पादित मात्राएँ	मात्राओं में भिन्नता	भिन्नता (प्रतिशत में)	अतिरिक्त धनराशि (₹ में)
20		11	1	446625.7	संख्या	446625.70	2	2	200.00	893251.40
21		12	1	423956.97	संख्या	423956.97	2	1	100.00	423956.97
22		V05/2(ii)	124424.2	158.33	रनिंग मीटर	19700083.59	157046.3	32752.84	26.32	5185757.16
23		3 (i)	176.65	158424.66	मीटर	27985716.19	264.07	87.42	49.49	13849483.78
24		(ii)	7070.08	270.01	रनिंग मीटर	1908992.30	9671.36	2601.22	36.79	702355.41
25		(iv)	1536	11435.01	संख्या	17564175.36	3366	964	62.76	11023349.64
26		4 (i)	242.87	158424.66	मीटर	38476597.17	308.589	97.13	39.99	15387787.23
27		(iv)	784	11435.01	संख्या	8965047.84	664	218	27.81	2492832.18
28		V06/2 (i)	80.37	110660.76	मीटर	8893805.28	546.11	459.63	571.89	50863005.12
29		V07/1	17438400	1.64	घ.मी.	28598976.00	23145184	5994323.2	34.37	9830690.05
30	C	S02/4	1633.84	11646.11	घ.मी.	19027880.36	2494.15	866.95	53.06	10096595.06
कुल						315364248.51			कुल	320947819.69
अर्थात (₹ करोड़ में)						31.54			अर्थात (₹ करोड़ में)	32.09

अनुसूची-ई विविध कार्य डीएसआर 2014 के अंतर्गत							
मद	विवरण	इकाई	मात्रा	दर	धनराशि (₹ करोड़ में)	अंतिम पुनरीक्षित धनराशि (₹ करोड़ में)	अंतिम निष्पादन (₹ करोड़ में)
1	डीएसआर 2014 में शामिल वस्तुएं लेकिन अनुसूची ए, बी, सी और डी में उल्लिखित नहीं	एकमुश्त राशि	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	15.00	47.00	48.95
			अनुसूची-ई का योग		15.00	47.00	48.95
			5% से ऊपर		15.75	49.35	51.40
भिन्नता (प्रतिशत में)						226%	

परिशिष्ट-VI

(संदर्भ: प्रस्तर संख्या-3.6.2 (ii))

अनुबंध का सार (एलकेसीसी-04)

(₹ करोड़ में)

क्रम सं.	उपशीर्षकों का विवरण	बीओक्यू धनराशि	ठेकेदार द्वारा प्रस्तुत दर प्रतिशत में नीचे/ऊपर	प्रस्तावित धनराशि	अद्यतन किया गया कार्य	अतिरिक्त मद	कुल निष्पादित लागत
1	अनुसूची ए (डीएसआर 2014 की मदें)	22.12	-0.111	19.66	12.82	32.45	45.27
2	अनुसूची बी (एनडीएसआर की मदें)	44.93	-0.13	39.10	40.53	1.77	42.30
3	अनुसूची सी - ई एंड एम कार्य	29.80	-0.10	26.79	22.65	1.14	23.79
	कुल	96.85		85.55	76.00	35.35	111.36

परिशिष्ट-VII

(संदर्भ: प्रस्तर संख्या-3.7)

