

**भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक
की
प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना
पर
निष्पादन लेखापरीक्षा का प्रतिवेदन**

**संघ सरकार (सिविल)
ग्रामीण विकास मंत्रालय
2016 की प्रतिवेदन सं. 23
(निष्पादन लेखापरीक्षा)**



विषय सूची		
	विषय	पृष्ठ सं.
	प्राक्कथन	vii
	कार्यकारी सारांश	ix
अध्याय-1	प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना - एक विहंगावलोकन	1
1.1	पृष्ठभूमि	1
1.2	कार्यक्रम के बारे में	1
1.3	निधिकरण का स्रोत	3
1.4	निधिकरण पैटर्न	3
1.5	संगठनात्मक व्यवस्था	3
1.6	अब तक की उपलब्धि	5
अध्याय-2	लेखापरीक्षा दृष्टिकोण एवं वर्तमान लेखापरीक्षा निष्कर्षों का संगठन	6
2.1	लेखापरीक्षा दृष्टिकोण	6
2.1.1	लेखापरीक्षा उद्देश्य	6
2.1.2	लेखापरीक्षा क्रिया-विधि	6
2.1.3	लेखापरीक्षा मानदण्ड का स्रोत	7
2.1.4	निष्पादन लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र एवं आवर्तन	7
2.1.5	लेखापरीक्षा सैम्पलिंग	7
2.2	पूर्ववर्ती लेखापरीक्षा निष्कर्ष	9
2.3	वर्तमान लेखापरीक्षा निष्कर्षों का संगठन	15
2.4	आभार	15
अध्याय-3	योजना	16
3.1	प्रस्तावना	16
3.2	जिला ग्रामीण सड़क योजना	17
3.2.1	जिला ग्रामीण सड़क योजना में कमियां	17
3.3	कोर नेटवर्क	18
3.3.1	कोर नेटवर्क में कमी	19
3.3.2	सड़क लम्बाई में भिन्नता	21

3.3.3	कोर नेटवर्क की अस्वीकृति	21
3.3.4	स्थानीय निर्वाचित प्रतिनिधियों द्वारा गैर-भागीदारी	21
3.3.5	अस्वीकार्य सड़क परियोजनाओं का चयन	22
3.4	भौगोलिक सूचना प्रणाली का गैर-एकीकरण	22
3.5	व्यापक नई संयोजकता प्राथमिकता सूची/व्यापक सुधार प्राथमिकता सूची	23
3.6	वार्षिक प्रस्ताव	25
3.6.1	वार्षिक प्रस्ताव तैयार न किया जाना	25
3.6.2	जिला पंचायत तथा एसएलएससी द्वारा अस्वीकृति	26
3.6.3	निधि के आबंटन से अधिक निर्माण कार्य की स्वीकृति	26
3.6.4	कोर नेटवर्क से बाहर प्रारंभ किया गया निर्माण कार्य	28
	निष्कर्ष एवं अनुशंसाएं	28-29
अध्याय-4	कार्यक्रम कार्यान्वयन	30
4.1	प्रस्तावना	30
4.2	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट	30
4.2.1	ट्रॉजेक्ट वॉक का संगठित न किया जाना	30
4.2.2	छोड़े गये/परित्यक्त निर्माण-कार्य	32
4.3	निविदा की प्रक्रिया	35
4.3.1	गलत तकनीकी विवरण	35
4.3.2	निविदा आमंत्रण में अनियमितताएं	36
4.3.3	अनुबंध की सुपुर्दगी में अनियमितताएं	37
4.3.4	निर्माण-कार्यों को जारी करने/सौंपने में विलम्ब	39
4.4	निर्माण-कार्यों का निष्पादन	40
4.4.1	बीमा कवर का प्रावधान न होना	40
4.4.2	मोबिलाइजेशन एवं उपकरण अग्रिम का वसूल न होना	41
4.4.3	बैंक प्रत्याभूति का पुनर्वैधीकरण न होना	42
4.4.4	स्वीकृति तकनीकी विशिष्टता से विचलन	43

4.4.5	क्रॉस जल निकासी एवं पुलों का निर्माण न होना	44
4.4.6	स्थानीय रूप से उपलब्ध सामग्री का उपयोग न होना	48
4.4.7	विभागीय स्तर पर सामग्री की आपूर्ति	49
4.4.8	निर्माण-कार्यों के कार्यान्वयन में विलंब	50
4.4.9	परिसमापित क्षतियों का वसूल न होना	51
4.4.10	लागत वृद्धि के कारण अधिक व्यय	51
4.4.11	लक्षित बस्तियों को पूर्ण संयोजकता प्रदान किए बगैर निर्माण-कार्य पूर्ण दिखाए गए।	51
4.4.12	अधूरे निर्माण-कार्य	54
4.4.13	जमानत जमा एवं निष्पादन जमानत का पहले निर्गम	55
4.4.14	निर्माण-कार्यों के निष्पादन/बढ़ा कर मापे बगैर भुगतान	56
4.4.15	सड़क निर्माण कार्यों पर परिहार्य खर्च	59
4.4.16	बस्तियों की बहु संयोजकता	60
4.5	सड़कों का रख-रखाव	60
4.5.1	रख-रखाव अनुदान की उपयोगिता और निस्तारण	61
4.5.2	रख-रखाव अनुदान से विपथन	62
4.5.3	दोषपूर्ण दायित्व अवधि के दौरान सड़कों का रख-रखाव	62
4.5.4	आंचलिक रख-रखाव अनुबंध का अभाव	63
	निष्कर्ष एवं अनुशंसाएं	63-64
अध्याय-5	निधि प्रबंधन	65
5.1	प्रस्तावना	65
5.2	योजना अवधि के दौरान प्रगति	66
5.3	पिछले पाँच वर्षों के दौरान प्रगति	68
5.3.1	वित्तीय प्रगति	68
5.3.2	भौतिक प्रगति	69
5.4	वित्तीय रिपोर्टिंग का मेल न खाना	69
5.5	राज्यों को निधियों के निर्गम में कमियां	70
5.6	राज्य सरकारों द्वारा निधियों के अंतरण में विलंब	71

5.7	विशेष आबंटन के अंतर्गत निधि का जारी न किया जाना	72
5.8	ब्याज की हानि	72
5.9	अर्जित ब्याज पर आयकर की छूट का लाभ न उठाना	72
5.10	निधियों का विपथन	73
5.11	खातों में विसंगतियां	74
5.12	निधियों का अवरोधन	76
	निष्कर्ष एवं अनुशंसाएं	76
अध्याय-6	गुणवत्ता नियंत्रण, मॉनीटरिंग एवं मूल्यांकन	77
6	गुणवत्ता नियंत्रण	77
6.1	प्रथम स्तरीय गुणवत्ता नियंत्रण तंत्र	78
6.1.1	प्रथम स्तरीय गुणवत्ता नियंत्रण तंत्र में कमियां	78
6.1.2	गुणवत्ता रजिस्ट्रों का अनुरक्षण न करना/अनुपयुक्त अनुरक्षण	78
6.1.3	उपकरणों की खरीद न करना	79
6.2	द्वितीय स्तर गुणवत्ता नियंत्रण तंत्र	80
6.2.1	एसक्यूएम द्वारा निरीक्षणों में कमी	80
6.2.2	एसक्यूएम द्वारा देखी गयी कमियां	81
6.2.3	एसक्यूएम के निष्पादन का मूल्यांकन	82
6.2.4	संयुक्त निरीक्षण न करना	82
6.3	तृतीय स्तर गुणवत्ता नियंत्रण तंत्र	83
6.3.1	एनक्यूएम द्वारा देखी गयी कमियां	83
6.3.2	एटीआर के प्रस्तुति में विलंब	83
6.3.3	कार्रवाई रिपोर्ट का लम्बन	84
6.3.4	कार्रवाई रिपोर्टों में कमियां	87
6.3.5	निष्पादन मूल्यांकन समिति की बैठके न करना	87
6.4	राज्य स्तरीय स्थायी समिति	88
6.5	जिला स्तरीय सतर्कता तथा निगरानी समिति	88
6.6	शिकायत निवारण तंत्र	88

6.7	सामाजिक लेखापरीक्षा	89
	निष्कर्ष एवं अनुशंसाएं	90
अध्याय-7	संयुक्त प्रत्यक्ष सत्यापन	91
7.1	प्रस्तावना	91
7.2	संयुक्त प्रत्यक्ष सत्यापन के निष्कर्षों का सारांश	91
7.3	बस्तियों के लिए कनेक्टिविटी प्रदान करने में अनियमितताएं	92
7.4	लक्षित बस्तियों को संयोजित न किया जाना	92
7.5	सड़क निर्माण-कार्यों का अपूर्ण/घटिया निर्माण	93
7.6	निर्माण-कार्यों के निष्पादन में कमियां	94
7.7	घटिया/गैर-अनुरक्षण के कारण क्षतिग्रस्त निर्माण कार्य	96
	निष्कर्ष	97
अध्याय-8	ऑनलाइन मैनेजमेंट, मॉनीटरिंग एवं एकाउंटिंग सिस्टम (ओम्मास)	98
8.1	प्रस्तावना	98
8.2	पूर्व लेखापरीक्षा निष्कर्ष	100
8.3	वेबसाइट की जांच	100
8.4	राज्यों के मॉड्यूल का कार्यान्वयन न होना	101
8.5	ओम्मास डाटाबेस का धीमा अपडेशन	102
8.6	परिचालन नियंत्रणों की कमी	103
8.7	राज्यों में आईटी अवसंरचना	107
	निष्कर्ष एवं अनुशंसा	108
	अनुबंध	109-195
	परिभाषिक शब्दावली तथा संकेताक्षर	197-202



प्राक्कथन

गरीबी उन्मूलन तथा ग्रामीण सड़क योजना में कमियों को सुधारने की एक नीति के रूप में भारत सरकार (जीओआई) ने ग्रामीण क्षेत्रों में योग्य असयुक्त बस्तियों को बारहमासी सड़क संयोजकता प्रदान करने हेतु 25 दिसंबर 2000 को एक केन्द्रीय प्रायोजित योजना 'प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना' (पीएमजीएसवाई) प्रारम्भ की। कार्यक्रम दसवीं पंचवर्षीय योजना (2007) की समाप्ति तक 500 व्यक्तियों (पर्वतीय राज्यों, जनजातीय तथा मरुस्थल क्षेत्रों के मामले में 250) तथा अधिक की जनसंख्या वाले 1.41 लाख बस्तियों को संयोजकता प्रदान करने की अभिकल्पना करता है।

मार्च 2015 तक, 1.78 लाख योग्य बस्तियों (समेकित कार्रवाई योजना आदि के अंतर्गत जनजातीय तथा पिछड़े जिलों में 250 व्यक्तियों तथा अधिक के जनसंख्या वाली बस्तियों को शामिल करने के सर्वेक्षण तथा नीति का आधार पर संशोधित) में से 1.09 लाख बस्तियों को बारहमासी सड़क संयोजकता प्रदान की गई थीं। मंत्रालय ने शेष 0.69 लाख बस्तियों को मार्च 2019 तक जोड़ने की योजना बनाई है।

कार्यक्रम की पहले 2005 में समीक्षा की गई थी तथा योजना, निधि उपयोग, संविदा प्रबंधन, गुणवत्ता आश्वासन, सड़कों का अनुरक्षण तथा मॉनीटरिंग में कमियां पाई गई थीं। कार्यक्रम की प्रगति की समीक्षा करने हेतु 2010-11 से 2014-15 तक की अवधि को शामिल करके निष्पादन लेखापरीक्षा करने का निर्णय लिया गया था।

वर्तमान लेखापरीक्षा ने योजना प्रक्रिया की गैर-अनुपालना, परियोजना प्रस्तावों को तैयार करने में कमियों, अकुशल संविदा प्रबंधन, सड़कों का खराब अनुरक्षण, असफल गुणवत्ता नियंत्रण एवं ऑनलाईन मॉनीटरिंग प्रणाली के अवसरों को उजागर किया।

इस प्रतिवेदन को भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 के तहत भारत के राष्ट्रपति को प्रस्तुतीकरण हेतु तैयार किया गया है।

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



कार्यकारी सारांश

प्रस्तावना

ग्रामीण सड़क संयोजकता शिक्षा, स्वास्थ्य, खरीदारी आदि जैसी सुख-सुविधाओं तक पहुँच प्रदान करके ग्रामीण जनसंख्या के सामाजिक-आर्थिक विकास में एक महत्वपूर्ण संघटक है। यह धारणीय गरीबी न्यूनीकरण, जो निर्माण की उच्च स्तरीय गुणवत्ता जिसका बाद में सड़क परिसम्पत्ति निरन्तर पश्च-निर्माण अनुरक्षण किया जाए तथा वास्तव में पूर्ण नेटवर्क को सम्मिलित करके स्थायी ग्रामीण संयोजकता की मांग करता है, को सुनिश्चित करने में भी महत्वपूर्ण है।

प्रधानमंत्री सड़क ग्राम योजना (पीएमजीएसवाई), भारत सरकार की एक केन्द्रीय प्रायोजित मुख्य योजना, को बारहमासी ग्रामीण सड़क संयोजकता प्रदान करने तथा गरीबी उन्मूलन हेतु एक नीति के रूप में तथा ग्रामीण सड़क योजना में कमियों, निधियों की अपर्याप्तता एवं अननुमेयता तथा ग्रामीण सड़कों के अनुरक्षण की कमी से निजात पाने के लिए योग्य असंयुक्त बस्तियों तक पहुंच हेतु 25 दिसंबर 2000 को प्रारम्भ किया गया था।

हमने यह निष्पादन लेखापरीक्षा क्यों की?

प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना (पीएमजीएसवाई) की समीक्षा जनवरी 2005 तथा जून 2005 के बीच की गई थी जिसमें अप्रैल 2000 से मार्च 2005 तक की अवधि शामिल थी तथा लेखापरीक्षा निष्कर्षों को सीएजी के 2006 के प्रतिवेदन सं. 13 में शामिल किया गया था। लेखापरीक्षा ने भौतिक एवं वित्तीय योजना, निधि उपयोग, कार्यान्वयन, निविदा प्रक्रिया, गुणवत्ता आश्वासन, सड़कों के अनुरक्षण, मॉनीटरिंग तथा आनलाईन प्रबंधन एवं मॉनीटरिंग प्रणाली¹ (ओएमएमएस) की क्षमता में कमियां पाईं। जब से कार्यक्रम पर व्यय विविध प्रकार से बढ़ा है। राज्यों ने निष्पादन लेखापरीक्षा अवधि (2010-15) के दौरान कार्यक्रम के कार्यान्वयन पर ₹63,877.78 करोड़ का उपयोग किया था। प्रगति की समीक्षा करने की दृष्टि से कार्यक्रम की निष्पादन लेखापरीक्षा करने का निर्णय लिया गया। इस निष्पादन

¹ कार्यक्रम की मॉनीटरिंग हेतु एक तंत्र के रूप में विकसित आई.टी प्रणाली तथा जिसे विभिन्न स्तरों पर निर्णय लेने वाले प्राधिकारियों की आवश्यकताओं को पूरा करना प्रत्याशित है।

लेखापरीक्षा ने अप्रैल 2010 से मार्च 2015 तक की अवधि को शामिल किया जिसमें 29 राज्यों के 176 जिलों में ₹7,734.93 करोड़ के व्यय वाले 4,417 पैकेज शामिल थे।

मुख्य निष्कर्ष

योजना

सात राज्यों (आन्ध्र प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, झारखण्ड, कर्नाटक, मेघालय, मिजोरम तथा तेलंगाना) में जिला ग्रामीण सड़क योजना में बस्तियों की जनसंख्या पर मूल सूचना का अभाव, संयोजकता की स्थिति, सड़क तालिका एवं मानचित्रों, जिला पंचायत द्वारा गैर-स्वीकृति, संयोजकता की इकाई के रूप में बस्तियों के बजाय ग्राम को लेने आदि के अभाव जैसी विसंगतियां पाई गई थी।

(पैरा- 3.2.1)

19 राज्यों (आन्ध्र प्रदेश, असम, बिहार, गुजरात, हिमाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, झारखण्ड, कर्नाटक, केरल मणिपुर, मेघालय, उड़ीसा, राजस्थान, सिक्किम, तेलंगाना, त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश, उत्तराखण्ड तथा पश्चिम बंगाल) में असंयुक्त बस्तियों को संयुक्त के रूप में दर्शाना, योग्य बस्तियों को शामिल न करना, बस्तियों को गलत जनसंख्या आकार में रखने आदि जैसी विसंगतियां कोर नेटवर्क (सीएनडब्ल्यू) में पाई गई थीं।

(पैरा- 3.3.1)

सात राज्यों (आन्ध्र प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, केरल, मेघालय, पंजाब, त्रिपुरा तथा उत्तर प्रदेश) में चयनित जिलों में सीएनडब्ल्यू या तो ब्लॉक स्तरीय पंचायत या जिला पंचायत या फिर राज्य स्तरीय अभिकरण द्वारा स्वीकृत नहीं थे।

(पैरा- 3.3.3)

नौ राज्यों (बिहार, गुजरात, हिमाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, मध्यप्रदेश, ओडिशा, सिक्किम, तमिलनाडु तथा उत्तराखण्ड) में समतल क्षेत्रों में 500 मीटर तथा पर्वतीय क्षेत्रों में 1.5 कि.मी. से कम की सड़क परियोजनाओं को सीएनडब्ल्यू में शामिल किया गया था। मेघालय में बारहमासी सड़क/संयुक्त बस्तियों से 1.5 कि.मी. के भीतर की 22 बस्तियों को सीएनडब्ल्यू में शामिल किया गया था।

(पैरा- 3.3.5)

11 राज्यों (अरुणाचल प्रदेश, बिहार, हिमाचल प्रदेश, झारखण्ड, मणिपुर, मेघालय, नागालैण्ड, सिक्किम, त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश तथा उत्तराखण्ड) में व्यापक नई संयोजकता प्राथमिकता सूची (सीएनसीपीएल) तथा व्यापक सुधार प्राथमिकता सूची (सीयूसीपीएल) को तैयार करने में सीएनसीपीएल तथा सीयूसीपीएल दोनों में सड़क परियोजनाओं को शामिल करने, सड़क परियोजनाओं के अपवर्जन, अयोग्य बस्तियों को शामिल करने आदि जैसी कमियां पाई गई थी।

(पैरा- 3.5)

13 राज्यों (आन्ध्र प्रदेश, अरुणाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, झारखण्ड, कर्नाटक, केरल, मध्यप्रदेश, मणिपुर, मेघालय, मिजोरम, तेलंगाना, त्रिपुरा तथा उत्तराखण्ड) में चयनित जिलों में वार्षिक प्रस्ताव तैयार नहीं किए गए थे।

(पैरा- 3.6.1)

मंत्रालय ने निधि के निर्देशात्मक आबंटन से काफी अधिक मूल्य के प्रस्तावों को स्वीकृत किया।

(पैरा- 3.6.3)

12 राज्यों (अरुणाचल प्रदेश, असम, बिहार, जम्मू एवं कश्मीर, कर्नाटक, केरल, मणिपुर, मेघालय, राजस्थान, सिक्किम, त्रिपुरा तथा उत्तर प्रदेश) में 109 सड़क निर्माण कार्यों का सीएनडब्ल्यू के बाहर चयन किया गया था।

(पैरा- 3.6.4)

कार्यक्रम कार्यान्वयन

11 राज्यों (आन्ध्र प्रदेश, असम, छत्तीसगढ़, मध्यप्रदेश, महाराष्ट्र, मेघालय, ओडिशा, राजस्थान, तेलंगाना, उत्तर प्रदेश तथा पश्चिम बंगाल) में 372 निर्माण कार्यों को ₹280.01 करोड़ का व्यय करने के पश्चात भूमि की अनुपलब्धता अथवा भूमि विवाद के कारण बीच में छोड़ दिया गया था/छोड़ देना प्रस्तावित था।

(पैरा- 4.2.2)

पांच राज्यों (बिहार, हिमाचल प्रदेश, त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश तथा उत्तराखण्ड) में 490 सड़क निर्माण कार्यों को गलत तकनीकी विशिष्टताओं के साथ निष्पादित/सुधार किया गया था।

(पैरा- 4.3.1)

नौ राज्यों (अरुणाचल प्रदेश, छत्तीसगढ़, झारखण्ड, मणिपुर, ओडिशा, सिक्किम, तेलंगाना, त्रिपुरा तथा उत्तर प्रदेश) में संविदा को सौंपने में आयोग्य ठेकेदार को कार्य सौंपना, बोली क्षमता का निर्धारण करने हेतु मापदण्ड में परिवर्तन, वैधता अवधि के भीतर निर्माण कार्यों को अंतिम रूप न देना, निविदा प्रक्रिया के बिना कार्य सौंपना, असंतुलित बोली हेतु अतिरिक्त निष्पादन प्रतिभूति प्राप्त न करना आदि जैसी अनियमितताएं पाई गई थीं।

(पैरा- 4.3.3)

पांच राज्यों (असम, बिहार, हिमाचल प्रदेश, मिजोरम तथा सिक्किम) में आठ सड़क निर्माण कार्यों/पैकेजों के संबंध में संघटन तथा उपकरण अग्रिम के कारण ₹1.80 करोड़ बिना वसूल किए रहे। चार राज्यों (हरियाणा, जम्मू एवं कश्मीर, झारखण्ड तथा उत्तर प्रदेश) में ₹9.46 करोड़ के निर्माण कार्यों के समापन हेतु प्रारम्भिक निर्धारित तिथियों के बीत जाने के पश्चात भी वसूली नहीं की गई थी।

(पैरा- 4.4.2)

सड़क निर्माण कार्यों को अपेक्षित पुलों तथा पार जल निकासी संरचना के बिना पूर्ण किया गया था जिसने लक्षित निवास को बारहमासी सड़क संयोजकता से वंचित किया।

(पैरा- 4.4.5)

26 राज्यों में, 4,496 निर्माण कार्य, भूमि विवादों, वन स्वीकृति प्राप्त न करने, निधियों की कमी, सामग्री के परिवहन की अनुपलब्धता/कठिनाई, श्रम की कमी, खनन अनुमति में विलम्ब आदि के कारण एक महीने से 129 महीनों के बीच की अवधि तक लंबित थे।

(पैरा- 4.4.8)

16 राज्यों में, 459 निर्माण कार्यों/पैकेजों में कुल ₹131.56 करोड़ की परिसमाप्त हानियों की वसूली नहीं की गई थी।

(पैरा- 4.4.9)

सात राज्यों (बिहार, गुजरात, झारखण्ड, मध्यप्रदेश, तमिलनाडु, त्रिपुरा तथा पश्चिम बंगाल) में 73 सड़क निर्माण कार्यों को निष्पादित किया गया था तथा इसे लक्षित बस्तियों को पूर्ण संयोजकता प्रदान किए बिना समाप्त के रूप में दर्शाया गया है।

(पैरा- 4.4.11)

पांच राज्यों (असम, हिमाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, झारखण्ड तथा मध्य प्रदेश) में 68 निर्माण कार्यों पर व्यय किया गया ₹132.20 करोड़ निष्फल रहा क्योंकि लक्षित बस्तियों को भूमि विवादों, वन विभाग से गैर-अनुमति, बाढ़ से क्षति, ठेकेदारों की गलतियों आदि के कारण सभी बारहमासी सड़क संयोजकता प्रदान नहीं की गई थी।

(पैरा- 4.4.12)

नौ राज्यों (अरुणाचल प्रदेश, गुजरात, जम्मू एवं कश्मीर, झारखण्ड, कर्नाटक, नागालैण्ड, राजस्थान, उत्तर प्रदेश तथा पश्चिम बंगाल) में 36 बस्तियों को एक से अधिक संयोजकता प्रदान की गई थी। इनमें से 31 बस्तियों को ₹29.49 करोड़ की लागत पर बहुसंयोजकता प्रदान की गई थी।

(पैरा- 4.4.16)

सात राज्यों (आन्ध्र प्रदेश, असम, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, झारखण्ड तथा त्रिपुरा) में अपेक्षित 50 प्रतिशत अनुरक्षण निधि से कम का उपयोग किया गया था।

(पैरा- 4.5.1)

तीन राज्यों (हिमाचल प्रदेश, त्रिपुरा तथा उत्तराखण्ड) में ₹33.72 करोड़ का अनुरक्षण निधियों से कार्यक्रम निधियों को तथा कार्यक्रम के अंतर्गत निर्माण न की गई सड़कों के अनुरक्षण हेतु भी अंतरण किया गया था।

(पैरा- 4.5.2)

12 राज्यों में, त्रुटि दायित्व अवधि के दौरान 1,590 सड़क निर्माण कार्यों में सड़कों का अनुरक्षण नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, 18 राज्यों में त्रुटि दायित्व अवधि की समाप्ति के पांच वर्ष पश्चात क्षेत्रिय अनुरक्षण नहीं की गई थीं।

(पैरा- 4.5.3 तथा 4.5.4)

निधि प्रबंधन

राज्यों को निधियों की अनुपलब्धता, राज्यों द्वारा दस्तावेजों का गैर/देरी से प्रस्तुतीकरण, दूसरी किश्त जारी करने हेतु निर्धारित शर्तों को पूरा न करने तथा सड़क निर्माण कार्यों की धीमी प्रगति के कारण निधियों के गैर/कम/विलम्बित निर्गम के मामले पाए गए थे।

(पैरा- 5.5)

छः राज्यों (हिमाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, ओडिशा, पंजाब, त्रिपुरा तथा उत्तराखण्ड) में आयकर छूट का लाभ न उठाने के कारण राज्य ग्रामीण सड़क विकास अभिकरण (एसआरआरडीए) द्वारा अर्जित ब्याज प्राप्तियों पर बैंक द्वारा कुल ₹45.30 करोड़ का टीडीएस काटा गया था।

(पैरा- 5.9)

आठ राज्यों (हरियाणा, कर्नाटक, केरल, मिजोरम, सिक्किम, तमिलनाडु, उत्तर प्रदेश तथा उत्तराखण्ड) में ₹25.15 करोड़ की कार्यक्रम निधि का अनुरक्षण निधि, प्रशासनिक व्यय, निधि, वेतन एवं मजदूरी, क्षतिग्रस्त सम्पत्ति की मरम्मत आदि के प्रति अपवर्तन किया गया था। इसके अतिरिक्त, पांच राज्यों (केरल, मणिपुर, तमिलनाडु, त्रिपुरा तथा उत्तराखण्ड) में ₹11.78 करोड़ की प्रशासनिक निधियों का अस्वीकार्य मर्दों के प्रति अपवर्तन किया गया था।

(पैरा- 5.10)

गुणवत्ता नियंत्रण, मॉनीटरिंग तथा मूल्यांकन

12 राज्यों (असम, हिमाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, झारखण्ड, कर्नाटक, मिजोरम (चार जिलें), राजस्थान, तमिलनाडु, तेलंगाणा, त्रिपुरा, उत्तराखण्ड तथा पश्चिम बंगाल) में फील्ड प्रयोगशालाओं की गैर स्थापना, उपकरणों की अनुपलब्धता, प्रशिक्षित श्रमशक्ति का परिनियोजन न किए जाने तथा अपेक्षित जांच न करने जैसी अनियमितताएं पाई गई थीं।

(पैरा- 6.1.1)

राज्य गुणवत्ता मॉनीटरों ने निर्धारित निरीक्षणों को एक समान रूप से नहीं किया था।

(पैरा- 6.2.1)

14 राज्यों (अरुणाचल प्रदेश, छत्तीसगढ़, गुजरात, हरियाणा, जम्मू एवं कश्मीर, झारखण्ड, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, ओडिशा, सिक्किम, तेलंगाना, त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश तथा उत्तराखण्ड) में राज्य गुणवत्ता मॉनीटरों द्वारा किए गए निरीक्षणों पर 6,288 कार्रवाई रिपोर्टों में से 1,411 कार्रवाई हेतु लंबित थीं।

(पैरा- 6.2.2)

17 राज्यों (आन्ध्र प्रदेश, अरुणाचल प्रदेश, बिहार, गुजरात, हिमाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, झारखण्ड, कर्नाटक, केरल, मेघालय, मिजोरम, ओडिशा, पंजाब, सिक्किम, तेलंगाना, उत्तर प्रदेश तथा उत्तराखण्ड) में लोक प्रतिनिधियों के साथ पीएमजीएसवाई निर्माण कार्यों के संयुक्त निरीक्षण 2010-11 से 2014-15 के दौरान नहीं किए गए थे।

(पैरा- 6.2.4)

राष्ट्रीय गुणवत्ता मॉनीटर (एनक्यूएम) ने 2010-11 से 2014-15 के दौरान 16,856 निरीक्षण किए थे जिसमें से 6,452 निर्माण कार्यों को 'असंतोषजनक' अथवा 'संतोषजनक सुधार की आवश्यकता' निर्धारित किया गया था। 1,938 पर उपचारात्मक कार्रवाई राज्यों की ओर से लंबित थी।

(पैरा- 6.3.3)

10 राज्यों (अरुणाचल प्रदेश, गुजरात, हिमाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, कर्नाटक, केरल, मेघालय, त्रिपुरा उत्तर प्रदेश तथा उत्तराखण्ड) में कार्यक्रम के कार्यान्वयन को मॉनीटर करने हेतु राज्य स्तरीय स्थायी समिति की बैठकें नियमित रूप से नहीं की गई थीं।

(पैरा- 6.4)

10 राज्यों (अरुणाचल प्रदेश, गुजरात, हरियाणा, झारखण्ड, कर्नाटक, केरल, मेघालय (अप्रैल 2012 से पूर्व), त्रिपुरा, उत्तराखण्ड तथा पश्चिम बंगाल) में कोई शिकायत निवारण तंत्र स्थापित नहीं था।

(पैरा- 6.6)

समाजिक लेखापरीक्षा की धारणा को कार्यक्रम दिशानिर्देशों में अभी भी शामिल किया जाना बाकी था।

(पैरा- 6.7)

संयुक्त भौतिक सत्यापन के निष्कर्ष

पूर्ण की गई सड़कों के संयुक्त भौतिक सत्यापन ने बहु संयोजकता, निर्माण कार्यो को बीच में छोड़ने, पूर्ण संयोजकता प्रदान किए बिना कार्य को समाप्त दर्शाने, सड़कों के खराब अनुरक्षण, सड़को का यातायात हेतु चालू न होने, त्रुटियो का सुधार किए बना संविदाओं का समापन, पीएमजीएसवाई सड़कों के दोनो और फलदार वृक्षो का रोपण न करने आदि के मामले दर्शाए।

(अध्याय-7)

ओएमएमएस की आईटी लेखापरीक्षा

14 माडयूलों में से ऑनलाईन निधि संसाधन (ओएफपी) तथा ग्रामीण सड़क हेतु दर का विश्लेषण (एआरआरआर) को किसी भी राज्य में कार्यान्वित नहीं किया गया था। लेनदेनों तथ समाधान हेतु बैंको को कार्यक्रम कार्यान्वयन इकाई (पीआईयू) कि साथ जोड़ने हेतु प्राप्ति एवं भुगतान बैंक माडयूल को केवल छः राज्यों में कार्यान्वित किया गया था।

(पैरा-8.4)

ओएमएमएस के प्रारम्भ के 13 वर्षों के पश्चात भी मंत्रालय ने निर्णय लेने हेतु अभी भी हस्त मासिक प्रगति रिपोर्टों पर भरोषा किया क्योंकि ओएमएमएस पर डाटा अद्यतन की मूल आवश्यकता को पूरा नहीं किया गया था।

(पैरा-8.5)

ओएमएमएस अनुप्रयोग में वैधता नियंत्रणों की कमी गलत डाटा प्रविष्टियों का कारण बनी जिसका परिणाम अविश्वसनीय एमआईएस रिपोर्टों के सृजन में हुआ।

(पैरा-8.6)

तीन राज्यों (गुजरात, कर्नाटक तथा जम्मू एवं कश्मीर) में आईटी नोडल अधिकारियों की नियुक्ति नहीं की गई थी। चार राज्यों (अरुणाचल प्रदेश, कर्नाटक, तमिलनाडु तथा उत्तर प्रदेश) में डाटा प्रविष्टि के सत्यापन/प्रमाणिकरण हेतु कोई पर्यवेक्षी नियंत्रण नहीं था।

(पैरा-8.7)

निष्कर्ष

लेखापरीक्षा ने योजना प्रक्रिया की गैर अनुपालना के अवसरो को उजागर किया। अयोग्य बस्तियों को कार्यक्रम के अंतर्गत शामिल किया गया था जबकि योग्य बस्तियों को छोड़ दिया गया था या फिर गलत प्रकार से सयुंक्त के रूप में दर्शाया गया था। मंत्रालय ने कुछ राज्यों के परियोजना प्रस्तावों को स्वीकार्य निर्देशात्मक आबंटन सीमाओं के परे संस्वीकृत किया। निर्माण कार्यों का निष्पादन त्रूटिपूर्ण था क्योंकि अकुशल संविदा प्रबंधन, परिसमाप्त हानियों तथा सघंटन/मशीनरी अग्रिमों की गैर-वसूली आदि के उदाहरण पाए गए थे। निर्माण कार्य गलत सीध, भूमि विवादों आदि के कारण छोड़ दिए गए थे अथवा अपूर्ण थे। राज्यों ने अनुरक्षण निधि प्रदान तथा उपयोग नहीं किया था जैसा अपेक्षित है। कार्यक्रम निधियों तथा प्रशासनिक व्यय निधियों का अस्वीकार्य मदों के प्रति अपवर्तन किया गया था। मॉनिटरिंग कार्यक्रम के अंतर्गत सभी स्तरों पर एक विस्तृत क्रियाविध निर्धारित होने के बावजूद प्रभावी नहीं थी। सामाजिक लेखापरीक्षा की अवधारणा को कार्यक्रम दिशानिर्देशों में शामिल नहीं किया गया था। ऑनलाईन प्रबंधन, मॉनीटरिंग एवं लेखांकन प्रणाली (ओएमएमएस)² सॉफ्टवेयर, एक ऑनलाईन वैब आधारित प्रणाली अनुप्रयोग नियंत्रणों के अभाव के कारण प्रभावी नहीं था जो अमान्य डाटा प्रविष्टि का कारण बना।

अनुशंसाएं

मंत्रालय यह सुनिश्चित करे कि जिला ग्रामीण सड़क योजना तथा कोर नेटवर्क में कमियों को राज्यों द्वारा दूर किया गया है जिससे कि सभी योग्य असयुंक्त बस्तियों को कार्यक्रम के अंतर्गत शामिल किया जाए। मंत्रालय प्रत्येक राज्य हेतु भौगोलिक सूचना प्रणाली तथा ग्रामीण सड़क सूचना प्रणाली का डाटाबेस को तैयार किए जाने को भी सुनिश्चित करे। निर्माण कार्यों के वार्षिक प्रस्तावों को राज्य हेतु निधियों के निर्देशालय आबंटन के संदर्भ में स्वीकृत किया जाए।

मंत्रालय राज्य सरकारों पर दबाव डाले कि विस्तृत परियोजना रिपोर्टों को उचित सावधानी के साथ तथा उचित निर्धारित प्रक्रियाओं को अपनाकर तैयार करे। मंत्रालय यह सुनिश्चित करे कि निर्माण कार्य अपेक्षित पुलों तथा पार जल निकासी

² ऑनलाईन प्रबंधन एवं मॉनीटरिंग प्रणाली (ओएमएमएस) को नवम्बर 2002 में प्रारम्भ किया गया था। ऑनलाईन लेखांकन माड्यूल को वर्ष 2004 में इस प्रणाली में शामिल किया गया था तथा इसे ऑनलाईन प्रबंधन, मॉनीटरिंग एवं लेखांकन प्रणाली (ओएमएमएस) के रूप में दोबारा नाम दिया गया था।

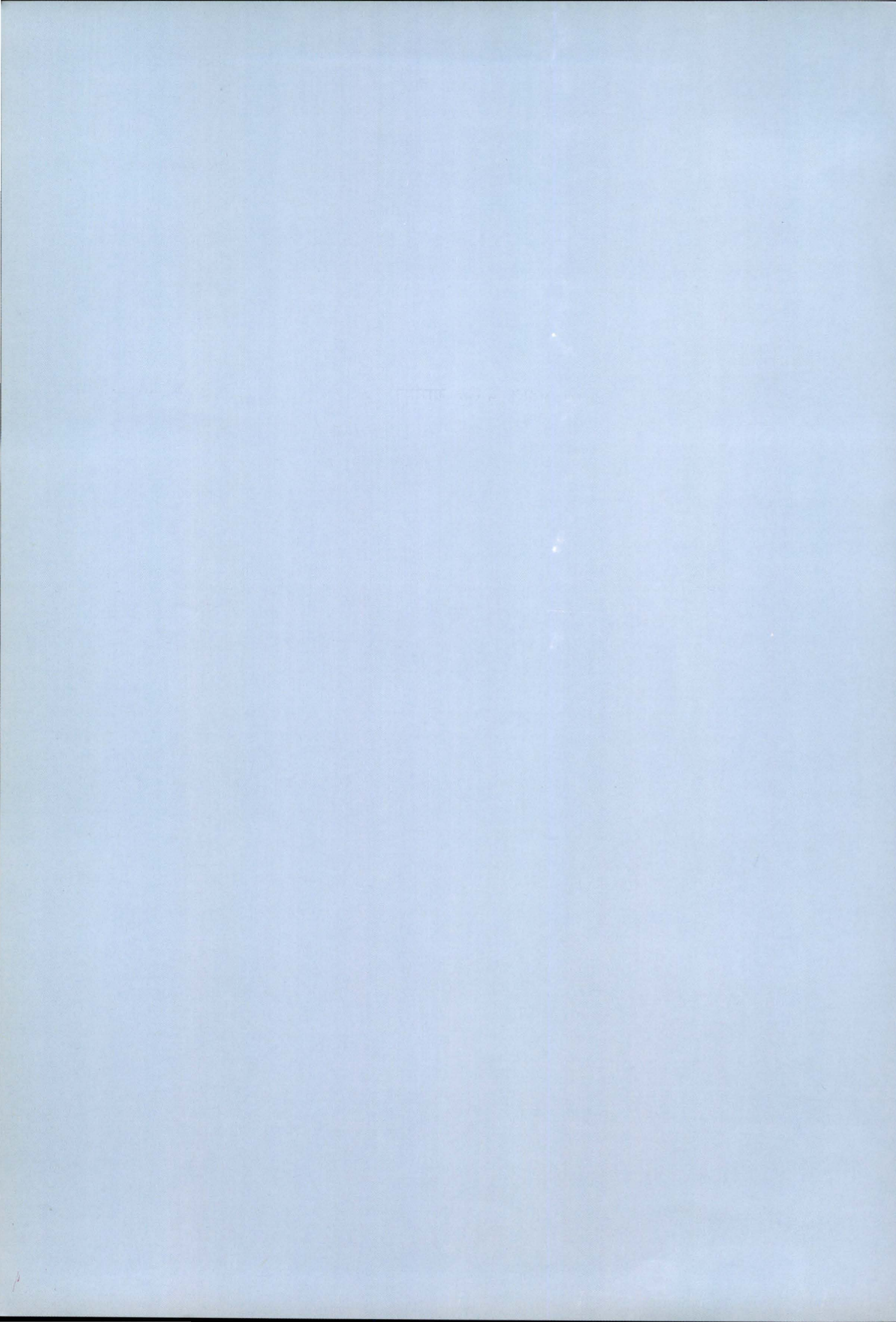
संरचनाओं के साथ सभी प्रकार से पूर्ण है जिससे वांछित बारहमासी सड़क संयोजकता प्रदान की जाए। कार्यक्रम कार्यान्वयन प्राधिकारियों को ठेकेदारों को अनुचित लाभ, कार्य का खराब निष्पादन तथा निर्माण कार्यों के समापन में विलम्ब के प्रत्येक मामले हेतु उत्तरदायी ठहराना चाहिए। निर्मित सड़कों के अनुरक्षण को उनके इष्टतम उपयोग हेतु सुनिश्चित किया जाए।

राज्य सरकारें सुनिश्चित करें की विशिष्ट उद्देश्य हेतु जारी निधियों का अपवर्तन न किया जाए। राज्यों को वार्षिक वित्तीय तथा भौतिक लक्ष्यों को पूरा करने का प्रयास करना चाहिए तथा रखी गई आधिक्य एवं अप्रयुक्त निधियों को कम करने के प्रयास करने चाहिए। मंत्रालय को राज्यों के पास निर्गम निधियों तथा व्यय के डाटा का समाधान करने हेतु एक प्रणाली स्थापित करनी चाहिए।

मंत्रालय कमियों का समाधान करने हेतु गुणवत्ता नियंत्रण प्रणाली में प्रणालीगत कमियों की समीक्षा करे। चूककर्ता अभिकरणों तथा व्यक्तिगतों पर उत्तरदायित्व एवं जवाबदेही निर्धारित करने तथा दण्डात्मक कार्रवाई करने हेतु एक तंत्र स्थापित करे। सामाजिक लेखापरीक्षा की धारणा को कार्यक्रम दिशानिर्देशों में शामिल किया जाए।

मंत्रालय यह सुनिश्चित करे कि ओएमएमएस के प्रचालन में कमियों को सुधारा गया है जिससे कि यह कार्यक्रम के कार्यान्वयन में मॉनीटरिंग तथा निर्णय लेने हेतु एक प्रभावी उपकरण के रूप में कार्य कर सके।

मुख्य प्रतिवेदन



अध्याय-1 : प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना - विहंगावलोकन

1.1 पृष्ठभूमि

ग्रामीण सड़कें आधारभूत अवसरचना आवश्यकता का निर्माण करती हैं तथा ग्रामीण समुदाय के सामाजिक-आर्थिक वृद्धि में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाती हैं। यह आसपास के गांव या प्रमुख नगरों और बाजारों में उपलब्ध माल एवं सेवाओं तक पहुँच प्रदान करके ग्रामीण विकास की और महत्वपूर्ण रूप से योगदान करती हैं। आदमी और सामान की वृद्धि गतिशीलता आर्थिक वृद्धि की सुविधा प्रदान करता है, जोकि गरीबी को कम करने में सहायता और समग्र सामाजिक विकास प्रदान करता है।

ग्रामीण सड़कों के विकास पर पांचवी पंचवर्षीय योजना (1974-79) के अंतर्गत प्रमुख जोर दिया गया जब इसे तत्कालीन न्यूनतम आवश्यकता कार्यक्रम (एमएनपी) का भाग बनाया गया था। 1,500 और अधिक की जनसंख्या वाले 65,000 गांवों को पांचवी और छठी योजना (1980-85) अवधियों के दौरान जोड़ा गया था। सातवीं योजना (1986-90) से, 1,000 और अधिक की जनसंख्या वाले गांवों को जोड़ने का लक्ष्य था। आठवीं योजना (1992-97) के अंतिम वर्ष में आधारभूत न्यूनतम सेवाओं (बीएमएस) के साथ एमएनपी का विलय कर दिया गया था।

1.2 कार्यक्रम के बारे में

पांचवीं पंचवर्षीय योजना से, ग्रामीण सड़कों पर जोर दिए जाने के बावजूद, व्यवस्थित नियोजन की कमी के कारण इस क्षेत्र में काफी हानि हुई। गुणवत्ता आश्वासन और गुणवत्ता नियंत्रण को भी गंभीर रूप से नहीं लिया गया था जिसके कारण श खराब गुणवत्ता हुई और आखिरकार सृजित परिसंपत्तियों की समय से पूर्व हानि हुई थी।

इन मामलों का समाधान करने के लिए, भारत सरकार द्वारा 1,000 व्यक्तियों और उससे अधिक की जनसंख्या वाले ग्रामीण क्षेत्रों में स्थित पात्र असंबंध बस्तियों में 2003 तक तथा 500 और उससे अधिक व्यक्तियों की जनसंख्या वाली सभी असंबंध बस्तियों में 2007 तक, एकल बारहमासी सड़क

संयोजकता उपलब्ध करवाने के उद्देश्य से दिसम्बर 2000 में प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना (पीएमजीएसवाई) नाम से एक ग्रामीण सड़क कार्यक्रम प्रारम्भ किया गया। कार्यक्रम के लिए पात्रता मापदण्ड तालिका 1.1 में दिए गए हैं।

तालिका 1.1: संयोजकता के लिए पात्रता होने के लिए मापदण्ड

क्षेत्र/राज्य	बस्तियों की जनसंख्या पात्रता (जनगणना 2001 के अनुसार)
मैदानी क्षेत्रों में	500 व्यक्ति और अधिक
विशेष श्रेणी राज्य ¹ , रेगिस्तानी क्षेत्र, जनजातीय क्षेत्र (भारतीय संविधान की अनुसूची-V) और चयनित जनजातीय और पिछड़े जिले	250 व्यक्ति और अधिक
सबसे गहन आईएपी ब्लॉक	100 व्यक्ति और अधिक

भारत सरकार द्वारा 1000 की आबादी वाली सभी बस्तियों को (पहाड़ी तथा जनजातीय क्षेत्रों के मामलों में 500 व्यक्ति) 2009 तक बारहमासी सड़क संबंधता का प्रावधान करने को प्राथमिकता देने का निर्णय किया गया तथा तदनुसार पीएमजीएसवाई उप समुच्च्य को, सिंचाई, सड़क, विद्युत, आवास, पेयजल तथा संचार के क्षेत्रों में ग्रामीण आधारभूत संरचना के लिए समयबद्ध योजना उपलब्ध करवाने के लिए फरवरी 2005 में प्रारम्भ किए गए एक नए कार्यक्रम "भारत निर्माण" से जोड़ा गया।

मई 2013 में, सम्पूर्ण ग्रामीण सड़कों के नेटवर्क को समेकित करने के उद्देश्य से चुने हुए मौजूदा माध्यम व मुख्य ग्रामीण लिंकों में सुधार करने के लिए पीएमजीएसवाई-II प्रारम्भ की गई। सड़कों का चयन उनकी आर्थिक सामर्थ्य और ग्रामीण व्यापार केंद्रों तथा ग्रामीण हबों के विकास के लिए सुविधा प्रदान करने में उनकी भूमिका पर आधारित था। वर्तमान में पीएमजीएसवाई-II मौजूदा पीएमजीएसवाई के साथ-साथ चल रही है। वर्तमान में, दोनों पीएमजीएसवाई -I और पीएमजीएसवाई -II एक साथ चल रहे हैं।

¹ अक्टूबर 2013 में पीएमजीएसवाई के अंतर्गत 'पहाड़ी राज्य' के स्थान पर असम को शामिल करने हेतु 'विशेष श्रेणी राज्य' स्वीकरण किया गया। विशेष श्रेणी राज्य में- अरुणाचल प्रदेश, असम, मणिपुर, मेघालय, मिजोरम, नागालैण्ड, सिक्किम, त्रिपुरा, हिमाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर और उत्तराखण्ड शामिल हैं।

पीएमजीएसवाई-II के लिए निधि का आबंटन पीएमजीएसवाई के वार्षिक बजट के भीतर था।

1.3 निधिकरण का स्रोत

विभिन्न स्रोत नामतः सकल बजटीय सहायता जिसके दो घटक अर्थात् योजना सहायता और उच्च गति डीजल (एचएसडी) पर उपकर का अंश, विश्व बैंक तथा एशियन विकास बैंक जैसी बहुपक्षीय अभिकरणों से सहायता और राष्ट्रीय कृषि एवं ग्रामीण विकास (नाबार्ड) से ऋण से कार्यक्रम निधिकृत है।

1.4 निधिकरण पैटर्न

पीएमजीएसवाई-I जोकि भा.स द्वारा पूर्ण रूप से निधिकृत है, उससे भिन्न, पीएमजीएसवाई-II केन्द्र एवं राज्य/संघ शासित क्षेत्रों के बीच लागत बांटने के आधार पर है। पीएमजीएसवाई-I और पीएमजीएसवाई-II का निधिकरण पैटर्न तालिका 1.2 में दिया गया है।

तालिका-1.2 : निधिकरण पैटर्न

कार्यक्रम	केन्द्र का अंश	राज्य का अंश
पीएमजीएसवाई-I		
सभी राज्य	100 प्रतिशत	
पीएमजीएसवाई-II		
सामान्य राज्य	75 प्रतिशत	25 प्रतिशत
विशेष श्रेणी राज्य, डीडीपी क्षेत्र अनुसूची-V क्षेत्र, बीआरजीएफ जिले और आईएपी जिले	90 प्रतिशत	10 प्रतिशत

1.5 संगठनात्मक व्यवस्था

ग्रामीण विकास मंत्रालय (एमओआरडी) पीएमजीएसवाई के कार्यान्वयन हेतु नोडल मंत्रालय है। कार्यक्रम के वितरण हेतु विभिन्न अभिकरणों की जिम्मेदारी चार्ट-1.1 में दी गई है।

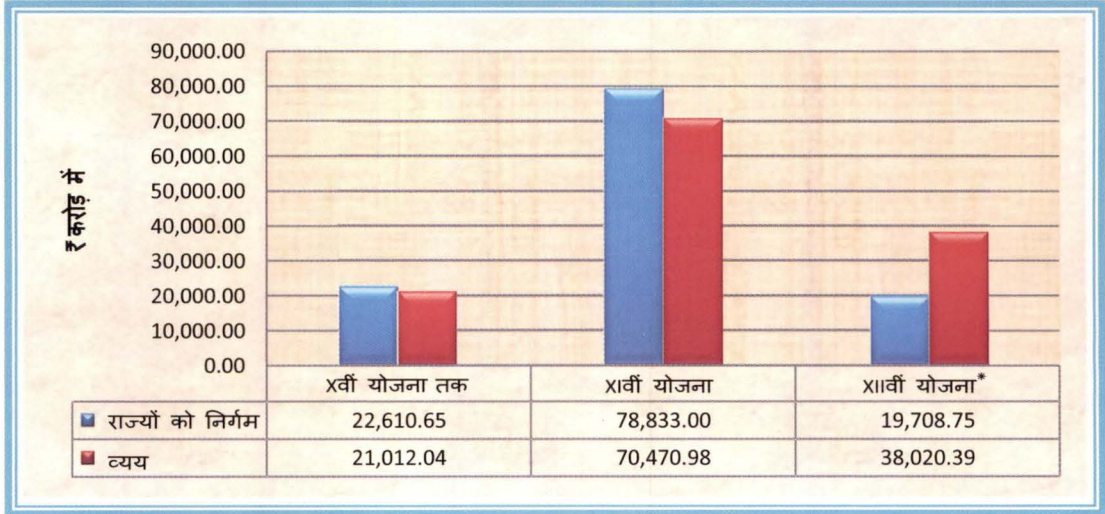
चार्ट-1.1 : संगठनात्मक स्तर



1.6 अब तक की उपलब्धियां

(i) बजट आबंटन, निर्गम एवं व्यय को दर्शाते हुए कार्यक्रम की वित्तीय स्थिति चार्ट- 1.2 में दी गयी है

चार्ट 1.2: वित्तीय प्रगति



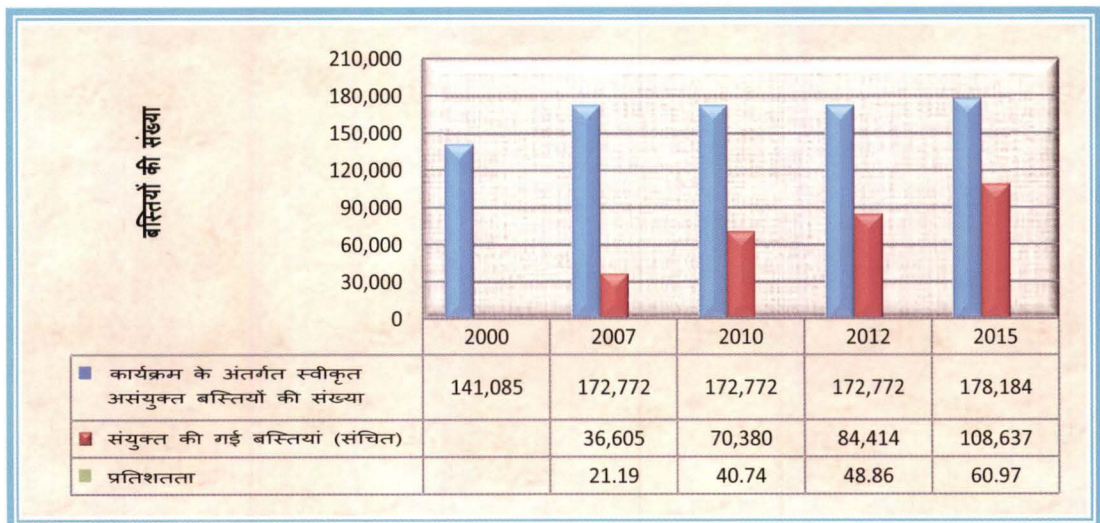
स्रोत: मंत्रालय के अभिलेख

*2012-13 से 2014-15

टिप्पणी: 12^{वीं} योजना के दौरान मंत्रालय द्वारा निर्गम से अधिक व्यय दर्शाता है कि अन्तर को राज्य के अंश (लम्बी अवधि के पुल, भूमि अधिग्रहण की लागत, पीएमजीएसवाई के अंतर्गत योग्य न पाए गए व्ययों आदि) तथा राज्यों के पास पड़ी राशियों के ब्याज घटक से पूरा किया जाता है।

(ii) 31 मार्च को योग्य असंयुक्त एवं संयुक्त बस्तियों की स्थिति नीचे चार्ट-1.3 में दी गई है:

चार्ट-1.3 भौतिक उपलब्धियां



स्रोत: मंत्रालय के अभिलेख

अध्याय-2: लेखापरीक्षा दृष्टिकोण एवं वर्तमान लेखापरीक्षा निष्कर्षों का संगठन

2.1 लेखापरीक्षा दृष्टिकोण

2.1.1 लेखापरीक्षा उद्देश्य

निष्पादन लेखापरीक्षा का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना था कि क्या :

- कोर नेटवर्क के साथ-साथ जिला ग्रामीण सड़क योजना को चिन्हित/तैयार करने के लिए प्रणालियां एवं प्रक्रियाएं पर्याप्त थीं और कार्यक्रम प्रावधानों की संगति में थीं;
- सड़को के निर्माण-कार्य मितव्ययी, सक्षम एवं प्रभावी रूप से किये जा रहे थे;
- पीएमजीएसवाई के अंतर्गत निधियों का आबंटन एवं निर्गम धनराशि का पूरा सदुपयोग सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त एवं समयबद्ध था;
- मौजूदा मॉनीटरिंग प्रणाली एवं गुणवत्ता नियंत्रण तंत्र इच्छित उद्देश्य की प्राप्ति हेतु पर्याप्त एवं प्रभावी था।

2.1.2 लेखापरीक्षा क्रिया-विधि

ग्रामीण विकास मंत्रालय (मंत्रालय) के साथ 27 अप्रैल 2015 को सम्मेलन के साथ शुरू हुई निष्पादन लेखापरीक्षा, जहाँ लेखापरीक्षा क्रिया-विधि, विषय-वस्तु, उद्देश्य एवं मानदंड पर चर्चा की गयी थी। इसके साथ ही, प्रत्येक राज्य में संबंधित प्रधान महालेखाकार/महालेखाकार द्वारा कार्यक्रम के कार्यान्वयन में शामिल शीर्ष विभाग के साथ एंटी कांफ्रेंस आयोजित की गई थी। उसके बाद, कार्यक्रम से संबंधित अभिलेखों की मंत्रालय, एनआरआरडीए एवं राज्य सरकारों के कार्यान्वयन अभिकरणों में मई 2015 से अक्टूबर 2015 तक जांच हुई थी। निर्मित/सुधार किये गये सड़कों के अस्तित्व एवं स्थिति को सत्यापित करने के लिए एक संगठित प्रश्नावली का उपयोग करके एक संयुक्त सत्यापन भी किया गया था। लेखापरीक्षा की समाप्ति एवं लेखा परीक्षा निष्कर्षों के समेकन के पश्चात, एक एक्जिट कांफ्रेंस मंत्रालय के साथ 13 अप्रैल 2016 को आयोजित की

गई थी जिसमें ड्राफ्ट लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर चर्चा की गयी थी। एक्जिट कांफ्रेंस राज्य स्तरों पर भी किये जाते थे, जहाँ राज्य विशिष्ट निष्कर्षों पर चर्चा होती थी। प्रतिवेदन में मंत्रालय, कार्यक्रम कार्यान्वयन अभिकरणों द्वारा विभिन्न स्तरों पर प्रस्तुत किये गये जवाबों पर विचार किया गया है।

2.1.3 लेखापरीक्षा मानदण्ड का स्रोत

लेखापरीक्षा मानदण्ड के प्रमुख स्रोत निम्नलिखित थे:

- मंत्रालय द्वारा जारी कार्यक्रम के दिशानिर्देश एवं उनमें संशोधन;
- कार्यक्रम की परिचालन नियम-पुस्तिक, ग्रामीण सड़क नियम-पुस्तिक आदि;
- एनआरआरडीए द्वारा जारी वार्षिक प्रतिवेदन/निर्देश/दिशानिर्देश;
- ग्रामीण विकास मंत्रालय का आउटकम बजट;
- राज्य सरकारों द्वारा निर्धारित आवधिक प्रतिवेदन/रिटर्न;
- मंत्रालय द्वारा जारी परिपत्र/निर्देश;
- राष्ट्रीय एवं राज्य गुणवत्ता मॉनीटर एवं राष्ट्र स्तरीय मॉनीटरो के प्रतिवेदन;

2.1.4 निष्पादन लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र एवं आवर्तन

इस निष्पादन लेखापरीक्षा में 2010-11 से 2014-15 की अवधि के दौरान कार्यान्वित योजना को शामिल किया गया। इसमें मंत्रालय, राष्ट्रीय ग्रामीण सड़क विकास अभिकरण (एनआरआरडीए), केन्द्र स्तर पर एक शीर्ष अभिकरण एवं राज्यों में कार्यान्वयन अभिकरणों के अभिलेखों की संवीक्षा शामिल थी। सभी यूटी को छोड़ दिया गया था चूंकि निष्पादन लेखापरीक्षा अवधि के दौरान कोई धनराशि नहीं दी गयी थी।

2.1.5 लेखापरीक्षा सैम्पलिंग

नमूनों के चयन हेतु निम्नलिखित संख्यिकी संरचना का उपयोग किया गया था:

चरण-I

- प्रत्येक राज्य को भौगोलिक रूप से संलग्न प्रदेशों में बांटा गया था तथा नमूनों को पूरे राज्य का नमूना प्रतिनिधित्व बनाने हेतु प्रत्येक क्षेत्र से लिया गया था;
- प्रत्येक क्षेत्र (न्यूनतम दो के तहत) से जिलों के 25 प्रतिशत का चयन विगत पाँच वर्षों के दौरान पीएमजीएसवाई के अंतर्गत व्यय के आकार के आधार पर जिलों को चुनने हेतु बिना प्रतिस्थापन आकार के प्रति संभावित अनुपात (पीपीएसडब्ल्यूओआर) पद्धति का प्रयोग कर किया गया था।

चरण-II

- चरण-I के प्रत्येक चयनित जिले में, बिना प्रतिस्थापन सरल यादृच्छिक नमूनाकरण (एसआरएसडब्ल्यूओआर) के आधार पर पैकेजों¹ का चयन किया गया था जिसे तालिका 2.1 में दिया गया है:-

तालिका-2.1 : पैकेजों के चयन का मानदण्ड

चयनित जिलों में पैकेजों की संख्या	चयनित पैकेज
5 तक	पैकेजों के 100 प्रतिशत
5 से ऊपर और 10 तक	न्यूनतम पाँच के तहत कुल पैकेजों का 50 प्रतिशत
10 से ऊपर	न्यूनतम पाँच के तहत कुल पैकेजों का 25 प्रतिशत

- प्रत्येक चयनित पैकेज के अंतर्गत निर्माण-कार्यों की 100 प्रति लेखापरीक्षा हुई थी।

आवृत्त लेखापरीक्षा नमूना नीचे के चार्ट 2.1 में दिया गया है:

¹पैकेज एक लॉट में दिए गए निर्माणकार्यों के ग्रुप का प्रतिनिधित्व करता है।

चार्ट-2.1 : नमूना चयन



नमूना जिलों के ब्यौरे अनुबंध-2.1 एवं 2.2 में दिये गये हैं।

2.2 पूर्ववर्ती लेखापरीक्षा निष्कर्ष

पीएमजीएसवाई की 2000-01 से 2004-05 हेतु निष्पादन लेखापरीक्षा जनवरी 2005 एवं जून 2005 के मध्य की गयी थी तथा लेखापरीक्षा निष्कर्षों को 2006 की प्रतिवेदन सं. 13 (संघ सरकार-सिविल) में संसद को सूचित किया गया था।

लोक लेखा समिति (चौदहवीं लोक सभा) ने अपनी 72^{वीं} रिपोर्ट (2007-08) में 2006 के प्रतिवेदन सं. 13 (संघ सरकार सिविल) में संसद को सूचित पिछले लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर कई अभ्युक्तियां/अनुशंसाए की थीं। इसके अतिरिक्त, समिति (चौदहवीं लोक सभा) ने अपनी 82^{वीं} रिपोर्ट (2008-09) में अपनी 72^{वीं} रिपोर्ट में शामिल सिफारिशों तथा अभ्युक्तियों पर मंत्रालय द्वारा प्रस्तुत (अक्टूबर 2008) कार्रवाई टिप्पणियों पर चर्चा की थी।

पीएमजीएसवाई की 2010-11 से 2014-15 की अवधि हेतु वर्तमान निष्पादन लेखापरीक्षा ने दर्शाया कि सीएजी के पूर्ववर्ती प्रतिवेदन में इंगित कमियां, मंत्रालय द्वारा पीएसी को दिये गये आश्वासन के बावजूद मौजूद थीं, जैसा कि तालिका-2.2 में दिखाया गया है:

तालिका 2.2 : लोक लेखा समिति की कुछ महत्वपूर्ण अभ्युक्तियों/सिफारिशों के क्रियान्वयन की स्थिति

क्र.सं.	लोकलेखा समिति की अनुशंसाएँ	मंत्रालय के उत्तर	वर्तमान लेखा परीक्षा प्रतिवेदन के अनुसार स्थिति
1	राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार गारंटी अधिनियम (नरेगा) योजना के पीएमजीएसवाई से संबंधित दिशानिर्देशों में शामिल सामाजिक लेखापरीक्षा की प्रक्रिया को दोहराना। (अनुशंसा सं.3)	मंत्रालय द्वारा सिफारिश/अनुशंसा को स्वीकार किया गया व स्पष्ट किया कि कर्नाटक एवं ओडिशा में स्थानीय एनजीओ के साथ नमूना लेखा परीक्षा कार्य एवं परियोजनाओं की नागरिक मॉनीटरिंग हेतु शुरू की गयी प्रधान परियोजना के आधार पर, पीएमजीएसवाई परियोजनाओं की सामाजिक लेखापरीक्षा लेखा परीक्षा हेतु समुचित प्रणाली बनाने का निर्णय लिया जाएगा।	सामाजिक लेखा परीक्षा की अवधारणा को कार्यक्रम दिशानिर्देश में शामिल नहीं किया गया है। (पैरा सं. 6.7)
2	मौजूदा सड़को पर व्यय को दुबारा होने से रोकने की दृष्टि से जिला/राज्य-वार योजनाओं की तैयारी एवं कार्यान्वयन हेतु एक समय-सीमा निर्धारित करना। (अनुशंसा सं.4)	मंत्रालय द्वारा अपने कार्रवाई टिप्पणी में बताया गया कि आंध्र प्रदेश, बिहार, केरल एवं पश्चिम बंगाल को छोड़कर सभी राज्यों के कोर नेटवर्क को अंतिम रूप एवं उनका स्थिरीकरण कर दिया गया था, जिन्होंने कोर नेटवर्क में अतिरिक्त मार्जीनल परिवर्तन करने का अनुरोध किया था।	कोर नेटवर्क को अभी भी स्थिर नहीं किया गया है चूंकि मुख्यतः राज्यों द्वारा सर्वेक्षणों में अपर्याप्तताओं के कारण 13,209 बस्तियों को पहले शामिल नहीं किया गया था उन्हें कोर नेटवर्क में जोड़ा गया था। (पैरा 3.3.1)
3	वित्तीय अनियमितताओं के सभी मामले की अच्छी तरह से जाँच होनी चाहिए और	राज्यों को चूकों के लिए जिम्मेदारी तय करने के लिए और दो माह के अंदर	कार्यक्रम निधियों के गैर अनुमेय मदों एवं निर्माण-कार्यों हेतु विपथन के मामले

क्र.सं.	लोकलेखा समिति की अनुशंसाएं	मंत्रालय के उत्तर	वर्तमान लेखा परिक्षा प्रतिवेदन के अनुसार स्थिति
	संबंधित व्यक्तियों के खिलाफ उनके चूक एवं कृत्यों हेतु समुचित कार्रवाई की जानी चाहिए। (अनुशंसा सं. 9)	धनराशि की वसूली के लिए कहा गया था।	अभी तक बने हुए थे। (पैरा सं. 5.10)
4	ग्रामीण सड़क सूचना प्रणाली का एक समग्र जीआईएस डाटाबेस प्रत्येक राज्य के लिए तैयार किया जाना चाहिए, जिसे विभिन्न स्तरों पर और ग्रामीण सड़कों के निर्माण एवं रख-रखाव में संलग्न विभिन्न अभिकरणों द्वारा बांटा जा सकता है। आगे, एक सड़क अनुरक्षण प्रबंधन प्रणाली भी जीआईएस डाटाबेस का प्रयोग कर विकसित की जा सकती है, जो सड़कों को लंबे समय तक न्यूनतम प्रयासों के साथ बचे रहने में सक्षम बनाएगी। (अनुशंसा सं. 12)	मंत्रालय ने ग्रामीण सड़क प्रणाली हेतु स्ट्रैंडअलोन एवं वेब आधारित जीआईएस डाटाबेस के विकास की पहल की थी। और राजस्थान एवं हिमाचल प्रदेश का शुरुआती राज्यों के रूप में चयन किया। सभी राज्यों को जीआईएस डाटा आधारित प्रबंधन प्रणाली बनाने के लिए कदम उठाये जो अनुरक्षण प्रबंधन हेतु प्रभावी रूप से प्रयुक्त किया जा सकेगा।	ग्रामीण सड़क सूचना प्रणाली हेतु जीआईएस आधारित डाटाबेस के सृजन में कोई विकास नहीं हुआ था। (पैरा 3.4)
5	मंत्रालय को योजना के अंतर्गत संस्वीकृत निर्माण-कार्यों को, परियोजनाओं के निष्पादन की शुरुआत करने के पूर्व, पीडब्ल्यूडी विभाग के साथ सत्यापित एवं क्रॉस चेक करने के लिए मार्ग निकालना चाहिए ताकि दुहराव/अतिव्याप्ति न हो। (अनुशंसा सं.13)	मंत्रालय द्वारा अनुशंसा को स्वीकार किया गया व बताया गया कि कार्यकारी अभिकरण से यह प्रमाण-पत्र प्राप्त करने के लिए, कि पीएमजीएसवाई के अंतर्गत प्रस्तुत प्रस्ताव का किसी अन्य योजना के तहत निधियन/ कार्यान्वयन नहीं हुआ था, जुलाई 2008 में तंत्र की शुरुआत की गयी	मंत्रालय द्वारा स्वीकृत किए जाने के पश्चात अन्य राज्य अभिकरणों द्वारा निष्पादित निर्माण कार्यों, सड़कों का अन्य विभागों को स्थानांतरण, अन्य राज्य योजनाओं के अंतर्गत निर्मित सड़कों आदि के कारण प्रस्तावों को छोड़ना निरंतर था। (पैरा 4.2.2)

क्र.सं.	लोकलेखा समिति की अनुशंसाएँ	मंत्रालय के उत्तर	वर्तमान लेखा परिक्षा प्रतिवेदन के अनुसार स्थिति
		थी। इस तंत्र से परियोजना प्रस्तावों में दुहराव/अतिव्याप्ति को समाप्त करने की आशा थी।	
6	मंत्रालय को यह सुनिश्चित करने के लिए, कि योजना के अंतर्गत लिये गये सभी निर्माण-कार्य सदैव कोर नेटवर्क के भाग रहेंगे, समुचित कदम उठाने चाहिए। (अनुशंसा सं.15)	मंत्रालय द्वारा अनुशंसा को स्वीकार किया गया व बताया गया कि यह सुनिश्चित करने के लिए कि सभी प्रस्तावों को कोर नेटवर्क में शामिल किया गया है कठोर नियंत्रण लागू किए जाएंगे।	12 राज्यों में 109 सड़क निर्माण कार्यों का कोर नेटवर्क के बाहर चयन किया गया था। (पैरा 3.6.4)
7	मंत्रालय को यह सुनिश्चित करने के लिए उपयुक्त कार्रवाई करनी चाहिए कि चरण III में शुरू किये गये निर्माण-कार्य दिशानिर्देशों का सख्ती से पालन करते हैं और कोई भी गैर अनुमेय निर्माण-कार्य नहीं किया जाएगा। (अनुशंसा सं.15)	मंत्रालय द्वारा बताया गया कि उसके द्वारा यह सुनिश्चित करने के लिए कि प्रारम्भ किए गए कार्य दिशा-निर्देशों के अनुरूप हैं कदम उठाए जा रहे हैं।	अयोग्य रास्ते की दूरी वाले एवं जनसंख्या आकार वाले बस्तियों को कार्यक्रम में शामिल किया गया था। (पैरा 3.3.5)
8	मंत्रालय मामले को राज्यों के समक्ष उठाएगा ताकि संबंधित प्राधिकारियों पर निविदा को अंतिम रूप देने में असामान्य विलंब की जिम्मेदारी निर्धारित की जा सके। (अनुशंसा सं.18)	मंत्रालय ने अनुशंसा को स्वीकार किया व बताया कि राज्यों को प्रत्येक माह निविदा प्रक्रिया में हुए विलंबों को मानीटर करने के लिए कहा गया है और असामान्य विलंब के मामलों में जिम्मेदारी तय करने की कार्रवाई की जाए।	14 राज्यों में, 2,961 निविदाएं 974 दिनों के विलंब के साथ पूर्ण की गयी थीं। (पैरा 4.3.4)

क्र.सं.	लोकलेखा समिति की अनुशंसाएं	मंत्रालय के उत्तर	वर्तमान लेखा परिक्षा प्रतिवेदन के अनुसार स्थिति
9	<p>मंत्रालय को सुनिश्चित करना चाहिए कि राज्य केवल उन परियोजना प्रस्तावों को प्रायोजित करे जहाँ भूमि की स्पष्ट उपलब्धता है और वन एवं अन्य प्राधिकारों से आवश्यक स्वीकृति प्राप्त हो ताकि निर्माण-कार्यों का बीच में परित्याग या उन्हें आपूर्ण न छोड़ दिया जाए।</p> <p>(अनुशंसा सं.20)</p>	<p>मंत्रालय ने अनुशंसा को स्वीकार किया गया व बताया गया कि प्रत्येक सड़क के लिए प्रस्ताव के साथ भूमि उपलब्धता का प्रमाण-पत्र हो, यह निर्देश दोहराया गया था। भूमि की स्पष्ट उपलब्धता को परियोजना की संस्वीकृति के समय ध्यान में रखा जाएगा ताकि भविष्य में निर्माण-कार्यों को भूमि की अनुपलब्धता के कारण न छोड़ा जाए।</p>	<p>16 राज्यों में 910 निर्माण-कार्य भूमि विवादों के कारण बीच में ही छोड़ दिये गये या उनका परित्याग कर दिया गया। (पैरा 4.2.2)</p>
10	<p>मंत्रालय को राज्यों द्वारा शुरू किए गए निर्माण-कार्यों पर निरंतर नजर रखनी चाहिए और राज्यों की अनुबंध क्षमता की समीक्षा करनी चाहिए तथा उसका सुदृढीकरण करना चाहिए ताकि जहां आवश्यक हो परियोजना के सामयिक समापन को सुनिश्चित करने हेतु समय पर निदानात्मक कदम उठे।</p> <p>(अनुशंसा सं.21)</p>	<p>मंत्रालय ने राज्यों का समर्थन करने के लिए प्रयास किया है जिससे लागत एवं समय की वृद्धि से बचने के लिए संस्वीकृत योजनाओं को निर्धारित समय-सीमा में पूरा करने को सुनिश्चित किया जा सके।</p>	<p>26 राज्यों में, 4,496 निर्माण कार्यों को एक माह से लेकर 129 महीनों तक के विलंब के साथ पूरा किया पाया गया। (पैरा 4.4.8)</p>
11	<p>राज्यों के सहकारिता में परिसमाप्त क्षतियों के सभी मामलों को गंभीरता से मानीटर करना ताकि क्षतियों को एक निर्धारित समय अवधि</p>	<p>राज्यों को अनुबंध प्रबंधन पर आर्थिक बल देने, समय-सारणी से पीछे चल रहे सभी निर्माण-कार्यों को मॉनीटर करने और चूककर्ता</p>	<p>16 राज्यों में, 459 निर्माण-कार्यों में, ₹131.50 करोड़ की परिसमाप्त क्षतियां लगाई नहीं गई थी।</p>

क्र.सं.	लोकलेखा समिति की अनुशंसाए	मंत्रालय के उत्तर	वर्तमान लेखा परिक्षा प्रतिवेदन के अनुसार स्थिति
	<p>में पूरी तरह ठीक किया जाए। मंत्रालय को उन संबंधित राज्यों पर जुर्माना लगाना चाहिए जो उन ठेकेदारों के खिलाफ त्वरित कार्रवाई करने में असफल हुए जहाँ निर्माण-कार्य समय-सारणी के पीछे थे।</p> <p>(अनुशंसा सं.22)</p>	<p>ठेकेदारों के विरुद्ध कार्रवाई करने, परिसमाप्त क्षतियों के नहीं लगाए गये और ठीक नहीं होने वाले मामले में जिम्मेदारी तय करने के लिए कहा गया है।</p>	<p>(पैरा 4.4.9)</p>
12	<p>मंत्रालय को सड़क निर्माण के विभिन्न स्तरों पर ठेकेदारों द्वारा उपयुक्त कच्चे माल की आवधिक जाँच हेतु सभी राज्यों में गुणवत्ता नियंत्रण प्रयोगशालाओं के गठन एवं अनुरक्षण हेतु सभी संभावनाओं की खोज करनी चाहिए ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि निर्मित सड़कों की गुणवत्ता सुनिर्धारित मानकों की संगति में है।</p> <p>(अनुशंसा सं.23)</p>	<p>एनआरआरडीए ने गुणवत्ता तंत्र के प्रथम स्तर के परिचालन को मॉनीटर करने के लिए एक तंत्र विकसित किया है। फिल्ड प्रयोगशालाओं के गठित न होने के मुद्दे को मानीटर किया गया था तथा इसे राज्यों के समक्ष विभिन्न समीक्षा बैठकों में चर्चा के दौरान उठाया गया है।</p>	<p>12 राज्यों में फिल्ड प्रयोगशालाओं के गठित न होने, उपकरणों की अनुपलब्धता, प्रशिक्षित श्रम शक्ति की तैनाती न होने और आवश्यक परीक्षणों को नहीं किये जाने के मामले देखे गये थे। (पैरा 6.1.1)</p>
13	<p>मंत्रालय को एक व्यवहारिक कार्य योजना के विकास के द्वारा कमियों को हटाने के दृष्टि से ओम्मास के परिचालन की समीक्षा करनी चाहिए। ओम्मास के लेखांकन माड्यूल को शीघ्र कार्यान्वित किया जाना चाहिए जो योजना के वित्तीय प्रबंधन को सुदृढ़ करने के लिए कारगर होगा।</p>	<p>ओम्मास के परिचालन की एक समग्र समीक्षा राज्यों के परामर्श से की गयी थी। प्रणाली में कमियों को मूल्यांकित किया गया था और एक कार्य-योजना बनायी गयी। सॉफ्टवेयर के मुद्दों को सी-डैक को दे दिया गया है। ओम्मास में डाटा अद्यतित करने में राज्यों</p>	<p>कार्यक्रम की ओम्मास के माध्यम से मॉनीटरिंग अब तक अप्रभावी थी चूंकि प्रणाली में प्रविष्ट आंकड़े अद्यतित एवं विश्वसनीय नहीं थे। (अध्याय 8)</p>

क्र.सं.	लोकलेखा समिति की अनुशंसाएँ	मंत्रालय के उत्तर	वर्तमान लेखा परिक्षा प्रतिवेदन के अनुसार स्थिति
	राज्यों को ऑनलाइन सूचना को अद्यतित करने के लिए आवश्यक कदम उठाने चाहिए और जहाँ कहीं ओम्मास संस्थापित नहीं है, मंत्रालय को शीघ्र प्रणाली संस्थापित करने के लिए आवश्यक कदम उठाना चाहिए। (अनुशंसा सं.26)	के निष्पादन की नियमित रूप से समीक्षा की जा रही है।	

2.3 वर्तमान लेखापरीक्षा निष्कर्षों का संगठन

लेखापरीक्षा के मुद्दों को राष्ट्र-व्यापी परिप्रेक्ष्य से विश्लेषित किया गया और केन्द्र एवं राज्य स्तर पर देखे गये सारांशकृत निष्कर्षों का इस प्रतिवेदन में उल्लेख किया गया है।

लेखा निष्कर्षों को छः अलग-अलग अध्यायों में सूचित किया गया है। अध्याय 3 में योजना गतिविधियों के बारे में बताया गया है। अध्याय 4 कार्यक्रम कार्यान्वयन के ब्यौरे प्रदान करता है और अध्याय 5 निधि प्रबंधन से संबंधित लेखा परिक्षा निष्कर्षों की चर्चा करता है। अध्याय 6 कार्यक्रम के गुणवत्ता नियंत्रण, मानीटरिंग एवं मूल्यांकन को आवृत करता है। अध्याय 7 में कार्यक्रम के अंतर्गत निर्मित सड़को के संयुक्त प्रत्यक्ष सत्यापन के निष्कर्ष निहित हैं। अध्याय 8 में ओम्मास के आइटी लेखापरीक्षा के बारे में बताया गया है।

शब्दावली को इस प्रतिवेदन के अंत में रखा गया है।

2.4 आभार

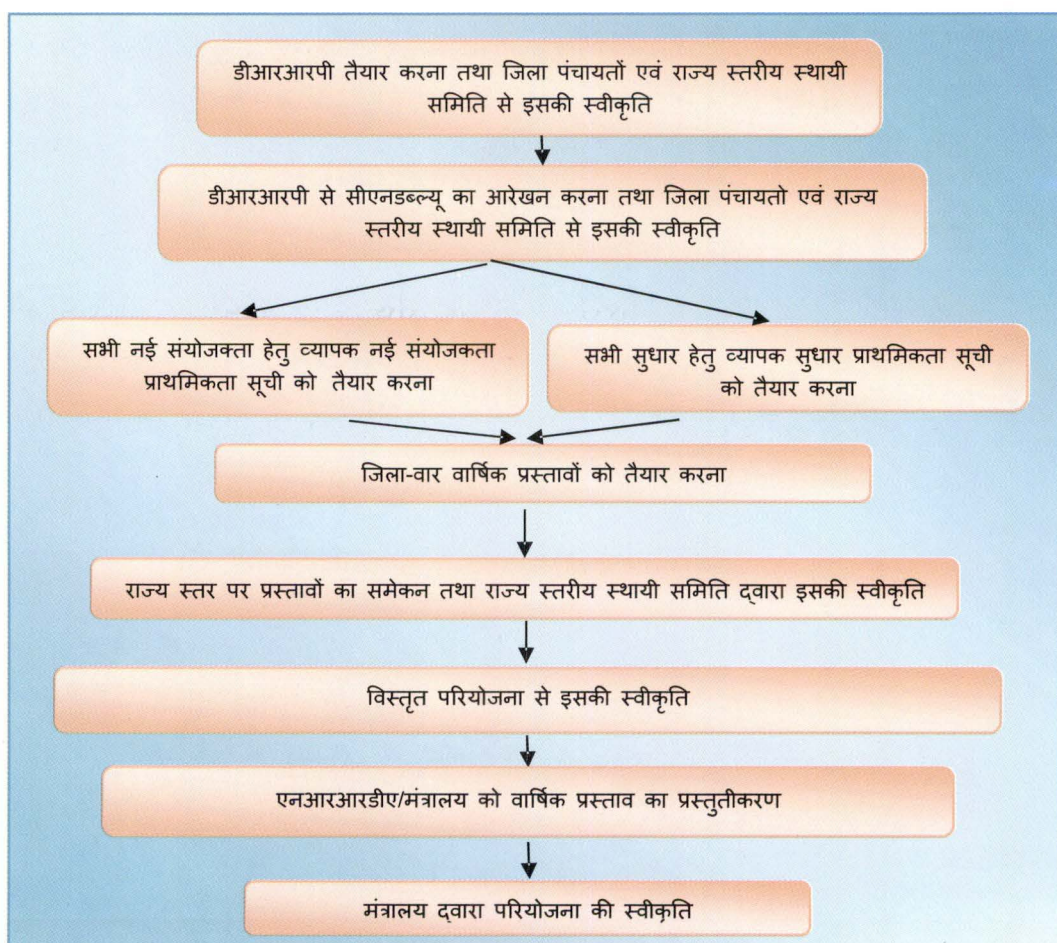
लेखापरीक्षा, निष्पादन लेखापरीक्षा के संचालन के दौरान विभिन्न चरणों में मंत्रालय, राज्य सरकारों, कार्यान्वयन विभागों एवं उनके अधिकारियों द्वारा की गयी सहभागिता और सहायता के लिए आभारी है।

अध्याय-3 योजना

3.1 प्रस्तावना

पीएमजीएसवाई ने पंचायती राज संस्थान (पीआरआई) तथा राज्य विधानसभा के स्थानीय प्रतिनिधियों एवं ससंद के प्रतिनिधियों के सभी तीन स्तरों को शामिल करके ग्रामीण सड़कों हेतु विकेंद्रित नेटवर्क योजना के मॉडल को कार्यान्वित किया है। राज्यों को जिला स्तर पर ग्रामीण सड़कों हेतु मुख्य योजना तैयार करना अपेक्षित था जिसे जिला ग्रामीण सड़क योजना (डीआरआरपी) कहा जाता है। डीआरआरपी में बस्तियों की संयोजकता के आधार पर सबसे छोटी एकल संयोजकता को दर्शाने वाले कोर नेटवर्क (सीएनडब्ल्यू) को डीआरआरपी से प्राप्त किया जाना था। सम्पूर्ण योजना प्रक्रिया को नीचे चार्ट 3.1 में दर्शाया गया है।

चार्ट-3.1



3.2 जिला ग्रामीण सड़क योजना

डीआरआरपी जिले में विद्यमान तथा प्रस्तावित सड़क नेटवर्क प्रणाली का एक सारांश है। डीआरआरपी को मितव्ययी एवं दक्ष प्रकार से सभी बारहमासी सड़कों के साथ अभी तक जोड़ी नहीं गई बस्तियों को जोड़ने हेतु स्पष्ट रूप से प्रस्तावित सड़को की पहचान करना अपेक्षित है तथा इसे दो स्तरों अर्थात् ब्लॉक तथा जिला पर तैयार किया जाता है। एक जिले में सभी ब्लॉकों की योजनाओं को संबंधित मध्यस्थ पंचायतों की स्वीकृति के पश्चात्, डीआरआरपी में एकीकृत किया जाता है। इसे विचार एवं स्वीकृति हेतु जिला पंचायत अथवा डीआरडीए के समक्ष प्रस्तुत किया जाता है। इसके पश्चात्, डीआरआरपी को राज्य स्तरीय स्थायी समिति (एसएलएससी) की स्वीकृति हेतु नोडल विभाग/एसआरआरडीए को प्रस्तुत किया जाना अपेक्षित है। स्वीकृत डीआरआरपी सीएनडब्ल्यू के माध्यम से पीएमजीएसवाई के अंतर्गत सड़क निर्माण कार्यों के चयन के आधार बनता है।

3.2.1 जिला ग्रामीण सड़क योजना में कमियाँ

चयनित जिलों में अभिलेखों की नमूना जांच ने प्रकट किया कि सात राज्यों में डीआरआरपी में अपर्याप्त अथवा गलत डाटा, जिला पंचायत की गैर-स्वीकृति आदि जैसी कमियाँ थीं। कमियों पर नीचे चर्चा की गई हैं

- **आन्ध्र प्रदेश** में, तीन¹ जिलों के डी आर आर पी में आधारभूत सूचना अर्थात् बस्तियों की जनसंख्या के विवरण, बस्तियों की संयोजकता स्थिति, मुख्य जिला सड़के, राज्य एवं राष्ट्रीय राजमार्ग आदि नहीं है। इसके अतिरिक्त, डीआरआरपी को मध्यस्थ पंचायत को शामिल किए बिना जिला पंचायत द्वारा स्वीकृत किया गया था।
- **जम्मू एवं कश्मीर** में अनन्तनाग जिले की जिग्रासयो जिला पंचायत द्वारा स्वीकृत नहीं थी।
- **झारखण्ड** में, जिलों के डीआरआरपी तथा सीएनडब्ल्यू संयोजकता की इकाई के रूप में बस्तियों के स्थान पर ग्राम को ध्यान में रखने हुए

¹ पूर्वी खासी हिल्स तथा रि भो

तैयार किए गए थे। इसके अतिरिक्त, डीआरआरपी ने अभी तक जोड़ी न गई बस्तियों को जोड़ने हेतु प्रस्तावित सड़क की पहचान नहीं की थी।

मंत्रालय ने उत्तर दिया कि **झारखण्ड** के डीआरआरपी को बस्तियों के आधार पर 2013 में संशोधित किया गया था तथा राज्य ने असंयुक्त बस्तियों का भी समाधान किया था। मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि सीएनडब्ल्यू ने अभी भी संयोजकता की एक इकाई के रूप में बस्तियों के स्थान पर कुछ ग्रामों को अंकित किया।