कोटेशन के आधार पर क्रय किया जाना

अनुबंध सं.	विवरण	नवीन मर्दे	कार्य का मूल्य (₹ में)
एलकेसीसी-06	अतिरिक्त मद 3(2)	मिनरल रॉकवूल का उपयोग करके सीलिंग का अकॉस्टिक इन्सुलेशन	4374579.00
	अतिरिक्त मद 3(6)	शौचालय की दीवार पर 6 मिमी मोटाई का लैक्ववेर्ड ग्लास उपलब्ध कराना और लगाना	2814722.00
	अतिरिक्त मद/ भिन्नता 1(2)	13.52 मिमी मोटाई का लैमिनेटेड कठोर ग्लास लिफ्ट कैनोपी प्रदान करना	1463616.00
	अतिरिक्त मद 5(5)	हजरतगंज स्टेशन पर 12 मिमी मोटाई का मजबूत घुमावदार ग्लास रेलिंग उपलब्ध कराना	475238.00
	अतिरिक्त मद 6(1)	सुरंग के अंदर क्रॉस पैसेज मार्किंग के लिए रेट्रो रिफ्लेक्टिव बोर्ड	145286.00
	अतिरिक्त मद 6(2)	सुरंग के अंदर क्रॉस पैसेज स्थान पर रेडिएंट ग्लो फ्लोरोसेंट पेंट प्रदान करना	578168.00
	अतिरिक्त मद 6(5)	एसएंडएस गैर दबाव एनपी 4 आरसीसी पाइप 1600 मिमी व्यास प्रदान तैयार करना और लगाना	390236.00
	अतिरिक्त मद 6(8)	कंक्रीट सतह पर डेको पीयू पेंट उपलब्ध कराना और पेंटिंग करना तथा प्लेटफार्म स्तर पर पीले रंग की दृश्यता वाली विट्रिफाइड टाइल (1200 मिमी X 100 मिमी X 12 मिमी) उपलब्ध तैयार करना और लगाना	1188002.00
	अतिरिक्त मद 6(9)	एएफसी बैरियर के लिए 12 मिमी मोटे कठोर ग्लास और मूत्रालय पृथकीकरण के लिए 12 मिमी मोटे कठोर ग्लास की व्यवस्था और स्थापना	1030932.00
	अतिरिक्त मद 6(11)	मूल जीर्णोद्धार कार्य के स्थान पर धौलपुर/आगरा पत्थर की स्लैब फर्श उपलब्ध कराना और लगाना	6206325.00
	अतिरिक्त मद 6(4)	स्पष्ट कांच पर फ्रॉस्टेड फिल्म प्रदान करना और लगाना	107063.00
	अतिरिक्त मद (I)	स्टोरेज सोवेनिअर शेल्फ के साथ डिस्प्ले रैक (ड्राइंग संख्या UPMRC/SM/INT/D/002/R2 के अनुसार) और UPMRC/SM/INT/D/003/R2 दिनांक 03.11.2020	567250.66
	अतिरिक्त मद (III)	ट्रॉफी शेल्फ (ड्राइंग संख्या UPMRC/SM/INT/D/004/R1 दिनांक 03.11.2020 के अनुसार)	687446.82
	अतिरिक्त मद (IV)	अनुमोदित डिजाइन के अनुसार 3 मीटर ग्लास फिल्म प्रदान करना और लगाना	175014.00
		कुल	20203878.48

अनुबंध सं.	विशिष्ट	नवीन मदें	कार्य का मूल्य (₹ में)
एलकेसीसी-09	अतिरिक्त मद -2	टेबलटॉप वॉश बेसिन उपलब्ध कराना और स्थापित करना	219602.00
	अतिरिक्त मद -3	दीवार पर लगे डब्लूसी की व्यवस्था और उसे लगाना	244470.00
	अतिरिक्त मद -4	कंसील्ट सिस्टर्न उपलब्ध कराना और लगाना	168390.00
	अतिरिक्त मद -5	काफ़ मेक की एसएस किचन चिमनी उपलब्ध कराना और लगाना	141518.00
	अतिरिक्त मद -6	ड्रेनबोर्ड के साथ स्टेनलेस स्टील रसोई सिंक प्रदान करना और लगाना	64438.00
	अतिरिक्त मद -8	300 मिमी x 150 मिमी व्यास और 425 मीटर गहराई वाले ट्यूबवेल की बोरिंग और स्थापना	6540561.00
	अतिरिक्त मद -9	बाहरी दीवार को टेक्सचर वाले पेंट से रंगना	12269600.00
	अतिरिक्त मद -10	सीमेंट कंक्रीट 1:4:8 में तैयार करना और लगाना	8565128.00
	अतिरिक्त मद -15	दो बेड साइड टेबल के साथ बिस्तर उपलब्ध कराना और बनाना	510000.00
	अतिरिक्त मद -18	750 मिमी x 550 मिमी आकार की टॉयलेट वैनिटी तैयार करना और स्थापित करना	736680.00
	अतिरिक्त मद -20	450 मिमी लंबे एसएस टॉवर बोल्ट प्रदान करना और लगाना	888030.00
	अतिरिक्त मद -21	110 x 110mm x 110mm अनप्लास्टिसाइज्ड पीवीसी टी प्रदान करना और लगाना	30588.00
	अतिरिक्त मद -22	110 मिमी पीवीसी टैप उपलब्ध कराना और लगाना	1496.00
	अतिरिक्त मद -26	आर्मस्ट्रॉंग 10.5 मिमी मोटाई की वुडेन फर्श की व्यवस्था और स्थापना	924912.00
	अतिरिक्त मद -27	डिजाइन मिश्रण के अनुसार आरसीसी में प्रयुक्त मिश्रण की अतिरिक्त मात्रा के लिए अतिरिक्त भुगतान	1876800.00
		कुल	33182213.00