- **कर्नाटक** में, जिला पंचायत ने सीरा जिले के डीआरआरपी को स्वीकृत नहीं किया था।
- **मेघालय** में, जिला पश्चिम गारो हिल्स में, डीआरडीए द्वारा डीआरआरपी स्वीकृत नहीं था जबकि पूर्व गारो हिल्स में डीआरडीए द्वारा स्वीकृति के प्रमाण नहीं पाए गए थे।
- **मिजोरम** में, नोडल विभाग ने जिला स्तरीय प्राधिकरणों की स्वीकृति के बिना डीआरआरपी तैयार किया।
- **तेलंगाना** में, महस्थ पंचायत, जिला पंचायत तथा राज्य स्तरीय स्थायी समिति से डीआरआरपी की स्वीकृति को कोई प्रमाण नहीं थी। राज्य सरकार ने उत्तर दिया (दिसंबर 2015) कि चूंकि निर्वाचित निकाय डीआरआरपी तैयार करने के समय मौजूद नहीं थे इसलिए निर्वाचित निकायों का कार्यभार संभाल रहे विशेष अधिकारियों ने डीआरआरपी को स्वीकृत किया। सरकार का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि निर्वाचित निकाय 2001 से 2011 बीच मौजूद थे।

3.3 कोर नेटवर्क

एक कोर नेटवर्क (सीएनडब्ल्यू) एकल बारहमासी सड़क संयोजकता सहित लक्ष्य बस्ती को शामिल करने हेतु डीआरआरपी से प्राप्त सड़कों का एक समूह है। सीएनडब्ल्यू की पहचान में निर्वाचित लोक प्रतिनिधियों की प्राथमिकताओं पर पूरा ध्यान दिया जाना है। सीएनडब्ल्यू सभी स्तरों अर्थात् मध्यस्थ पंचायत, जिला पंचायत तथा एसएलएससी पर स्वीकृत होगी।

3.3.1 कोर नेटवर्क में कमी

मंत्रालय के अभिलेखों ने दर्शाया कि सभी राज्यों के कोर नेटवर्क (सीएमडब्ल्यू) को नवम्बर 2005 तक अंतिम रूप दिया जाना था। मंत्रालय ने बाद में, अपनी कार्रवाई टिप्पणी (अक्टूबर 2008) में लोक लेखा समिति (चौहदवीं लोक सभा को 2008-09 की 82वीं रिपोर्ट) को सूचित किया कि सीएनडब्ल्यू को राज्यों से डाटा प्राप्त करने के पश्चात् अंतिम रूप दिया गया था तथा अवरूद्ध किया गया था। राज्यों द्वारा अंतिम रूप दिए गए सीएनडब्ल्यू के अनुसार कुल 1,72,772 योग्य गणना न की गई बस्तियों की पहचान की गई थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि सीएनडब्ल्यू में अभी भी डाटा विसगतियां मौजूद थी क्योंकि मंत्रालय (मई 2012) ने सीएनडब्ल्यू को संशोधित किया था तथा डाटा के समाधान के कारण योग्य असंयुक्त बस्तियों को 1,72,772 से 1,68,268 तक कम कर दिया था। इसके अतिरिक्त, गैर-औचित्य के कारण सीएनडब्ल्यू से 32,798 बस्तियों को निकाल दिया गया था। **बिहार, मणिपुर** तथा **राजस्थान** की 14,369 बस्तियों को जोड़ा गया था क्योंकि उनके सीएनडब्ल्यू बस्ती के स्थान पर राजस्व ग्राम पर आधारित थे। इसके अतिरिक्त, नौ राज्यों में एकीकृत कार्य योजना (आईएपी) के अंतर्गत 78 जनजातिय तथा पिछड़े जिलों में 6,000 बस्तियों को जोड़ा गया था क्योंकि वह पहले बाहर रह गए थे अथवा इन्हे गलती से संयुक्त के रूप में दर्शाया गया था। इन सभी कारणों के लिए सीएनडब्ल्यू की 1,64,849² योग्य असंयुक्त बस्तियों पर संशोधन किया गया था।

मंत्रालय ने बाद में 13,209³ बस्तियों को शामिल (फरवरी 2013) किया क्योंकि इन बस्तियों को मुख्यतः राज्यों द्वारा सर्वेक्षणों में अपर्याप्तताओं के कारण पहले शामिल नहीं किया गया था। यह 1,78,184 तक योग्य असंयुक्त बस्तियों की संख्या के ऊर्ध्व संशोधन का कारण बना। मंत्रालय ने बताया

² 9,010 बस्तियों को आईएपी के अंतर्गत नौ राज्यों में 78 जनजातिय एवं पिछड़े जिलों में 250-299 की जनसंख्या वाली बस्तियों को शामिल करने की नीति के परिणाम स्वरूप जोड़ा गया था।

³ जनजातिय (अनुसूची v) क्षेत्रों के 1,409 बस्ती, सीमा क्षेत्र विकास कार्यक्रम (बीएडीपी) के अंतर्गत सीमा ब्लाकों के 1,278 बस्ती तथा पर्वतीय राज्य/मरुस्थल क्षेत्रों में 250 एवं अधिक की जनसंख्या के साथ 1,410 बस्ती तथा 500 एवं अधिक की जनसंख्या के साथ समतल क्षेत्रों में 9,112 बस्ती

(अप्रैल 2016) कि राज्यों में योग्य असंयुक्त बस्तियों के डाटा का समाधान किया गया था; फिर भी समग्र संख्या 1,78,184⁴ रही।

अतः यह सुस्पष्ट है कि 2001 की जनगणना पर आधारित योग्य असंयुक्त बस्तियों के निर्धारण को सुदृढ़ नहीं बनाया गया यद्यपि अक्टूबर 2008 में मंत्रालय द्वारा लो.ले.स. को इस संबंध में सूचित किया गया था।

अभिलेखों की नमूना जांच ने आगे दर्शाया कि 19 राज्यों (आन्ध्र प्रदेश, असम, बिहार, गुजरात, हिमाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, झारखण्ड, कर्नाटक, केरल, मणिपूर, मेघालय, ओडिशा, राजस्थान, सिक्किम, तेलंगाना, त्रिपूरा, उत्तर प्रदेश, उत्तराखण्ड तथा पश्चिम बंगाल) में सीएनडब्ल्यू तैयार करने में विसंगतियां जैसे कि असंयुक्त बस्तियों को संयुक्त के रूप में दर्शाया, योग्य बस्तियों को शामिल न करना, बस्तियों को गलत जनसंख्या आकार में रखना, निर्गम एवं समाप्ति बिन्दु एक तथा अभिन्न दर्शाना, पीआईयू एसआरआरडीए तथा ओएमएमएस द्वारा अनुरक्षित सीएनडब्ल्यू के डाटा में भिन्नता आदि पाई गई थी। राज्य-वार ब्यौरे अनुबंध-3.1 में दिए गए हैं।

मामला अध्ययन: असम

मंत्रालय ने सितंबर में अनुमान लगाया था कि 1,72,772 योग्य बस्तियों को संयोजकता की आवश्यकता थी। इसमें असम में 250-499 की जनसंख्या आकार वाले 2,799 बस्तियों को इस तथ्य के बावजूद शामिल किया गया था कि असम जनसंख्या आकार 250-499 के साथ बस्ती को शामिल करने हेतु योग्य होने वाली पर्वती राज्य की श्रेणी के अंतर्गत नहीं आता था। दसवीं योजना अवधि (मार्च 2007) की समाप्ति तक, इसे 217 बस्तियों को बारहमासी सड़कों के साथ जोड़ा गया था।

इसके अतिरिक्त, मंत्रालय ने जुलाई 2013 में 'पर्वतीय राज्य' को नामावली को 'विशेष क्षेणी राज्य' में परिवर्तित किया तथा 250 से 499 से व्यक्तियों के असंयुक्त बस्तियों को संयोजकता पदान करने के उद्देश्य हेतु असम को अन्य उत्तर पूर्वी राज्यों के बराबर लाया। इसके विपरीत, मंत्रालय द्वारा जुलाई में प्रस्तुत योग्य असंयुक्त बस्तियों की सूची ने 250 से 499 से के जनसंख्या आकार वाले असम के किसी असंयुक्त बस्ती को नहीं दर्शाया था।

मंत्रालय ने बताया (अप्रैल 2016) कि असम ने योग्य असंयुक्त बस्तियों का समाधान किया था तथा 250 से 499 श्रेणी के अंतर्गत योग्य बस्तियों की कुल संख्या 4,065 थी। इस प्रकार, मंत्रालय ने 250 से 499 की जनसंख्या आकार के डाटा का 2,799 से 4,065 तक संशोधन किया। इसने दर्शाया की कार्यक्रम के अंतर्गत असंयुक्त योग्य बस्तियों की यथार्थता को अभी भी प्राप्त किया जाना था।

⁴ अरुणाचल प्रदेश में 126 बस्तियों को अंतर्राष्ट्रीय सीमा ब्लाकों से अंतर्राष्ट्रीय सीमा जिलों तक समूह पहुंच प्रदान करने की नीति के परिणामस्वरूप जोड़ा गया था।

3.3.2 सड़क लम्बाई में भिन्नता

नौ राज्यों (असम, जम्मू एवं कश्मीर, झारखण्ड, केरल, मध्य प्रदेश, ओडिशा, पंजाब, तमिलनाडु तथा उत्तराखण्ड) में 1,203 सड़कों में वास्तविक निष्पादन के साथ सीएनडब्ल्यू में उल्लेखित लम्बाई के बीच लम्बाई में भिन्नता (अधिक/छोटी) थी (अनुबंध 3.2)।

3.3.3 कोर नेटवर्क की अस्वीकृति

सात राज्यों (आन्ध्र प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, केरल, मेघालय, पंजाब, त्रिपुरा तथा उत्तर प्रदेश) में चयनित जिलों में सीएनडब्ल्यू या तो मध्यस्थ पंचायत अथवा जिला पंचायत तथा राज्य स्तरीय अभिकरण द्वारा स्वीकृत नहीं था। इस प्रकार इन राज्यों में सीएनडब्ल्यू को तैयार करने में कोई आधारभूत भागीदारी नहीं थी।

3.3.4 स्थानीय निर्वाचित प्रतिनिधियों द्वारा गैर-भागीदारी

दो राज्यों (आन्ध्र प्रदेश तथा जम्मू एवं कश्मीर) में स्थानीय निर्वाचित प्रतिनिधि सीएनडब्ल्यू को तैयार करने में शामिल नहीं थे। अरुणाचल प्रदेश तथा मेघालय (तीन जिलों) में स्थानीय निर्वाचित प्रतिनिधियों की भागीदारी को दर्शाने वाले अभिलेख प्रस्तुत नहीं किए गए थे। झारखण्ड में, कार्यकारी अभियन्ता ने बताया कि सांसद/विधायक से कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं किए गए थे। उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि लेखापरीक्षा ने पाया कि सीएनडब्ल्यू 2010 के संशोधन के दौरान, एमपी तथा एमएम ले से देवगढ़ जिले में 27 सड़कों को संशोधित सीएनडब्ल्यू में शामिल करने के प्रस्ताव प्राप्त किए गए थे। सीएनडब्ल्यू में शेष 20 सड़कों को बाहर छोड़ने के कारण दर्ज किए बिना केवल सात सड़कों को शामिल किया गया था। त्रिपुरा में, सीएनडब्ल्यू तैयार करने में स्थानीय निर्वाचित प्रतिनिधियों की भागीदारी का कोई प्रमाण नहीं था।

3.3.5 अस्वीकार्य सड़क परियोजनाओं का चयन

कार्यक्रम दिशानिर्देशों का पैरा 3.3 अभिकल्पना करता है कि असंयुक्त बस्ती वो है जो विनिर्दिष्ट जनसंख्या आकार के साथ बारहमासी सड़क अथवा एक संयुक्त बस्ती से कम से कम 500 मीटर अथवा अधिक (पर्वतीय मामले में 1.5 कि.मी. की पथ दूरी) पर स्थिति है।

बिहार (7 सड़कों) तथा **तमिलनाडु**, (18 सड़कों) में सीएनडब्ल्यू में शामिल किया गया था तथा अपेक्षित जनसंख्या से कम वाली लक्षित बस्तियों को ₹21.31 करोड़⁵ की लागत पर संयोजकता प्रदान की गई थी। **मणिपुर** में, 250 से कम वास्तविक जनसंख्या (जनगणना 2001) वाले तीन जिलों में सात बस्तियों को उनको 250 से अधिक जनसंख्या वाली श्रेणी में रखकर सीएनडब्ल्यू में शामिल किया गया था।

नौ राज्यों (**बिहार, गुजरात, हिमाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, मध्यप्रदेश, ओडिशा, सिक्किम, तमिलनाडु तथा उत्तराखण्ड**) में समतल क्षेत्रों में 500 मीटर तथा पर्वतीय क्षेत्र में 1.5 कि.मी. से कम की सड़क परियोजनाओं को सीएनडब्ल्यू में शामिल किया गया था **मेघालय** में बारहमासी सड़क संयुक्त बस्तियों से 1.5 कि.मी. के भीतर की 22 बस्तियों को सीएनडब्ल्यू में शामिल किया गया था (**अनुबंध-3.3**)।

3.4 भौगोलिक सूचना प्रणाली का गैर-एकीकरण

लोक लेखा समिति ने चौहदवी लोकसभा (2007-08) को अपने 72^{वें} प्रतिवेदन में सिफारिश की कि विलम्बों को कम करने तथा विभिन्न स्तरों पर तैयारी डाटा का समाधान करने तथा अन्य कमियों को सुधारने हेतु आवश्यक कार्य किए जाने चाहिए जिससे कि यह सुनिश्चित किया जा सके कि असंयुक्त बस्तियों का सही एवं विश्वासनीय डाटा उपलब्ध था। समिति ने सिफारिश की थी कि प्रत्येक राज्य हेतु ग्रामीण सड़क सूचना प्रणाली की एक व्यापक भौगोलिक सूचना प्रणाली (जीआईएस) को तैयार किया जाना चाहिए जिसे विभिन्न स्तरों पर तथा ग्रामीण सड़कों के निर्माण एवं अनुरक्षण में शामिल अभिकरणों द्वारा बाटा जा सके।

⁵ बिहार (₹20.49 करोड़) तथा तमिलनाडु (₹9.72 करोड़)

मंत्रालय ने अपनी कार्रवाई टिप्पणी में पीएसी (चौहंदवी लोकसभा 2008-09 को 82वें प्रतिवेदन) को सूचित (अक्टूबर 2008) किया कि इसने ग्रामीण सड़क सूचना प्रणाली हेतु स्टैंड अलोन तथा वैब आधारित डाटाबेस का विकास प्रारम्भिक राज्यों के रूप में चयनित राजस्थान तथा हिमाचल प्रदेश में प्रारम्भ कर दिया था तथा प्रणाली का विकास सीडीएसी को सौंपा गया था तथा शोधन उपभोक्ता प्रतिपुष्टि के आधार पर किया जा रहा था। इसी बीच, सभी राज्यों को जीआईएस डाटाबेस प्रबंधन प्रणाली प्राप्त करने हेतु कार्य करने की सलाह दी गई थी।

यह देखा गया था कि पीएसी को आश्वासन के बावजूद, मंत्रालय ने ग्रामीण सड़क सूचना प्रणाली हेतु वैब आधारित जीआईएस डाटाबेस तैयार नहीं किया था। मंत्रालय ने बताया (अप्रैल 2016) कि सी-डीएसी के साथ अग्रिम भुगतान की तिथि (फरवरी 2016) से दो वर्षों के समापन समय सहित अक्टूबर 2015 में एमओयू किया गया था। इस प्रकार, ग्रामीण सड़क सूचना प्रणाली हेतु वैब आधारित जीआईएस डाटाबेस को में पीएसी को दिए गए आश्वासन के बावजूद भी अभी भी कार्यान्वित किया जाना है।

3.5 व्यापक नई संयोजकता प्राथमिकता सूची/व्यापक सुधार प्राथमिकता सूची

प्रचालीन नियम पुस्तिका (ओएम) का पैरा 3.3.1 अभिकल्पना करता है कि सीएनडब्ल्यू एक बार तैयार हो जाता है तो सभी राज्यों को ब्लॉक तथा जिला स्तर पर सभी प्रस्तावित सड़क सम्पर्कों का, उनका जनसंख्या आकार अर्थात् 1000+ बस्ती प्रथम, 500+ बस्ती द्वितीय तथा 250+ बस्ती अंतिम, पर आधारित प्राथमिकता के क्रम में वर्गीकरण करके, व्यापक नई संयोजकता प्राथमिकता सूची (सीएनसीपीएल) तैयार करना अपेक्षित है। कार्यक्रम के दिशानिर्देशों में यह प्रावधान है कि उन जिलों के लिए जहाँ नए संयोजनों की आवश्यकता नहीं है, एक व्यापक सुधार प्राथमिकता सूची (सीयूपीएल) तैयार की जाए। सीयूपीएल को राज्य तकनीकी अभिकरणों (एमटीए) तथा राष्ट्रीय गुणवत्ता मानीटर (एनक्यूएम) के माध्यम से नमूना आधार पर सत्यापित किया जाना है।

सीएनसीपीएल/सीयूपीएल को इसके अनुमोदन हेतु जिला पंचायत के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा। एमपी/एमएलए को सीएनसीपीएल/सीयूपीएल की एक

प्रति प्रदान की जाए तथा उनके सुझावों तथा निम्न स्तरीय पंचायती संस्थानों के सुझावों को जिला पंचायत द्वारा अपनी स्वीकृति प्रदान करते समय पूर्णतः ध्यान में रखा जाएगा।

राज्यों में चयनित जिलों में अभिलेखों की जांच ने सीएनसीपीएल/सीयूपीएल में कमियों को उजागर किया जिनकी नीचे चर्चा की गई है:

- 11 राज्यों (अरुणाचल प्रदेश, बिहार, हिमाचल प्रदेश, झारखण्ड, मणिपुर, मेघालय, नागालैण्ड, सिक्किम त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश तथा उत्तराखण्ड) में सीएनसीपीएल तथा सीयूपीएल में कमियां जैसे कि दोनों सीएनसीपीएल तथा सीयूपीएल में सड़क परियोजनाओं को शामिल करना, सड़क परियोजनाओं का अपवर्जन, स्वीकार्य जनसंख्या आकार से नीचे की बस्तियों को शामिल करना, सीएनडब्ल्यू से अधिक योग्य बस्तियों वाले सीएनसीपीएल, सीएनसीपीएल में पहले से संयुक्त बस्तियों को शामिल करना, सीएनसीपीएल में सीधे मार्गों को शामिल करना, सीयूपीएल को पीसीआई सर्वेक्षण किए बिना तैयार करना आदि पाई गई थीं। राज्य वार विवरण अनुबंध-3.4 में दिए गए हैं। मंत्रालय ने तथ्यों को स्वीकार करते समय बताया कि कमियों को दूर करने के प्रयास किए जा रहे हैं।
- छः राज्यों {अरुणाचल प्रदेश, झारखण्ड, केरल (मल्लापूरम के सिवाए), मणिपुर, मेघालय (पश्चिम गारो हिल्स को छोड़कर), तथा त्रिपुरा} में निर्वाचित प्रतिनिधियों अर्थात् सांसद, विधायक तथा पंचायती राज संस्थानों के सुझावों तथा सिफारिशों को प्राप्त करने/विचार करने का प्रमाण अभिलेख पर नहीं था। सिक्किम में, नोडल विभाग ने बताया (नवम्बर 2015) कि जिलों से अभिलेख खो गए थे।
- तीन राज्यों {अरुणाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, झारखण्ड (पांच जिलों)} में सीएनसीपीएल/सीयूपीएल जिला पंचायत द्वारा स्वीकृत नहीं था। मणिपुर तथा मेघालय (चार जिलों) में जिला पंचायत/डीआरडीए से सीएनसीपीएल तथा सीयूपीएल की स्वीकृति का कोई प्रमाण नहीं था। सिक्किम में, नोडल विभाग ने बताया (नवम्बर 2015) कि जिलों से अभिलेख खो गए थे।

- तीन राज्यों (जम्मू एवं कश्मीर, कर्नाटक तथा मेघालय) में सीयूपीएल एसटीए तथा एनक्यूएम द्वारा सत्यापित नहीं था। अरुणाचल प्रदेश, झारखण्ड, मणिपुर तथा तमिलनाडु में एसटीए/एनक्यूएम से सीयूपीएल के सत्यापन का कोई प्रमाण नहीं था। उत्तर प्रदेश में, सीयूपीएल को एसटीए द्वारा 18 में से केवल तीन जिलों में सत्यापित किया गया था। तथापि, एनक्यूएम द्वारा सीयूपीएल का अपेक्षित सत्यापन किसी भी राज्य में नहीं किया गया था। पश्चिम बंगाल में, पांच में से किसी भी जिले में यह दर्शाने वाला कोई दस्तावेज नहीं था कि एमटीए ने सीयूपीएल का कोई आधार सत्यापन किया था।

3.6 वार्षिक प्रस्ताव

कार्यक्रम दिशानिर्देशों का पैरा 6.5 अभिकल्पना करता है कि कार्यक्रम के अंतर्गत प्रारम्भ किए जाने वाले सड़क निर्माण कार्यों की सूची को प्रत्येक वर्ष जिला पंचायत द्वारा निम्नस्तरीय पंचायती सस्थानों तथा निर्वाचित प्रतिनिधियों को शामिल करके एक सलाहकार प्रक्रिया के माध्यम से अंतिम रूप दिया जाएगा। यह सुनिश्चित किया जाना अपेक्षित है कि प्रस्तावित सड़क निर्माण कार्य सीएनडब्ल्यू के भाग हैं तथा नई संयोजकता को प्राथमिकता दी गई है। राज्यों में नए संयोजनों का प्राथमिकीकरण सीएनसीपीएल के आदेश पर लिया जाना है जहां मौजूदा ग्रामीण सीधे मार्ग पर्याप्त रूप से अच्छी स्थिति में है {अर्थात् पटरी स्थिति सूचकांक (पीसीआई) तीन से अधिक है}। राज्यों में, जहां ग्रामीण सीधे मार्ग खराब स्थिति में हैं (पीसीआई तीन अथवा कम है), सीधे मार्गों का सुधार/नवीकरण को नई संयोजकता को अनुलग्न के रूप में किया जा सकता है। सभी जिलों के प्रस्तावों को राज्य स्तरीय स्थायी समिति के समक्ष उनके विचार हेतु प्रस्तुत किया जाएगा।

3.6.1 वार्षिक प्रस्ताव तैयार न किया जाना

13 राज्यों (आन्ध्र प्रदेश, अरुणाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, झारखण्ड, कर्नाटक, केरल, मध्य प्रदेश, मणिपुर, मेघालय, मिजोरम, तेलंगाना, त्रिपुरा तथा उत्तराखण्ड) में चयनित जिले में वार्षिक प्रस्ताव तैयार नहीं किए गए थे। उत्तर प्रदेश में, दिसंबर 2012 से वार्षिक प्रस्ताव तैयार नहीं किए गए थे। सिक्किम में, वार्षिक प्रस्ताव सीएनसीपीएल/सीयूपीएल से तैयार नहीं किए गए थे।

मेघालय में, जिला पश्चिम गारो हिल्स में, मकांचार महेन्द्रगढ़ से मरहालीपाड़ा तक सड़क, जबकि सीयूपीएल में शामिल नहीं थी, को ₹1.66 करोड़ की लागत पर सुधार हेतु लिया गया था।

पंजाब में, नमूना जांच किए गए जिलों में, सीयूपीएल में तीन सड़कों तथा सी एनसीपीएल में पांच सड़कों, जबकि शामिल नहीं किया गया था, का ₹17.02 करोड़ की लागत पर निर्माण किया गया था।

3.6.2 जिला पंचायत तथा एसएलएससी अस्वीकृति

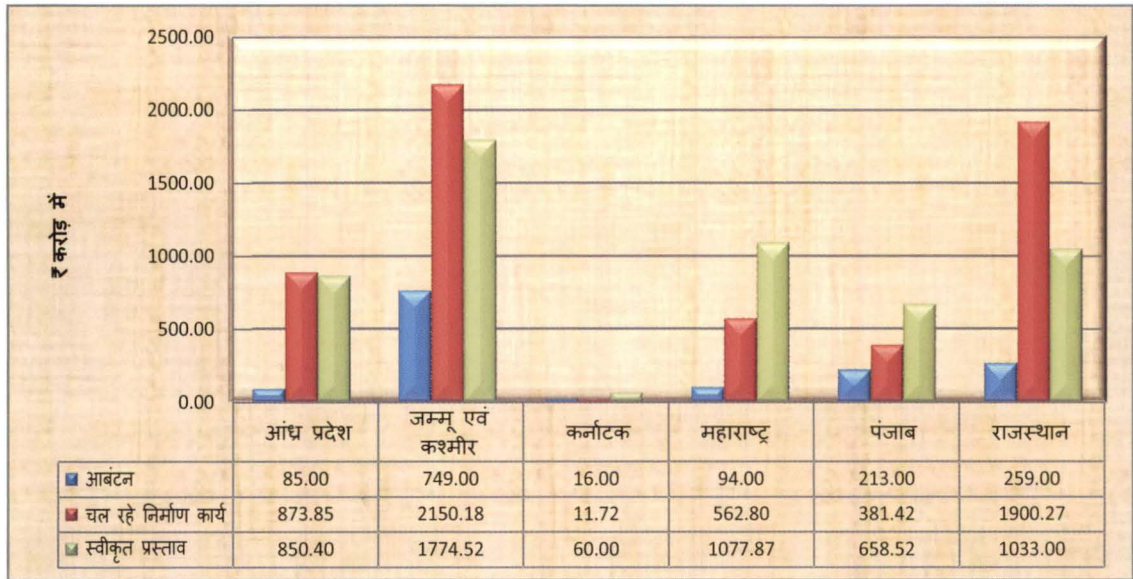
10 राज्यों (आन्ध्र प्रदेश, अरुणाचल प्रदेश, बिहार, झारखण्ड, कर्नाटक, केरल, मेघालय, सिक्किम, तेलंगाना तथा उत्तराखण्ड) में सड़क निर्माण कार्य का जिला पंचायत तथा एसएलएससी की स्वीकृति प्राप्त किए बना चयन किया गया था।

3.6.3 निधि के आबंटन से अधिक निर्माण कार्य की स्वीकृति

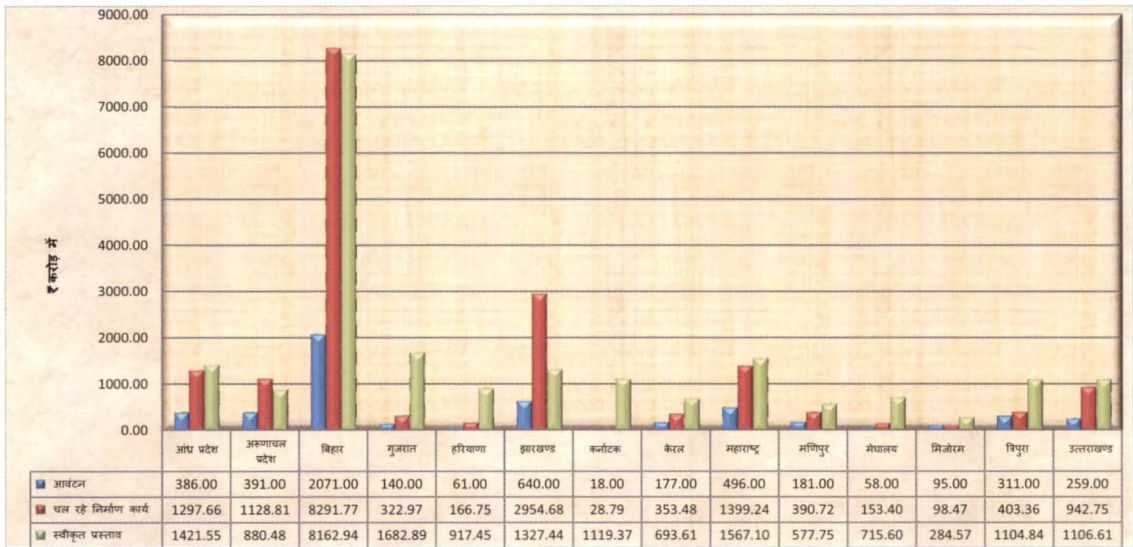
ओएम का पैरा 4.4.1 अनुबंध करता है कि राज्यों, को प्रत्येक वर्ष, नई संयोजकता प्रदान करने हेतु कम से कम 80 प्रतिशत तथा सुधार हेतु 20 प्रतिशत तक प्रदान करके जिलों के बीच राज्य के आबंटन का संवितरण करना चाहिए। निधियों के जिला वार आबंटन को जिले के डीपीआर की संवीक्षा करने हेतु इसको समर्थ बनाने हेतु एनआरआरए तथा एसटीए को भी सूचित किया जाएगा। नई संयोजकता संचय, अभिग्रहण क्षमता, चालू निर्माण कार्यों की स्थिति आदि की सीमा पर विश्वास करते हुए राज्य को आबंटन के दोगुना तक डीपीआर तैयार करने को कहा जाएगा।

मंत्रालय ने कार्यक्रम के अंतर्गत समग्र आबंटन बजट, राज्यों के पास पड़े शेष निर्माण कार्यों, उनकी निष्ठापन क्षमता तथा उनके पास उपलब्ध अत्ययित शेष के आधार पर 2012-13 से राज्यों हेतु निधियों निर्देशिक वार्षिक आबंटन तैयार करने की प्रक्रिया प्रारम्भ की। मंत्रालय ने निर्देशिका आबंटनों से अधिक मूल्य के प्रस्तावों की स्वीकृति प्रदान की जैसा नीचे चार्ट 3.2, 3.3 तथा 3.4 में दर्शाया गया है

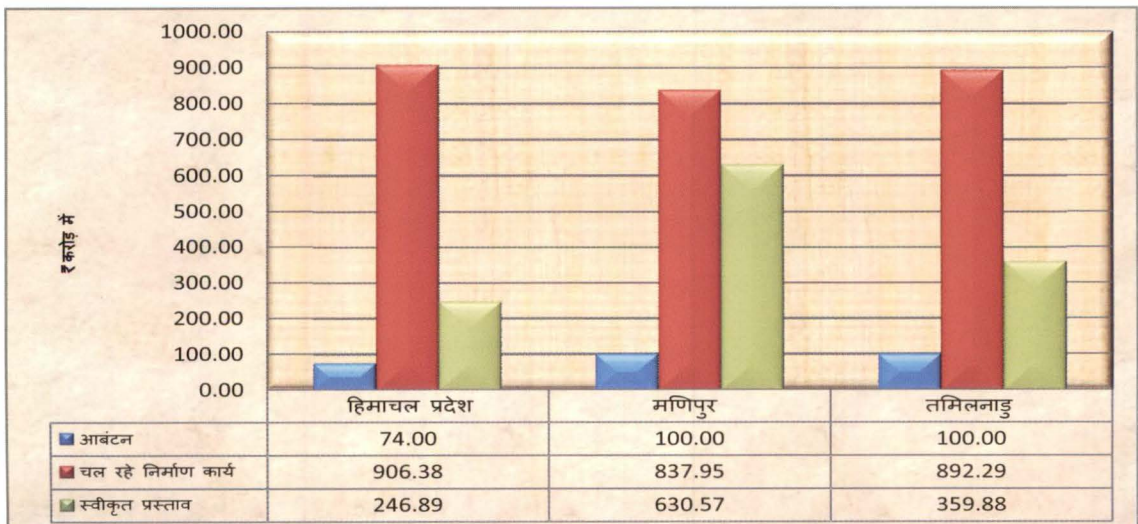
चार्ट-3.2: 2012-13 हेतु स्वीकृत प्रस्ताव, शेष निर्माण कार्य तथा निर्देशिक आबंटन



चार्ट-3.3: 2013-14 हेतु स्वीकृत प्रस्ताव, शेष निर्माण कार्य तथा निर्देशिक आबंटन



चार्ट-3.4: 2014-15 हेतु स्वीकृत प्रस्ताव, शेष निर्माण कार्य तथा निर्देशिक आबंटन



मंत्रालय ने बताया कि पीएमजीएसवाई के अंतर्गत ओवर-प्रोग्रामिंग करना एक साधारण प्रक्रिया थी तथा कार्यक्रम के उद्देश्य को प्राप्त करने हेतु विभिन्न राज्यों को बड़ी संख्या में स्वीकृतियां प्रदान की गई थीं। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि मंत्रालय की स्वीकृतियों की प्रमात्रा दिशानिर्देशों से अधिक 107 से 1,134 प्रतिशत के बीच थी।

3.6.4 कोर नेटवर्क से बाहर प्रारम्भ किया गया निर्माण कार्य

राज्यों के चयनित जिलों में अभिलेखों की नमूना जांच ने दर्शाया कि 12 राज्यों {अरुणाचल प्रदेश (2), असम (10), बिहार (48), जम्मू एवं कश्मीर (2), कर्नाटक (1) केरल (4), मणिपुर (2), मेघालय (10), राजस्थान (15)⁶, सिक्किम (7), त्रिपुरा (6) तथा उत्तर प्रदेश (2)} में 109 सड़क निर्माण कार्यों का चयन सीएनडब्ल्यू के बाहर किया गया था।

निष्कर्ष

जिला ग्रामीण सड़क योजना तथा कोर नेटवर्क कार्यक्रम की पूर्वापेक्षित आवश्यकताएँ हैं। तथापि, जिला ग्रामीण सड़क योजना तथा कोर नेटवर्क तैयार करते समय कुछ राज्यों द्वारा निर्धारित प्रक्रियाओं का पालन नहीं किया गया। परिणामस्वरूप, योग्य बस्तियों को या तो छोड़ दिया गया या संयोजित के रूप में दिखाया गया था। इसके कारण असंयुक्त पात्र बस्तियों की संख्या में बार-बार परिवर्तन किया गया। कुछ सड़क निर्माण कार्य कोर नेटवर्क के अतिरिक्त भी किए गए थे। योजना प्रक्रिया में निर्वाचित जनप्रतिनिधियों की भागीदारी भी अनुपस्थित थी। ग्रामीण सड़कों के लिए भौगोलिक सूचना तंत्र तैयार नहीं किया गया था। अनुज्ञेय सूचक पूंजी आबंटन से अधिक परियोजना प्रस्तावों को मंजूरी दी गई थी।

⁶ जिला परिषद द्वारा स्वीकृत 12 सड़कों की सीध को पीआईयू द्वारा सीएनडब्ल्यू में शामिल न किए गए बस्तियों को जोड़ने के लिए परिवर्तित किया गया था।

अनुशंसाएं

- i. मंत्रालय द्वारा जिगासयो/कोने की कमियों के निराकरण को सुनिश्चित किया जाए जिससे कि असंयुक्त पात्र बस्तियों को कार्यक्रम के तहत शामिल किया जा सके।
- ii. मंत्रालय द्वारा यह सुनिश्चित किया जाए कि प्रत्येक राज्य के लिए ग्रामीण सड़क सूचना तंत्र का आंकड़ा कोष तैयार हो।
- iii. निर्माण कार्यों के वार्षिक प्रस्तावों को राज्य को निधियों के निर्देशिक आंबटन के संदर्भ में स्वीकृत किया जाए।

अध्याय-4 : कार्यक्रम कार्यान्वयन

4.1 प्रस्तावना

कार्यक्रम कार्यान्वयन इकाइयों (पीआईयू) से स्थानीय समुदाय के परामर्श के साथ प्रत्येक प्रस्तावित सड़क निर्माण कार्य के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करना अपेक्षित था। प्रत्येक राज्य के प्रस्तावों पर मंत्रालय का अधिकार प्राप्त समिति द्वारा विचार किया जाना चाहिए और उसकी स्वीकृति के पश्चात्, निर्माण कार्यों को मानक बोली दस्तावेज के अनुसार प्रस्तुत किया जाना चाहिए। निर्माण कार्य का निष्पादन और अनुबंध का प्रबंधन सख्ती से अनुबंध की शर्त के अनुसार करना अपेक्षित है। सभी पीएमजीएसवाई सड़कों को निर्माण अनुबंध के साथ पांच वर्ष के रखरखाव अनुबंध के अंतर्गत आवृत्त किया जाना चाहिए। रखरखाव निधियों को राज्य सरकारों के अंतर्गत बजटीकृत किया जाना चाहिए।

4.2 विस्तृत परियोजना रिपोर्ट

दिशानिर्देश में व्यवस्था थी कि प्रस्तावित प्रत्येक सड़क निर्माण-कार्य हेतु विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) को ग्रामीण सड़क नियमावली, भारतीय सड़क कांग्रेस (आईआरसी) विनिर्देशों एवं समय-समय पर जारी निर्देशों की संगति में होना चाहिए। डीपीआर को विस्तृत सर्वेक्षण एवं अन्वेषणों, आरेखण एवं तकनीकी विकल्प पर आधारित होना चाहिए। इसमें ऐसी बारीकी होनी चाहिए कि परिमाण एवं लागत सटीक हों और निष्पादन के समय निर्माण-कार्य के विषय-क्षेत्र अथवा परिमाणों में परिवर्तन के कारण लागत अधिक न हो जाए। लेखापरीक्षा ने ऐसे दृष्टांत देखे जहां डीपीआर तैयार करते समय समुचित प्रक्रिया नहीं अपनाई गई थी जिन पर नीचे चर्चा की गयी है।

4.2.1 ट्रांजेक्ट वॉक का संगठित न किया जाना

कार्यक्रम दिशानिर्देश में व्यवस्था थी कि कार्यक्रम कार्यान्वयन इकाई (पीआईयू) वैकल्पिक अलाइनमेंट, सड़क हेतु भूमि की आवश्यकता एवं इसका भू-स्वामियों पर प्रभाव आदि से संबंधित विषयों पर चर्चा करने एवं उनको

अंतिम रूप देने के लिए स्थानीय समुदाय के सदस्यों के साथ ट्रांजेक्ट वॉक आयोजित करेगी। ट्रांजेक्ट वॉक के डिजिटल चित्रों के साथ उसकी कार्यवाही की प्रति अंतिम डीपीआर के साथ लगायी जाएगी।

17 राज्यों (आंध्र प्रदेश, असम, बिहार, हिमाचल प्रदेश, जम्मू व कश्मीर, झारखंड, कर्नाटक, केरल, मध्य प्रदेश, मेघालय, नागालैण्ड, सिक्किम, तमिलनाडु, तेलंगाना, त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश एवं पश्चिम बंगाल) में, ट्रांजेक्ट वॉक या तो आयोजित ही नहीं किया गया था अथवा अभीष्ट प्रमाण-पत्र/दस्तावेज डीपीआर के साथ संबद्ध नहीं पाया गया था।

परियोजना तैयार करते समय इस उल्लेखनीय प्रक्रिया को कार्यान्वित कर पाने की विफलता भूमि-विवाद, अभीष्ट भूमि के उपलब्ध नहीं होने एवं अन्य कारणों से निर्माण कार्यों के छोड़े जाने या परिव्यक्त किये जाने में प्रतिफलित हुई।

मंत्रालय ने बताया (अप्रैल 2016) कि ट्रांजेक्ट वॉक से संबंधित परामर्श राज्यों को जारी कर दिया गया था। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि मंत्रालय ने यह सुनिश्चित करने के लिए उपाय नहीं किये हैं कि सभी राज्य ट्रांजेक्ट वॉक को अनिवार्य रूप से आयोजित करवाएं।

मामला अध्ययन - मध्य प्रदेश

“टी 04 के 014 के.एम. से मुक्की” (पैकेज सं. एमपी 0180) सड़क के सुधार हेतु वन विभाग की अनुमित लिये बगैर निविदा आमंत्रित की गयी (अगस्त 2008) थी। डीपीआर में यह उल्लेख नहीं था कि कान्हा राष्ट्रीय पार्क होते हुए सड़क गुजरेगी। चूंकि, सड़क राष्ट्रीय पार्क के बफर जोन क्षेत्र में पड़ती थी, राज्य शीर्ष अभिकरण ने परियोजना कार्यान्वयन इकाई (पीआइयू) के सड़क निर्माण कार्य को छोड़ देने के अनुरोध को स्वीकार (अगस्त 2012) कर लिया था।

यह इंगित करता है कि ट्रांजेक्ट वॉक का आयोजित भूमि की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए नहीं किया गया था और लक्षित बस्ती नहीं जोड़ी जा सकी।

मामला अध्ययन- त्रिपुरा

धलाई जिले में, एए सड़क से सिकारीबरी तक सड़क का निर्माण कार्य कुल 1,815 आबादी वाले छः बस्तियों (खगेन्द्र रोआजा पाड़ा, तिलक केआर पाड़ा, बूँदा केआर रोआजा वाड़ा, बुधीराम पाड़ा, धनसिंग पाड़ा एवं शंभुनाथ पाड़ा) को संयोजकता प्रदान करने के लिए ₹0.72 करोड़ के अनुबंध मूल्य पर शुरू किया गया (मई 2011) था। निर्माण कार्य को ₹0.50 करोड़ के लागत पर अप्रैल 2014 में पूरा किया गया था। संयुक्त भौतिक सत्यापन में दिखायी दिया कि पूरे सड़क के आस-पास कोई बस्ती नहीं थी। यह दर्शाता था कि स्थल का सर्वेक्षण किये बगैर परियोजना को अंतिम रूप दे दिया गया था।

4.2.2 छोड़े गये/परित्यक्त निर्माण-कार्य

12 राज्यों {असम (5), बिहार (12), गुजरात (14), झारखंड (23), मध्य प्रदेश (73), मेघालय (2), ओडिशा (268), तेलंगाना (20), त्रिपुरा (16), उत्तर प्रदेश (13), उत्तराखंड (56) एवं पश्चिम बंगाल (36)} में 538 निर्माण-कार्य शुरू नहीं किये गये थे और उन्हें बाद में भूमि की अनुपलब्धता या भूमि-विवादों के कारण छोड़ दिया गया या छोड़ना प्रस्तावित किया गया था। इसके अलावा 11 राज्यों {आंध्र प्रदेश (1), असम (22), छत्तीसगढ़ (1), मध्य प्रदेश (2), महाराष्ट्र (5), मेघालय (1), ओडिशा (107), राजस्थान (213), तेलंगाना (4), उत्तर प्रदेश (7) एवं पश्चिम बंगाल (9)} में 372 निर्माण-कार्यों को ₹ 280.01 करोड़ (अनु-4.2) का व्यय करने के बाद उन्हीं आधारों पर बीच में परित्यक्त/परित्याग का प्रस्ताव किया गया था।

आगे, 13 राज्यों {आंध्र प्रदेश (27), असम (2), बिहार (319), गुजरात (11), जम्मू व कश्मीर (53), झारखंड (278), कर्नाटक (19), केरल (50), मध्य प्रदेश (253), त्रिपुरा (8), उत्तर प्रदेश (502), उत्तराखंड (3) एवं पश्चिम बंगाल (25)} में, 1550 निर्माण-कार्यों को अन्य राज्य योजना के अंतर्गत कार्यान्वित निर्माण-कार्य, सड़कों का दूसरे विभागों में स्थानांतरण, त्रुटिपूर्ण योजना, सामग्री, ढोने के लिहाज से सुदूर स्थान, पूर्ववर्ती वर्षों में पहले ही संस्वीकृत निर्माण-कार्य, अन्य अभिकरणों द्वारा कार्यान्वित निर्माण-कार्य, नक्सल समस्या, बोली

के लिए प्रतिक्रिया न आना आदि के कारण छोड़ दिया गया या छोड़ने का प्रस्ताव किया गया था।

केरल में, मार्च 2015 तक 503 निर्माण-कार्यों में से, 56 निर्माण कार्य, जिनकी कीमत ₹40.94 करोड़ आंकी गयी थी (जिसमें 2001-02 के बाद से संस्वीकृत निर्माण-कार्य शामिल थे), को 'निष्पादन हेतु अव्यवहार्य', 'दूसरे अभिकरणों द्वारा शुरू किये गये', आदि के रूप में चिह्नित किया गया था और अगस्त 2015 में निर्माण-कार्यों की सूची से उन्हें हटाना प्रस्तावित था। इन 56 निर्माण-कार्यों में से, ₹2.40 करोड़ का व्यय 17 निर्माण-कार्यों पर किया जा चुका था जो बेकार माने गये थे।

यह दर्शाता था कि परियोजना से संबंधित तैयारी त्रुटिपूर्ण थी।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (अप्रैल 2016) कि राज्यों को नवंबर 2013 में पीएमजीएसवाई के अंतर्गत छोड़े गये सड़कों पर खर्च की गयी राशि की आपूर्ति करने के लिए परिपत्र जारी किया गया था। मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं था चूंकि डीपीआर बनाने से संबंधित त्रुटियां बनी रहीं और परियोजनाओं को छोड़े जाने के मामलों को कम करने के लिए कोई निदानात्मक कदम नहीं उठाया गया था।

मामला अध्ययन-मिजोरम

एन.आर.आर.डी.ए. ने कावल्बेम से वैखावत्लंग गांव को जोड़ने के लिए एक नये सड़क के निर्माण हेतु ₹6.73 करोड़ हेतु संस्वीकृत किया (जून 2004) और निर्माण निष्पदान अभिकरण ने अप्रैल 2005 से मार्च 2008 के दौरान प्रथम चरण में फॉर्मेशन कटिंग कार्य के प्रति ₹6.58 करोड़ का व्यय किया था। जून 2008 में, फूटपाथ निर्माण (चरण-11) को ₹11.70 करोड़ के लिए संस्वीकृत किया गया था। तथापि, निर्माण निष्पादन अभिकरण ने चरण-11 के कार्य का निपटान नहीं किया और इसने सड़क को पीएमजीएसवाई से हटाने के बाद इसे सीमा सड़क संगठन को उनके उपयोग हेतु सौंप दिया (19 अक्टूबर 2010)।

मामला अध्ययन-असम

पीआईयू धुबरी में सीडी कार्य (एचपीसी:5, आरसीसी पुल:5 पैकेज सं. एएस 05-25) समेत सौपाता बिन्दु-111 से नये रालगा बिन्दु-111 (लम्बाई: 15.50 कि.मी.) से सड़क का निर्माण ₹ 11.66 करोड़ के निविदा मूल्य पर प्रदान किया गया था (अगस्त 2007)। फरवरी 2013 तक 7.80 कि.मी. का कार्य पूर्ण किया गया था। एक आरसीसी पुल पूरा किया जा चुका था, साइट तक पहुँच न होने के कारण एक पुल का निर्माण कार्य बंद किया जा चुका था और दो पुल निर्माणाधीन थे। निर्माण कार्य विलंबित किए गए थे और कुछ अनियमितताएं थीं। मई 2014 में राष्ट्रीय गुणवत्ता मॉनीटर (एनक्यूएम) द्वारा की गई जांच में अन्य बातों के साथ बताया गया था कि गलत डीपीआर जिसे कि बिना वास्तविकता को ध्यान में रखते हुए तैयार किया गया था, उसके कारण अधिकतर सड़क कार्य खराब हो चुका था। तत्पश्चात्, बाढ़ द्वारा खराब हुई सड़क और तीन स्थानों पर भूमि विवाद के कारण पैकेज को रद्द कर दिया गया था। सक्षम अधिकारी ने कार्यान्वयन अभिकरण को पैकेज पर प्रतिबंध लगाने के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करने का निर्देश दिया।

इस प्रकार, डीपीआर की त्रुटिपूर्ण तैयारी और अपेक्षित भूमि की उपलब्धता को सुनिश्चित न करने, आदि के कारण परियोजना पर हुए ₹5.03 करोड़ का व्यय निष्फल हुआ और 16,661 ग्रामीण जनसंख्या वाले पांच योग्य बस्तियों को संयोजकता प्रदान करने का उद्देश्य भी विफल रहा।

4.3 निविदा की प्रक्रिया

4.3.1 गलत तकनीकी विवरण

कार्यक्रम के अंतर्गत निर्मित ग्रामीण सड़कों को भारतीय सड़क कांग्रेस (आइ.आर.सी.) के ग्रामीण सड़क नियम-पुस्तिका में वर्णित तकनीकी विवरणों एवं ज्यामितिय आरेखण मानकों पर खरा उतरना आवश्यक है। मानक आरेख से अधिक ऊंचे तकनीकी विवरणों के साथ निर्माण-कार्य करने पर परिहार्य व्यय होगा जबकि निम्नतर विवरण सड़क के वांछित जीवन काल (10 वर्ष) के संपोषण को प्रभावित कर सकते हैं।

पांच राज्यों (बिहार, हिमाचल प्रदेश, त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश एवं उत्तराखंड) में, 490 सड़क निर्माण-कार्य गलत तकनीकी विवरणों के साथ बनाये गये थे/सुधार किया गया था। राज्य वार ब्यौरे **अनुबंध-4.1** में दिये गये हैं।

अन्य राज्य विशिष्ट अनियमितताओं पर नीचे चर्चा की गयी है

छत्तीसगढ़ में, तीन जिलों (राजपुर, बिलासपुर एवं राजनंदगांव) में, 54 सड़कों का फुटपाथ आरेख कैलिफोर्निया बियरिंग अनुपात (सीबीआर) के सात¹ से अधिक के बजाय सात पर तैयार किया गया और उसे बनाया गया जिससे ग्रेन्युलर सब बेस (जीएसबी) को अतिरिक्त मोटाई प्रदान किया गया। यह ₹1.18 करोड़ के अतिरिक्त लागत में प्रतिफलित हुआ।

गुजरात में, दाहोद जिले में, 180 सड़कें 2009-10 के दौरान वर्तमान ट्रैफिक एवं भावी ट्रैफिक वृद्धि को देखते हुए आवश्यक 3.75 मीटर के प्रति 3.00 मीटर की कैरेज चौड़ाई संस्वीकृत की गयी थी। इसी प्रकार, उत्तर प्रदेश में, 52 सड़कों का सुधार-कार्य मौजूदा 3.00 मीटर के फुटपाथ को चौड़ाई में 3.75 मीटर किये बगैर किया गया था जो की जरूरी था चूंकि ट्रैफिक घनत्व 100 मोटर गाड़ी प्रति दिन से अधिक थी।

उत्तराखंड में, तीन जिलों (चमोली, नैनीताल एवं पौड़ी) में 22 परियोजनाओं के चरण-11 को कार्य को (ग्रेन्युलर सब बेस), आईआरसी विनिर्देशनों के अनुसार प्राकृतिक रूप से उत्पन्न/स्थानीय सामग्री से तैयार करने की व्यवस्था थी। प्राकृतिक रूप से उत्पन्न स्थानीय सामग्री के दर की अनुसूची को लागू करने

¹ दरों की अनुसूची के अनुसार परिवहित मिट्टी का सी.बी.आर मूल्य

के स्थान पर, अच्छी श्रेणी की सामग्री प्रयोग करने के लिए एसओआर को लगाया गया था जो पीएमजीएसवाई पर ₹16.50 करोड़ के अतिरिक्त वित्तीय बोझ में परिणत हुआ।

उत्तर प्रदेश में, दिसंबर 2012 के दौरान संस्वीकृत सुधार कार्य में, पीआईयू ने मूल प्रभाग से आवश्यक ब्यौरे प्राप्त किये बगैर डीपीआर में सब बेस और बेस कोर्स की मौजूदा मोटाई को 75 एमएम एवं 180 एमएम के मध्य स्वेच्छा से दर्ज कर लिया, इसके लिए उसने कोई सर्वेक्षण कर भी मापक/स्तर पुस्तिका में सब बेस/बेस कोर्स की मौजूदा मोटाई को दर्ज नहीं किया था। अतः, सब बेस और बेस कोर्स की मौजूदा मोटाई को सुनिश्चित करने की प्रक्रिया त्रुटिपूर्ण थी।

मंत्रालय ने बताया (अप्रैल 2016) कि गलत तकनीकी विवरणों के लिए राज्यों से कारण मांगे गये थे।

4.3.2 निविदा आमंत्रण में अनियमितताएं

कार्यक्रम दिशानिर्देशों के पैरा 11.1 के अनुसार, परियोजना प्रस्तावों को अनुमति मिल जाने और तकनीकी संस्वीकृति प्रदान कर दिये जाने के बाद कार्यान्वयन अभिकरण निविदाएं आमंत्रित करेगी।

11 राज्यों {आंध्र प्रदेश (35), हरियाणा (1), हिमाचल प्रदेश (14), जम्मू व कश्मीर (138), झारखंड (38), मणिपुर (69), मेघालय (58), राजस्थान (158), तेलंगाना (15), त्रिपुरा (4) एवं उत्तराखंड (78)} में, 608 निर्माण-कार्यों हेतु निविदाएं सक्षम अधिकारी द्वारा तकनीकी संस्वीकृति प्राप्त होने के पूर्व आमंत्रित की गयी थीं।

ओएम के प्रावधान 8.2 के अनुसार ऐसे मामले जहाँ डीपीआर एवं तकनीकी संस्वीकृति के मध्य भिन्नता 10 प्रतिशत से अधिक हो उनमें निर्माण-कार्य हेतु निविदाएं आमंत्रित करने के पूर्व एनआरआरडीए से पूर्व अनुमति प्राप्त करना आवश्यक है। छः राज्यों {असम (12), हिमाचल प्रदेश (3), केरल (30), तमिलनाडु (163), तेलंगाना (1) एवं त्रिपुरा (4)} में, 213 सड़क निर्माण-कार्य/पैकेजों में 11 से 500 प्रतिशत के विस्तार तक भिन्नता होने के बावजूद, निविदा आमंत्रित करने के पूर्व एनआरआरडीए की पूर्व अनुमति नहीं प्राप्त की गयी थी।

इसके अतिरिक्त ओ.एम. के पैरा 7.11 के अनुसार, निविदा आमंत्रण की प्रक्रिया मंत्रालय से प्रस्तावों पर अनुमति प्राप्त होने के 15 दिनों के अंदर शुरू हो जाएगी।

नौ राज्यों (अरुणाचल प्रदेश (16), जम्मू व कश्मीर (161), झारखंड (94), मणिपुर (469), मेघालय (65), राजस्थान (3767), तेलंगाना (1), उत्तर प्रदेश (132) एवं पश्चिम बंगाल (467)) में 5,172 निर्माण-कार्यों/पैकेजों हेतु निविदाएं 2 से 971 दिनों के विलंब के साथ आमंत्रित की गयी थीं जिसने निर्माण-कार्यों की सुपुर्दगी एवं निष्पदान को विलंबित किया।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (अप्रैल 2016) कि विलंब के कारण राज्यों से पूछे गये थे।

4.3.3 अनुबंध की सुपुर्दगी में अनियमिततायें

नौ राज्यों में, अनुबंधों की सुपुर्दगी में अन्य अनियमितताएं देखी गयी थीं जिनके ब्यौरे तालिका 4.1 में हैं:-

तालिका-4.1

राज्य	अभ्युक्तियां
अरुणाचल प्रदेश	<p>अंजव एवं पश्चिम सियांग जिले में, तीन सड़क निर्माण-कार्य (i) बाजीगम से तबरीतंग (चक्का) चरण-1 (ii) पी.डब्ल्यू.डी. सड़क से ग्लोटोंग चरण-1 एवं (iii) 18 कि.मी. पॉयंट पातम रमगोंग सड़क से मोलोम क्रमशः ₹32.02 करोड़, ₹29.25 करोड़ एवं ₹14.39 करोड़ की लागत पर उन ठेकेदारों को सौंपे गये थे जो क्रमशः ₹10 करोड़, ₹15 करोड़ एवं ₹10 करोड़ की निविदा हेतु योग्य थे।</p> <p>तीन जिलों, पापम पारे, अंजव एवं लोहित में, ₹140.04 करोड़ के अनुमानित लागत वाले 18 निर्माण-कार्यों को राष्ट्रीकृत बैंक द्वारा जारी आवश्यक प्रमाण-पत्र प्राप्त किये बगैर सौंप दिया गया था। अतः इन निर्माण-कार्यों के प्रति 18 ठेकेदारों की क्रेडिट पात्रता को परियोजना के निष्पादन से पूर्व सुरक्षित नहीं किया गया था।</p>
छत्तीसगढ़	<p>राज्य शीर्ष अभिकरण ने आइ.ए.पी. जिले (नक्सल प्रभावित जिले) की बोली क्षमता को निर्माण-कार्य के अच्छे अनुभव वाले स्थानीय ठेकेदारों को प्रोस्ताहित करने के लिए आंकलन मानदण्ड में छूट दिया था। तथापि, यह छूटयुक्त मानदण्ड गैर-आइएपी जिलों के लिए निविदाएं आमंत्रित करते समय भी अपनाया गया था।</p>

राज्य	अभ्युक्तियां
झारखंड	एनपीसीसी, देवघर ने भुधाई से जीतपुर तक सड़क निर्माण-कार्य हेतु निविदा आमंत्रित किया था (जून 2013) और भीकनाडीह लक्षित बस्ती थी। तथापि, कथित सड़क के स्थान पर निविदा को ₹0.72 करोड़ की लागत पर कारी पहाड़ी को लक्षित बस्ती के रूप में लेते हुए पथलजोर से महानाडीह नामक सड़क हेतु तय कर दिया गया था। इस निर्माण-कार्य का निष्पादन (पथलजोर से महानाडीह) दिशानिर्देशों के प्रावधानों के विरुद्ध था क्योंकि उक्त सड़क को 2001-02 के दौरान ही संस्वीकृति प्राप्त हो गयी थी और 2004 में ₹1.19 करोड़ के व्यय पर प्रत्यक्ष रूप से पूरा हुआ।
मणिपुर	मानक बोली दस्तावेज (एसबीडी) को एक नयी उपधारा को जोड़कर परिवर्तित किया गया था जिसने एनआरआरडीए की अनुमति के बगैर नीचे की तरफ निम्नतम उद्धृत बोली को (अनुमानित लागत के पाँच प्रतिशत से कम नहीं) बाधित किया। अनुमानित लागत के पाँच प्रतिशत से नीचे लगायी गयी बोली को अतर्कसंगत करार देते हुए रद्द कर दिया गया था। यह परिवर्तन निम्नतम तकनीकी योग्यता प्राप्त बोलीकर्ताओं द्वारा उद्धृत दरों एवं जिन दरों पर निविदाएं सौंपी गयी थीं, उनके मध्य अंतर के आधार पर ₹1.04 करोड़ की हानि में प्रतिफलित हुआ था।
ओडिशा	10 पैकेजों (ओआर-13-एडीबी-22/टी-III, 24/टी-III, ओआर-02-एडीबी-53,56,61,64,65, 66,71 एवं 75) में निविदाओं को वैधता अवधि के अन्दर प्रशासनिक कारणों से अंतिम रूप नहीं दिया गया था जिससे निर्माण-कार्यों के लिए पुन निविदा प्रक्रिया हुई। पुनर्निविदा कार्य की स्वीकृत लागत तकनीकी योग्यता प्राप्त बोलीकर्ताओं द्वारा ₹26.23 करोड़ की पूर्ववर्ती निम्नतम बोली की तुलना में ₹4.64 करोड़ अधिक थी।
सिक्किम	चरण VIII एवं X के अंतर्गत 16 पुलों का निर्माण-कार्य ₹32.01 करोड़ की लागत पर निविदा प्रक्रिया किये बगैर उन्ही ठेकेदारों को सौंप दिये गये जो सड़कों का निर्माण कर रहे थे।
तेलंगाना	खम्मम जिले में, तकनीकी रूप से अयोग्य बोलीकर्ता को मूल्य बोली हेतु अनुमति दी गयी थी और वेंकटपु आरएण्डबी सड़क से एडजरलापल्ली तक सड़क निर्माण कार्य ₹3.73 करोड़ हेतु सौंपा गया (अक्टूबर 2014) था।

राज्य	अभ्युक्तियां
	पीआईयू ने पीडब्ल्यूडी संहिता के अनुच्छेद 117-क के उल्लंघन में असाधारण व्यय हेतु निर्माण कार्य के अनुमानित मूल्य के दो प्रतिशत से अधिकता में छः ² निर्माण कार्यों को ₹0.57 करोड़ हेतु अतिरिक्त व्यवस्था की।
त्रिपुरा	गंदाछेरा से कलाझारी का ठेका देते समय, मूल्यांकन समिति द्वारा परिकल्पित अशेष बोली हेतु ₹0.67 करोड़ की धनराशि की निष्पादन सुरक्षा ठेकेदार द्वारा निर्माण-कार्य सौंपे जाने के पूर्व वापस नहीं किया गया था। अशेष निविदा मूल्य का मूल्यांकन आरसीसी पुल युक्त माणिकपुर से हजीराय सड़क के निर्माण में नहीं किया गया था और निर्माण कार्य को किसी अतिरिक्त निष्पादन सुरक्षा लगाये बगैर सौंप दिया गया था जबकि अभिकरण के पास पुल निर्माण हेतु कोई अनुभव प्रमाण पत्र भी नहीं था।
उत्तर प्रदेश	नमूने के जिलों में जबकि 59 ठेकेदार अनुमानित लागत से कम में प्रविष्ट हुए थे; बोली दस्तावेजों के प्रावधानों के अनुसार अतिरिक्त निष्पादन सुरक्षा प्राप्त नहीं की गई थी।

तीन राज्यों {(हिमाचल प्रदेश (1), पंजाब (6) एवं त्रिपुरा (18)} में, 25 पैकेज/निर्माण-कार्यों को प्रशासनिक विभाग की अनुमति, राज्य स्तरीय स्थायी समिति के पक्ष समर्थन या अनुमति को दर्ज किये बगैर एकल निविदा द्वारा सौंपा गया था।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (अप्रैल 2016) कि अनुबंध दिये जाने में अनियमितताओं के कारण राज्यों से मांगे गये थे।

4.3.4 निर्माण-कार्यों को जारी करने/सौंपने में विलंब

ओ.एम. निर्धारित करता है कि निविदा सूचना को जारी करने, निविदा को अंतिम रूप दिये जाने और निर्माण-कार्यों को सौंपने की औपचारिकताएं 71 दिनों, और पुनः निविदा के मामले में, प्रेस सूचना के विज्ञापन की तिथि से 120 दिनों के अंदर पूरी कर ली जाएगी।

² कोट्टान्जनपुरम से जमला थंडा (₹15.20 लाख), राजुपलेम से कसरम (₹21.64 लाख), मुमुनूर से लक्ष्मीपुरम (₹10.32 लाख), आर एण्ड बी सड़क से डुड्डेपुडी (₹4.06 लाख), जेड पी सड़क तडीकलपुडी से कोक्या थंडा (₹2.52 लाख) एवं अम्मापलेम से जग्या थंडा (₹3.12 लाख)

14 राज्यों {आंध्र प्रदेश (29), अरुणाचल प्रदेश (9), बिहार (189), गुजरात (36), हिमाचल प्रदेश (48), जम्मू व कश्मीर (57), झारखंड (229), मणिपुर (46), पंजाब (3), राजस्थान (104), तेलंगाना (22), त्रिपुरा (51), उत्तराखंड (85) एवं पश्चिम बंगाल (2053)} में, 2,961 निविदाओं को 974 दिनों के विलंब के साथ अंतिम रूप दिया गया था। विभाग के द्वारा विलंब के कारण प्रशासनिक कारणों, बड़ी संख्या में निर्माण-कार्यों के निष्पादन, पर्याप्त योग्यता प्राप्त ठेकेदारों की अनुपलब्धता, निधियों की अनुपलब्धता, आदि बताए गए थे। निविदा प्रक्रिया की पूर्णता में विलंब ने इसके बदले फिल्ड में निर्माण-कार्यों के निष्पादन को विलंबित किया।

4.4 निर्माण-कार्यों का निष्पादन

4.4.1 बीमा कवर का प्रावधान न होना

ओ.एम. के पैरा 9.3.1 एवं अनुबंध के सामान्य शर्तों की उपधारा 13 के अनुसार, ठेकेदार अपने खर्चे पर उपकरण, संपत्ति एवं ठेकेदार की जोखिम के कारण व्यक्तिगत रूप से घायल होने या मृत्यु की स्थिति हेतु त्रुटि देयता अवधि के आरंभ तिथि से लेकर उसके अंत तक बीमा कवर प्रदान करेगा।

छः राज्यों (असम, गुजरात, जम्मू व कश्मीर, मणिपुर, उत्तराखंड एवं पश्चिम बंगाल (पाँच नमूना परीक्षित जिलों में से चार) में, ठेकेदारों ने आवश्यक बीमा कवर प्रदान नहीं किया था।

10 राज्यों {आंध्र प्रदेश (11 निर्माण कार्य) हरियाणा (27 निर्माण-कार्य), हिमाचल प्रदेश (2 पैकेज), झारखंड (117 निर्माण-कार्य), मध्यप्रदेश (264 पैकेज), मिजोरम, पंजाब (42 निर्माण-कार्य), राजस्थान (11 पैकेज), सिक्किम (49 निर्माण-कार्य) एवं तेलंगाना (आठ निर्माण-कार्य)} में, 531 निर्माण-कार्य/पैकेजों में, ठेकेदारों ने आवश्यक बीमा कवर प्रदान नहीं किया था।

चार राज्यों {(हिमाचल प्रदेश (2 पैकेज), झारखंड (83 पैकेज), राजस्थान (40 पैकेज) एवं सिक्किम (2 निर्माण-कार्य)} में, ठेकेदारों ने निर्माण की समाप्ति के बाद पाँच वर्ष के त्रुटि देयता अवधि हेतु बीमा प्रदान नहीं किया था।

अतः बीमा कवर लागू करने में असफलता ठेकेदारों के निम्न बीमा प्रीमियम भुगतान के रूप में अनुचित वित्तीय लाभ का कारण बनी।

4.4.2 मोबीलाइजेशन एवं उपकरण अग्रिम का वसूल न होना

ओ.एम. के पैरा 9.4 के अनुसार, ठेकेदार को निर्माण आदेश जारी किये जाने की तिथि के बाद से 10 दिनों के अंदर मानव-शक्ति, सामग्री एवं मशीनरी का कार्य शुरू कर देना आवश्यक है। इसके अतिरिक्त, अनुबंध के सामान्य शर्तों की उपधारा 45 व्यवस्था करती है कि ठेकेदार की व्याज-मुक्त परिचालन अग्रिम (अनुबंध राशि का पाँच प्रतिशत) एवं उपकरण अग्रिम (लागत के 90 प्रतिशत तक) नियोजित प्रदान करेगा। इन अग्रिमों को, ठेकेदार को अन्यथा देय भुगतान में से आनुपतिक धनराशि की कटौती कर वसूल कर लिया जाएगा। केन्द्रीय सर्तकता आयोग के दिशानिर्देश (अप्रैल 2007) व्यवस्था करते हैं कि व्याज मुक्त परिचालन अग्रिम की वसूली समय-आधारित होगी और वह निर्माण कार्य की प्रगति से जुड़ी हुई नहीं होगी।

पाँच राज्यों {असम ₹0.37 करोड़), बिहार (₹0.50 करोड़), हिमाचल प्रदेश (₹0.25 करोड़), मिजोरम (₹0.30 करोड़) एवं सिक्किम (₹0.38 करोड़)} में आठ सड़क निर्माण कार्यों/पैकेजों के संबंध में परिचालन एवं उपकरण अग्रिम का ₹1.80 करोड़ अनुबंध की समाप्ति/निर्माण कार्य छोड़ दिये जाने के बावजूद वसूल नहीं किया गया था।

चार राज्यों {हरियाणा (₹2.75 करोड़), जम्मू व कश्मीर (₹0.44 करोड़), झारखंड (₹1.51 करोड़) एवं उत्तर प्रदेश (₹4.76 करोड़)} में ₹9.46 करोड़ निर्माण कार्य की समाप्ति के आरंभिक निर्धारित तिथि के बाद भी वसूल नहीं हुआ था।

सिक्किम में, 50 निर्माण-कार्यों में, ₹18.06 करोड़ का परिचालन एवं मशीनरी अग्रिम, निर्माण-कार्यों की शुरुआत होने के पश्चात् भी उनकी संस्वीकृति के एक से छः वर्ष बीत जाने के बाद भी वसूल नहीं हुआ था।

लेखापरीक्षा में परिचालन एवं उपकरण अग्रिमों में अनियमित अनुदान के मामले भी देखे गये जिनके विवरण नीचे दिये गये हैं:

राजस्थान में, पी.डब्ल्यू.डी. परिमंडल डुंगरपुर में पैकेज सं. आर जे 14-डब्ल्यूबी-बीएन-12 के अंतर्गत ₹0.44 करोड़ का मशीनरी अग्रिम अनुमानतः एक निजी बैंक को मशीनरी के लिए दिया गया था।

उत्तराखंड में, 16 मामलों में, ₹4.91 करोड़ का परिचालन अग्रिम आरंभिक अनुबंध मूल्यों के पांच प्रतिशत की अधिकतम सीमा की अधिकता में प्रदान किया गया था। दो मामलों³ में ₹0.66 करोड़ के परिचालन अग्रिम एवं एक मामले⁴ में ₹0.64 करोड़ के उपकरण अग्रिम के प्रति ठेकेदार से बैंक प्रतिभूति प्राप्त नहीं की गयी थी। इसके अतिरिक्त, एक मामले में, खरीदी गयी मशीन की ₹0.58 करोड़ के उपकरण अग्रिम हेतु रसीद प्राप्त नहीं की गयी थी।

अतः, उपरोक्त मामलों में ठेकेदारों को अनुचित लाभ दिये गये थे।

4.4.3 बैंक प्रत्याभूति का पुनर्वैधीकरण न होना

मानक बोली दस्तावेज की उपधारा 32 के अनुसार सफल बोलीकर्ता द्वारा स्वीकृति पत्र प्राप्त होने के 10 दिनों के अंदर किसी अनुसूचित बैंक द्वारा जारी शर्त रहित बैंक प्रत्याभूति अथवा नियोक्ता के नाम पर सावधि जमा प्राप्तियों के रूप में निष्पादन जमानत प्रदान किया जाता है। बैंक प्रत्याभूति निर्माण अवधि एवं निर्माण की समाप्ति के पाँच वर्ष बाद तक के लिए वैध होनी चाहिए।

नौ राज्यों {हरियाणा (पांच निर्माण कार्य), हिमाचल प्रदेश (10 निर्माण कार्य), जम्मू व कश्मीर (13 निर्माण कार्य), झारखंड (दो निर्माण कार्य), मिजोरम (एक मामला), पंजाब (एक निर्माण कार्य), सिक्किम (51 मामले), तेलंगाना (11 निर्माण कार्य) एवं पश्चिम बंगाल (78 निर्माण कार्य)} में, 172 निर्माण कार्यो में बैंक प्रत्याभूतियों की वैधता या तो समाप्त हो जाने दी गयी या त्रुटि देयता अवधि के उसके दौरान पुनः वैधीकरण नहीं हुआ था। अतः सरकारी हित को पर्याप्त रूप से सुरक्षित नहीं किया गया था।

अन्य राज्य विशिष्ट अनियमितताएं नीचे दी गयी हैं

पीएमजीएसवाई लेखा नियम पुस्तिका के पैरा 13.2 प्रावधान करता है कि बैंक प्रत्याभूति स्वीकार करने वाले अधिकारी का यह कर्तव्य है कि वो बैंक प्रत्याभूति जारी करने वाले बैंक से किसी तृतीय पक्ष के हस्तक्षेप के बिना सीधे उसकी सत्यता का पुष्टिकरण प्राप्त करे। असम में निर्माण कार्य

³ कांठ की नान से अजोली तल्ली एमआर (पीआईयू साल्ट) जिला-अल्मोड़ा तथा चमोली जिले के कुनार मोड़ से घेस एमआर (पीआईयू आरईएस कर्ण प्रयाग)

⁴ कुनार मोड़ से घेस एमआर (पीआईयू आरईएस चमोली)

निष्पादन अभिकरणों ने पाया कि विभिन्न ठेकेदारों/फर्मों द्वारा जमा की गयी ₹6.56 करोड़ की 18 बैंक प्रत्याभूतियां/विशेष सावधि जमा प्राप्तियां नकली थीं। पीआईयू लखीमपुर (पैकेज सं. एएस-15-65 एएस-15-23) एव सिल्चर (पैकेज सं. एएस-03-67,) में ₹3.78 करोड़ के अग्रिम ठेकेदारों द्वारा नकली बैंक प्रत्याभूतियां जमा कराकर प्राप्त की गयी थीं। निर्देशों के अनुपालन में असफलता से, पीआईयू, अनुबंध की समाप्ति पर, केवल ₹1.12 करोड़ ही वसूल कर सका और ₹9.22 करोड़ अमुक्त रह गया।

मिजोरम में, पैकेज सं. एमजेड-1 66(ख) (जोहमुन एन.टींघमुन सड़क, राष्ट्रीय राजमार्ग प्रभाग-1। एजावल का निर्माण) में ₹0.09 करोड़ की आवश्यक निष्पादन बैंक प्रत्याभूति प्राप्त नहीं हुई थी। पैकेज सं. एमजेड 02-डब्ल्यूबी-01, खुआंगलेंग-बुंगजंग सड़क, पी.डब्ल्यू.डी., चंफई प्रभाग में, ₹0.15 करोड़ की सावधि जमा अनुबंध की समाप्ति पर भुनायी नहीं जा सकी क्योंकि यह नकली थी।

मंत्रालय ने बताया (अप्रैल 2016) कि फरवरी 2008 में सत्यता सुनिश्चित करने के लिए भारतीय रिजर्व बैंक के दिशानिर्देशों की संगति में बैंक प्रत्याभूतियों की स्वीकृति हेतु राज्यों को एक परिपत्र जारी किया गया था। तथापि, निर्देश जारी किये जाने के बावजूद, ठेकेदारों द्वारा नकली बैंक प्रत्याभूतियाँ जमा किया जाना और बैंक प्रत्याभूतियों का पुनर्वैधीकरण न होना बना रहा।

4.4.4 स्वीकृत तकनीकी विशिष्टता से विचलन

ओएम के पैरा 8.2 के अनुसार तकनीकी संस्वीकृति के बाद, निर्माण-कार्यों को निविदा उसी रूप में दे दी जाएगी और एनआरआरडीए की पूर्व अनुमति के बगैर निर्माण-कार्यों में कोई परिवर्तन नहीं किया जाएगा।

छः राज्यों (महाराष्ट्र, राजस्थान, तेलंगाना, त्रिपुरा, उत्तराखंड एवं पश्चिम बंगाल) में, निर्माण-कार्यों के निष्पादन के दौरान 44 निर्माण कार्यों में एनआरआरडीए की पूर्व अनुमति के बगैर तकनीकी विशिष्टताओं से विचलन हुआ (अनुबंध-4.2)।

अन्य राज्य विशिष्ट मामले नीचे दिये गये हैं

झारखंड में, देवघर जिले में, 11 पुलों का निर्माण-कार्य एक ठेकेदार को ₹35.35 करोड़ की कीमत पर सौंपा गया (अक्तूबर 2012)। निर्माण-कार्यों के निष्पदान के दौरान, डीपीआर विशिष्टताओं एवं निर्माण-स्थल की स्थिति में असंगतियां नजर आयीं। परिणामस्वरूप, ठेकेदार के साथ संयुक्त निरीक्षण के बाद कार्य स्थलों के पुनरीक्षण हेतु गठित एक समिति ने पाँच मामलों में पुलों की लंबाई के 142 मीटर से घटाकर 24 मीटर करने, छः मामलों में खंभों की संख्या घटाने और तीन मामलों में नींव कार्यों में परिवर्तन होने के मामले बताए। यह दर्शाता था कि तकनीकी विशिष्टताएं निर्माण-स्थल की स्थितियों के अनुसार तैयार नहीं की गयी थीं।

उत्तराखंड में अल्मोड़ा एवं पौड़ी में चार निर्माण-कार्यों⁵ में, ₹0.88 करोड़ उन निर्माण⁶ के मर्दों के लिए खर्च किये गये जो या तो संस्वीकृत नहीं थे या जो पी.डब्ल्यू.डी. द्वारा निर्मित मौजूदा सड़कों के भाग नहीं थे।

4.4.5 क्रास जलनिकासी एवं पुलों का निर्माण न होना

पीएमजीएसवाई का मुख्य केन्द्र बिंदु सदाबहार सड़क संयोजकता प्रदान करना है, जो वर्ष भर सभी मौसमों में प्रयोग में लाया जा सके।

आठ राज्यों (आंध्र प्रदेश, असम, बिहार, छत्तीसगढ़, जम्मू व कश्मीर, कर्नाटक, राजस्थान एवं तेलंगाना) में, कम संख्या में पुल/क्रॉस जलनिकासी (सीडी) का निर्माण होना, कम लंबाई वाले पुलों का निर्माण होना, आरसीसी पुलों को या तो आरसीसी बॉक्स कल्वर्ट या क्रास जलनिकासी निर्माण से स्थानापन्न किया जाना, आदि अनियमितताएं थीं जिन्हें **अनुबंध-4.3** में दिया गया है। यह दर्शाता था कि डीपीआर को निर्माण स्थल की स्थितियों के अनुसार तैयार नहीं किया गया था अथवा आवश्यक संख्या में पुलों/सीडी का निर्माण नहीं किया गया था।

अन्य राज्य विशिष्ट निष्कर्ष निम्नलिखित हैं

असम में, पैकेज सं. एस 25-59 के अंतर्गत, छः पुलों में से ठेकेदारों ने चार पुलों का कार्य आरंभिक चरण पर छोड़ दिया था (दिसंबर 2013) और अन्य

⁵ जीडब्ल्यूडी-सॉल्ट (अल्मोड़ा)-सौंधर से पनवारोखन (स्टेज-11) एवं काठ की नाव से आयोली तली (स्टेज-11); आईडी-श्रीनगर (पौड़ी)-चोपड़ा-नलाई (स्टेज-11) तथा चखीसाईं से जाख (स्टेज-11)

⁶ अन्य सड़कों पर फुटपाथ निर्माण कार्य तथा हिल साईड कटिंग, घरों तथा विद्युत पोलों का संरक्षण, पहले से निर्मित (पीडब्ल्यूडी द्वारा) भाग पर/सड़क के पेंटेड सतह (बीटी) पर कार्य

दो पुलों के निर्माण का कार्य शुरू नहीं किया था। परिणामस्वरूप, लक्षित बस्ती को संयोजकता प्रदान करने के लिए सड़क निर्माण पर किया गया ₹34.61 करोड़ का व्यय बेकार हो गया।



चपागुडी-ओडालगुडी सड़क पर सीएच 2.850 कि.मी. (चपागुडी की तरफ) पर अधूरा आर.सी.सी. पुल सं. 3/2



तेंगाबाड़ी गुमेरगांव सड़क पर सीएच 1.80 कि.मी. (तेंगाबाड़ी की तरफ) पर अधूरा आर.सी.सी. पुल सं. 2/1

छत्तीसगढ़ में, पैकेज सं. सीजी 1429 (रायपुर), सीजी 0268 (बिलासपुर), सीजी 1554, 1509 (क), एवं 1556 (राजनंदगांव) के अंतर्गत, अप्रैल 2006 से मार्च 2014 के दौरान ₹9.71 करोड़ की लागत पर निर्मित पाँच सड़कों में आवश्यक पुलों के नहीं बनने के कारण लक्षित बस्तियों को ये सड़कें सदाबहार सड़क संयोजकता प्रदान नहीं करतीं।

गुजरात में, बनसकंठा जिले में, 3.390 कि.मी. का धानपुर बमरिया सड़क ₹1.68 करोड़ की लागत पर बगैर पुलों के बना था। इससे लक्षित बस्ती सदाबहार सड़क संयोजकता से वंचित रही (अगस्त 2010)।

हिमाचल प्रदेश में, लहोल एवं स्पीती जिले के कजा प्रभाग में, अक्टूबर 2006 में ₹0.59 करोड़ (5.05 कि.मी. का चीचम से किब्बर) की लागत से निर्मित सड़क को मोटर वाहनों के लिए खोला नहीं गया था क्योंकि संबा लंबा नाले पर 111.10 मीटर लंबा स्टील ट्रस पुल नहीं बनाया गया था। पुल के निर्माण पर ₹3.22 करोड़ का व्यय हुआ, लेकिन वह मार्च 2016 तक तैयार नहीं हुआ था।



जम्मू व कश्मीर में, दो जिलों (कठुआ एवं रजौरी) में, अप्रैल 2011 से जुलाई 2014 की अवधि में तीन सड़क परियोजनाओं को ₹12.11 करोड़ की लागत पर बगैर पुलों एवं वेन्ट वाले कॉजवे के पूरा हुआ बताया गया था। इन सड़क परियोजनाओं ने कटनी, दघानी एवं भेल्ला नामक प्रस्तावित बस्ती को सदाबहार सड़क संयोजकता प्रदान करने के उद्देश्य को पूरा नहीं किया।

झारखंड में, देवघर में, ₹13.11 करोड़ की लागत का 11 पुल निर्माण कार्य एक ठेकेदार को मई 2014 तक करने के लिए दिया (नवंबर 2012) गया था। डीपीआर में कमियों के कारण, इन्हें जून 2013 में फिर से बनाया गया था। सितंबर 2015 तक, तीन पुल बन गये थे। चार पुलों के संबंध में, निर्माण कार्य शुरू नहीं हुआ था क्योंकि दो पुलों के निर्माण स्थल बांध क्षेत्र में पड़ते थे और एक पुल का कार्य नक्सल समस्या के कारण रोक दिया गया था एवं पुल किसी दूसरे अभिकरण द्वारा निर्मित पाया गया था।

पाँच जिलों (देवघर, गढवा, हजारीबाग, जामताड़ा एवं पश्चिम सिंहभूमि) में, जहाँ सड़क निर्माण ₹30.00 करोड़ के लागत से हुआ वहाँ सड़कों के बीच बहती नदियों के ऊपर 22 पुलों के निर्माण (लगभग से 15 से 400 मीटर की लंबाई) की व्यवस्था नहीं होने के कारण 18 बस्तियों को इच्छित संयोजकता प्रदान नहीं की जा सकी।

ओडिशा में, सात जिलों (बालासोर, बोलांगीर, कालाहांडी, धनकनाल, जाजपुर, मयूरभंज एवं सुंदरगढ़) में, दिसंबर 2002 से फरवरी 2015 के दौरान ₹65.41

करोड़ की लागत पर निर्मित 35 सड़कों द्वारा, नदियों/नालों के ऊपर पुलों का निर्माण नहीं होने के कारण लक्षित बस्तियों को सदाबहार सड़क संयोजकता नहीं दी गयी थी।

तेलंगाना में, खम्मम के तीन निर्माण कार्य (‘आर एण्ड बी सड़क तुरुबका से व्हाइटनगरम’, ‘जेडपी सड़क सिंथोनिचेल्का से मेल्लामडुगु तक’ एवं जेडपी सड़क तडीकलपुडी से कोक्या थंडा) बेडीपीआर अनुसार आठ लिंक पुलों/कल्वर्ट का कार्य किये बगैर बंद कर दिया गया था, जिससे ₹1.98 करोड़ का व्यय निष्फल हुआ।

उत्तर प्रदेश में, झांसी में, एरीक से कुरेया सड़क का सुधार कार्य ₹6.82 करोड़ (लंबाई:15.860) की लागत पर 5,899 व्यक्तियों की आबादी वाली चार बस्तियों की सुविधा के लिए पूरा किया गया (मार्च 2015) था परंतु अपेक्षित सेतुक के अभाव के कारण यह अपने उद्देश्य की पूर्ति नहीं करता था, और इस कारण जल-जमाव होता था।

सीतापुर में, तीन सड़कों⁷ के निर्माण का कार्य मार्च 2013 में ₹2.59 करोड़ की लागत पर किया गया था और उसे मार्च 2014 तक पूरा किया गया था। निर्माण-कार्य को ₹0.82 करोड़ खर्च करने के बाद काजवे के अभाव में बंद कर दिया गया था जिसे डीपीआर में शामिल नहीं किया गया था।

महाराजगंज जिले में, दशरथपुर टेढ़ी गंगा से खैहवा टोला तक सड़क जिसे सितंबर 2009 में 1,503 व्यक्तियों की आबादी वाले कोनाहवा को संयोजकता प्रदान के लिए संस्वीकृत किया गया था, उसके निर्माण-कार्य की शुरुआत नहीं की गयी थी क्योंकि आवश्यक 150 मीटर लंबे पुल की संस्वीकृति अभी राज्य सरकार को करनी थी।

चयनित जिलों में, 84 निर्माण कार्यो को 2010-15 के दौरान डीपीआर में प्रावधानित सीडी निर्माण कार्यो का 5 से 100 प्रतिशत निर्माण किये बगैर ₹143.15 करोड़ लगाकर पूरा किया गया दर्शाया गया था। सीडी कार्यो के नहीं होने के कारण, निर्मित सड़कों से सदाबहार सड़कों का उद्देश्य पूरा नहीं होता

⁷ टी-03 (4 किमी) से पासिरपुरना लिंक रोड पैकेज नं. 6614 के अन्तर्गत टी-03 (4 किमी) से नसीरपुर सरकार लिंक रोड तथा पैकेज नं. 66113 के अंतर्गत टी-03 (8 किमी) से सिकरी माफी से बिजवारी लिंक रोड

था और सड़कों की इच्छित समय के लिए सुधारणीयता सुनिश्चित नहीं हुई थी।

मंत्रालय ने बताया (अप्रैल 2016) कि कार्यक्रम के कार्यन्वयन की प्रगति एवं राज्यों द्वारा स्वयं/इलेक्ट्रॉनिक रूप से बतायी गयी प्रगति के मध्य भिन्नता को वास्तविकी समय के अनुसार पहचान करने के लिए पीएमबीएसवाई सड़कों की योजना एवं मानीटरिंग हेतु एक उपग्रह चित्र तकनीक का उपयोग किया जा रहा था। उत्तर प्रासंगिक नहीं है क्योंकि क्रास जलनिकासी एवं पुलों का निर्माण नहीं होने के कारण नहीं प्रस्तुत किये गये थे।