परिशिष्ट-VIII

(संदर्भ: प्रस्तर संख्या-5.2.1)

भुगतान किये गये किराये के सापेक्ष सेवाकर/जीएसटी की गणना

किराये के भुगतान की तिथि	किराया की धनराशि (₹ में)	किराये की अवधि	सेवा कर ⁵³ /जीएसटी ⁵⁴ (₹ में)
02.11.2015	2175761	फरवरी 2015 - सितम्बर 2015	304606.54
29.06.2016	3046065	अक्टूबर 2015- जुलाई 2016	456909.75
10.08.2016	304606	अगस्त 2016	45690.90
09.09.2016	304606	सितम्बर 2016	45690.90
28.09.2016	304606	अक्टूबर 2016	45690.90
28.10.2016	304606	नवंबर 2016	45690.90
13.12.2016	304606	दिसंबर 2016	45690.90
28.12.2016	304606	जनवरी 2017	45690.90
27.01.2017	304606	फरवरी 2017	45690.90
07.03.2017	304606	मार्च -2017	45690.90
07.04.2017	304606	अप्रैल 2017	45690.90
05.05.2017	304606	मई 2017	45690.90
23.05.2017	304606	जून 2017	45690.90
28.06.2017	304606	जुलाई 2017	45690.90
11.08.2017	304606	अगस्त 2017	54829.08
03.09.2017	304606	सितम्बर 2017	54829.08
कुल	9486310		1419465.00

⁵³ सेवा कर अधिसूचना 14/2015 के अनुसार सेवा कर की दर 14 प्रतिशत थी, उसके बाद वित्त अधिनियम, 2016 की धारा 161 के अनुसार यह 15 प्रतिशत हो गयी ।

⁵⁴ अधिसूचना संख्या 11/2017 केन्द्रीय कर (दर) के अनुसार जीएसटी की दर 18 प्रतिशत थी ।

परिशिष्ट-IX

(संदर्भ: प्रस्तर संख्या-5.2.2)

कंपनी द्वारा एकत्रित किन्तु राज्य सरकार को प्रेषित नहीं किये गये अतिरिक्त विद्युत प्रभार की गणना