मामला अध्ययन- त्रिपुरा

पीआईयू, धलाई में, माणिकपुर से हाजीराय निर्माण-कार्य (टीआर 04165) जिसमें 20.359 किमी सड़क एवं एक प्रमुख आरसीसी पुल शामिल था, की शुरुआत फरवरी 2012 में ₹19.38 करोड़ की लागत पर की गयी थी। तथापि, विभाग ने, मार्च 2015 में, यह देखा कि 17.925 किमी से आगे सड़क को हाजीराय गाँव को जोड़ने के लिए अलाइनमेंट का कार्य व्यवहार्य नहीं था और इसे लोक प्रतिनिधियों एवं पी.आइ.यू. के तकनीकी सलाहकार द्वारा तैयार प्रस्ताव के बाद बदल दिया गया था। इसी बीच, 17.75 कि.मी. पर पुल के निर्माण का कार्य शुरू किया जा चुका था और इस पर ₹1.30 करोड़ का व्यय हुआ था। संशोधित नक्शे के अनुसार, पुल नये अलाइनमेंट का भाग नहीं था।

अतः पुल के निर्माण पर किया गया ₹1.30 करोड़ का व्यय लक्षित अधिवास को कोई लाभ दिये बगैर निष्फल हो गया।

4.4.6 स्थानीय रूप से उपलब्ध सामग्री का उपयोग नहीं होना

ओ.एम. व्यवस्था करता है कि ग्रामीण सड़कों के विभिन्न स्तरों में फुटपाथ की सामग्रियों हेतु विशिष्टताओं को हर संभव मितव्ययी, सड़क पर अपेक्षित यातायात भार, जलवायुवीय स्थितियों आदि की संगति में होना चाहिए। स्थानीय सामग्रियों जो निकालने में सस्ती होती हैं और जिनमें दुलाई प्रभार निम्नतम लगता है, उनका उपयोग जितना अधिक संभव हो किया जाना

चाहिए। इसके अतिरिक्त जहाँ संभव हो और तापीय संयंत्रों के 100 कि.मी. के दायरे में उपलब्ध फ्लाइ ऐश का उपयोग तकनीकी नियमों एवं संबंधित आचार संहिता के अनुसार किया जाना अनिवार्य है।

तीन राज्यों (आंध्र प्रदेश, पंजाब एवं तेलंगाना) में फ्लाइ ऐश, यद्यपि उपलब्ध था, उसका सड़क के निर्माण में प्रयोग नहीं किया गया था।

मेघालय में, स्थानीय रूप से उपलब्ध सामग्रियों का उपयोग नहीं किया गया था क्योंकि जिले अथवा राज्य का समग्र रूप से मृदा वर्गीकरण, तीव्रता अभिलक्षण एवं विभिन्न खदानों एवं उनकी भूमि उपलब्धता पर सभी सामग्रियों के संबंधित गुणधर्म के ब्यौरों के साथ पूरी तरह भौगोलिक मानचित्रण नहीं हुआ था।

उत्तराखंड में, चार जिलों में नौ पीआईयू के 14 निर्माण कार्यों में पारंपरिक उच्च गुणवत्ता के ठोस पत्थर समुच्चयों को स्थानीय रूप/प्राकृतिक रूप से उत्पन्न निम्न श्रेणी की सामग्रियों के ऊपर तरजीह दी गयी थी जो ₹12.29 करोड़ के परिहार्य व्यय में परिणत हुआ।

मंत्रालय ने बताया (अप्रैल 2016) कि राज्यों को इस विषय पर मई 2013 एवं जनवरी 2016 में परिपत्र जारी किये गये थे। तथापि, स्थानीय रूप से उपलब्ध सामग्री के उपयोग नहीं होने की स्थिति बनी रही।

4.4.7 विभागीय स्तर पर सामग्री की आपूर्ति

पीएमजीएसवाई लेखे नियम पुस्तिका कार्यक्रम निधि और ओ.एम. में व्यवस्था हैं कि ठेकेदारों को सामग्री प्रदान करना अनुमेय नहीं है।

हिमाचल प्रदेश में, कर्छम प्रभाग ने चार पीएमजीएसवाई निर्माण कार्यों⁸ के लिए सामग्री के प्रापण हेतु ₹0.44 करोड़ प्राप्त किया (मार्च 2007) था। इसमें से ₹0.17 करोड़ का उपयोग सामग्री के प्रापण में हो गया और ₹ 0.27 करोड़ का उपयोग नहीं हुआ जो अप्रयुक्त रहा (अगस्त 2015) ।

शिमला के सीई (दक्षिण) ने बुर्चा नाले के ऊपर वांग्टू से पन्वी सड़क के अलाइनमेंट पर एक अहाता के जैसा वहनीय स्टील पुल के निर्माण हेतु ₹0.89

⁸ तापरी (चोल्टू) से जानी रोड (पीकेजी नं. 05-22: 0.12 करोड़) तापरी (चोल्टू) से पनाग रोड (एचपी-05-21: 0.05 करोड़), चौरा मजगून रोड पीकेजी नं. एचपी-05-27: 0.20 करोड़, निगुलसारी से तराण्डा (पीकेजी नं. एचपी-05-17: 0.07 करोड़)

करोड़ की लागत की सामग्री का (140 टीएसआर निर्माण) प्रापण किया (मार्च 2006) था। पूरी सामग्री आठ अन्य निर्माण कार्यों में स्थानांतरित (अक्टूबर 2006 एवं सितम्बर 2014 के बीच) किया गया था।

सिक्किम में, राज्य व्यापार निगम को जारी भण्डार सामग्री के प्रापण हेतु ₹7.16 करोड़ का अग्रिम असमायोजित नहीं किया गया (मार्च 2015)। इसमें 55 पुलों की सामग्री हेतु ₹5.58 करोड़ शामिल थे, जिसमें से पूर्वी जिले के 20 पुलों को निर्माण-स्थल में परिवर्तन के कारण रद्द कर दिया गया था।

तमिलनाडु में 2010-14 के दौरान, आठ जिला ग्रामीण विकास अभिकरणों⁹ ने ठेकेदारों को सामग्री प्रदान किया था।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (अप्रैल 2016) कि 2010-11 के बाद से, कोई भी केन्द्रीकृत प्रापण नहीं किया गया था। मंत्रालय का उत्तर अस्वीकार्य है क्योंकि ठेकेदारों को विभागीय स्तर पर सामग्री की आपूर्ति के मामले अभी भी मौजूद थे।

4.4.8 निर्माण कार्यों के कार्यान्वयन में विलंब

दिशानिर्देशों के पैरा 13.1 के अनुसार, संस्वीकृत परियोजनाएं पीआईयू द्वारा निष्पादित की जानी थीं और कार्य आदेश के जारी होने की तिथि से बारिश के मौसम सहित 12 कैलेंडर माह की अवधि के अंदर इन्हें पूरा किया जाना था।

26 राज्यों (आंध्र प्रदेश, अरुणाचल प्रदेश, असम, बिहार, छत्तीसगढ़, गुजरात, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, झारखंड, कर्नाटक, केरल, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, मणिपुर, मिजोरम, ओडिशा, पंजाब, राजस्थान, सिक्किम, तमिलनाडु, तेलंगाना, त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश, उत्तराखंड एवं पश्चिम बंगाल) में, 4,496 निर्माण कार्यों एक माह से 129 माह की अवधि से विलंबित थे जिनके ब्यौरे अनुबंध-4.4 में दिये गये हैं। विलंब के कारण भूमि विवाद वन अनापत्ति प्राप्त नहीं होना, धनराशि की कमी, सामग्री की अनुपलब्धता/परिवहन में कठिनाई, श्रमिकों की कमी खनन अनुमति में विलंब आदि थे।

⁹ जिला ग्रामीण विकास अभिकरण कांचीपुरम, तिरुवन्मलाई, डिन्डीगुल, उधगमण्डलम, कन्याकुमारी, अरियालूर, कृष्णागिरि तथा पुडुकोटाई

4.4.9 परिसमापित क्षतियों का वसूल न होना

ओ.एम. एवं मानक बोली दस्तावेज की शर्तों के अनुसार, निर्माण-कार्य की पूर्णता में विलंब हेतु परिसमापित क्षतियों का भुगतान ठेकेदारों की जिम्मेदारी है। इसके अतिरिक्त, यदि ठेकेदार द्वारा अनुबंध के किसी मौलिक शर्त के उल्लंघन के कारण अनुबंध समाप्त होता है, तो अपूर्ण निर्माण-कार्य के मूल्य पर लागू प्रतिशतता को परिसमापित क्षतियों के रूप में ठेकेदार से वसूला जाएगा।

16 राज्यों {आंध्र प्रदेश (1), असम (33), बिहार (108), छत्तीसगढ़(12), हरियाणा (1), हिमाचल प्रदेश (9), मध्य प्रदेश (107), मणिपुर (20), मेघालय (4), मिजोरम (2), नागालैंड (51), ओडिशा (7), पंजाब (3), राजस्थान (75), त्रिपुरा (6) एवं उत्तराखंड (20)} में, 459 निर्माण कार्य/पैकेजों में ₹131.56 करोड़ की धनराशि की परिसमापन क्षतियों की वसूली नहीं लगायी गयी थी।

सिक्किम में, 20 निर्माण कार्य में ठेकेदारों द्वारा बगैर कोई कारण बताए देर की गयी थी। निर्माण निष्पादन अभिकरणों ने दोषी ठेकेदारों पर परिसमापन क्षतियां नहीं लगायी।

4.4.10 लागत वृद्धि के कारण अधिक व्यय

11 राज्यों (छत्तीसगढ़, गुजरात, हिमाचल प्रदेश, जम्मू व कश्मीर, झारखंड, कर्नाटक, केरल, मिजोरम, ओडिशा, त्रिपुरा एवं उत्तराखंड) में 47 निर्माण-कार्यों में उनकी संस्वीकृत लागत में पूर्ववर्ती अनुबंध के निरस्त होने के बाद शेष कार्य को बढ़े हुए दरों पर पुनः प्रदान करने, सीसी फुटपाथ के अतिरिक्त प्रावधान, लंबाई में विचलन, मूल्य वृद्धि आदि के कारण ₹56.87 करोड़ की वृद्धि हुई जिसके ब्यौरे अनुबंध-4.5 में दिये गये हैं।

4.4.11 लक्षित बस्तियों को पूर्ण संयोजकता प्रदान किये बगैर निर्माण कार्य पूर्ण दिखाये गये

कार्यक्रम का अभिप्रेत लाभ तभी प्राप्त किया जा सकता है यदि लक्षित बस्तियों को एक सदाबहार सड़क के माध्यम से पूर्ण संयोजकता प्रदान की गई हो।

सात राज्यों (बिहार, गुजरात, झारखंड, मध्य प्रदेश, तमिलनाडु, त्रिपुरा एवं पश्चिम बंगाल) में, 73 सड़क निर्माण-कार्य किए गए थे और आवश्यक भूमि की अनुपलब्धता, रेलवे द्वारा अनापत्ति नहीं दिये जाने, आवश्यक पुलों के निर्माण नहीं होने आदि के कारण लक्षित बस्ती को पूर्ण संयोजकता प्रदान किये बगैर पूरा किया गया दर्शाया गया था। इसमें से, 72 सड़क निर्माण कार्यों को ₹ 120.03 करोड़ की लागत पर कार्यान्वित किया गया था।

अन्य राज्य विशिष्ट मामलों पर नीचे चर्चा की गयी है:

असम में, इस्लामपुर सं.2 के मार्ग से विहपुरिया इस्लामपुर से बेसापत्ती तक सड़क का निर्माण 4.850 कि.मी. की प्रस्तावित लंबाई के बजाय निधियों की कमी के कारण 4.650 कि.मी. तक सीमित रखा गया था। निर्माण-कार्य को ₹2.53 करोड़ खर्च करने के बाद बंद कर दिया गया जिससे लक्षित बस्ती को सदाबहार सड़क संयोजकता प्रदान करने के उद्देश्य की प्राप्ति नहीं हुई।

एक अन्य मामले में, खनजन खगोरी से सड़क के निर्माण (पैकेज सं एएस 15-48) को संस्वीकृत लंबाई 3.36 कि.मी. के प्रति 2.05 कि.मी तक सीमित रखा गया था चूंकि निर्माण कार्य की निविदा दुबारा दिये जाने पर उसमें उद्धृत दरें संस्वीकृत राशि से अधिक थीं। निर्माण-कार्य को ₹1.82 करोड़ के लागत से पूरा किया गया था। खगोरी बस्ती को जोड़ने के लिए 1.310 कि.मी. का शेष भाग को बंद किये जाने का प्रस्ताव था, लिहाजा लक्षित बस्ती को इच्छित संयोजकता प्रदान नहीं किया गया।

झारखंड के दो जिलों सीमडेगा एवं हजारीबाग में, तीन सड़के 2011-13 के दौरान ₹1.80 करोड़ की लागत पर पाँच बस्तियों को संयोजकता प्रदान करने के लिए बनायी गयी थी। लक्षित बस्तियों को संयोजकता प्रदान करने के स्थान पर तीन अन्य बस्तियों को संयोजकता प्रदान की गयी थी क्योंकि लक्षित बस्ती पहले ही जोड़ी जा चुकी थी। शेष दो लक्षित बस्तियों को जोड़ने के लिए अलग डीपीआर बनाये गये थे।

गढ़वा जिले में, एल 031 से अतियारी तक सड़क के निर्माण को निष्पदान के समय जुड़े सात सीडी नर्माण कार्यों को समायोजित करने कि लिए 326 मीटर तक घटाया गया था ताकि निर्माण कार्य को स्वीकृत लागत के अंदर पूरा किया जा सके।

केरल में कन्नूर जिले में, पैकेज सं. के आर 0442 पदमकवल में अनारा सड़क (2490 मीटर), मीटर (चेनेज 0/000 से 0/810 तक) का निर्माण आवश्यक नियमों के अनुसार सड़क को चौड़ा करने और ग्रेडिएंट को खोलने के लिए वन विभाग की अनुमति के अभाव में नहीं हुआ। सड़क का सुधार कार्य चेनेज 0/811 से 2/490 के मध्य किया गया था। 0/000 एवं 0/810 के मध्य का हिस्सा कच्चा और उच्च ग्रेडिएंट के साथ मोटर वाहनों के लिए अनुपयुक्त बना रहा।

मणिपुर में, पैकेज सं. एम एन 0671 के अंतर्गत एन एच 39 से साईकोटजंग (7.77 से 15.37 कि.मी.) से साईकोटजंग भाग-II को जोड़ने का कार्य ₹3.33 करोड़ की लागत पर पूरा किया गया (मई 2011) था। संयुक्त प्रत्यक्ष निरीक्षण में दिखायी दिया कि एन एच 39 से चेनेज 0.00 कि.मी. पर अन्यत्र स्थल पर शुरू हुई सड़क मापन पुस्तिका में दर्ज सड़क से अलग थी। पूर्व में पैकेज 0652 के अंतर्गत 2009-10 के दौरान चरण-VI में प्रस्तावित इस प्रकार निर्मित सड़क (एनएच 39 से साईकोटजंग चेनेज 0.00 से 7.77 कि.मी. तक) एनआरआरडीए द्वारा अनुमोदित नहीं थी।

राजस्थान में 2010-15 के दौरान संस्वीकृत 154.275 कि.मी. के सड़क निर्माण कार्य के प्रति पीआरयू ने निजी/वन भूमि के अधिग्रहण नहीं होने के कारण ₹31.19 करोड़ की लागत से केवल 109.67 कि.मी. में ही कार्य कराया था। निर्माण कार्यान्वयन यूनिट ने हालांकि, लक्षित बस्तियों को जोड़ने के लिए आवश्यक सड़क की प्रस्तावित लंबाई का निर्माण किये बगैर इन निर्माण कार्यों को पूर्ण मान लिया था।

सिक्किम में, पूर्वी जिले में सलमथंग से निम्न टेरथंग तक ग्रामीण संयोजकता को 7.88 किमी की लंबाई की सड़क के निर्माण की ₹4.64 करोड़ हेतु संस्वीकृति प्रदान की गयी थी। माह के विलंब के बाद, निर्माण-कार्य जनवरी 2014 में पूरा किया गया था। संयुक्त प्रत्यक्ष सत्यापन में दिखायी दिया कि केवल 6.28 कि.मी. सड़क का ही निर्माण कार्य-स्थल पर हुआ था। शेष 1.60 किमी का निर्माण अन्य स्थान यथा पीडब्ल्यूडी सड़क से अंबा तक पर किया गया था जो निर्माण स्थान से लगभग तीन किमी दूर था चूंकि सड़क के अलाइनमेंट में 30 मीटर लंबे पैदल पार पथ पर निर्माण कार्य की शुरुआत अभी होनी थी।

त्रिपुरा में ढलाई जिले में, धुमाचेरी से चंद्रहासा पाड़ा तक सड़क को (पैकेज सं. टीआर-04-61) पांच बस्तियों (निताई कुमार पाड़ा, रतन रोआजा पाड़ा, कृष्ण दयाल पाड़ा, मधु रोआजा पाड़ा एवं चित्रसेन पाड़ा) को संयोजकता प्रदान करने के लिए मार्च 2013 में अंतिम बस्ती कोदोकीमी दूर छोड़ते हुए ₹5.92 करोड़ की लागत पर पूर्ण किया गया बताया गया था। अपूर्ण विस्तार पर निर्माण दिसंबर 2014 में एक अलग पैकेज (टीआर 04206) के अंतर्गत शुरू किया गया था।

उत्तराखंड में, नैनीताल एवं पौड़ी जिले के 10 बस्तियों¹⁰ जिनकी जनसंख्या 3,889 थी, सड़कों के निर्माण के बाद भी असंयुक्त रह गये क्योंकि ये बस्ती या तो ठीक अलाइनमेंट पर स्थित नहीं थे या बस्तियों को क्षेत्र की जमीनी हकीकत के अनुसार जोड़ना संभव नहीं था।

4.4.12 अधूरे निर्माण कार्य

पांच राज्यों (असम, हिमाचल प्रदेश, जम्मू व कश्मीर, झारखंड एवं मध्य प्रदेश) में, 68 निर्माण कार्य भूमि विवादें वन विभाग द्वारा अनापत्ति प्राप्त नहीं होने बाढ़ द्वारा क्षति आदि के कारण अधूरे रह गये और इन परियोजनाओं पर खर्च ₹132.20 करोड़ निष्फल रहा क्योंकि लक्षित बस्तियों को सदाबहार सड़क संयोजकता प्रदान नहीं किया गया था {अनुबंध-4.6 (क)}। इसके अलावा, चार राज्यों (असम, झारखंड, मिजोरम एवं त्रिपुरा) में, ₹36.94 करोड़ का व्यय करने के बाद 27 निर्माण कार्य अधूरे रह गये क्योंकि अनुबंधों को ठेकेदारों द्वारा अनुबंधीय दायित्वों के उल्लंघन के कारण निरस्त कर दिया गया था {अनुबंध-4.6 (ख)}। अतः ₹36.94 करोड़ का व्यय निष्फल रहा।

अन्य राज्य विशिष्ट ब्यौरे निम्नलिखित हैं:

हिमाचल प्रदेश में ₹2.80 करोड़ की लागत के तीन निर्माण कार्य (2010 से पूर्व एक तथा 2010-11 में दो संस्वीकृत कार्य) के निर्माण का कार्य वन भूमि शामिल होने के कारण शुरू नहीं किया गया। आगे, ₹10.95 करोड़ का व्यय करने के बाद, 10 निर्माण कार्य (सात निर्माण कार्य 2010 के पूर्व संस्वीकृत एवं तीन 2010-11 में) सात से 105 माह की अवधि तक वन भूमि शामिल

¹⁰ ब्लॉक ओखलाकण्डा- कुण्डल (370) एवं हरीशताल (416), ब्लॉक बैतालघाट- बर्गल (463), कोफ्लोटा (573) नैनीताल जिले का सिल्टोना (524), ब्लॉक बिरोन्खल- कोटा (262), ब्लॉक द्वारिखा-मजोखी (266), चांदपुर (429) एवं खरक (258), ब्लॉक खिरसू-पोखरी (328)

होने, निविदा को अंतिम रूप नहीं दिये जाने, ठेकेदारों की त्रुटि, आदि के कारण अधूरे पड़े रहे थे।

मणिपुर में दो जिले (तमेन्गलॉग एवं उखरल) में, छः निर्माण कार्य धीमी प्रगति, पुलों के निर्माण न होने, न्यायालयीन विवाद, आदि के कारण अधूरे रह गये या उन्हें बंद कर दिया गया।

उत्तराखंड में, चमोली जिले में, दो निर्माण-कार्य (दो ठेकेदारों के अंतर्गत उदामंदा-राउता-चरण-। निर्माण एवं सैजी-लाग-मैकोट-बैमरो चरण-। निर्माण) क्रमशः अक्टूबर 2008 एवं सितंबर 2010 से अधूरे पड़े थे क्योंकि ठेकेदारों को शेष निर्माण-कार्य को निपटाने में रुचि नहीं थी और अतिरिक्त भुगतान, अग्रिम भुगतान एवं परिसमापन क्षतियों के प्रति दिये गये ₹4.36 करोड़ की वसूली ठेकेदारों से अभी किया जाना था।

उदामंदा-राउता एमआर के चरण-। के निर्माण कार्य को जून 2013 में चरण-। निर्माण की समाप्ति के बगैर दूसरे ठेकेदार को सौंप दिया गया था। ठेकेदार ने भी निर्माण कार्य को इस आधार पर छोड़ दिया (मई 2015) कि 15 कि.मी. तक सड़क इच्छित चौड़ाई की नहीं है और सड़क पर क्रॉस जलनिकासी की व्यवस्था नहीं की गयी थी। ₹ 1.08 करोड़ का अग्रिम ठेकेदार के पास बकाया था।

4.4.13 जमानत जमा एवं निष्पादन जमानत का पहले निर्गम

मानक बोली दस्तावेज के प्रावधानों के अनुसार, अनुबंध मुल्य के कुल 10 प्रतिशत तक निष्पादन जमानत एवं जमानत जमा को त्रुटि देयता अवधि समाप्त होने के बाद दिया जाता है।

अरुणाचल प्रदेश में, खीरम से मनकौ (लोहित जिला) एवं तबासोरा से पीडी राइम (पश्चिम सियांग जिला) तक सड़क निर्माण कार्यों में ₹0.30 करोड़ का निष्पादन जमानत को त्रुटि देयता अवधि समाप्ति होने के पूर्व जारी किया गया था।

हिमाचल प्रदेश में हमीरपुर प्रभाग में चार पैकेजों¹³ में, ₹0.13 करोड़ का शेष निष्पादन जमानत परिचालित लेखे बिलों से वसूला गया था।

¹³ एच.पी.-03-05, एच.पी.-03-57, एच.पी.-03-47 एवं एच.पी.-03-107

2016 की प्रतिवेदन सं. 23

हमीरपुर प्रभाग में, ₹0.06 करोड़ की जमानत जमा त्रुटि देयता अवधि की समाप्ति के पूर्व जारी किया गया था।

केरल में इडुक्की जिले में, चार निर्माण कार्यों (पैकेज सं. के आर 0317 एवं के आर 0328) से संबंधित निष्पादन जमानत को जारी करने के लिए प्राप्त ₹0.24 करोड़ की बैंक प्रत्याभूति की वैधता, त्रुटि देयता अवधि की समाप्ति के पूर्व समाप्त हो गया था।

मिजोरम में, पांच पीआईयू में आठ पैकेजों के अंतर्गत 13 निर्माण कार्यों में ठेकेदारों के बिलों से काटे गये ₹1.38 करोड़ की जमानत जमा को त्रुटियों में सुधार को सुनिश्चित किये बगैर त्रुटि देयता अवधि के तीसरे वर्ष की समाप्ति के पूर्व ठेकेदारों को अनियमित रूप से दुबारा पूरी तरह से प्रदान कर दिये गये थे।

दो राज्यों, कर्नाटक में कलाबुरोसी जिले (₹0.10 करोड़) एवं तेलंगाना में खम्मम एवं महबूबनगर जिले (₹0.15 करोड़) में ₹0.25 करोड़ के प्रतिभूति जमा की कम कटौती की गई थी।

4.4.14 निर्माण कार्यों के निष्पादन/बढ़ा कर मापे बगैर भुगतान

तीन राज्यों (मणिपुर, नागालैण्ड एवं त्रिपुरा) में, ₹6.36 करोड़ का भुगतान निर्माण कार्यों के निष्पादन बगैर/निर्माण कार्यों की माप बढ़ाकर या माप के बगैर ठेकेदारों को कर दिया गया था जिसे नीचे तालिका में दिया गया है।

तालिका: 4.2

राज्य	पैकेज	विवरण	शामिल राशि (करोड़ में)
मणिपुर	एमएन-420 पूर्वी इम्फाल जिला में तुवांगसंगबम से कामेंग तक सड़क निर्माण	परिवहन मार्ग की चौड़ाई में कमियां अर्थात् सीएच 3.20 कि.मी. से 4.70 कि.मी. तक तीन मीटर की निर्धारित चौड़ाई के स्थान पर 2.7 मी. थी।	0.02
	एनएन 0691- सेनापति जिले में विलोंग खुनोऊ से चाखा तक राजमेई होते हुए (0-10.33 किमी) (स्तर-II) सड़क निर्माण	दो एन पी.3 पाईपपुलियों (1000 मि.मी. परिधि) का कम निष्पादन और 330 मी. तक की सड़क लंबाई का निर्माण न करना	0.05

राज्य	पैकेज	विवरण	शामिल राशि (करोड में)
	एमएन- 0671 सेवापति जिलेम में एन.एच 39 से साईकोटजंग तक भाग-II (7.77 से 15.37 कि.मी.) सड़क निर्माण	समतल क्षेत्र में जहाँ सतह उठी हुई नहीं थी 600 मी. के लगभग पहाड़ी मिट्टी में भूमि की खुदाई की रिकॉर्डिंग।	0.03
	एम एन 0946 उखरूल जिले में बीआरटीएफसड़क से चार्होंग खुलेन भाग-I तक सड़क नर्माण	12 पाइप पुलियों/निकासी नालियों का धीमी निष्पादन	0.19
नागालैण्ड	टी-01 से येजामी तक सड़क	टी.01 से येजामी तक ₹ 6.72 करोड की लागत वाले 11 कि.मी. सड़क निर्माण कार्य को लिया गया और ठेकेदार को पूरी 11 कि.मी. लम्बी सड़क का पूरा भुगतान किया गया जबकि कार्य का निष्पदान केवल 6.80 कि.मी. सड़क टी.-01 से नलटोका तक सुरुबोतो यांगली राजकीय सड़क मार्ग पर किया गया और राजकीय सड़क मार्ग से येक्षाम तक 4.8 कि.मी. की दूरी तक सड़क को विन्यास कटाई और चौड़ा करके छोड़ दिया गया	1.08
	तिजु नदी से तिथा नदी सड़क लिथसूमी गांव तक 11.20 कि.मी. सड़क निर्माण कार्य	दूसरी अवस्था के कार्य को मार्च में ₹3.55 करोड की लागत से दिया गया और दूसरे चालू बिल तक ठेकेदार को ₹2.44 करोड का भुगतान कर दिया गया जबकि संयुक्त भौतिक सत्यापन में दिखाया कि ठेकेदार ने विन्यास कटाई और ₹0.07 करोड के मूल्य वाली 900 मी. के लगभग जीएसवी कार्य को निष्पदान के बाद छोड़ दिया।	2.37
त्रिपुरा	एए मार्ग खड़ाबन पारा (पैकेज सं टी आर-04-64) और बैबुनचेरा से अलेनडरापरा (पैकेज	सब बेस और बेस कोर्स निष्पादन का बढ़ा हुआ माप	0.44

राज्य	पैकेज	विवरण	शामिल राशि (करोड़ में)
	सं. टी आर-04-128) और बलराम तक के ए मार्ग (पैकेज न. टी आर-04-158)		
	पैकेज के अधीन/अन्तर्गत चामानु से अरुंडा तक सड़क कार्य (टीआर-04-126)	कार्य को पुनः देने पर दुसरे ठेकेदार ने डब्ल्यू बी.एन कार्य की पूरी लम्बाई (2.75 कि.मी) को निष्पादित किया जबकि यही कार्य पहले ठेकेदार द्वारा 2.49 कि.मी. तक पहले ही निष्पादित किया जा चुका था।	0.20
	के एम ए सड़क का काचुचेरा (भाग-11) तक उन्नयन	चौथे चालू बिल तक ठेकेदार को ₹7.27 करोड़ को भुगतान किया गया जबकि पांचवे चालू बिल और अन्तिम बिल में कार्य की लागत घटकर ₹5.63 करोड़ तक आ गई। इस प्रकार ठेकेदार के दावे और भागतान की स्वीकृति कार्य के वास्तविक निष्पादन के बिना और सही माप के अभाव के कारण ठेकेदार को ₹1.64 करोड़ के अनुचित लाभ के रूप में परिणामित हुई।	1.64
	कमालपुर से कचुचेरा (भाग-1) पैकेज सं. टी आर 0435 (यूजी) के अन्तर्गत	कार्यों की तीन मर्दें यानि निर्माण कार्य की स्पष्टता और प्रयाण, सुरक्षा कार्य और उपआधार और आधार मार्ग (बिना अस्फाल्ट) दूसरे ठेकेदार द्वारा इन अनुमानों में संशोधन किए बिना कि ये कार्य प्रथम ठेकेदार द्वारा अनुबंध की समाप्ति से पूर्व ही निष्पादित कर दिये गए थे।	0.34
	कुल		6.36

छत्तीसगढ़ में, निरीक्षण, गुणवत्ता जांच और माप का रिकॉर्ड रखने इत्यादि का कार्य क्रमानुसार एम एस मेनहार्ट (सिंगापुर) प्रा.लि. और एम/एस थीम इन्जिनियरिंग सर्विसेज प्रा.लि. को क्रमशः ₹18.17 करोड़ और ₹10.52 करोड़ की लागत पर दिया गया। यह पीएमजीएसवाई लेखा मैनुअल के पैरा और

राज्य के वर्क्स डिपार्टमेन्ट मैनुअल के पैरा 11.2.8 के संशोधनों के विरुद्ध था जो यह उल्लेख करता है कि माप कार्यकारी अभियन्ता या उसके द्वारा प्राधिकृत किसी अधीनस्थ अधिकारी के द्वारा साधारणतः किए जाने चाहिए। बिलासपुर जिले में पैकेज सीजी 02-46 और सीजी 02-51 के अधीन ठेकेदारों को बढ़े हुए माप और उप मानक कार्य के लिए ₹7.98 करोड़ का भुगतान किया गया। राशि अभि भी दोषी ठेकेदारों से वसूली जानी है।

सिक्किम में, VIII वें चरण के अन्तर्गत 1:2:4 की प्लम कंक्रीट बनाने व उपलब्ध कराने के अन्तर्गत मर्दों की दर गलत परिकल्पित किए जाने के कारण, निष्पादित कार्यों के लिए उपघटकों में से एक यानि, 15.12 वर्ग मी की अपेक्षा 27.87 वर्ग मी. फॉर्म वर्क को स्वीकारा गया इसके परिणामस्वरूप घटकों की दर में ₹484.20 प्रति क्यूबिक मी. की वृद्धि हुई। दरों की अनुचित गणना के परिणामस्वरूप ठेकेदारों को अवस्था VIII के 22 कार्यों में ₹0.30 करोड़ का अनुचित लाभ हुआ।

4.4.15 सड़क निर्माण कार्यों पर परिहार्य खर्च

उड़ीसा में मयूरभंज जिले में (आरडब्ल्यू खण्ड, रैरंगपुर) 7.7 कि.मी. की स्वीकृत लंबाई की अपेक्षा 2007-09 के दौरान तीन अलग पैकेज¹² के अन्तर्गत ₹2.36 करोड़ लागत से 6.716 कि.मी. के तीन लिंक मार्गों का निर्माण किया गया। इसी मार्ग लं. 6.716 कि.मी को 2011-12 और 2013-14 के दौरान तीन अन्य पैकेज¹³ में भी पुन मार्ग लंबाई के भाग के रूप में लिया गया।

राजस्थान में, चुरु जिले में (पैकेज सं. आरजे 11 डब्ल्यूबी-04 और डब्ल्यूबी-01) 6.922 कि.मी की लंबाई वाले दो मार्गों को लक्षित बस्तियों से जोड़ने के लिए निष्पादित किया गया। संयुक्त भौतिक सत्यापन में पाया गया कि उचित बस्तियों को जोड़ने की आवश्यक लंबाई 4.362 केवल कि.मी थी और अतिरिक्त सड़क निर्माण से किसी निवास को नहीं जोड़ा गया। अत सड़क निर्माण की अतिरिक्त लंबाई के ऊपर हुए ₹0.58 करोड़ का खर्च परिहार्य था।

¹² पैकेज नं. ओआर 21177 आरडी रोड से मालीकेदम सड़क, ओआर 21308ए रोड एसएच 49 से खेजुरिया सड़क, ओआर 21311 ओडीआर से पहाड़पुर सड़क

¹³ पैकेज नं. ओआर 21417 आरडी रोड से कुलडीहा सड़क, ओआर 21402 एसएच 49 से तिलेघुट सड़क, ओआर 21 एडीबी 14 ओडीआर से पहाड़पुर सड़क

उत्तराखण्ड में, अल्मोड़ा और पौरी जिलों में 61.49 कि.मी. के पाँच कार्य¹⁴ लिंक मार्ग के रूप में स्वीकृति किए गए परन्तु उनका प्रस्तावित संरेखण एक ही सड़क थी (दोनों सिरों की संयोजकता सभी मौसमी सड़कों के साथ)। लेखापरीक्षा ने पाया कि 22.355 कि.मी. लंबाई के सड़क निर्माण से सभी उचित बस्तियों को जोड़ा जा सकता था यदि इस संरेखण को सभी मौसमी मार्गों के समीपतम बिन्दु से लंक मार्ग योजना के रूप में लिया जाता। अतः छोटी लंबाई के लिंक मार्ग की अपेक्षा सीधा मार्ग का निर्माण पीएमजीएसवाई के नियमानुसार ₹26.61 करोड़ के अतिरिक्त व्यय के रूप में परिणामित हुआ। चार जिलों (अल्मोड़ा, चमोली, नैनीताल और पौरी) में, उन बस्तियों, जो पीएमजीएसवाई के नियमानुसार जनसंख्या के हिसाब से अनुचित/अयोग्य थे या वे पहले ही किसी अन्य सड़क से जुड़े थे, के लिए 15 सड़कों के निर्माण का प्रस्ताव आया। तीन पुलों सहित पिछले उचित लक्षित बस्तियों से परे 100.99 कि.मी. की अतिरिक्त लंबाई की आनुपातिक लागत ₹50.74 करोड़ थी जो कि पीएमजीएसवाई के नियमानुसार परिहार्य/अनियमित थी।

4.4.16 बस्तियों की बहु संयोजकता

कार्यक्रम दिशा-निर्देशों के पैरा 3.10 में परिकल्पना की गई है कि उचित असंबद्ध बस्तियों के लिए केवल एकल मार्ग की संयोजकता दी जाएगी। अगर कोई स्थान पहले ही मार्ग से जुड़ा है, तब उस स्थान के लिए पीएमजीएसवाई के अन्तर्गत कोई नया कार्य नहीं किया जाएगा।

नौ राज्यों में (अरुणाचल प्रदेश, गुजरात, जम्मू व कश्मीर झारखंड, कर्नाटक, नागालैण्ड, राजस्थान, उत्तर प्रदेश और पश्चिम बंगाल) 36 स्थानों को एक से ज्यादा मार्गों से जोड़ा गया है। इसमें से, 31 स्थानों को ₹29.49 करोड़ की लागत वाली बहु संयोजकता उपलब्ध कराई गई है।

4.5 सड़कों का रख-रखाव

ग्रामीण सी नए डब्ल्यू के रख-रखाव के लिए पर्याप्त अनुदान उपलब्ध कराने और व्यवस्थित रख-रखाव को सुनिश्चित करने के लिए ढांचागत उपाय

¹⁴ रोड संख्या: अल्मोड़ा जिले के एल-032 एवं एल-021 तथा पौड़ी जिले के एल-023, एल-024 तथा एल-025

पीएमजीएसवाई की निरंतरता की कुंजी है और विशेषकर कार्यक्रम दिशा-निर्देशों में निगमित किया जा चुका है।

4.5.1 रख-रखाव अनुदान की उपयोगिता और निस्तारण

दिशानिर्देशों के पैरा 17 के अनुसार, राज्य सरकारों को सम्पूर्ण सीएनडब्ल्यू का रख-रखाव शुरू करने तथा रख-रखाव के लिए अनुदान के सतत् स्रोतों के विकास की आवश्यकता है।

देखा गया है कि राज्य सरकारों से एकत्र किए गए रख-रखाव अनुदान के विवरणों में एनआरआरडीए द्वारा तैयार किए आंकड़ों की तुलना में निस्तारण और खर्च/व्यय के आंकड़ों में भिन्नता पाई गई है (अनुबंध-4.7)।

एनआरआरडीए द्वारा उपलब्ध सूचना में पाया गया कि 27 राज्यों¹⁵ ने 2010-11 से 2014-15 तक रख रखाव अनुदान ₹3,018,10 करोड़ का निर्गम किया जबकि ₹3279.97 करोड़ की आवश्यकता थी (अनुबंध-4.8) तीन राज्यों (बिहार, हरियाणा और पंजाब) में कम निर्गम रख-रखाव के लिए आवश्यक अनुदान से 40 प्रतिशत अधिक था। इस अवधि के दौरान राज्यों ने कुल मिलाकर आवश्यकताओं का 66 प्रतिशत उपभोग किया। जबकि सात राज्यों में (आंध्र प्रदेश, असम, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, जम्मू और कश्मीर, झारखंड और त्रिपुरा) आवश्यक, अनुदान का 50 प्रतिशत से कम उपयोग किया गया। लेखापरीक्षा अवलोकन की एनक्यूएम द्वारा पुष्टि की गई जिसमें पाया गया कि 7,144 सड़कों ने से 1,370 कार्य का रख-रखाव नहीं किया गया और 3,095 कार्य घटिये तरीके से किये गये।

इस प्रकार, रख-रखाव के प्रति अपर्याप्त संशोधन/सुधारों ने बजाय इसके कम उपयोग के व्यवस्थित रख-रखाव को सुनिश्चित करने के लिए संस्थागत उपायों को पैदा करने के लक्ष्य/उद्देश्य को निरस्त कर दिया इन सड़कों की खराब मरम्मत के सबूत के रूप में अध्याय 7 में चर्चित चित्रों को लिया जा सकता है जिन्हें भौतिक सत्यापन के दौरान लिया गया था।

मंत्रालय ने लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों को (अप्रैल 2016) में स्वीकार कर लिया।

¹⁵ गोवा के अतिरिक्त, तेलंगाना के आंकड़े आन्ध्र प्रदेश में शामिल हैं।

4.5.2 रख-रखाव अनुदान से विपथन

तीन राज्यों (हिमाचल प्रदेश (₹0.20 करोड़), त्रिपुरा (₹30.00 करोड़) और उत्तराखण्ड (₹3.52 करोड़) में ₹33.72 करोड़ मरम्मत अनुदान से कार्यक्रम अनुदान में तबदील किए गए और उन सड़कों की मरम्मत के लिए दिए गए जिन्हें कार्यक्रम के अन्तर्गत निर्मित नहीं किया गया।

4.5.3 दोषपूर्ण दायित्व अवधि के दौरान सड़कों की रख-रखाव

कार्यक्रम दिशा-निर्देशों के पैरा 17 के अनुसार, कार्यक्रम के अन्तर्गत निर्मित किए गए मार्गों/सड़कों के लिए पांच साल का सामान्य रख-रखाव का अनुबंध निर्माण अनुबंध के साथ ही उसी ठेकेदार के साथ किया गया।

12 राज्यों {अरुणाचल प्रदेश (4), असम (243), बिहार (498), हरियाणा (1), हिमाचल प्रदेश (2), झारखंड (119), मणिपुर (262), मेघालय (69), ओडिशा (199), उत्तर प्रदेश (82), उत्तराखंड (8) और पश्चिम बंगाल (103)} में, 1,590 सड़क कार्यों का रख-रखाव दोष दायित्व अवधि के दौरान ठेकेदार द्वारा नहीं किया गया।

हिमाचल प्रदेश में, तीन परीक्षणों में जांचे गए खण्डों में अक्टूबर 2008 और सितम्बर 2010 के दौरान पैकेज के अन्तर्गत निर्मित किए गए मार्गों को विभाग के द्वारा ₹0.97 करोड़ के खर्च से संरक्षित किया गया।

झारखंड में 6 जिलों के अभिलेखों में पाया गया कि पूरे हुए सड़कों के लिए दोष दायित्व अवधि ठेकेदारों पर लागू नहीं की गई और 2010-15 के दौरान, राज्य सरकार ने ₹6.27 करोड़ के रख-रखाव पर खर्च किए।

सिक्किम में सड़कों का रख-रखाव ग्रामीण प्रबंधन और विकास विभाग (आर.एम.डी.डी.) द्वारा किया गया और ठेकेदारों के साथ रख-रखाव के लिए कोई अनुबंध नहीं किए गए।

तमिलनाडु में कन्याकुमारी और उधागमण्डलम जिलों में, सड़कों का रख-रखाव कार्य क्रियान्वयन अभिकरणों द्वारा किया गया क्योंकि ठेकेदार रख-रखाव कार्य क्रियान्वित करने में असफल रहे।

त्रिपुरा में, धलाई जिले में, जनवरी 2011 में ठेकेदार ने चार बस्तियों से जोड़ने वाले सड़कों का रख-रखाव नहीं किया (जितेनडब पारा, सुशिपाल पारा, दास पारा

और डेब परा) और कार्य फरवरी 2014 में समाप्त कर दिया गया। सी डी ढांचा सहित फुटपाथ की मरम्मत जो कि क्षतिग्रस्त थे, जनवरी 2015 में ₹0.38 करोड़ की लागत पर अन्य ठेकेदार को दी गई परन्तु अभी तक शुरू की जानी शेष थी (जुलाई 2015)।

मंत्रालय ने बताया (अप्रैल 2016) कि दोष दायित्व अवधि के दौरान गैर-रख-रखाव के कारणों के बारे में राज्यों से पूछा गया है।

4.5.4 आंचलिक रख-रखाव अनुबंध का अभाव

कार्यक्रम दिशा-निर्देशों के पैरा 17.3 के अनुसार, निर्माण के बाद रख-रखाव के पांच वर्ष समाप्त होने पर क्योंकि इन रास्तों पर भारी यातायात वाहन चलते हैं और इन्हें अच्छी स्थिति में रखना महत्त्वपूर्ण है, इन्हें नियमानुसार नवीकरण सहित पांच साल के आंचलिक रख-रखाव अनुबंध के अन्तर्गत लाया जा सकता है।

18 राज्यों (आन्ध्र प्रदेश, अरुणाचल प्रदेश, असम, बिहार, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, जम्मू व कश्मीर, झारखंड, केरल, मणिपुर, पंजाब, राजस्थान, सिक्किम, तेलंगाना, त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश, उत्तराखंड और पश्चिम बंगाल) में, पांच वर्ष के दोष दायित्व अवधि की समाप्ति पर आंचलिक रख-रखाव अनुबंध नहीं किए गए थे।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (अप्रैल 2016) कि व्यवस्थित रख-रखाव को सुनिश्चित करने के लिए अभियंताओं और ठेकेदारों के नियमित प्रशिक्षण के द्वारा संस्थागत उपायों को लागू किया गया है। इसके अतिरिक्त राज्यों से राज्य विशिष्ट ग्रामीण सड़क रख-रखाव नीति की सूचना के बारे में पूछा गया। अब तक 12 राज्य ऐसी नीतियों की अधिसूचना दे चुके हैं। मंत्रालय के उत्तर में रख-रखाव अनुबंध के गैर क्रियान्वयन के मुद्दे को नहीं बताया गया।

निष्कर्ष:

सड़क कार्य का क्रियान्वयन ट्रांजेक्ट वाक के गैर संगठन के कारण बाधित हुआ। यह भूमि विवादों, अपेक्षित भूमि की अनुपलब्धता तथा अन्य कारणों की वजह से निर्माण कार्यों को छोड़ने तथा परित्याग का कारण बना। अनुचित/गैर-व्यावहारिक काम संरेखण, अनुचित डिजाइन और तकनीकी विशिष्टता इत्यादि जैसी कुछ कमियां देखी गईं। क्रियान्वयन एजेंसियां कार्य का बीमा प्राप्त करने

में असफल रहीं जिससे वें जोखिम कवर बिना सुनिश्चित किए कराना चाहती थीं और जिसके चलते ठेकेदारों को अनुचित लाभ दिया गया। मोबलाइजेशन/उपस्कर अग्रिम तथा परिसमापन क्षति की भारी राशि का उद्ग्रहण ठेकेदारों से नहीं किया गया। नकली बैंक जमानत के विरुद्ध ठेकेदारों ने मोबलाइजेशन का अग्रिम प्राप्त कर लिया। लक्षित स्थानों तक पूर्ण संयोजकता दिए बिना ही कार्यों को पूरा दिखा दिया गया। स्थानों को बहुसंयोजकता उपलब्ध कराने के उदाहरण भी देखे गए। रख-रखाव अनुदान पर्याप्त रूप से न दिए गए न ही मार्गों का रख-रखाव सही ढंग से नहीं हुआ।

अनुशंसाएं-

- (i) मंत्रालय राज्य सरकारों को प्रभाव में लें कि उचित निर्धारित प्रक्रिया अपनाते हुए पूरी मेहनत से विवरणात्मक परियोजना प्रतिवेदन तैयार की जाए।
- (ii) मंत्रालय सुनिश्चित कर सकता है कि कार्यों को आवश्यक पुलों और जल निकास पुलियों के ढांचों सहित सभी संबंधों में पूरा कर लिया गया है ताकि लक्षित निवास स्थानों तक वांछित सभी मौसम की संयोजकता को उपलब्ध किया जा सके।
- (iii) कार्यक्रम को क्रियान्वित करने वाले प्राधिकारियों को ठेकेदारों को हुए अनुचित लाभ के प्रत्येक प्रकरण के लिए, कार्य के दोषपूर्ण धीमें क्रियान्वयन और कार्य की पूर्णता में देरी के लिए जिम्मेदार ठहराना चाहिए।
- (iv) निर्मित सड़कों के रख-रखाव को इनके इष्टतम प्रयोग के लिए सुनिश्चित किया जाए।

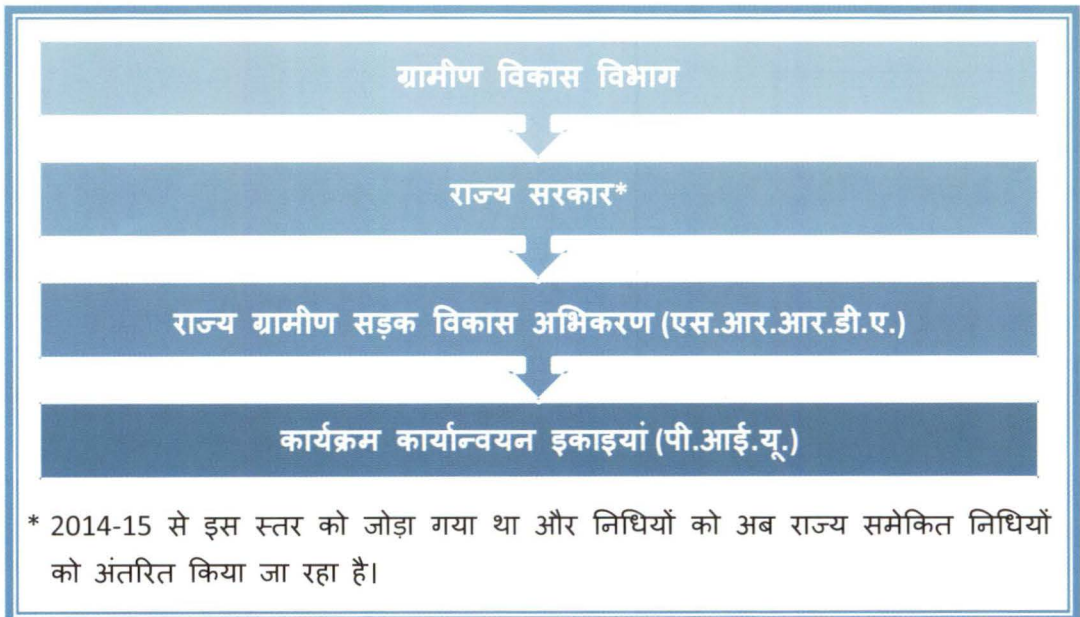
अध्याय-5: निधि प्रबंधन

5.1 प्रस्तावना

प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना (पीएमजीएसवाई) 100 प्रतिशत केन्द्रीय प्रायोजित योजना है और पीएमजीएसवाई-11¹ (मई 2013 में शुरू की गई) सामान्य क्षेत्रों में 75:25 और प्रमुख क्षेत्रों² में 90:10 के अनुपात में केन्द्र एवं राज्यों के बीच लागत विभाजन आधार पर है। 2013-14 तक, भारत सरकार ने राज्य ग्रामीण सड़क विकास अभिकरण (एसआरआरडीए) को सीधे निधियां जारी की थीं। हालांकि, 2014-15 से निधियों को राज्य समेकित निधि से जारी किया जाता था और राज्य सरकारों से अपेक्षित था कि वह निधियों की प्राप्ति के तीन कार्यदिवसों के भीतर एसआरआरडीए की यह निधियां अंतरित कर दें।

नीचे **चार्ट-5.1** पीएमजीएसवाई के अंतर्गत निधियों के प्रवाह को दर्शाता है:

चार्ट - 5.1: निधि प्रवाह

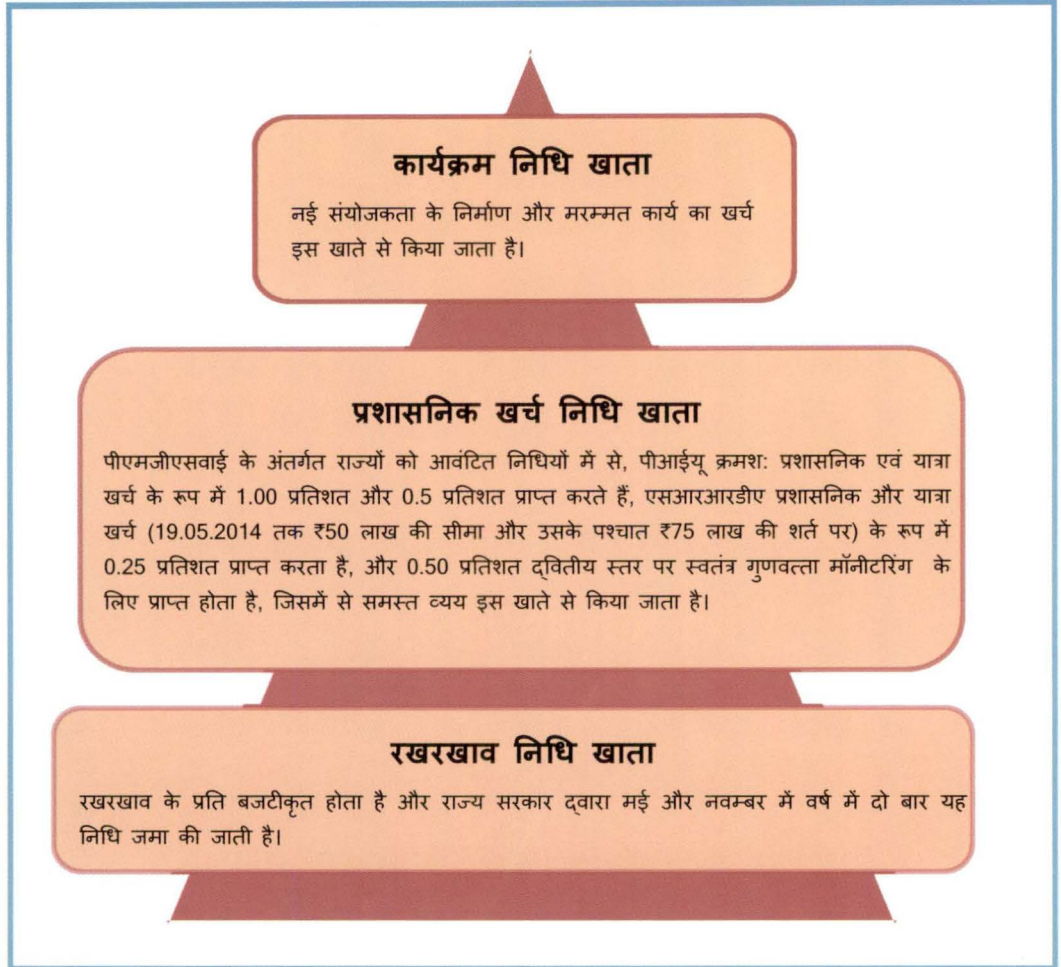


¹ पीएमजीएसवाई-11 के अंतर्गत, मंत्रालय ने केवल दो राज्यों अर्थात् हरियाणा और कर्नाटक को मार्च 2015 तक क्रमशः ₹244.87 करोड़ और ₹235.22 करोड़ की निधियां जारी की थीं।

² विशेष वर्ग के राज्य (II) डीडीपी क्षेत्र, अनुसूची-V क्षेत्र बीआरजीएफ व आईए जिले

एसआरआरडीए ने पीएमजीएसवाई के अंतर्गत तीन अलग खातें अर्थात् कार्यक्रम निधि खाता, प्रशासनिक खर्च निधि खाता और रखरखाव निधि खाता रखे थे जिनका विवरण चार्ट-5.2 में दिया गया है:

चार्ट 5.2 : एसआरआरडीए द्वारा अनुरक्षित खाते



5.2 योजना अवधि के दौरान प्रगति

कार्यक्रम की शुरुआत करते समय, मंत्रालय ने अनुमान लगाया (दिसम्बर 2000) कि 1.41 लाख बस्तियों को संयोजकता प्रदान करने और मौजूदा ग्रामीण सड़कों का सुधार करने के लिए ₹58,200 करोड़ की आवश्यकता होगी। भारत सरकार (भा.स.) ने परिकल्पित किया कि 1000 (पहाड़ी क्षेत्रों, जनजातीय एवं रेगिस्तानी क्षेत्रों के मामले में 500) और अधिक की जनसंख्या वाली बस्तियों को वर्ष 2003 तक और वर्ष 2007 (दसवीं योजना) तक सभी योग्य बस्तियों को आवृत्त करना था। इसके अतिरिक्त, राज्यों द्वारा संचालित वास्तविक सर्वेक्षण के आधार पर योग्य बस्तियों की संख्या को 1,72,772 तक संशोधित किया गया था।

ग्रामीण संयोजकता को तीव्रता प्रदान करने के लिए भा.स. द्वारा ग्रामीण अवसंरचना जिसमें उप-सेट के रूप में ग्रामीण सड़क शामिल है, उसके लिए प्रमुख व्यापार योजना के रूप में भारत निर्माण एक समयबद्ध कार्यक्रम शुरू किया (फरवरी 2005) जिसमें वर्ष 2009 के अंत तक 1000 की जनसंख्या (पहाड़ी राज्यों, जनजातीय एवं रेगिस्तानी क्षेत्रों के मामले में 500) की बस्तियों को बारहमासी सड़क संयोजकता प्रदान करना परिकल्पित किया गया था।

योजना अवधि के दौरान कार्यक्रम की कुल भौतिक एवं वित्तीय उपलब्धियां नीचे दी गई हैं:

तालिका - 5.1 : योजना अवधि के दौरान भौतिक एवं वित्तीय उपलब्धियां

विवरण	दसवीं योजना तक (मार्च 2007 तक)	ग्यारहवीं योजना (2007-12)	बारहवीं योजना (2012-17)			
वित्तीय प्रगति						
राज्यों को जारी किया गया (₹ करोड़ में)	22,610.65	78,833.00	19,708.71			
व्यय (₹ करोड़ में) [#]	21,012.04	70,470.98	38,020.39			
भौतिक प्रगति						
	प्रस्तावित	प्राप्त	प्रस्तावित	प्राप्त	प्रस्तावित	प्राप्त
बस्तियों की संख्या	42,736	36,605	78,304	47,809	31,039 ³	24,223
लम्बाई (कि.मी. में)						
नई संयोजकता	95,960	86,716	1,65,244	1,22,855	62,761	66,397
मरम्मत	83,757	33,862	1,92,464	1,07,069	57,957	19,420
कुल	1,79,717	1,20,578	3,57,708	2,29,924	1,20,718	85,817

* स्रोत: मंत्रालय द्वारा उपलब्ध कराई गई

सूचना केवल 2012-15 के लिए आंकड़े

[#] व्यय के आंकड़ों में राज्य अंश, अर्जित ब्याज और पूर्व अप्रयुक्त शेष का व्यय भी शामिल हैं।

इस प्रकार 1,78,184⁴ योग्य बस्तियों में से 1,08,637 मार्च 2015 तक संबद्ध किए जा चुके थे और मंत्रालय ने मार्च 2019 तक शेष 69,547 बस्तियों को जोड़ने की योजना की थी।

³ 12वीं योजना अवधि के अंतर्गत, संयोजकता हेतु प्रस्तावित बस्तियों की संख्या 51,732 थी। वर्ष 2012-13, 2013-14 और 2014-15 के लिए प्रस्तावित बस्तियों को आनुपातिक आधार, अर्थात् $51,732 \times 3/5 = 31,039$ पर गणना की गई है।

⁴ 12वीं एफवाईपी तक यह 1,72,772 (42,736+78,304+51,732) था जिससे वर्ष 2013 में 1,78,184 तक संशोधित किया गया था।

5.3 पिछले पांच वर्षों के दौरान प्रगति

5.3.1 वित्तीय प्रगति

2010-11 से 2014-15 के दौरान, वर्ष-वार प्रावधान, निधियों का निर्गम और उपयोगिता नीचे दिया गया है:

तालिका-5.2 : निधि प्रावधान और उपयोगिता

(₹करोड़ में)

वर्ष	बजट		निर्गम			उपयोगिता		
	बजट अनुमान	संसोधित अनुमान	राज्यों	एनआरआर डीए/अन्यों	कुल	राज्यों द्वारा ^μ	एनआरआरडी ए/अन्यों द्वारा	कुल
2010-11	12,000	22,000 [§]	20,366.04	2,033.76	22,399.80 [§]	14,910.98	2,101.94	17,012.92
2011-12	20,000	19,981	15,809.40	3,532.50	19,341.89	10,946.41	3,524.67	14,471.08
2012-13	24,000	8,885	4,388.93	4,495.07	8,884.00	8,386.75	4,545.17	12,931.92
2013-14	21,700	9,700 [§]	5,360.23	4,444.74	9,804.97 [§]	13,095.29	4,410.51	17,505.80
2014-15	14,391	14,200	9,959.59	4,228.80	14,188.39	16,538.35	4227.03	20,765.38
कुल	92,091	74,766	55,884.19	18,734.87	74,619.05	63,877.78	18,809.32	82,687.10

स्रोत: मंत्रालय द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना

μ : राज्य अंश और अर्जित ब्याज का व्यय भी शामिल

£ : ऋण के पुर्नभुगतान और उस पर ब्याज हेतु

§ : पीएमजीएसवाई. से अन्य योजनाओं की बचतों से निधियों के पुर्नविनियोग के कारण अतिरिक्त निर्गम हुआ था।

निर्गम एवं व्यय के राज्य एवं वर्ष-वार विवरण अनुबंध-5.1 में दिए गए हैं।

उपरोक्त से यह स्पष्ट था कि 2010-12 के दौरान, राज्यों ने केन्द्रीय सहायता का पूरा उपयोग नहीं किया था जिसके कारण 2012-14 के दौरान इसमें कटौती हुई थी।

मंत्रालय ने 2012-13 और 2013-14 के दौरान संशोधित अनुमान स्तरों पर काफी कटौती के मुख्य कारण राज्यों के पास अत्यधिक अव्ययित शेषों की उपलब्धता और कार्यक्रम के कार्यान्वयन की धीमी गति थी।

5.3.2 भौतिक प्रगति

पिछले पांच वर्षों की भौतिक प्रगति तालिका 5.3 में दर्शायी गयी है:

तालिका-5.3 : वर्ष-वार भौतिक लक्ष्य और उपलब्धियां

वर्ष	बस्तियों की संख्या		लंबाई (कि.मी.)	
	लक्ष्य	बस्ती संयोजकता	लक्ष्य	पूरी की गई लम्बाई
2010-11	4,000	7,584	34,090	45,108.52
2011-12	4,000	6,537	30,566	30,994.50
2012-13	4,000	6,864	30,000	24,161.28
2013-14	3,500	6,560	26,950	25,316.39
2014-15	4,688	10799	21,775	36,339.48
कुल	20,188	38,344	1,43,381	1,61,920.17

स्रोत: मंत्रालय द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना

राज्य एवं वर्ष-वार विवरण अनुबंध-5.2 में दिए गए हैं।

पिछले पांच वर्षों के दौरान भौतिक लक्ष्यों की प्राप्ति लक्ष्य से अधिक थी। यह संकेत करता है कि लक्ष्य वास्तविक रूप से तय नहीं किए गए थे। मंत्रालय ने बताया (अप्रैल 2016) कि आवंटनों को काफी हद तक बजट अनुमान से संशोधित अनुमान तक बदल दिया गया था परंतु इनके भौतिक लक्ष्य वही थे। उत्तर उचित नहीं था क्योंकि कम आवंटन के बावजूद, लक्ष्यों की तुलना में उपलब्धि अधिक थी।

5.4 वित्तीय रिपोर्टिंग का मेल न खाना

मंत्रालय के अभिलेखों के अनुसार (तालिका 5.2), 2010-15 के दौरान केन्द्र ने पीएमजीएसवाई के अंतर्गत 29 राज्यों में ₹55,884.19 करोड़ जारी किए थे। हालांकि, यह आंकड़े राज्य सरकारों से एकत्रित डाटा से भिन्न है जिन्हें तालिका-5.4 में दिया गया है।

तालिका-5.4: वित्तीय रिपोर्टिंग का मेल न खाना

(₹ करोड़ में)

वर्ष	29 राज्यों के संदर्भ में मंत्रालय द्वारा प्रदत्त सूचना/डाटा		निधि उपलब्धता एवं राज्यों द्वारा किया गया व्यय (29 राज्यों द्वारा प्रदत्त सूचना से एकत्रित डाटा)						अंतर	
	राज्यों को निर्गम	व्यय	अथ शेष	केन्द्रीय शेष	राज्य निर्गम	विविध प्राप्तियां	कुल	व्यय	निर्गम में	व्यय में
2010-11	20366.04	14910.98	2984.73	19686.67	682.37	431.05	23784.82	15429.82	679.37	-518.84
2011-12	15809.40	10946.41	8355.00	16292.04	580.20	579.37	25806.61	10978.19	-482.64	-31.78
2012-13	4388.93	8386.75	14826.42	4303.41	531.65	1298.66	20960.14	9106.74	85.52	-719.99
2013-14	5360.23	13095.29	11850.42	5247.68	1376.74	707.74	19182.58	13697.69	112.55	-602.40
2014-15	9959.59	16538.35	5484.89	10076.37	1326.61	618.11	17505.98	16782.71	-116.78	-244.36
कुल	55884.19	63877.78	43501.46	55606.17	4497.57	3634.93	107240.13	65995.15	278.02	-2117.37

स्रोत: मंत्रालय तथा राज्य सरकारों द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना

2010-15 के दौरान अथ शेष, केन्द्रीय एवं राज्य अंश की प्राप्ति, ब्याज एवं व्यय के राज्य-वार विवरण अनुबंध-5.3.1 से 5.3.5 में दिया गया है।

जारी की गई निधि और प्राप्ति में प्रमुख भिन्नताएं बिहार, झारखंड, ओडिशा, त्रिपुरा एवं उत्तर प्रदेश (अनुबंध-5.4.1) के राज्यों में पाई गई थीं। इसी प्रकार, व्यय के आंकड़ों में प्रमुख भिन्नताएं आंध्र प्रदेश, असम, बिहार, कर्नाटक, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, ओडीशा, त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश, उत्तराखंड एवं पश्चिम बंगाल (अनुबंध-5.4.2) के राज्यों में पाई गई थीं।

मंत्रालय एवं राज्यों के डाटा के समाधान की आवश्यकता है क्योंकि यह डाटा समग्रता की कमी को दर्शाता है।

मंत्रालय ने वित्तीय रिपोर्टिंग में तथ्यों के मेल न खाने के तथ्यों को स्वीकार किया और उत्तर दिया कि आंकड़ों का समाधान किया जा रहा था तथा अधिकतर राज्यों ने यह कार्य कर लिया था। मंत्रालय का उत्तर संतोषजनक नहीं है क्योंकि समाधान किए गए डाटा का विवरण प्रदान नहीं किया गया है।

5.5 राज्यों को निधियों के निर्गम में कमियां

राज्यों की निधियों को दो बराबर की किस्तों में जारी किया जाता है। जबकि प्रथम किस्त परियोजनाओं की अनुमेय राशि का 50 प्रतिशत जारी किया जाता है

(या वार्षिक आवंटन, जो भी कम हो), द्वितीय किस्त का निर्गम उपलब्ध निधियों के 60 प्रतिशत के उपयोग और पिछले वर्ष से पूर्व के वर्ष में प्रदत्त 80 प्रतिशत सड़क निर्माण कार्यों के पूरा होने तथा उस वर्ष से पूर्व के सभी प्रदत्त निर्माण कार्यों के 100 प्रतिशत तथा अपेक्षित दस्तावेजों के प्रस्तुतीकरण की शर्त पर होगा।

लेखापरीक्षा ने राज्यों को निधियों के गैर/कम/विलंबित निर्गम होने के उदाहरण पाए थे। मंत्रालय ने इनका कारण (फरवरी 2016) निधियों की गैर-उपलब्धता, राज्यों द्वारा दस्तावेजों का गैर/विलम्ब से प्रस्तुतीकरण, राज्यों द्वारा द्वितीय किस्त के निर्गम हेतु निर्मित परिस्थितियों को पूरा न करना तथा सड़क निर्माण कार्यों की धीमी प्रगति/निधियों को न/कम/विलंबित निर्गम का विस्तृत विश्लेषण **अनुबंध-5.5** में दिया गया है।

मंत्रालय ने कम निर्गम का तथ्य स्वीकार (अप्रैल 2016) किया और उत्तर दिया कि राज्यों को संस्वीकृत निर्माण कार्य उनके आबंटन से दो से तीन गुणा थे जिसके कारणवश कार्य आगामी वर्षों तक पहुंच गया और संशोधित अनुमान स्तर में आबंटनों में कटौती हुई थी।

5.6 राज्य सरकारों द्वारा निधियों के अंतरण में विलंब

कार्यक्रम दिशानिर्देशों के अनुसार (समय-समय पर परिवर्तित), 2014-15 से, अपनी प्राप्ति की तिथि से तीन दिनों के भीतर एसआरआरडीए के खाते को इन निधियों के अंतरण के निर्देशों के साथ राज्य समेकित निधि को यह निधियां जारी की जाती हैं ऐसा न होने पर निर्दिष्ट अवधि से अधिक विलंब की अवधि हेतु प्रति वर्ष 12 प्रतिशत के ब्याज का भुगतान राज्य सरकार को करना पड़ेगा।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 11 राज्यों (आन्ध्र प्रदेश, अरुणाचल प्रदेश, असम, जम्मू एवं कश्मीर, कर्नाटक, मणिपुर, मेघालय, मिजोरम, पंजाब, राजस्थान एवं उत्तराखण्ड) में, 2014-15 के दौरान ₹2,693.89 करोड़ तक की जारी की गई निधियों को 7 से 202 दिनों के विलंबों के साथ एसआरआरडीए को अंतरित किए थे। परिणामस्वरूप, एसआरआरडीए को राज्य ₹50.37 करोड़ के ब्याज के भुगतान के लिए जिम्मेदार है। तीन राज्यों (आन्ध्र प्रदेश, अरुणाचल प्रदेश और कर्नाटक) में 2014-15 के दौरान प्राप्त ₹89.32 करोड़ की निधियां मई/सितम्बर 2015 तक संबंधित एसआरआरडीए को अंतरित नहीं की गई थीं (अनुबंध-5.6)।

मंत्रालय ने एसआरआरडीए को निधियों के विलंब के तथ्य को स्वीकार किया (अप्रैल 2016) ओर उत्तर दिया कि मंत्रालय द्वारा सख्त हस्तक्षेप के पश्चात्, विलंब को काफी हद तक कम कर दिया गया था।

5.7 विशेष आबंटन के अंतर्गत निधि का जारी न किया जाना

कार्यक्रम दिशानिर्देशों का पैरा 5.3 यह प्रावधान करता है कि राज्यों को आबंटन के अतिरिक्त, डीजल उपकर के ग्रामीण सड़क अंश से वार्षिक आबंटन के पांच प्रतिशत तक का विशेष आबंटन अंतर्राष्ट्रीय सीमाएं जुड़ने वाले राज्यों, चयनित जनजातीय एवं पिछड़े जिलों एवं अत्यधिक पिछड़े जिलों और अनुसंधान एवं विकास (आर एवं डी) परियोजनाओं और पहल को उपलब्ध करवाया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने पाया कि इस प्रावधान के अंतर्गत किसी भी योग्य राज्य को विशेष आबंटन नहीं मिला था।

5.8 ब्याज की हानि

ओएम का पैरा 13.1.4 प्रदान करता है कि कार्यक्रम एवं प्रशासनिक व्यय निधि में ₹0.50 करोड़ से अधिक की सभी निधियों को 91 दिन खजाना बिलों की ब्याज दर वाले सावधि जमा के रूप में बैंक में अनुरक्षित किया जाना चाहिए। लेखापरीक्षा ने पाया कि पांच राज्यों (जम्मू एवं कश्मीर, मेघालय, मिजोरम, सिक्किम एवं त्रिपुरा) इस प्रावधान के अंतर्गत उच्चतर ब्याज दरों का लाभ उठाने में विफल हुए थे।

पंजाब में, बचत खाते की बजाय निधियां चालू खाते में रखी गई थी जिसके कारणवश ₹1.21 करोड़ के ब्याज की हानि हुई थी।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (अप्रैल 2016) कि उसने अधिशेष कार्यक्रम निधि वाले राज्यों के साथ मामले का अनुसरण किया था। हालांकि, यह स्पष्ट है कि मंत्रालय के प्रयास अप्रभावी थे।

5.9 अर्जित ब्याज पर आयकर छूट का लाभ न उठाना

एसआरआरडीए एक गैर-लाभकारी निकाय है और इसलिए आयकर अधिनियम की धारा-12 क क के अंतर्गत छूट के लिए योग्य है।

यह भी पाया गया कि छः राज्यों {हिमाचल प्रदेश (7.04 करोड़), जम्मू एवं कश्मीर (7.62 करोड़), ओडिशा (12.32 करोड़), पंजाब (4.55 करोड़), त्रिपुरा

(13.13 करोड़) और **उत्तराखण्ड** (0.64 करोड़) में, एसआरआरडीए ने अपेक्षित छूट की मांग नहीं की थी, जिसके कारणवश, बैंकों द्वारा ब्याज की प्राप्ति पर ₹45.30 करोड़ तक की राशि का टीडीएस काटा गया था। एसआरआरडीए, **त्रिपुरा** ने भी मार्च 2015 का आयकर पर देरी शुल्क के रूप में ₹0.72 करोड़ का भुगतान भी किया था (मार्च 2015)।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (अप्रैल 2016) कि उसने राज्यों के साथ मामले का अनुसरण किया था और बैंकों के ऊपर आयकर की कटौती न करने के लिए दबाव डाला था। हालांकि, यह स्पष्ट है कि मंत्रालय के प्रयास अप्रभावी थे।

5.10 निधियों का विपथन

अभिप्रेत उद्देश्यों से निधियों का विपथन अपेक्षित उद्देश्यों हेतु निधि उपलब्धता को कम करने के बावजूद खराब निधि प्रबंधन दर्शाता है।

आठ राज्यों (**हरियाणा** (₹0.02 करोड़), **कर्नाटक** (₹3.48 करोड़), **केरल** (₹2.74 करोड़), **मिजोरम** (₹1.33 करोड़), **सिक्किम** (₹3.83 करोड़), **तमिलनाडु** (₹5.66 करोड़), **उत्तर प्रदेश** (₹4.64 करोड़) और **उत्तराखण्ड** (₹3.45 करोड़) में, ₹25.15 करोड़ की कार्यक्रम निधि का रखरखाव निधि, प्रशासनिक व्यय निधि, सामग्री की जांच, राज्य सरकार योजनाएं, वेतन एवं मजदूरी एवं मिट्टी की ढुलाई, वृक्षारोपण, क्षतिग्रस्त संपत्तियों का नवीकरण, आदि जो कि कार्यक्रम के अंतर्गत शामिल नहीं थे के प्रति विपथन किया।

कार्यक्रम दिशानिर्देशों के उल्लंघन में पीएमजीएसवाई निधियों से भूमि अधिग्रहण हेतु दो राज्यों में {**राजस्थान** (₹1.50 करोड़) और **उत्तर प्रदेश** (₹0.02 करोड़)}, ₹1.52 करोड़ का उपयोग किया गया था।

पांच राज्यों (**केरल** (₹7.25 करोड़), **मणिपुर** (₹0.42 करोड़), **तमिलनाडु** (₹0.44 करोड़), **त्रिपुरा** (₹2.25 करोड़) और **उत्तराखण्ड** (₹1.13 करोड़) में ₹11.78 करोड़ की प्रशासनिक निधियों का अस्वीकार्य मदों जैसे वाहनों का क्रय, वेतनों एवं मजदूरी का भुगतान और इमारतों का क्रय या निर्माण, आदि के प्रति विपथन किया गया।

मामला अध्ययन: बिहार, झारखण्ड, त्रिपुरा

कार्यक्रम दिशानिर्देशों के पैरा 12.3 के अनुसार, इस कार्यक्रम के अंतर्गत सड़क निर्माण कार्यों के लिए कोई अभिकरण प्रभार स्वीकार्य नहीं होगा। यदि निष्पादन अभिकरण किसी भी प्रकार के प्रभार जैसे कि सैंटेज प्रभार (निष्पादन अभिकरणों द्वारा लगाया गया छोटा शुल्क), आदि, तो इसे राज्य सरकार द्वारा पूरा किया जाएगा। इसके उल्लंघन में तीन राज्यों, **बिहार, झारखण्ड** एवं **त्रिपुरा** के लिए अभिकरण प्रभार के रूप में मंत्रालय द्वारा ₹368.79 करोड़ का व्यय किया गया था।

मंत्रालय ने उत्तर दिया (अप्रैल 2016) कि मंत्रालय के कानून मंत्रालय और आंतरिक वित्त विभाग द्वारा उचित रूप से पुनरीक्षित एवं सहमति जताकर मंत्रालय, राज्य सरकार एवं केन्द्रीय लोक क्षेत्र उपक्रमों (सीपीएसयू) के बीच त्रिपक्षीय अनुबंधों के माध्यम से सीपीएसयू को लगाकर इन राज्यों की निष्पादन क्षमता बढ़ाने के लिए इन राज्यों को विशेष छूट प्रदान की थी। हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि ऐसा कोई प्रावधान कार्यक्रम दिशानिर्देशों में मौजूद नहीं था।

5.11 खातों में विसंगतियां

पीएमजीएसवाई खाता नियम पुस्तिक के अनुसार, एसआरआरडीए से खाते पुस्तिकाओं का अलग सेट अर्थात् रोकड़ पुस्तिका, बैंक प्राधिकरण, अंतरण प्रविष्टि पुस्तिका, डेबिट की खाता बही और क्रेडिट शेष, पीआईयू वार कार्यक्रम निधि रजिस्टर, पीआईयू वार बैंक प्राधिकरण रजिस्टर और लेखांकन की दोहरी प्रविष्टि प्रणाली का उपयोग करके प्रशासनिक निधि के साथ-साथ कार्यक्रम निधि के लिए पीआईयू के साथ बकाया बैंक प्राधिकरण अनुरक्षित करना अपेक्षित है।

आंध्र प्रदेश में पीआईयू अनन्तपुर द्वारा रोकड़ बहीयाँ बंद नहीं की गईं। विजयानागरम और एसपीएस और नैलोर जिलों में अंतिम शेषों को आहरण एवं विवरण अधिकारियों द्वारा सत्यापित नहीं किया गया। इसके अतिरिक्त, का पीआईयू अनन्तपुर में 2004-05 से आज तक (जुलाई 2015) समाधान नहीं किया गया था।

जम्मू एवं कश्मीर में, 2010-11 से 2013-14 के लिए सहायक खातों के अपेक्षित अभिलेख राज्य/पीआईयू स्तर पर तैयार नहीं किए गए थे और चार्टर्ड अकाउंटेंट ने प्राप्ति एवं भुगतान खातों, आय एवं व्यय खातों तथा अन्य सहायक खातों को तैयार किए बिना ही तुलन पत्र को अंतिम रूप दे दिया था।

झारखण्ड में एनपीसीसी द्वारा प्रस्तुत की गई रोकड़ बही व ऑडिटिड लेखाओं से ज्ञात हुआ कि 2010-15 के दौरान ठेकेदारों के बिलों से काटी गई आयकर वाणिज्यीकर श्रमिक उपकर और रायॅल्टी की ₹54.25 करोड़ की राशि को रोकड़ बही में नहीं लिया गया। इसी प्रकार से, सिक्वोरीटी डिपाजिटस की कटौती को भी रोकड़ बही में नहीं दिखाया गया। रोकड़ बही को मासिक आधार पर बंद नहीं किया गया और रोकड़ बही में कभी भी अंतिम शेष नहीं निकाले गए। इसके अतिरिक्त, सक्षम अधिकारियों द्वारा रोकड़ बहियों का सत्यापन नहीं किया गया। जिन मंडलों की नमूना जाँच की गई उनमें से किसी के भी द्वारा बैंक समाधान विवरण तैयार नहीं किया गया।

कर्नाटक में मार्च 2015 के वार्षिक लेखाओं में अंतिम शेष ₹54.71 करोड़ था। तथापि पीआईयू द्वारा उपलब्ध कराए गए ब्यौरे में इसे ₹54.85 करोड़ दिखया गया। जिन मण्डलों की नमूना जाँच की गई उनमें से किसी के भी द्वारा बैंक-समाधान विवरण तैयार नहीं किया गया।

तेलंगाना में, महबूबनगर जिले में रोकड़ बहियाँ प्रतिदिन के आधार बंद नहीं की गई तथा 2010-11 से अभी तक (जून 2015) खातों का समाधान नहीं किया गया।

उत्तर प्रदेश में, बैंक द्वारा जमा राशि रोकड़ बही में न पाये जाने, बैंक द्वारा डबल डेबिट तथा बैंक में जमा किए गए चैकों का समाशोधन न होने के मामले सामने आए।

विसंगतियों का परिशोधन नहीं किया गया जिसके कारण वार्षिक लेखाओं द्वारा वास्तविक स्थिति को नहीं दर्शाया गया।

उत्तराखण्ड में, महत्वपूर्ण मासिक पुस्तकें/खातों की अनुसूची को इन खातों की अनुसूचियों का ओम्मास में उपलब्ध होने के कारण राज्य नोडल अभिकरण द्वारा भौतिक रूप से अपने वार्षिक खातों (तुलन पत्र एवं संबद्ध अनुसूची) को अनुरक्षित नहीं किया जा रहा था। हालांकि, ओम्मास में डाटा की अनुसूचियां विश्वसनीय नहीं थी और यूआरआरडीए के लेखापरीक्षित तुलन पत्रों से मेल नहीं खाते थे।

5.12 निधियों का अवरोधन

लेखापरीक्षा ने पाया कि 2001-05 के दौरान तीन संघ शासित क्षेत्रों {अण्डमान एवं निकोबार द्वीपसमूह (₹8.31 करोड़), दादरा एवं नागर हवेली (₹13.84 करोड़) और दिल्ली (₹5 करोड़)} को जारी ₹32.15 करोड़ की कार्यक्रम निधि अप्रयुक्त थी (मार्च 2015)। 2001-02 में जारी ₹5 करोड़ में से, गोवा में ₹0.44 करोड़ का प्रयोग हुआ और पिछले 15 वर्षों के दौरान अर्जित ब्याज के साथ संग्रहित अप्रयुक्त राशि ₹9.91 करोड़ हो गई थी।

कर्नाटक में, (₹4.41 करोड़) में बोली में भाग लेने वाले ठेकेदार से वसूला गया आवेदन शुल्क को एक पृथक खाते में रखा गया व उसे राज्य के नोडल अभिकरण के खातों में नहीं दिखाया गया।

निष्कर्ष

राज्यों के पास बचे हुए अप्रयुक्त शेष के कारण पिछले तीन वर्षों (2012-15) में कार्यक्रम कार्यान्वयन के लिए राज्यों को जारी की जाने वाली निधि में व्यापक रूप से कटौती की गई। कार्यक्रम निधियों का गैर/अपूर्ण/विलम्बित निर्गमन, अंतरराष्ट्रीय सीमाओं को शेयर करने वाले राज्यों द्वारा कार्यक्रम के तहत पाँच प्रतिशत अतिरिक्त आबंटन का लाभ न लेने के उदाहरण भी सामने आए। कार्यक्रम निधियों का विपथन किया गया व अमान्य मदों के लिए उपयोग किया गया। कार्यक्रम के तहत निर्गमन और व्यय के मंत्रालय के आंकड़े राज्य सरकारों के आंकड़े से मेल नहीं खाते।

अनुशंसाएं

- ❖ राज्य सरकारों को विशेष उद्देश्यों के लिए जारी निधियों का विपथन न होना सुनिश्चित करना चाहिए।
- ❖ राज्यों को वार्षिक वित्तीय व भौतिक लक्ष्यों को पूरा करने तथा रखी गई अधिशेष व अप्रयुक्त निधियों को इष्टतम रूप से प्रतिधारित करने के प्रयास करने चाहिए।
- ❖ मंत्रालय को राज्यों के पास निर्गम निधियों तथा व्यय के डाटा का समाधान करने हेतु एक प्रणाली स्थापित करनी चाहिए।

अध्याय-6: गुणवत्ता नियंत्रण, मॉनीटरिंग एवं मूल्यांकन

6 गुणवत्ता नियंत्रण

उच्च मानक सड़के बनाए रखने के लिए पीएमजीएसवाई के अन्तर्गत तीन स्तरीय गुणवत्ता तन्त्र संस्थापित किया गया है:



6.1 प्रथम स्तरीय गुणवत्ता नियंत्रण तन्त्र

6.1.1 प्रथम स्तरीय गुणवत्ता नियंत्रण तंत्र में कमियां

कार्यक्रम मार्गनिर्देशों का पैरा 15.1 विचार करता है कि एक कार्यस्थल गुणवत्ता नियंत्रण प्रयोगशाला प्रत्येक पैकेज के लिए ठेकेदार द्वारा स्थापित की जाएगी। ओएम का पैरा 9.4 (क) प्रावधान करता है कि अनुबंध की सामान्य शर्तों के खण्ड 9 के अनुसार ठेकेदार को तकनीकी कार्मिक नियोजित करना अपेक्षित है और परीक्षाओं के समर्थन में अभिलेख बनाए जाएंगे।

12 राज्यों {असम, हिमाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, झारखण्ड, कर्नाटक, मिजोरम (चार पीआईयू), राजस्थान, तमिलनाडु, तेलंगाना, त्रिपुरा, उत्तराखण्ड तथा पश्चिम बंगाल} में अनियमितताएं अर्थात् कार्यक्षेत्र प्रयोगशाला स्थापित न करना, उपकरणों की अनुपलब्धता, प्रशिक्षित जनशक्ति की तैनाती न करना और अपेक्षित परीक्षण न करना पाया गया (अनुबन्ध-6.1)।

6.1.2 गुणवत्ता नियंत्रण रजिस्ट्रों का अनुरक्षण न करना/अनुपयुक्त अनुरक्षण

ओएम का पैरा 11.4.3 में परिकल्पित करता है कि सामग्री का गुणवत्ता नियंत्रण तथा कार्यस्थल पर कार्य प्रबन्धन के लिए पीआईयू को यह सुनिश्चित करना है कि की गई सभी जांचों को दर्ज करने के लिए प्रत्येक सड़क कार्य के लिए गुणवत्ता नियंत्रण रजिस्टर (क्यूसीआर) अनुरक्षित किए जा रहे थे। रजिस्टर दो भागों, यथा किए गए परीक्षाओं को दर्ज करने के लिए भाग-I कार्य के स्थान पर रखा जाना था तथा भाग-II में परीक्षाओं का सार प्रतिकूलन रिपोर्टों का अनुरक्षण सहायक अभियन्ताओं (ईई) द्वारा किया जाना था।

नौ राज्यों {छत्तीसगढ़, हिमाचल प्रदेश (दो जिले), झारखण्ड (सीपीएसयू को छोड़कर), मणिपुर, मिजोरम, तेलंगाना, त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश तथा पश्चिम बंगाल} में की गई सभी जांचों को, दर्ज करने में अनुरक्षित क्यूसीआर में अनियमितताएं देखी गई थीं (अनुबन्ध-6.2)।

उत्तर प्रदेश में तारकोलीय कार्यों में उत्तम तारकोल की आपूर्ति तथा ठेकेदार द्वारा इसकी वास्तविक खपत को सुनिश्चित करने के लिए राज्य सरकार ने लोक निर्माण कार्य, शहरी योजना तथा नगर विकास विभाग को आदेश दिया

(मई 2009) कि वे ठेकेदारों से मूल परेषिती रशीद चालान (सीआरसी) प्राप्त करें और भुगतानों से पूर्व तेल कम्पनियों से इन सीआरसी की प्रामाणिकता का प्रति सत्यापन करें।