माह	स्वीकृत भार (किलोवाट में)	प्रति किलोवाट/माह निर्धारित शुल्क	नियत शुल्क (4)=(2)*(3)	कुल किलोवाट घंटा	कंपनी द्वारा विद्युत प्रभार @ ₹ 7.30 प्रति यूनिट (6)=(5)*7.30	कंपनी द्वारा भुगतान किया गया विद्युत शुल्क (7)=((4)+(6))*7.5/100	कंपनी द्वारा वाणिज्यिक क्रियायेंदार्थों से वसूला गया विद्युत शुल्क (8)	कंपनी द्वारा एकत्रित अतिरिक्त विद्युत शुल्क (9)=(8)-(7)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
जुलाई-19	388.9	300.0	116670.0	47364.8	345763.0	34682.5	56247.3	21564.8
अगस्त-19	612.4	300.0	183720.0	63216.4	461479.7	48390.0	89064.4	40674.5
सितम्बर-19	1260.8	300.0	378240.0	75340.9	549988.6	69617.1	127952.1	58335.0
अक्टूबर-19	786.4	300.0	235920.0	75974.2	554611.7	59289.9	100014.8	40724.9
नवम्बर-19	852.9	300.0	255870.0	127358.0	929713.4	88918.8	137493.0	48574.3
दिसम्बर-19	857.4	300.0	257220.0	133305.0	973126.5	92276.0	141138.1	48862.1
जनवरी-20	947.4	300.0	284220.0	93722.2	684172.1	72629.4	120516.2	47886.8
फरवरी-20	972.4	300.0	291720.0	87762.2	640664.1	69928.8	116276.1	46347.2
मार्च-20	1010.4	300.0	303120.0	114626.0	836769.8	85491.7	140713.0	55221.3
अप्रैल-20	992.4	300.0	297720.0	17994.7	131361.3	32181.1	96730.4	64549.3
मई-20	992.4	300.0	297720.0	28300.7	206595.1	37823.6	107187.0	69363.4
जून-20	1188.4	300.0	356520.0	66741.5	487213.0	63280.0	129695.9	66416.0
जुलाई-20	871.0	300.0	261300.0	37835.7	276200.6	40312.5	102994.6	62682.0
अगस्त-20	834.0	300.0	250200.0	58643.6	428098.3	50872.4	93559.9	42687.6

माह	स्वीकृत भार (किलोवाट में)	प्रति किलोवाट/माह निर्धारित शुल्क	नियत शुल्क (4)=(2)*(3)	कुल किलोवाट घंटा	कंपनी द्वारा विद्युत प्रभार @ ₹ 7.30 प्रति यूनिट (6)=(5)*7.30	कंपनी द्वारा भुगतान किया गया विद्युत शुल्क (7)={(4)+(6)}*7.5/100	कंपनी द्वारा वाणिज्यिक किरायेदारों से वसूला गया विद्युत शुल्क (8)	कंपनी द्वारा एकत्रित अतिरिक्त विद्युत शुल्क (9)=(8)-(7)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
सितम्बर-20	834.0	300.0	250200.0	78874.3	575782.4	61948.7	104033.0	42084.3
अक्टूबर-20	834.0	300.0	250200.0	86843.9	633960.5	66312.0	106189.8	39877.7
नवम्बर-20	834.0	300.0	250200.0	69058.0	504123.4	56574.3	94218.0	37643.7
दिसम्बर-20	874.0	300.0	262200.0	7375.0	53837.5	23702.8	98504.0	74801.2
जनवरी-21	934.0	300.0	280200.0	77013.0	562194.9	63179.6	103083.0	39903.4
फरवरी-21	944.7	300.0	283410.0	80906.0	590613.8	65551.8	106001.0	40449.2
मार्च-21	964.7	300.0	289410.0	105187.0	767865.1	79295.6	122692.0	43396.4
अप्रैल-21	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
मई-21	863.2	300.0	258960.0	64247.0	469003.1	54597.2	95917.0	41319.8
जून-21	863.2	300.0	258960.0	68838.0	502517.4	57110.8	102060.0	44949.2
जुलाई-21	888.2	300.0	266460.0	926.3	6761.8	20491.6	113876.9	93385.3
अगस्त-21	931.0	300.0	279300.0	122835.0	896695.5	88199.7	134534.0	46334.3
सितम्बर-21	927.3	300.0	278190.0	132326.0	965979.8	93312.7	140590.9	47278.2
अक्टूबर-21	1012.2	300.0	303660.0	132010.0	963673.0	95050.0	134891.8	39841.8
नवम्बर-21	1008.0	300.0	302400.0	106814.0	779742.2	81160.7	126211.0	45050.3
दिसम्बर-21	994.0	300.0	298200.0	103449.0	755177.7	79003.3	123413.0	44409.7
जनवरी-22	1046.2	300.0	313860.0	95163.0	694689.9	75641.2	120557.5	44916.2
फरवरी-22	989.2	300.0	296760.0	96003.0	700821.9	74818.6	118149.5	43330.9
मार्च-22	996.2	300.0	298860.0	143418.0	1046951.4	100935.9	148545.5	47609.7
अप्रैल-22	1012.2	300.0	303660.0	175706.0	1282653.8	118973.5	170318.4	51344.9