इन आदेशो के विपरीत, विभाग ने प्रापण किए (2010-15) 9,978.87 एमटी तारकोल में से 6,521.08 एमटी तारकोल (लागत ₹22.82 करोड़) हेतु ठेकेदार से सीआरसी प्राप्त नहीं किए थे। इस प्रकार 3,457.79 एमटी तारकोल की शेष आपूर्ति हेतु तेल कम्पनियों से सीआरसी की जांच नहीं की गई थी तथा ठेकेदारों को निर्माण कार्यों के लिए भुगतान किया गया था। इस प्रकार, सीआरसी के अभाव तथा तेल कम्पनियों के साथ सीआरसी के गैर-सत्यापन में उपयोग की गई सामग्री की गुणवत्ता तथा मात्रा सुनिश्चित नहीं की गई।

पीआईयू ने तथ्य को स्वीकार किया (मार्च-जून 2015) तथा बताया कि सभी गुणवत्ता जांच संभावित सीमा तक किए गए थे। पीआईयू का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि तारकोल के सम्पूर्ण भण्डार के प्रापण का सत्यापन, जैसा राज्य सरकार के अनुदेशो के तहत अपेक्षित है, नहीं किया गया था।

6.1.3 उपकरणों की खरीद न करना

आधुनिक सर्वेक्षण और जांच उपकरण तथा गुणवत्ता आश्वासन उपकरणों की खरीद के लिए सितम्बर 2014 तथा सितम्बर 2013 में क्रमशः हरियाणा (₹1.15 करोड़) तथा झारखण्ड (₹1.82 करोड़) को जारी ₹2.97 करोड़ के अनुदान का उपयोग नहीं किया गया था (जून 2015)। कार्यकारी अभियन्ता, राज्य नोडल अभिकरण, हरियाणा ने तथ्यों को स्वीकार किया तथा बताया कि ₹0.60 करोड़ के उपकरण खरीदे गए तथा उनकी आपूर्ति एवं संस्थापन किया गया था। इसके अतिरिक्त, ग्रामीण विकास मंत्रालय को शेष निधियों से और अधिक उपकरण खरीदने हेतु स्वीकृति प्रदान करने हेतु अनुरोध किया गया है (फरवरी 2016)।

इस प्रकार, आधुनिक सर्वेक्षण एवं जांच उपकरणों का गैर-प्रापण निधियों के अवरोधन का कारण बनने के अतिरिक्त उद्देश्य जिसके लिए निधियां प्रदान की गई थी को विफल किया।

6.2 द्वितीय स्तरीय गुणवत्ता तन्त्र

6.2.1 एसक्यूएम द्वारा निरीक्षणों में कमी

ओएम का पैरा 11.5.7 परिकल्पना करता है कि राज्य गुणवत्ता समन्वयक (एसक्यूसी) इस प्रकार से निरीक्षण करें कि प्रत्येक कार्य का कम से कम तीन बार निरीक्षण किया जाए। प्रत्येक कार्य के प्रथम दो निरीक्षण कार्य के निष्पादन के दौरान कम से कम तीन महीनों के अंतराल में किए जाने चाहिए तथा अंतिम निरीक्षण प्रत्येक कार्य के समापन के एक माह के भीतर किया जाना चाहिए। सारणी मासिक होनी चाहिए जो ब्लॉक तथा अधिमानत सड़क को विनिर्दिष्ट करे जिससे प्रणालीगत आवृत्तन को सुनिश्चित किया जा सके।

ओम्मास डाटा के विश्लेषण ने दर्शाया कि एसक्यूएम ने 29 राज्यों में 2010-15 के दौरान 51,521 सड़क कार्यों का निरीक्षण किया। इनमें से 1671 सड़क कार्यों (3.24 प्रतिशत) का एक बार भी निरीक्षण नहीं किया गया था। 26,691 सड़क कार्यों (51.81 प्रतिशत) का केवल एक बार निरीक्षण किया गया था। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि कुछ सड़क कार्यों का 10 से अधिक बार निरीक्षण किया गया था जैसा नीचे विस्तृत है:-

- **आंध्र प्रदेश** में 48 सड़क कार्यों का निरीक्षण नहीं किया गया जबकि सात सड़क कार्यों का 10 से 18 बार निरीक्षण किया गया।
- **असम** में 124 सड़क कार्यों का निरीक्षण नहीं किया गया जबकि चार सड़क कार्यों का 10 से 13 बार निरीक्षण किया गया।
- **गुजरात** में 47 सड़क कार्यों का निरीक्षण नहीं किया गया जबकि 21 सड़क कार्यों का 10 से 26 बार निरीक्षण किया गया।
- **मध्यप्रदेश** में नौ सड़क कार्यों का 10 से 16 बार निरीक्षण किया गया जबकि 193 सड़क कार्यों का निरीक्षण ही नहीं किया गया।
- **महाराष्ट्र** में 77 सड़क कार्यों का निरीक्षण नहीं किया गया जबकि पांच सड़क कार्यों का 10 से 11 बार निरीक्षण किया गया।

इसलिए यह सुस्पष्ट है कि एसक्यूएम ने निर्धारित निरीक्षणों को एक समान नहीं किया था।

एनआरआरडीए ने तथ्यों को स्वीकार किया तथा बताया कि एसक्यूएम निरीक्षणों में कमी का एक कारण अपर्याप्त क्षेत्र ज्ञान सहित प्रशिक्षित श्रमशक्ति की कमी से संबंधित है। एक विशेष कार्य हेतु एसक्यूएम निरीक्षणों

की असाधारण रूप से बड़ी संख्या के संबंध में इसकी राज्यों से जांच की आवश्यकता है। एक कारण अनुभवहीन एसक्यूएम द्वारा मोबाईल एप्लिकेशन के माध्यम से ओम्मास में गुणवत्ता श्रेणी को अपलोड करते हुए एक ही सड़क की कई प्रविष्टियां हो सकती है।

राज्यों से प्राप्त सूचना ने भी दर्शाया कि निर्धारित तीन निरीक्षण 24 राज्यों में नहीं किए गए थे (अनुबंध- 6.3)।

6.2.2 एसक्यूएम द्वारा देखी गई कमियां

ओ.एम. के पैरा 11.5.7 के अनुसार एसक्यूएम फुटपाथ की डिजाइन और आर पार जल निकास कार्यों, ठेका के प्रबन्धन आदि को कवर कर अपनी निरीक्षण रिपोर्ट देगा। निरीक्षणों के बाद एसक्यूएम “असन्तोषजनक” तथा “सुधार की अपेक्षा करने वाला सन्तोषजनक” (एसआरआई) के रूप में गुणवत्ता जांचों के आधार पर सड़क कार्यों के गुणवत्ता श्रेणीकरण हेतु दो स्तर वर्गीकरण अपना सकता है। इसके अतिरिक्त, ओएम का पैरा 11.6.3 प्रावधान करता है कि कार्रवाई टिप्पणियों (एटीआर) को पीआईयू द्वारा निरीक्षण की तिथि से 30 दिनों के भीतर प्रस्तुत किया जाएगा।

एसक्यूएम द्वारा किए गए 82,176 निरीक्षणों में से 16,441 कार्य ‘एसआरआई’ तथा 4,967 कार्य ‘असंतोषजनक’ पाए गए थे। ‘असंतोषजनक’ निर्धारित कार्यों में 39 (2010-11), 79 (2011-12), 119 (2012-13), 199 (2013-14) तथा 106 (2014-15) पूर्ण सड़क कार्य भी शामिल थे।

मंत्रालय ने बताया (अक्टूबर 2015) कि निर्धारित प्रावधानों को सुनिश्चित करना राज्य सरकारों का उत्तरदायित्व था। इस प्रकार, राज्य सरकारें गुणवत्ता मानकों को अनुपालना करने में विफल रही।

14 राज्यों {अरुणाचल प्रदेश (4), छत्तीसगढ़ (2), गुजरात (9), हरियाणा (1), जम्मू एवं कश्मीर (17), झारखण्ड (149), मध्यप्रदेश (37), महाराष्ट्र (3), ओडिशा (619), सिक्किम (194), तेलंगाना (2), त्रिपुरा (136), उत्तर प्रदेश (111) तथा उत्तराखण्ड (127)} में 6,288 एटीआर में से 1,411 कार्रवाई हेतु बकाया थे।

मेघालय में, एसक्यूएम द्वारा किए गए निरीक्षणों पर एटीआर का डाटा उपलब्ध नहीं था। राज्य स्तर पर डाटा/अभिलेखों के अभाव में द्वितीय स्तरीय गुणवत्ता

नियंत्रण की मॉनीटरिंग अप्रभावी थी।

एसक्यूएम की निरीक्षण प्रतिवेदनों पर लंबित कार्रवाई द्वितीय स्तरीय गुणवत्ता तंत्र की अप्रभावी मॉनीटरिंग को दर्शाती है।

6.2.3 एसक्यूएम के निष्पादन का मूल्यांकन

एनआरआरडीए ने एसक्यूएम के निष्पादन मूल्यांकन के लिए मार्गनिर्देश तथा निर्देश जारी किए (जनवरी 2013) जो अन्य के साथ अनुबद्ध करते हैं कि निष्पादन मूल्यांकन की प्रक्रिया जनवरी 2013 से आरम्भ की जाए और निष्पादन मूल्यांकन समिति (पीईसी) की बैठक प्रत्येक छः माह में आयोजित की जानी अपेक्षित है।

यह देखा गया था कि पांच राज्यों, (गुजरात, जम्मू एवं कश्मीर, मिजोरम, राजस्थान तथा त्रिपुरा) में पीईसी गठित नहीं की गई थी।

6.2.4 संयुक्त निरीक्षण न करना

कार्यक्रम मार्गनिर्देशों का पैरा 15.10 प्रावधान करता है कि पीएमजीएसवाई कार्यों का संयुक्त निरीक्षण संसद सदस्य तथा जिला प्रमुख के साथ छः माह में एक बार, विधान मण्डल के सदस्य और सम्बन्धित मण्डलों के अध्यक्ष के साथ तीन माह में एक बार, तथा सम्बन्धित ग्राम पंचायत के सरपंच के साथ दो माह में एक बार निर्वाचित जन प्रतिनिधियों की सुविधा के अनुसार इंजीनियरी स्टाफ द्वारा निर्धारित किया जाएगा।

17 राज्यों (आंध्र प्रदेश, अरुणाचल प्रदेश, बिहार, गुजरात, हिमाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर झारखण्ड, कर्नाटक, केरल, मेघालय, मिजोरम, ओडिशा, पंजाब, सिक्किम, तेलंगाना, उत्तर प्रदेश तथा उत्तराखण्ड) में जन प्रतिनिधियों के साथ पीएमजीएसवाई सड़क कार्यों के संयुक्त निरीक्षण नहीं किए गए थे।

मंत्रालय ने बताया कि संयुक्त निरीक्षण के प्रावधान के अनुपालन हेतु परिपत्र सं.10/2011 दिनांक 28 जुलाई 2011 के राज्य सरकारों से यह निवेदन करते हुए जारी किया गया था कि वे फील्ड कार्यकर्ताओं के साथ जन प्रतिनिधियों सहित संयुक्त निरीक्षणों को सुनिश्चित करें। इस पर क्षेत्रीय समीक्षा बैठकों (अप्रैल 2016) जैसे विभिन्न मंचों पर भी करने हेतु जोर दिया गया है। यद्यपि, यह स्पष्ट है कि मंत्रालय के निर्देशों का अनुपालन नहीं किया गया।

6.3 तृतीय स्तरीय गुणवत्ता नियंत्रण तंत्र

एनआरआरडीए, एनक्यूएम को लगाकर बाह्य गुणवत्ता आश्वासन का प्रबन्ध करता है, जिनका उत्तरदायित्व यह सत्यापन करना है कि राज्य का गुणवत्ता प्रबन्धन पर्याप्त है। गुणवत्ता प्रबन्धन ढांचे के तीसरे स्तर के रूप में एनआरआरडीए, स्वतन्त्र एनक्यूएम, अधिकांश राज्य/केन्द्रीय संगठनों से सेवानिवृत्त वरिष्ठ अभियन्ताओं को लगाता है।

6.3.1 एनक्यूएम द्वारा देखी गई कमियां

ओएम का पैरा 11.5 परिकल्पना करता है कि स्वतन्त्र गुणवत्ता प्रबन्धन का द्वितीय स्तरीय प्रवर्तन प्रक्रिया की गुणवत्ता तथा प्रभावकारिता में सुधार करने के लिए था। इसमें यह कि प्रथम स्तर उचित प्रकार कार्यात्मक था, यह सत्यापन, कि गुणवत्ता नियंत्रण प्रणाली अपना अभिप्रेत उद्देश्य प्राप्त कर रही थी, करने के लिए स्वतन्त्र गुणवत्ता परीक्षण, गुणवत्ता नियंत्रण प्रक्रिया में सर्वांगी प्रवाहों की खोज और प्रक्रिया सुधारने के लिए कार्रवाई, प्रथम स्तरीय और ठेकेदार के संबंध में निवारक तथा दण्डात्मक उपायों का स्वतन्त्र पर्यवेक्षण सुनिश्चित करने के लिए जांच शामिल थी।

एनक्यूएम ने सात राज्यों {आन्ध्र प्रदेश (37), अरुणाचल प्रदेश (130), हिमाचल प्रदेश (4), मेघालय (67), ओडिशा (221), त्रिपुरा (10) तथा पश्चिम बंगाल (424)} में 2,660 निरीक्षण किए तथा 893 कार्यों को असंतोषजनक/एसआरआई के रूप में निर्धारित किया।

इसने दर्शाया कि प्रथम एवं द्वितीय स्तरीय में गुणवत्ता नियंत्रण तंत्र प्रभावी रूप से कार्य नहीं कर रहा था।

6.3.2 एटीआर के प्रस्तुतीकरण में विलम्ब

ओएम के पैरा 11.6.3 के अनुसार एनक्यूएम द्वारा निरीक्षण के समापन पर एन.क्यू.एम. द्वारा निरीक्षण के एक माह बीत जाने के बाद पीआईयू, एसक्यूसी को की गई कार्रवाई रिपोर्ट (एटीआर) भेजेगा। कार्य के श्रेणीकरण की प्राप्ति के एक माह के अन्दर एनआरआरडीए को प्रस्तुतीकरण हेतु एसक्यूसी द्वारा एटीआर का संकलन किया जाएगा।

2016 की प्रतिवेदन सं. 23

आंध्रप्रदेश में जनवरी 2010 तथा अगस्त 2011 में एनक्यूएम द्वारा निरीक्षित दो कार्यों के एटीआर 8 से 15 माह के बीच विलम्ब से प्रस्तुत किए गए थे।

कर्नाटक में, पीआईयू, कलबुर्गी के अंतर्गत एनक्यूएम द्वारा जनवरी 2015 में एक सड़क का निरीक्षण किया तथा एटीआर को 10 महीनों के पश्चात प्रस्तुत किया था जिसे अभी एनआरआरडीए द्वारा स्वीकृत किया जाना है।

मणिपुर में, चार नमूना जांच किए गए जिलों में, एसक्यूसी द्वारा एनआरआरडीए को 11 एटीआर प्रस्तुत करने में एक से 24 महीनों का विलम्ब था।

सिक्किम में अप्रैल 2011 से जनवरी 2015 के दौरान एनक्यूएम द्वारा सूचित 21 असन्तोषजनक कार्यों में एटीआर 42 से 721 दिनों के विलम्ब के बाद प्रस्तुत किए गए थे।

त्रिपुरा में एटीआर प्रस्तुतीकरण में 3 से 42 माह का विलम्ब हुआ था। सात सड़क कार्यों के एटीआर अभी भी प्रस्तुत किए जाने थे।

6.3.3 कार्रवाई रिपोर्ट का लम्बन

ओएम का पैरा 11.6.1 परिकल्पना करता है कि एनआरआरडीए अथवा एसक्यूसी द्वारा सूचित किए जाने के लिए कार्य के श्रेणीकरण की पीआईयू प्रतीक्षा किए बिना शीघ्र एनक्यूएम द्वारा भेजी गई निरीक्षण रिपोर्ट के आधार पर कार्रवाई करना आरम्भ करेगा जब तक कि यह सिफारिश से असहमत नहीं होता है।

एनक्यूएम ने 2010-11 से 2014-15 के दौरान 16,856 निरीक्षण किए जिसमें से 6,452 कार्यों को 'असन्तोषजनक' अथवा 'एसआरआई' (38.28 प्रतिशत) श्रेणी दी गई थी। राज्यों के पास 1,938 एटीआर लम्बित थे (जून 2015)। इनमें से 570 असन्तोषजनक/एसआरआई कार्य दो वर्षों से अधिक समय से लंबित थे। एटीआर का लम्बन 6.22 तथा 58.68 प्रतिशत के बीच था। एनआरआरडीए द्वारा लेखापरीक्षा दल को 2000-09 के दौरान एनक्यूएम द्वारा की गई निरीक्षित कार्यों की लम्बित एटीआर प्रदान नहीं की गई। जिसका कारण अभिलेखों का उपलब्ध न होना बताया गया था। अभिलेखों के अभाव में, यह सुनिश्चित नहीं किया जा सका कि 2009-10 से पहले का कोई भी एटीआर लम्बित था या नहीं।

एनआरआरडीए ने बताया (अक्टूबर 2015) कि एटीआर भेजने में लिया गया समय निरीक्षण रिपोर्टों में एनक्यूएम द्वारा बताए गए दोषों की प्रकृति पर निर्भर करता है। अक्सर कमियां ठेकागत विफलता, मुकदमें और वन निर्बाधन मुद्दों के कारण कुछ समय के लिए ही अपरिशोधित रहीं जो पीआईयू आदि के नियंत्रण से बाहर थे, जिसका परिणाम एनक्यूएम की आपत्तियों के असमाशोधन में हुआ। मंत्रालय को लंबित एटीआर का विश्लेषण करने की आवश्यकता है क्योंकि उनमें से कुछ पाँच वर्षों से अधिक समय से लंबित थे। इसके अतिरिक्त, 2009 से पहले के लंबित एटीआर के अभिलेखों के अभाव में की गई कार्रवाई की पूर्णता को लेखापरीक्षा में सत्यापित नहीं किया जा सका था।

राज्यों से संग्रहीत सूचना ने दर्शाया कि 20 राज्यों {आंध्रप्रदेश (8), अरुणाचल प्रदेश (9), असम (10), बिहार (143), छत्तीसगढ़ (1), गुजरात (13), हरियाणा (1), हिमाचल प्रदेश (44), जम्मू एवं कश्मीर (7), झारखण्ड (172), कर्नाटक (2), महाराष्ट्र (7), मणिपुर (3), मेघालय (45), ओडिशा (88), राजस्थान (49), सिक्किम (3), त्रिपुरा (86), उत्तर प्रदेश (30) तथा उत्तराखण्ड (34)} में 755 एटीआर मार्च 2015 तक लम्बित थे।

नागालैण्ड में एनक्यूएम ने अप्रैल 2010 से मार्च 2015 के दौरान 40 परियोजनाओं का निरीक्षण किया। एक परियोजना को सन्तोषजनक, 16 को औसत तथा 23 परियोजनाओं को असन्तोषजनक की श्रेणी दी गई थी। तथापि कार्य का सुधार करने के लिए कार्यनिष्पादन अभिकरण द्वारा की गई कार्रवाई अभिलेख पर उपलब्ध नहीं थीं। पेरेन जिले में गुणवत्ता एवं कार्यकुशलता गैर-आंकलित थी क्योंकि एनक्यूएम ने किसी कार्यस्थल का दौरा नहीं किया था। राज्य सरकार द्वारा तथ्यों को स्वीकार कर लिया (सितम्बर 2015)।

मामला अध्ययन: आंध्रप्रदेश

एनक्यूएम ने जिला विजयनगरम में 0/0 कि.मी. से 3/0 कि.मी. तक के येगूवगंजाबड को जोड़ने वाली बी.टी. सड़क कार्य का निरीक्षण किया और सम्पूर्ण लम्बाई (15.30 कि.मी.) को सन्तोषजनक की श्रेणी दी (मई 2012)।

शिकायत की प्राप्ति पर, एनआरआरडीए ने दूसरा एनक्यूएम नियुक्त किया (जनवरी 2013) जिसने निरीक्षण के बाद कार्य को असन्तोषजनक श्रेणी दी और दोषों को दूर करने तथा एक माह के अन्दर एटीआर प्रस्तुत करने की सिफारिश की। तथापि, एटीआर प्रस्तुत नहीं की गई थी (जुलाई 2015)।

प्राप्त याचिका के आधार पर सतर्कता एवं प्रवर्तन विभाग, आंध्रप्रदेश सरकार ने कार्य की जांच की (नवम्बर 2013) और पाया कि 15.30 कि.मी. की संस्वीकृत लम्बाई 10.80 कि.मी. तक ही बनाई गई थी। सामग्री तथा कारीगरी अपेक्षित विनिर्देशनों के अनुसार नहीं थी और कार्य की माप किए बिना ठेकेदार को ₹6.16 करोड़ का भुगतान किया गया। ठेकेदार ने परियोजना पूर्ण किए बिना ही छोड़ दी (जनवरी 2013)। एसक्यूएम समय समय पर स्तर वार निरीक्षण करने में विफल रहा। जांच समिति की रिपोर्ट में आगे बताया गया कि एनक्यूएम ने वास्तविक भौतिक स्थिति देखे बिना कार्य को 'सन्तोषजनक' श्रेणी दे दी और एनक्यूएम ने सड़क की वास्तविक स्थितियों को छिपाकर निष्पादक लोगों के अनुरोधों के अनुसार रिपोर्ट तैयार की और कार्य को पूर्ण दर्शाया। इसलिए आरोप कि एनक्यूएम को प्रबंधित किया गया, स्थापित हो गया था।

राज्य सरकार को प्रस्तुत रिपोर्ट (नवम्बर 2014) (i) ठेकेदार के विरुद्ध कार्रवाई करने (ii) एनक्यूएम द्वारा गलत सूचना का मामला मंत्रालय के साथ उठाने और एसक्यूएम तथा एनक्यूएम रिपोर्टों की समीक्षा करने और (iii) कमियों के प्रति दोषी अधिकारियों से ₹0.85 करोड़ की वसूलियां सुनिश्चित करने की सिफारिश करती है। पीआईयू ने बताया (जुलाई 2015) कि दोषी ठेकेदार को काली सूची में डालने की कार्रवाई की जा रही थी। दोषी अधिकारियों के विरुद्ध की गई कार्रवाई पर कोई विशेष उत्तर नहीं दिया गया।

मंत्रालय ने बताया (अप्रैल 2016) कि मामले को मई 2014 में हुई पीईसी की बैठक के दौरान इसके समक्ष विचार हेतु प्रस्तुत किया गया था तथा एनक्यूएम के निष्पादन को असंतोषजनक के रूप में निर्धारित किया गया। बाद के कार्यों को रोक दिया गया तथा चयन समिति की सिफारिशों के आधार पर एनक्यूएम को जून 2014 से पैनल से हटा दिया गया।

उत्तर संतोषजनक नहीं था क्योंकि जनवरी 2013 में अन्य एनक्यूएम से प्रतिकूल रिपोर्ट की प्राप्ति के बावजूद, एनआरआरडीए ने चूककर्ता एनक्यूएम को प्रतिनियुक्त करना जारी रखा जिन्होंने जून 2013 से मार्च 2014 के दौरान 40 सड़क निर्माण कार्यों का निरीक्षण किया।

6.3.4 कार्रवाई रिपोर्टों में कमियां

ओएम के पैरा 11.5.4 के अनुसार एसक्यूसी को एसक्यूएम दौरों का मासिक सार तथा वार्षिक गुणवत्ता रिपोर्ट तैयार करनी है और उन्हें एसआरआरडीए तथा राज्य स्तरीय स्थाई समिति (एसएलएससी) को प्रस्तुत करनी है और एसक्यूएम की रिपोर्टों पर की गई कार्रवाई का पीआईयू द्वारा संकलन भी सुनिश्चित करना है।

21 राज्यों (आंध्र प्रदेश, अरुणाचल प्रदेश, बिहार, गुजरात, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, झारखण्ड, कर्नाटक, केरल, मणिपुर, मेघालय, मिजोरम, ओडिशा, राजस्थान, सिक्किम, तेलंगाना, त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश, उत्तराखण्ड तथा पश्चिम बंगाल) में एनक्यूएम ने 3,692 सड़क कार्यों का निरीक्षण किया। 752 सड़कें असन्तोषजनक पाई गईं। पीआईयू ने 660 सड़क कार्यों का परिशोधन रिपोर्ट प्रस्तुत किया। इनमें से 420 कार्यों का एसक्यूएम/एनक्यूएम द्वारा पुनः निरीक्षण किया गया और 65 कार्यों को पुनर्निरीक्षण के बाद पुनः असन्तोषजनक पाया गया (अनुबन्ध-6.4)।

इसने दर्शाया कि सूचित की गई कमियों के सुधार की मॉनीटरिंग प्रभावी नहीं थी। अधिकारियों/ठेकेदारों को सुधार कार्य हेतु उत्तरदायी ठहराना चाहिए तथा अगर पुनर्निरीक्षण के पश्चात भी कमियां पायी जाती हैं तो जिम्मेवार अधिकारियों/ठेकेदारों के विरुद्ध दण्डात्मक कार्रवाई भी की जाए।

6.3.5 निष्पादन मूल्यांकन समिति बैठकें न करना

एनक्यूएम के निष्पादन मूल्यांकन की प्राथमिक प्रणाली 2006 में तैयार की गई थी तथा उसे एनआरआरडीए द्वारा 2007 में सुदृढ़ किया गया जिसमें अपेक्षित था कि निष्पादन मूल्यांकन समिति (पीईसी) की बैठक प्रत्येक छः महीने में होगी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 2010-11 से 2014-15 के दौरान एनक्यूएम के निष्पादन का मूल्यांकन करने हेतु केवल चार बैठक¹ आयोजित की गईं। इस प्रकार, निर्धारित आवधिकता के अनुसार एनक्यूएम के निष्पादन का मूल्यांकन नहीं किया गया। एनआरआरडीए ने लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों को स्वीकार किया तथा सहमत हुआ कि पीईसी बैठकों की आवधिकता को बनाए नहीं रखा गया।

¹ (31 जनवरी-5 फरवरी 2011; 18-22 सितंबर 2012; 1-7 अगस्त 2012; 14-16 मई 2014)

6.4 राज्य स्तरीय स्थाई समिति

ओएम के पैरा 2.4 के अनुसार, निर्माण कार्यों की प्रगति, गुणवत्ता नियंत्रण, क्षमता संवर्धन, भूमि उपलब्धता, अनुरक्षण निधि का बजटीकरण आदि की तिमाही समीक्षा के लिए मुख्य सचिव की अध्यक्षता में अधिमानतः एक राज्य स्तरीय स्थाई समिति (एसएलएससी) गठित की जाएगी।

10 राज्यों (अरुणाचल प्रदेश, गुजरात, हिमाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, कर्नाटक, केरल, मेघालय, त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश तथा उत्तराखण्ड) में, एसएलएससी की बैठकें नियमित रूप से आयोजित नहीं की गईं जिससे कार्यक्रम की प्रभावी मॉनीटरिंग विफल हुई।

6.5 जिला स्तरीय सतर्कता तथा निगरानी समिति

कार्यक्रम मार्गनिर्देशों के पैरा 16.5 के अनुसार, राज्य सरकार द्वारा गठित जिला स्तरीय सतर्कता तथा निगरानी समिति (डीएलवीएमसी) प्रगति की निगरानी करेगी और सतर्कता बरतेगी प्रत्येक स्तर पर डीएलवीएमसी की बैठकें एमपी/एमएलए और सभी अन्य सदस्यों को पर्याप्त सूचना देने के बाद प्रत्येक तिमाही में कम से कम एक बार आयोजित की जानी थी।

12 राज्यों (आंध्रप्रदेश, हरियाणा, जम्मू एवं कश्मीर, झारखण्ड, कर्नाटक, मणिपुर, मिजोरम, ओडिशा, सिक्किम, उत्तर प्रदेश, उत्तराखण्ड तथा पश्चिम बंगाल) में बैठकों की अपेक्षित बैठकें आयोजित न करना, प्रगति की निगरानी न करना तथा सतर्कता का न बरतना डीएलवीएमसी गठित न करना आदि जैसी अनियमितताएं देखी गईं। ब्यौरे अनुबन्ध-6.5 में दिए गए हैं।

6.6 शिकायत निवारण तन्त्र

पीएमजीएसवाई दिशानिर्देशों का पैरा 15.8 शिकायतों की जांच तथा मंत्रालय/एनआरआरडीए के माध्यम से प्राप्त शिकायतों की जांच एवं आवश्यक कार्रवाई हेतु राज्य गुणवत्ता समन्वयक को प्रेषित करने का प्रावधान करता है। यह भी निर्धारित करता है कि किसी मामले में निर्धारित समय सीमा के भीतर पर्याप्त प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं होता है तो एनआरआरडीए एक एनक्यूएम को नियुक्त कर सकता है तथा आगे की कार्रवाई एनक्यूएम की रिपोर्ट पर की जाएगी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि एनआरआरडीए में प्राप्त 267 शिकायतों में से, एनक्यूएम को वर्ष 2010-15 के दौरान 218 शिकायतों की जांच करने हेतु नियुक्त किया गया। 125 शिकायतें (57.34 प्रतिशत) सही पाई गई थीं अर्थात्

सड़क निर्माण कार्य 'अंतोषजनक' पाए गए। बाद में, अभ्युक्तियों/रिपोर्टों को शोधक कार्रवाई करने के लिए राज्यों को प्रेषित किया गया था। इसके अतिरिक्त, एनआरआरडीए ने जांच एवं कार्रवाई हेतु राज्यों को 49 शिकायतें प्रेषित की। तथापि, इन शिकायतों पर अनुवर्ती कार्रवाई एनआरआरडीए के पास उपलब्ध नहीं थी।

ओम्मास का प्रतिक्रिया माड्यूल शिकायतों की निगरानी और समाधान करने की प्रतिक्रिया के प्रति व्यवस्थित अभिगम प्राप्त करने के उद्देश्य से डिजाइन किया गया था। 2010-11 से 2014-15 के दौरान ओम्मास के प्रतिक्रिया माड्यूल के माध्यम से 396 शिकायतें प्राप्त हुईं। इनमें से 314 निपटायी गईं और 2013-14 तथा 2014-15 से सम्बन्धित 82 राज्यों के पास लम्बित थी। मंत्रालय ने बताया कि शिकायतों के सामयिक निपटारे के लिए सभी राज्यों से अनुरोध किया गया है (मई 2015)।

दस राज्यों (अरुणाचल प्रदेश, गुजरात, हरियाणा, झारखण्ड, कर्नाटक, केरल, मेघालय (अप्रैल 2012 से पहले), त्रिपुरा, उत्तराखण्ड तथा पश्चिम बंगाल) में, शिकायत निवारण तंत्र मौजूद नहीं था।

6.7 सामाजिक लेखापरीक्षा

पीएसी ने पीएमजीएसवाई की 72 वीं रिपोर्ट (2007-08) में चौदहवीं लोक सभा को सिफारिश की कि मंत्रालय एमजीएनआईजीएस के मार्गनिर्देशों में समाविष्ट सामाजिक लेखापरीक्षा की रूपात्मकताओं को दोहराए। मंत्रालय ने अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी (पीएसी 82 वीं रिपोर्ट 2008-09 चौदहवीं लोक सभा को प्रस्तुत) में बताया कि नमूना लेखापरीक्षा कवायद और पीएमजीएसवाई परियोजनाओं की नागरिक निगरानी करने के लिए स्थानीय एनजीओ के साथ **कर्नाटक** तथा **ओडिशा** में पायलट परियोजना आरम्भ की गई थी। इस परियोजना के परिणामों के आधार पर पंचायती राज तथा नागरिक समिति संगठनों को शामिल कर पीएमजीएसवाई परियोजनाओं की सामाजिक लेखापरीक्षा के लिए उचित कार्यप्रणाली बनाने के लिए निर्णय लिया जाएगा।

मंत्रालय ने, अब तक की गई प्रगति पर लेखापरीक्षा अभ्युक्ति के प्रत्युत्तर में, बताया (अप्रैल 2016) कि पीएमजीएसवाई सड़कों की नागरिक मॉनीटरिंग के माध्यम से सामाजिक लेखापरीक्षा का अब **झारखण्ड**, **मेघालय**, **राजस्थान**, **असम** तथा **उत्तराखण्ड** तक विस्तार कर दिया गया। इन सात राज्यों में 603 नागरिक स्वयंसेवकों को गुणवत्ता निर्माण तथा पीएमजीएसवाई सड़को के अनुरक्षण की मॉनीटरिंग हेतु प्रशिक्षित किया गया। साधन तथा प्रशिक्षण के

साथ, स्वयंसेवकों ने नागरिक महत्व से चालू तथा समाप्त निर्माणकार्यों दोनों में सड़कों की स्थिति पर सड़कों के विभिन्न गुणात्मक एवं मात्रिक पहलुओं पर डाटा उत्पन्न करने हेतु इन राज्यों में पीएमजीएसवाई सड़को का सर्वेक्षण किया। अंतरिम रिपोर्ट को प्राप्त किया गया तथा शोधक कार्रवाई करने हेतु सभी संबंधित राज्यों को वितरित किया गया था।

यह दर्शाता है कि सामाजिक लेखापरीक्षा की अवधारणा अभी प्रथम स्तर पर ही थी। इस कार्यक्रम में महात्मा गांधी राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार गारंटी योजना की सामाजिक लेखापरीक्षा के तरीकों को अपनाया जाना और कार्यक्रम दिशानिर्देशों में सम्मिलित किया जाना शेष था।

निष्कर्ष

पीएमजीएसवाई के सभी स्तरों में गुणवत्ता एवं मॉनीटरिंग तंत्र में कमी थी। कार्य निष्पादन स्थलों पर फील्ड प्रयोगशालाएं या तो स्थापित नहीं थीं या उसमें उपकरण नहीं थे। निर्धारित स्तरों पर सड़कों की जांच संचालित नहीं की गई थीं। राज्य गुणवत्ता मॉनीटरों और राष्ट्रीय गुणवत्ता मॉनीटरों द्वारा इंगित कमियों के सुधार पर कार्रवाई टिप्पण रिपोर्ट लंबित थी। चयनित सार्वजनिक प्रतिनिधियों के साथ संयुक्त निरीक्षणों को संचालित नहीं किया गया था। राष्ट्रीय गुणवत्ता मॉनीटरों के निष्पादन की जांच करने के लिए निष्पादन जांच समिति बैठकें निर्धारित अंतरालों पर नहीं हुई थीं। चल रहे निर्माण कार्यों की प्रगति को मॉनीटर करने, गुणवत्ता नियंत्रण, अनुरक्षण निधि का बजटीकरण आदि नियमित रूप से राज्य स्तरीय स्थायी समिति बैठकें नियमित रूप से नहीं हुई थीं। सामाजिक लेखापरीक्षा की अवधारणा कार्यक्रम दिशानिर्देशों में सम्मिलित नहीं थी।

सिफारिश

- i. मंत्रालय कमियों का निपटान करने हेतु गुणवत्ता नियंत्रण प्रणाली में प्रणालीगत त्रुटियों की समीक्षा करे। मंत्रालय द्वारा एक तन्त्र विकसित किया जाए जिसके द्वारा दोषी एजेंसियों तथा व्यक्तियों पर उत्तरदायित्व तथा जबावदेही निर्धारित की जा सके और सुधारक कार्रवाई की जा सके।
- ii. कार्यक्रम दिशानिर्देशों में सामाजिक लेखापरीक्षा की परिकल्पना को शामिल किया जाना चाहिए।

अध्याय-7 : संयुक्त प्रत्यक्ष सत्यापन

7.1 प्रस्तावना

पीएमजीएसवाई के कार्यान्वयन का मूल्यांकन करने के लिए 28 राज्यों (नागालैंड को छोड़कर) के 173 जिलों में ₹1,223.76 करोड़ की लागत पर निर्मित 528 सड़कों का निष्पादन एजेंसियों के स्टाफ की उपस्थिति में लेखापरीक्षा दलों द्वारा संयुक्त प्रत्यक्ष सत्यापन किए गए थे। इस उद्देश्य के लिए प्रत्येक चयनित जिले में 2010-15 के दौरान पूर्ण की गई सड़कों का यादृच्छिक रूप से चयन किया गया था। सत्यापन में, निर्धारित विनिर्देशों के अनुसार कार्य का निष्पादन, अधूरे छोड़े गए कार्य, लक्षित बस्तियों की संयोजकता, सड़क का रखरखाव, नागरिक सूचना पटलों का प्रतिष्ठापन, पीएमजीएसवाई का प्रतीक चिन्ह व फलदार वृक्षों का रोपण इत्यादि शामिल था।

7.2 संयुक्त प्रत्यक्ष सत्यापन के निष्कर्षों का सारांश

- 166 सड़क निर्माणकार्य (31.44 प्रतिशत) डीपीआर में दी गई लम्बाई के अनुसार निर्मित नहीं किए गए थे जिसमें 112 मामले ऐसे शामिल थे जिनमें अंतर 100 मीटर से अधिक था।
- 20 बस्तियों को बहु-संयोजी उपलब्ध कराई गई थी।
- 15 सड़क निर्माणकार्यों को बीच में छोड़ दिया गया था।
- डीपीआर के विनिर्देशन का 59 सड़क निर्माणकार्यों में अनुपालन नहीं किया गया था तथा इनमें से 44 मामलों में सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया था।
- 46 बस्तियों को बारहमासी सड़कें प्रदान नहीं की गयी थी ।
- 179 सड़कों का अनुरक्षण नहीं किया गया था।
- 21 सड़क निर्माणकार्यों में बोर्ड/प्रतीक चिन्ह प्रतिष्ठापित नहीं किए गए थे।
- 485 सड़क निर्माणकार्यों (91.85 प्रतिशत) में फलदार वृक्ष नहीं लगाए गए थे।
- भूमि अधिग्रहण हेतु अपेक्षित 71 सड़क निर्माणकार्यों में से, 13 सड़क निर्माणकार्यों में भूमि अधिप्राप्त नहीं की गई थी।

- 40 सड़कें सेतुमार्ग, पुलिया व पुलों के निर्माण के अभाव में ट्रैफिक के लिए चालू स्थिति में नहीं थीं।
- 77 सड़क निर्माणकार्यों में ठेके त्रुटियों का सुधार किए बिना समाप्त हो गए थे।

सत्यापन के कुछ विशिष्ट मामलों का अनुवर्ती पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

7.3 बस्तियों के लिये कनेक्टिविटी प्रदान करने में अनियमितताएं

आठ राज्यों {आन्ध्रप्रदेश (एक), असम (नौ), बिहार (पांच), झारखण्ड (छः), मिजोरम (दो), राजस्थान (एक), तमिलनाडु (एक) तथा उत्तराखण्ड (आठ)} में अपात्र जनसंख्या आकार के प्रति 33 अपात्र बस्तियों को संयोजकता, पहले ही संयोजित की गई बस्तियों, बस्तियों को सीएनडब्ल्यू का भाग न बनाना आदि पाया गया था। राज्यवार ब्यौरे अनुबंध-7.1 में दिए गए हैं।

7.4 लक्षित बस्तियों का संयोजित न किया जाना

पांच राज्यों (असम, बिहार, छत्तीसगढ़, झारखंड तथा ओडिशा) में सड़कों के प्रत्यक्ष सत्यापन ने दर्शाया कि लक्षित बस्तियों की सिधाई में रुकावट, मार्गों की खराब स्थिति, पुलों का निर्माण न होना, लक्षित बस्तियों में सड़कों का निर्माण न होने के कारण लक्षित बस्तियों को संयोजित नहीं किया गया था। राज्यवार विवरण अनुबंध-7.2 में दिए गए हैं। कुछ नमूना फोटोचित्र नीचे दिए गए हैं:



बस्ती पर संयोजन उपलब्ध नहीं कराया गया था क्योंकि सड़क, रेल पथ के दोनों किनारों पर सीमेंट कंक्रीट पिल्लरों द्वारा अवरुद्ध पड़ी थी। (बिहार, भागलपुर जिले में पैकेज सं. बी.आर. 06 आर- 148 में)



सड़क को अंतिम छोर तक निर्मित नहीं किया गया था। (चांचाकी से के.ए.रोड असम, एचपीआईयू नागांव रोड सर्कल, नागांव - ए.एस. 19-246)



कुमहारदाव बस्ती में लम्बे चौड़े पुल का निर्माण न होने के कारण संयोजन उपलब्ध नहीं कराया गया था। (छत्तीसगढ़ में जसपुर जिला में)



जलनिकासी मार्ग निर्माणकार्य का निष्पादन नहीं किया गया (बिलासपुर जिला - छत्तीसगढ़ टी 02 कुली कुकड़ा-बासाह सड़क निर्माण कार्य (पैकेज सी.जी. 0268)



देवघर जिला-झारखंड में राजासार में संयोजन उपलब्ध करार बिना राजसर से रॉयडिह तक की सड़क पूर्ण की गई थी तथा वह इस सड़क के अंतिम छोर से लगभग 8 कि.मी. दूर थी।



सड़क के अनिर्मित भाग (500 मी. से अधिक) के कारण बस्ती असंयोजित रही (एल 046 से जाला में, ब्लॉक गरहवा हजारीबाग जिला, झारखंड)

7.5 सड़क निर्माण कार्यों का अपूर्ण/घटिया निर्माण

आठ राज्यों (अरुणाचल प्रदेश, असम, छत्तीसगढ़, जम्मू व कश्मीर, झारखण्ड, मणिपुर, सिक्किम तथा उत्तराखण्ड) में सड़क निर्माणकार्य या तो पूर्ण नहीं किए गए या सड़कें बिटुमेनी कार्य की घटिया गुणवत्ता, गडदों, पुल का कार्य अधूरा छोड़ने, दुर्गप्राचीर पुल का पूर्ण न होने, स्तर-1 निर्माण कार्य के अंतर्गत पर्वत के त्रुटिपूर्ण कटाव के कारण खराब

स्थिति में थी। आगे, त्रुटिपूर्ण निर्माणकार्य निष्पादित किए गए थे जैसाकि निम्न छायाचित्रों में दर्शाया गया है तथा राज्य वार विवरण अनुबंध-7.3 में दिए गए हैं।



असम के सिल्चर जिला में पैकेज सं. ए.एस. 13-59 के अंतर्गत निर्माणकार्य के दौरान सड़क पूरी तरह से कीचड़ तथा बड़े-बड़े मिट्टी के गडढे से भरी हुई पाई गई।



झारखंड के सिमडेगा जिला, में झीमारी की ओर से होते हुए मुख्य सड़क कुटमाकछार से मुरामबटौली तक सड़क एल 059-आर.ई.ओ. के रास्ते में दुर्गम चट्टान तथा वन भूमि का बिछा होना