लखनऊ मेट्रो रेल परियोजना के निर्माण एवं संचालन पर निष्पादन लेखापरीक्षा

माह	स्वीकृत भार (किलोवाट में)	प्रति किलोवाट/माह निर्धारित शुल्क	नियत शुल्क (4)=(2)*(3)	कुल किलोवाट घंटा	कंपनी द्वारा विद्युत प्रभार @ ₹ 7.30 प्रति यूनिट (6)=(5)*7.30	कंपनी द्वारा भुगतान किया गया विद्युत शुल्क (7)={(4)+(6)}*7.5/100	कंपनी द्वारा वाणिज्यिक किरायेदारों से वसूला गया विद्युत शुल्क (8)	कंपनी द्वारा एकत्रित अतिरिक्त विद्युत शुल्क (9)=(8)-(7)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
मई-22	1179.2	300.0	353760.0	235558.0	1719573.4	155500.0	215141.6	59641.6
जून-22	1211.2	300.0	363360.0	242147.0	1767673.1	159827.5	220479.9	60652.4
जुलाई-22	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
अगस्त-22	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	32707.90			3252883.40	23746048.60		4258990.50	1742109.10

परिशिष्ट-X

(संदर्भ: प्रस्तर संख्या-5.3.1)

वाणिज्यिक एवं पार्किंग स्थलों से प्राप्त राजस्व की स्थिति

निविदा का नाम	एनआईटी का माह	उपलब्ध क्षेत्र (वर्ग फीट में)	पिछले खाली क्षेत्र में जोड़ा/हटाया गया क्षेत्र (वर्ग फीट में)	नए टेंडर के लिए उपलब्ध कुल क्षेत्रफल (वर्ग फीट में)	न्यूनतम आरक्षित मूल्य (₹ लाख में)	वह क्षेत्र जिसके लिए निविदा आमंत्रित की गई है (वर्ग फीट में)	क्षेत्र के लिए निष्पादित अनुबंध (वर्ग फीट में)	अनुबंध का न्यूनतम आरक्षित मूल्य (₹ लाख में)	अनुबंध राशि (एच-1) (₹ लाख में)	खाली क्षेत्र (वर्ग फुट में)	प्रति माह न्यूनतम आरक्षित मूल्य (₹ लाख में)	कुल रिक्त महीने	कुल राजस्व परित्याग (₹ लाख में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
एलकेपीडी-01	जनवरी 2016	53174.16	0	53174.16	39.88	53174.16	0	0.00	0.00	53174.16	39.88	13	518.45
पीडी एरिया कॉन्कोर्स	जनवरी 2018	53174.16	0	53174.16	39.88	2493.00	1285.00	2.65	4.35	51889.16	37.23	12	446.76
एलकेपीडी-02	जनवरी 2019	51889.16	0	51889.16	37.23	23539.00	5483.00	7.13	7.65	46406.16	30.10	3	90.30
एलकेपीडी 3 से 05	अप्रैल 2019	46406.16	52453.84	98860.00	82.45	98860.00	12916.00	13.17	29.47	85944.00	69.28	10	692.80
एलकेपीडी-6	फरवरी 2020	85944.00	-539.00	85405.00	70.99	85405.00	18648.00	12.90	14.99	66756.00	58.08	15	871.20
एलकेपीडी-07	जून 2021	66756.00	9824.00	76580.00	53.67	76580.00	13632.00	9.72	10.92	62948.00	43.95	21	922.95
एलकेपीडी-11	एलएओ जनवरी 2024	62948.00	0.00	62948.00	43.95	अनुपलब्ध	6473.00	6.94	7.42	56475.00	37.01	9	333.09
एलकेपीडी-13	एलएओ फरवरी 2025	56475.00	0	56475.00	37.01	अनुपलब्ध	2278.00	4.00	5.17	54197.00	33.01	13	429.16
												योग	4304.71

© भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक
www.cag.gov.in

<https://cag.gov.in/ag1/uttar-pradesh>