उत्तराखंड के पौड़ी जिला, में नौगांव से भूखंडी सड़क क्षतिग्रस्त पाई गई थी।



उत्तराखण्ड के पौड़ी जिला, के कई स्थानों पर चोपड़ा से नलाई का सड़क निर्माणकार्य में बिटुमेनी कार्य की गुणवत्ता बहुत घटिया पाई गई थी।

7.6 निर्माण कार्यों के निष्पादन में कमियां

छः राज्यों (बिहार, हिमाचल प्रदेश, झारखंड, सिक्किम, तमिलनाडु तथा त्रिपुरा) में पूर्ण किए गए निर्माणकार्यों के संयुक्त भौतिक सत्यापन के दौरान वर्तमान पीसीसी सड़क के ऊपर सड़क के निर्माण, आरंभ करने का स्थान सीएनडब्ल्यू के अनुसार न होने,

लघु पुलों के स्थान पर पुलियों का प्रावधान, सुरक्षा दीवार/किनारे की नालियों का निर्माण न किया जाना, वांछित संख्या में पुलियों का प्रावधान न करने के उदाहरण पाए गए थे। राज्यवार जॉच-परिणाम **अनुबंध-7.4** में दिए गए हैं। कुछ नमूना छायाचित्र नीचे दिए गए हैं:



झारखण्ड के देवघर जिला में वैद्यनाथपुर से बहादुरपुर में साइड नाली का निर्माण न किया जाना



उत्तराखण्ड के नैनीताल जिला के भोरसा-पिनरो में सड़क निर्माण की घटिया गुणवत्ता



जम्मू और कश्मीर के कठुआ जिला, में गलक से अपन राजवलटा तक सड़क में पर्याप्त संख्या में आर-पार जलनिकासी की व्यवस्था का निर्माण न किया जाना



हिमाचल प्रदेश के कांगड़ा जिला, में बिना खडंजे तथा प्लस्टर न की गई रूमहर-लाम सड़क

7.7 घटिया/गैर-अनुरक्षण के कारण क्षतिग्रस्त सड़क निर्माणकार्य

कार्यक्रम के अंतर्गत निर्मित तथा पूर्ण की गई सड़कों के संयुक्त प्रत्यक्ष सत्यापन ने दर्शाया कि सड़कों अनुरक्षण ठीक से नहीं किया गया था तथा वे शोचनीय स्थिति में थी। इस कार्य के दौरान लिए गए फोटोग्राफ सड़कों की घटिया स्थिति की पुष्टि करते हैं जैसाकि नीचे दिया गया है:



असम के करीमगंज जिला, में 'बराईग्राम से पीचरपार तक' ए.एस. 13-36 सड़क का अनुरक्षण न होने के कारण शोचनीय स्थिति



गुजरात के दाहोड जिला, में 'कामबोई पटेल फेलिया' सड़क के चनेज 1/800 पर पानी को सुरक्षित रूप से आने जाने के लिए पाइपों के निर्माण न करने के कारण पुलिया का निर्गम भाग बह गया



कर्नाटक के कालाबुर्गी जिला, में अफजलपुर तालुक में 'के.एन. 15-67 टी-02 (बैंकालगा क्रास) से महाराष्ट्र सीमा' तक सड़क की शोचनीय स्थिति



झारखंड के सिमडेगा जिला, में पंडरीपानी जलडेगा से पंडरीपानी तक सड़क की क्षतिग्रस्त पुलियां



ओडिशा के धनकनाल जिला में सड़क का अनुरक्षण न होने के कारण मराठापुर-जमुनाकोटी सड़क पर गड्डे हो गए हैं।



उत्तराखण्ड के पौड़ी जिला में विभिन्न स्थानों पर मेलसेन से चोपडा तक सड़क का बिटुमेनी कार्य क्षतिग्रस्त पाया गया था।

निष्कर्ष

पूर्ण की गई सड़कों के संयुक्त भौतिक सत्यापन के दौरान लेखापरीक्षा ने बस्तियों को बहु-संयोजकता, बीच में निर्माण कार्य छोड़ने, लक्ष्यित बस्तियों को संयुक्त न करने, खराब/अपूर्ण निर्माण, निर्माण कार्यों के निष्पादन में कमियां, सेतुक, पुलियों, पुलों आदि के गैर-निर्माण के कारण सड़कों के गैर-क्रियात्मकता तथा सड़कों का गैर-अनुरक्षण के अवसर पाए जो लेखापरीक्षा निष्कर्षों की पुष्टि करते हैं जैसा अध्याय-4 में चर्चा की गई है।

अध्याय - 8 ऑनलाइन मैनेजमेंट, मॉनीटरिंग एवं एकाउंटिंग सिस्टम (ओम्मास)

8.1 प्रस्तावना

ऑनलाइन मैनेजमेंट, मॉनीटरिंग एवं एकाउंटिंग सिस्टम (ओम्मास) साफ्टवेयर को केंद्रीयकृत डाटाबेस के साथ एक ऑनलाइन वेब आधारित प्रणाली के रूप में पीएमजीएसवाई के लिए एडवांसड कम्प्यूटिंग विकास केंद्र (सी-डैक पुणे) द्वारा डिजाइन किया गया। इसे कार्यक्रम मॉनीटरिंग के लिए तंत्र के रूप में विकसित किया गया है तथा यह विभिन्न स्तरों पर निर्णय लेने वाले प्राधिकारियों की आवश्यकताओं को पूरा करना अभिप्रेत है। कार्यक्रम के विभिन्न पहलुओं को प्रबंधित करने वाले अधिकारियों से प्रासंगिक मॉड्यूल में उनके द्वारा किए गए लेनदेन एवं सड़क विवरणों से संबंधित ऑनलाइन डाटा को प्रस्तुत करना अपेक्षित है।

साफ्टवेयर पीएमजीएसवाई के प्रत्येक प्रक्रिया को शामिल करते हुए विभिन्न मॉड्यूल शामिल करता है जैसा कि तालिका 8.1 में दर्शाया गया है।

तालिका 8.1

क्र.सं.	मॉड्यूल का नाम	मॉड्यूल का विवरण
(i)	मास्टर डाटा मॉड्यूल	जिलों, घटकों, ब्लॉकों, गाँवों, बस्तियों, पंचायतों, सड़कों और ठेकेदारों आदि से संबंधित मास्टर डाटा।
(ii)	कोर नेटवर्क (ग्रामीण सड़क योजना)	जिला ग्रामीण सड़क योजना (डीआरआरपी) सड़क डाटा (राष्ट्रीय राजमार्ग (एनएच)/राज्य राजमार्ग (एसएच)/मुख्य जिला सड़कें (एमडीआर)/ग्रामीण सड़क/लिनकड/माध्यम मार्ग से संबंधित डाटा)।
(iii)	प्रोपोजल मॉड्यूल	कोर नेटवर्क से सड़क लिंकों के चयन पर आधारित प्रस्ताव।
(iv)	टेंडर मॉड्यूल	निविदा डाटा, ठेकेदार को दिए गए काम के विवरण
(v)	एक्जिक्यूशन मॉड्यूल	निर्माण कार्यों की प्रगति (भौतिक/वित्तीय)
(vi)	ऑनलाइन फंड प्रोसेसिंग	एसआरआरडीए से मंत्रालय को निधियों के लिए आवेदनों पर कार्य हो रहा था जहां राज्य प्रस्ताव को शुरूआत

क्र.सं.	मॉड्यूल का नाम	मॉड्यूल का विवरण
		करता है और सारी आवश्यक एवं प्रासंगिक सूचना को एमओआरडी को प्रस्तुत करने के आवेदन को प्रेषित करता है। मंत्रालय के परियोजना एवं वित्त विभागों से दो संस्वीकृतियों के पश्चात, संस्वीकृत एवं निर्गम राशि को बताते हुए राज्य को संस्वीकृति पत्र जारी किया जाता है।
(vii)	क्वालिटी मॉनीटरिंग मॉड्यूल	राष्ट्रीय गुणवत्ता मॉनीटरों (एनक्यूएम) द्वारा किए गए गुणवत्ता नियंत्रण (क्यूसी) निरीक्षण से संबंधित डाटा।
(viii)	रिसीट एंड पेमेंट मॉड्यूल	प्रत्येक सड़क निर्माण कार्य के प्रति वर्गीकृत व्यय से संबंधित लेखांकन डाटा।
(ix)	मेंटेनेंस मॉड्यूल	पाँच वर्षों का भौतिक एवं वित्तीय डाटा।
(x)	सिक्चरिटी एंड एडमिनिस्ट्रेशन मॉड्यूल	उपभोक्ताओं के सृजन, भूमिकाओं के सृजन, मेनू का भूमिकाओं के रूप में मानचित्रण तथा उपभोक्ताओं को भूमिकाओं को सौंपना।
(xi)	एनालिसिस ऑफ रेट ऑफ रूरल रोड्स (एआरआरआर)	एनालिसिस ऑफ रेट ऑफ रूरल रोड्स (एआरआरआर) मॉड्यूल विभिन्न मर्दों के लिए दरों की अनुसूची बनाने के लिए विकसित किया गया है। दरों की अनुसूची (एसओआर), जो कि भारतीय सड़क कांग्रेस द्वारा प्रकाशित ग्रामीण सड़कों हेतु विशिष्टताएं से व्युत्पन्न कार्य के विभिन्न मर्दों के विश्लेषण पर आधारित थे।
(xii)	रिसीट एंड पेमेंट बैंक मॉड्यूल	बैंक मॉड्यूल का उपयोग बैंक कर्मियों द्वारा उपयोग किया जाता है, जहां एसआरआरडीए का पीएमजीएसवाई निर्माण कार्यों से संबंधित खाता है। उस राज्य के डीपीआईयू द्वारा ठेकेदारों को जारी चैक या डीपीआईयू द्वारा सृजित ई-भुगतान निर्देशों को यहां सूचीबद्ध किया गया है। जब बैंक वाऊचर से संबंधित चैक/ई-भुगतान को करता है, तब बैंक प्राधिकरण लॉगइन करता है और इसका पुनर्मिलान करता है और यह डीपीआईयू और एसआरआरडीए रिपोर्टों में दर्शाता है।
(xiii)	डाटा गैप	प्रस्तावों की प्रविष्टियों में डाटा अंतरालों को देखने का प्रावधान रिपोर्ट भाग के अंतर्गत दिया गया है।
(xiv)	अपडेशन ऑफ यूजर मैनुअल	लॉगइन के अंतर्गत उपयोगकर्ता नियम पुस्तिका अद्यतित एवं उपलब्ध है। ओम्मास में नवीनतम संवर्द्धनों को उपयोगकर्ता नियमपुस्तिका में अनुबंध के रूप में प्रदान किया गया है।

8.2 पूर्व लेखापरीक्षा निष्कर्ष

2000-01 से 2004-05 के लिए पीएमजीएसवाई की निष्पादन लेखापरीक्षा जनवरी और जून 2005 के बीच की गयी थी और ऑनलाइन मैनेजमेंट, मॉनीटरिंग एवं एकाउंटिंग सिस्टम (ओम्मास) के बारे में लेखापरीक्षा निष्कर्षों को 2006 के प्रतिवेदन सं. 13 (संघ सरकार/सिविल) अध्याय 4, पैरा 4.11 के माध्यम से संसद को सूचित किया गया था।

पीएसी ने अपने 72^{वीं} प्रतिवेदन (14 वीं लोकसभा) में अनुशंसित किया कि मंत्रालय ने व्यावहारिक कार्य योजना विकसित करके कमियों को हटाने की दृष्टि से ओम्मास के कार्यान्वयन की संवीक्षा की थी। इसके अतिरिक्त, ओम्मास के एकाउंटिंग मॉड्यूल को कार्यान्वित किया जाना चाहिए ताकि वह कार्यक्रम के वित्तीय प्रबंधन को मजबूत बनाने के लिए मंत्रालय और राज्यों के लिए अतिरिक्त साधन हों। समिति ने यह भी अनुशंसित किया कि राज्यों को ऑनलाइन सूचना अद्यतित करने के लिए आवश्यक कदम उठाने चाहिए और जहां ओम्मास संस्थापित नहीं है, वहां मंत्रालय को प्रणाली को शीघ्र संस्थापित करने के लिए आवश्यक कदम उठाने चाहिए।

मंत्रालय ने अपनी कार्रवाई रिपोर्ट (पीएसी की 82^{वीं} रिपोर्ट के अनुसार) बताया (अक्टूबर 2008) कि ओम्मास के कार्यान्वयन की संपूर्ण संवीक्षा राज्यों एवं सी-डैक के परामर्श के साथ की जा रही थी। प्रणाली में कमियों का आकलन किया गया था और व्यापक समीक्षा एवं राज्यों के साथ चर्चा के पश्चात् एक कार्रवाई योजना बनाई गई थी। सी-डैक द्वारा सॉफ्टवेयर मुद्दों को देखा गया है, जिसने कार्यक्रम के कार्यान्वयन एवं ट्रबल शूटिंग के लिए मंत्रालय/एनआरआरडीए की सहायता के लिए एनआरआरडीए में एक दल रखा था। राज्यों की प्रशिक्षण जरूरत/आवश्यकताओं का आकलन किया जा रहा है और नियमित रूप से प्रदान किया जा रहा है। समिति द्वारा दी गई सलाह के अनुसार, ओम्मास में डाटा अपडेशन की नियमित रूप से संवीक्षा की जानी चाहिए और राज्यों को तदनुसार सलाह दी जानी चाहिए।

8.3 वेबसाइट की जांच

चूंकि प्रणाली मुख्य रूप से कार्यान्वयन पदक्रम (पीआईयू, एसआरआरडीए आदि) के विभिन्न स्तरों पर देश भर के उपयोगताओं के इनपुटों पर आधारित

थी, कार्यक्रम वेबसाइट <http://www.omms.nic.in> को ज्ञान अर्जित करने तथा नागरिकों और पणधारियों को वेबसाइट द्वारा प्रदान सूचना की यथार्थता का सत्यापन करने के लिए जांच की गई थी।

वेबसाइट द्वारा निकाली गयी स्टेट बैलेंस शीट रिपोर्ट ने बिना असमाधान बैंक प्राधिकरणों को ₹(-)18,61,52,07,228.70 {ऋण शेष ₹(-)23,61,08,17,205.43 और जमा शेष ₹4,99,56,09,976.73, शामिल है} और अनरिकंसाइल्ड प्रोग्राम फंड ₹(-)1,54,95,85,24,743.70, के रूप में दर्शाई गई थी। (अनुबंध-8.1)

एनआरआरडीए ने बताया (मार्च 2016) कि ओम्मास में प्राप्ति एवं भुगतान माँड्यूल में अद्यतित करके राज्यों के साथ नियमित अनुसरण करने के पश्चात् असमाधान हुए शेषों को कम किया गया था। यह दर्शाता है कि 13 वर्षों से अधिक तक ओम्मास माँड्यूल के कार्यान्वयन के पश्चात् भी, राज्य अभी भी प्राप्ति एवं भुगतान माँड्यूल का अद्यतन करने की प्रक्रिया में है जो कि प्रणाली के कार्यान्वयन के प्रति निरुत्साही दृष्टिकोण को दर्शाता है।

जुलाई 2015 तक वेबसाइट के माध्यम से सृजित सभी राज्य रिपोर्टों के लिए निविदा अनुबंध विवरणों में समझौते के मूल्य को ₹42,37,45,27,424.51, लाख दर्शाया था जो कि अत्यंत अधिक थी (₹1,79,78,547.62 लाख की संस्वीकृत लागत का 2,357 बार) और प्रत्यक्ष रूप से अविश्वसनीय है। नागालैण्ड और सिक्किम केवल ऐसे राज्य हैं जिनमें संस्वीकृत लागत निकटतम रूप से करार मूल्य से मेल खाती है। (अनुबंध - 8.2)

एनआरआरडीए ने तथ्यों को स्वीकार किया (मार्च 2016) तथा बताया कि आज तक काफी डाटा सुधार लिया गया था जिसे कि सभी राज्यों लिए पूरा कर लिया गया था। 29 मई 2016 तक, ₹83,11,572.94 लाख की संस्वीकृत लागत के प्रति निविदा कीमत ₹1,91,99,222,75 लाख है।

8.4 राज्यों में माँड्यूल का कार्यान्वयन न होना

- 14 माँड्यूलों में से, ऑनलाइन फंड प्रोसेसिंग (ओएफपी) और एआरआरआर माँड्यूल को कार्यान्वित नहीं किया गया था।
- लेनदेन और समाधान के लिए पीआईयू के साथ बैंकों को प्राप्ति एवं भुगतान बैंक माँड्यूल से जोड़ने का कार्य 28 राज्यों में से केवल छः में कार्यान्वित किया गया था।

8.5 ओम्मास डाटाबेस का धीमा अपडेशन

कार्यक्रम दिशा-निर्देशों के पैरा 12.2 परिकल्पित करता है कि प्रशासनिक और यात्रा व्यय का निर्गम ओम्मास माइयूल्स के निरंतर अपडेट पर निर्भर होगा। पैरा 9.3 परिकल्पित करता है कि एक वर्ष की द्वितीय किस्त का निर्गम तब होगा जब आउटपुट को एसआरआरडीए द्वारा ओम्मास के संबंधित माइयूल्स उचित रूप से प्रमाणित होगा और सही होगा।

यद्यपि प्राप्ति एवं भुगतान माइयूल्स जो कि प्रत्येक सड़क निर्माण कार्य के प्रति वर्गीकृत व्यय से संबंधित लेखांकन डाटा रखने के लिए अत्यधिक महत्वपूर्ण माइयूल्स था, सितम्बर 2015 तक सभी राज्यों में कार्यान्वित किया गया है, अगस्त 2015 तक 37 राज्य अभिकरणों में से केवल आठ ने डाटा अद्यतित किया था। मंत्रालय ने सूचित किया (अक्टूबर 2016) कि ओम्मास (रिसिट एंड पेमेंट माइयूल्स) में प्रविष्टियां अद्यतित करने के लिए राज्यों को इस संबंध में निर्देश दिए जा रहे हैं।

एनआरआरडीए ने बताया (मार्च 2016) कि 8 मार्च 2016 तक, 37 राज्य अभिकरणों में से, मार्च 2015 तक 23 ने अपने खातों को अपडेट कर लिया है, मई 2016 तक, छः और अभिकरणों ने मार्च 2015 तक डाटा अपडेट कर लिया था जिससे कि राज्य अभिकरणों की संख्या 29 तक हो गई थी।

यह भी पाया गया था कि मंत्रालय ने राज्यों को (अगस्त 2009) सितम्बर 2009 से प्रभावी प्रशासनिक निधियों एवं कार्यक्रम निधियां प्राप्त करने हेतु योग्यता प्राप्त करने के लिए ओम्मास डाटाबेस को अद्यतित करने के निर्देश दिए। हालांकि आठ राज्य अभिकरण अभी भी ओम्मास डाटा अपडेट करने की प्रक्रिया में थे।

अतः, ओम्मास लागू होने के 13 वर्षों से अधिक के पश्चात् मंत्रालय अभी भी निर्णय लेने की प्रक्रिया के लिए हाथ से तैयार हुई मासिक प्रगति रिपोर्टों (एमपीआर) पर विश्वास करता है क्योंकि ओम्मास पर डाटा अपडेशन करने की मूल आवश्यकता को प्राप्त नहीं किया गया था। जबकि ओम्मास द्वारा सृजित यह एमआईएस रिपोर्टें गलत और अविश्वसनीय थीं।

मंत्रालय ने फिर से राज्यों (अक्टूबर 2015, दिसम्बर 2015 और जनवरी 2016) को ओम्मास डाटाबेस अपडेट करने का निर्देश दिया।

8.6 परिचालन नियंत्रणों की कमी

परिचालन नियंत्रणों का उद्देश्य अभिलेखों के सही और पूरा होने और उनमें की गई प्रविष्टियों की वैधता को सुनिश्चित करता है। परिचालन नियंत्रणों की अनुपस्थिति के कारण अवैध डाटा प्रविष्टि हुई थी जिसके कारणवश प्रणाली के माध्यम से त्रुटिपूर्ण/गलत एमआईएस रिपोर्टें प्राप्त हुईं। सीएएटी (आइडिया) का उपयोग करते हुए ओम्मास के मास्टर/लेनदेन फाइलों के विश्लेषण ने विसंगतियां दर्शाई जिन्हें तालिका 8.2 में दिया गया है।

तालिका-8.2 : डाटाबेस विसंगतियां

क्र. सं.	तालिका नाम	विसंगति
1.	omms_PLAN_ROAD:- यह योजना सड़कों के विवरण रखता है।	4,07,250 सड़क प्रविष्टियों में से 875 मामलों में Plan_RD_Total_LEN शून्य था।
2.	omms_MASTER_HABITATIONS_DETAILS: - यह बस्तियों के विवरण रखता था।	<p>(i) मास्टर फाइल में 15,67,583 अभिलेखों में से 2,00,830 अभिलेखों की जनसंख्या 'शून्य' थी और 4,807 मामलों में जनसंख्या एकल अंक (एक से नौ के बीच) थी जिससे कि सीएनसीपीएल और सीयूपीएल सूची का गलत सृजन हुआ जोकि बस्तियों की जनसंख्या पर आधारित था।</p> <p>(ii) 4,14,070 बस्तियां कार्यक्रम दिशा-निर्देश में प्रावधान किए गए रूप में जनगणना 2001 की बजाए जनगणना 2011 से संबंधित थे।</p> <p>(iii) 5,60,470 बस्तियों को जुड़ा हुआ नहीं दिखाया गया था और 5,93,028 को जुड़ा हुआ दिखाया गया था जोकि बस्तियों की कुल संख्या से अधिक थे (11,53,513)</p> <p>(iv) 1,847 जुड़ी हुई एवं 928 न जुड़ी हुई बस्तियों की जनसंख्या को 'शून्य' दर्शाया गया था।</p>
3.	omms_MASTER_CONTRACTOR :- यह ठेकेदारों के विवरण रखता है।	(i) Cont_ID सं. 173 से 202 तक, ठेकेदार के नाम की फील्ड में केवल डॉट (.) था तथा Cont_ID सं. 207 से 213 तक, यह 'शून्य'(0) था तथा Cont ID सं. 405 से 418 तक 'ABC' था।

क्र. सं.	तालिका नाम	विसंगति
		<p>(ii) 23,984 अभिलेखों में से ठेकेदार पंजीकरण वैधता अवधि को 23,467 मामलों (98 प्रतिशत) में नहीं लिया गया था।</p> <p>(iii) 23,984 अभिलेखों में से 5,515 अभिलेखों (3,784+241+485+1,005, अर्थात् 23 प्रतिशत) में अवैध पैन संख्याएं थीं।</p> <p>(iv) 23,984 अभिलेखों में से, 3,362 (14 प्रतिशत) में शून्य या '0' या '00000000' या '999999999' (117 मामले) मोबाइल नम्बरों के रूप में थे।</p>
4.	omms_TEND_AGREEMENT_MASTER :- यह निविदा अनुबंध के विवरण रखता है।	<p>(i) 95,334 अनुबंध अभिलेखों में से, 48,712 मामलों (52 प्रतिशत) में कार्य की शुरुआत की तिथि कार्य प्रदान करने की तिथि से पूर्व की थी।</p> <p>(ii) 95,334 अनुबंध अभिलेखों में से, कार्य प्रदान करने की तिथि (14,656 मामलों में) कार्य आदेश की तिथि (1619 मामले), कार्य की शुरुआत की तिथि (37,054 मामले), कार्य की समाप्ति की तिथि (15,866 मामले) रखे नहीं गए थे तथा '00-00-0000' तिथि दर्शाई गई थी।</p> <p>(iii) उपभोगकर्ता नियमपुस्तक के अनुसार, फील्ड में प्रविष्ट करने वाला निविदा अनुबंध राशि 'रूलाख में' होना चाहिए परंतु कुल निविदा अनुबंध राशि ₹33,563,532,899.12 लाख (33,56,35,328.99 करोड़) दर्शाई गई थी क्योंकि फील्ड में लाख में ₹ की बजाय वास्तविक आंकड़े शामिल हैं जिसके कारणवश गलत एमआईएस रिपोर्टिंग हुई थी।</p> <p>(iv) 2,087 मामलों में, निविदा राशि नहीं रखी गई थी और शून्य दर्शाया गया था तथा दो मामलों में रखे गए थे लेकिन शून्य से कम थी (नकारात्मक)।</p>
5.	ACC_Bank_Details Master :- इसमें बैंक खाता विवरण रखे	<p>(i) 109 बैंक खाता विवरणों में से, आठ अभिलेख</p>

क्र. सं.	तालिका नाम	विसंगति
	गए थे।	बिना बैंक खाता संख्या के थे। (ii) 109 बैंक खाता विवरणों में से, बैंक खाता खुलने की तिथि वर्ष 2000 से पूर्व की थी तथा दो मामलों में, यह 01.01.1960 थी जोकि तिथि फील्ड में वैलिडेशन की कमी दिखाता है। बैंक का नाम, शाखा का नाम, बैंक खाता संख्या, पता 1, दूरभाष 1, बैंक की ईमेल आईडी और खाता खुलने की तिथि अनिवार्य फील्ड होते हुए रिक्त नहीं छोड़े जा सकते थे, परंतु 109 बैंक खाता विवरण 1 बैंक नाम, 2 शाखा नाम, 8 बैंक खाता संख्या, 25 बैंक पते, 38 दूरभाष 1 संख्या, 27 ईमेल आईडी और 21 बैंक खाता खोलने की तिथि नहीं दी गई थी जोकि वैलिडेशन चेक्स की अनुपस्थिति दिखाता था।
6.	omms_ACC_BILL_DETAILS :- इसमें बिलों के विवरण रखे गए हैं।	(i) 14,100,116 प्रविष्टियों में से, 9,22,374 प्रविष्टियां, राशि फील्ड में प्रविष्टि ही नहीं की गई थीं।
7.	omms_EXEC_ROADS_MON THLY_STATUS : इसमें सड़क निष्पादन विवरण रखे गए हैं।	(i) 10,28,179 प्रविष्टियों में से, 52 प्रविष्टियों वर्ष 1990 से 1999 का निष्पादन दिया गया है जोकि योजना की शुरुआत (वर्ष 2000) से पूर्व के थे। आठ प्रविष्टियों में वर्ष फील्ड '1', '2', '3', '4', '5', '10' भी शामिल थे जोकि फील्ड में वैलिडेशन चेक्स की कमी दर्शाता है।
8.	omms_MANE_CN_PCI_IND EX :- इसमें कोर नेटवर्क सड़कों के लिए पेवमेंट कंडिशन इंडेक्स (पीसीआई) रखा गया है।	(i) 9,38,042 प्रविष्टियों में से, 1,596 प्रविष्टियों में पीसीआई सूचकांक '0' के रूप में दिया गया था जोकि अवैध है। (ii) 9,38,042 प्रविष्टियों में से, 36,374 प्रविष्टियों में सतह प्रकार '0' के रूप में शामिल था जोकि अवैध है।
9.	omms_MANE_ER_PCI_INDE X : इसमें मौजूदा सड़कों के लिए पेवमेंट कंडिशन इंडेक्स (पीसीआई) रखा गया है।	(i) 6,33,841 प्रविष्टियों में से, 12 प्रविष्टियों में पीसीआई सूचकांक '0' के रूप में शामिल था जोकि अवैध है। (ii) 6,33,841 प्रविष्टियों में से, 58,320 प्रविष्टियों

2016 की प्रतिवेदन सं. 23

क्र. सं.	तालिका नाम	विसंगति
		में सतह प्रकार '0' शामिल था जोकि अवैध है।
10.	omms_MANE_IMS_PCI_IND EX : इसमें रख-रखाव की जाने वाली सड़कों के लिए पेवमेंट कंडिशन इंडेक्स (पीसीआई) रखा जाता है।	(i) 1,54,199 प्रविष्टियों में से, 12 प्रविष्टियां पीसीआई सूचकांक '0' के रूप में दर्शाया गया है जोकि अवैध है। (ii) 1,54,199 प्रविष्टियों में से, 1230 प्रविष्टियों में सतह प्रकार '0' के रूप में दर्शाया गया है जोकि अवैध है।
11.	omms_ACC_CHQ_BOOK_DE TAILS :- इसमें बैंक बुक विवरण, बैंक बुक लीफ शुरुआत सं. एवं बैंक बुक लीफ एंड रखे गए थे।	बैंक बुक विवरणों की 27,781 प्रविष्टियों में से, दो प्रविष्टियों में बैंक बुक लीफ की शुरुआत बैंक बुक लीफ की अंतिम संख्या की तुलना में अधिक थी। यह फील्डों में वैलिडेशन नियंत्रण की कमी दिखाता है।
12.	omms_IMS_SANCTIONED_P ROJECTS : इसमें संस्वीकृत परियोजनाओं के विवरण शामिल थे।	संस्वीकृत परियोजनाओं के लिए 1,76,120 प्रविष्टियों में से, 99,549 प्रविष्टियों (57 प्रतिशत) में न तो उपयोगकर्ता आईडी और न ही आईपी एड्रेस दिया गया था जिनसे प्रविष्टियों की गई थीं जोकि प्रणाली को लेखापरीक्षा ट्रायल के लिए अपेक्षित लॉगस को ढूँढ पाने में असमर्थ कर देता है।
13.	omms_ACC_RPT_FINAL_BIL L_PAYMENT PENDING : इसमें लंबित भुगतान के विवरण शामिल थे।	1,46,496 प्रविष्टियों में से, 1,696 प्रविष्टियों में लंबित वर्ष के रूप में वर्ष 1950 के बिल भी शामिल थे।
14.	omms_QUALITY_QM_INSPE CTION_FILE : इसमें एनक्यूएम द्वारा किए गए निरीक्षणों के विवरण शामिल थे।	10,02,620 अभिलेखों में से, फाइल अपलोड तिथियां 4,63,792 (46.25 प्रतिशत) की प्रविष्टियां नहीं थीं। 68 अभिलेखों में, फाइल अपलोड तिथियां ('6.1.1980', '7.1.1980', '8.1.1980', '1.1.1982', और '2.1.1982') जो कार्यक्रम की शुरुआत से भी पूर्व की थीं।

ओम्मास एप्लीकेशन में वैलिडेशन बैंक्स की कमी के कारण गलत डाटा प्रविष्टियां हुईं जिनके परिणामस्वरूप अविश्वसनीय एमआईएस रिपोर्टों का सृजन हुआ।

एनआरआरडीए ने बताया (अप्रैल 2016) कि पैन सं., निविदा अनुबंध राशि, पीसीआई, सूचकांक एवं चैकबुक विवरणों हेतु अपेक्षित वैलिडेशन चैक्स को नए वर्जन, अर्थात्, 2014 में शुरू हुए ओम्मास 2.0 में शामिल कर लिया गया है। विभाग ने अन्य अभ्युक्तियों का कोई उत्तर नहीं दिया था। हालांकि, अभी भी पूर्व में प्रविष्टि किए गए गलत/अवैध डाटा को ठीक करने की आवश्यकता थी ताकि विश्वसनीय एवं प्रमाणिक एमआईएस रिपोर्टें सृजित की जा सकें।

8.7 राज्यों में आईटी अवसंचरना

सामान्य नियन्त्रणों को शामिल करते हुए 11-बिंदु प्रश्नावली राज्यों को जारी की गई थी ताकि कम्प्यूटर हार्डवेयर, प्रशिक्षित श्रमशक्ति, ओम्मास में की गई डाटा प्रविष्टियों को प्रमाणित करने के लिए पर्यवेक्षी नियंत्रणों का प्रावधान हो सके तथा सभी राज्यों को ओम्मास के माध्यम से विभिन्न एमआईएस रिपोर्टें जारी करने का आदेश जारी किया गया था।

सूचना प्रणाली नोडल अधिकारी (आईटीएनओ) पीआईयू स्तर पर डाटा प्रविष्टि की प्रगति को मॉनीटर करने, पर्यवेक्षण बल्क डाटा प्रविष्टि तथा राज्य के अन्य आईटी संबंधित कार्यों का प्रबंध करने के लिए जिम्मेदार है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- तीन राज्यों (गुजरात, कर्नाटक एवं जम्मू एवं कश्मीर) में आईटी नोडल अधिकारी को नियुक्त ही नहीं किया गया था।
- नौ राज्यों (बिहार, गुजरात, जम्मू एवं कश्मीर, झारखण्ड, महाराष्ट्र, मणिपुर, मेघालय, मिजोरम एवं नागालैण्ड) में कम्प्यूटर हार्डवेयर के लिए एएमसी प्रदान की गई थी।
- चार राज्यों (अरुणाचल प्रदेश, कर्नाटक, तमिलनाडु एवं उत्तर प्रदेश) में, डाटा प्रविष्टि की जांच/प्रमाणिक करने के लिए कोई पर्यवेक्षी प्रावधान नहीं था।
- अन्य विवरण अनुबंध- 8.3 में दिए गए हैं।

एनआरआरडीए ने सूचित किया (अप्रैल 2016) कि आईटीएनओ केवल 21 राज्यों में नामांकित किए गए थे। गुजरात, जम्मू एवं कश्मीर और कर्नाटक अभी भी सूची में नहीं हैं।

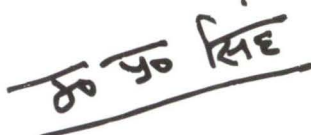
निष्कर्ष

13 वर्षों से अधिक बीत जाने के पश्चात् भी, राज्य ओम्मास डाटा को अपडेट करने की प्रक्रिया में थे। फंड प्रोसेसिंग एवं एआरआरआर मॉड्यूल कार्यान्वित नहीं किए गए थे। एप्लीकेशन नियंत्रणों की अनुपस्थिति के कारण अवैध डाटा प्रविष्टियां हुई थी। प्रणाली के माध्यम से सृजित एमआईएस रिपोर्टें गलत और अविश्वसनीय थीं।

अनुशंसा


मंत्रालय को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि ओम्मास के परिचालन में आई कमियों को ठीक किया जा सके ताकि यह कार्यक्रम के कार्यान्वयन में मॉनीटरिंग एवं निर्णय लेने के लिए प्रभावी साधन के रूप में कार्य कर सके।

नई दिल्ली
दिनांक : 13 जुलाई 2016

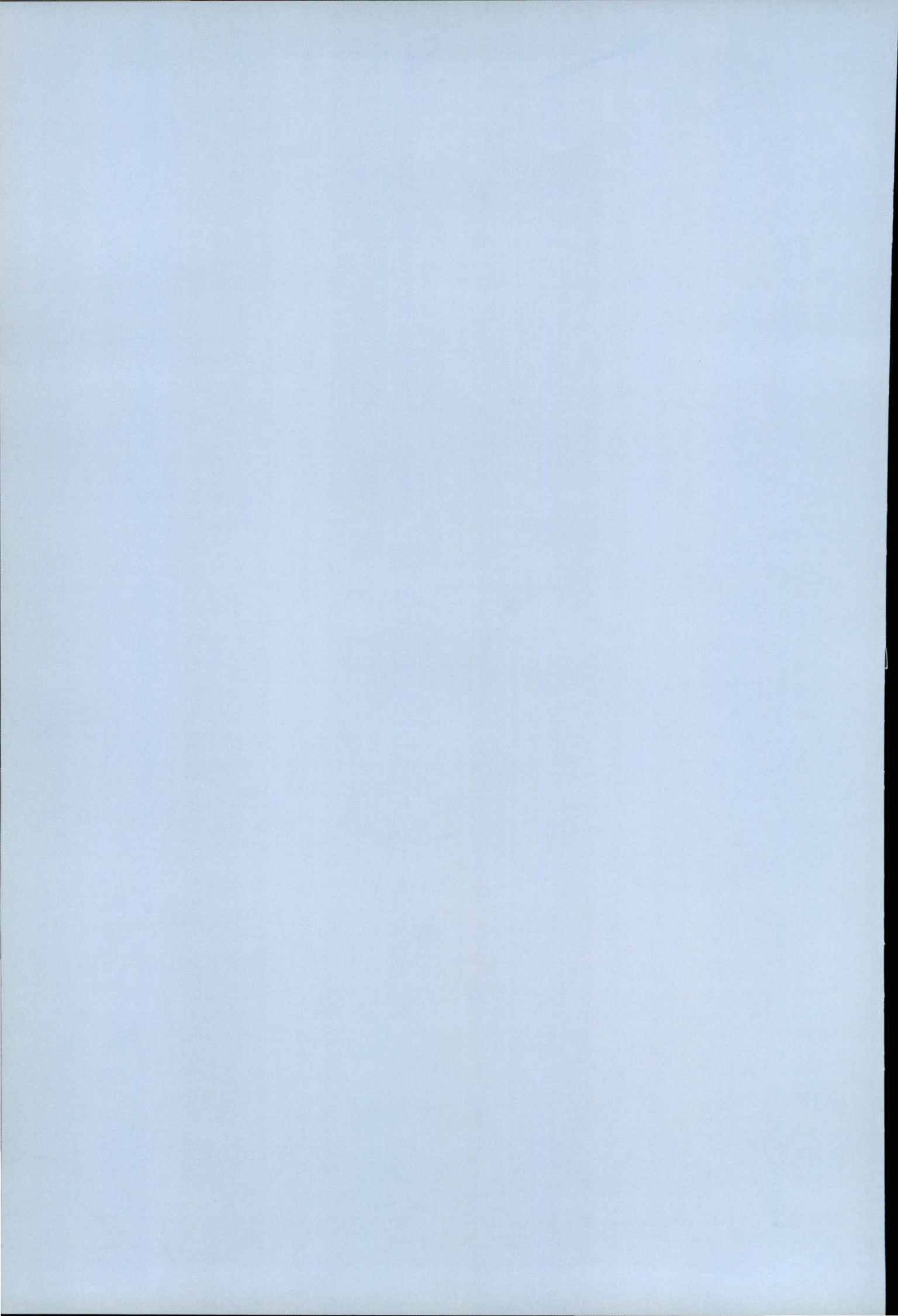

(मुकेश प्रसाद सिंह)
महानिदेशक लेखापरीक्षा
केन्द्रीय व्यय

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली
दिनांक : 14 जुलाई 2016


(शशि कान्त शर्मा)
भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

अनुबंध



अनुबंध-2.1

लेखापरीक्षा प्रतिचयन-जिलों का चयन

(पैराग्राफ 2.1.5 के संदर्भ में)

क्र.सं.	राज्य	जिला		पैकेज		चयनित पैकेजों की स्वीकृत लागत (₹ करोड़ में)	चयनित पैकेजों पर मार्च 2015 तक खर्च (₹ करोड़ में)
		कुल	चयनित	कुल	चयनित		
1	आंध्र प्रदेश	13	3	278	68	97.46	33.37
2	अरुणाचल प्रदेश	16	4	101	29	194.07	130.81
3	असम	27	8	992	247	995.38	575.09
4	बिहार	38	10	4,054	1,034	2,069.23	1,159.14
5	छत्तीसगढ़	18	5	444	112	539.27	286.65
6	गोवा ¹	2	2	0	0	0	0
7	गुजरात	26	7	264	70	374.01	238.07
8	हरियाणा	21	7	56	32	279.12	157.62
9	हिमाचल प्रदेश	12	4	263	66	97.26	61.17
10	जम्मू एवं कश्मीर	22	6	500	138	477.49	280.66
11	झारखण्ड	24	6	1,184	467	654.29	364.82
12	कर्नाटक	29	8	312	88	259.22	213.95
13	केरल	14	4	241	62	108.27	66.80
14	मध्य प्रदेश	51	13	1,145	316	1,192.08	966.47
15	महाराष्ट्र	35	8	312	88	362.61	287.75
16	मणिपुर	9	4	333	64	178.31	103.33
17	मेघालय	11	6	273	68	180.50	31.23
18	मिजोरम	8	2	41	18	73.72	52.65
19	नागालैण्ड	11	3	27	15	78.36	61.14
20	ओडिशा	30	9	2,192	551	1,037.28	779.70
21	पंजाब	22	8	170	44	203.52	173.12
22	राजस्थान	33	8	612	168	412.94	296.21
23	सिक्किम	4	2	102	27	114.45	94.55
24	तमिलनाडु	31	8	256	69	109.27	94.32
25	तेलंगाणा	10	2	136	38	46.96	42.34
26	त्रिपुरा	4	2	319	82	311.47	158.84

¹ निष्पादन लेखापरीक्षा के अंतर्गत आच्छदित अवधि के दौरान, गोवा में कोई सड़क निर्माण कार्य नहीं किया गया।

2016 की प्रतिवेदन सं. 23

27	उत्तर प्रदेश	72	18	550	180	576.81	447.08
28	उत्तराखण्ड	13	4	319	94	468.95	298.18
29	पश्चिम बंगाल	18	5	641	182	470.00	279.87
कुल		624	176	16,117	4,417	11,962.30	7,734.93

अनुबंध-2.2

प्रति चयनित जिलों का विवरण

(पैराग्राफ 2.1.5 के संदर्भ में)

क्र.सं.	राज्य	चयनित जिलों की संख्या	चयनित जिले का नाम
1.	आंध्र प्रदेश	03	अनंतपुर, नेल्लौर, विजयानगरम्
2.	अरुणाचल प्रदेश	04	पापुम पारे, अंजाव, लोहित, पश्चिम सियांग
3.	असम	08	लखिमपुर, गोलघाट, दुबरी, चिरांग, नागांव, काचार, करीमगंज, बक्शा
4.	बिहार	10	भागलपुर, गया, गोपालगंज, कटिहार, मधुबनी, नवादा, पूर्णिया, समस्तीपुर, वैशाली, पश्चिमी चंपारण
5.	छत्तीसगढ़	05	रायपुर, बिलासपुर, राजनंद गांव, जसपुर, कांकेर
6.	गोवा	02	उत्तरी गोवा, दक्षिणी गोवा
7.	गुजरात	07	बनासकंठ, दाहोद, जामनगर, कच्छ, पंचमहल, बडोदरा, वलसाड
8.	हरियाणा	07	पानीपत, कैथल, हिसार, सिरसा, झज्जर, गुडगांव, यमुनानगर
9.	हिमाचल प्रदेश	04	हम्मिरपुर, कांगड़ा, लाहुल एवं स्पीति, किन्नौर
10.	जम्मू एवं कश्मीर	06	अनंतनाग, राजौरी, किश्तवाड़, कुलगाम, कठुआ, लेह
11.	झारखण्ड	06	देवहार, गढ़वा, हजारीबाग, जमतारा, सिमडेगा, पश्चिम-सिंहभूम
12.	कर्नाटक	08 ²	कोलार, बल्लारी, तुमाकुरु, कलबुर्गी, गोकक, सिरा, उडुपी, हसन, हावारी, बेलगावी
13.	केरल	04	कन्नूर, मालापुरम्, एरनाकुलम्, इडुक्की
14.	मध्य प्रदेश	13	अशोक नगर, बेतुल, बालाघाट, छिंदवाड़ा, दतिया, झाबुआ, खरगोन, रतलाम, रीवा शाजापुर, सागर, विदिशा, उमरिया
15.	महाराष्ट्र	08	अकोला, जालना, हिंगोली, धुले, सतारा, रतनागिरी, थाणे, अमरावती
16.	मणिपुर	04	इम्फाल पूर्व, थाऊबल, सेनापति, उखरूल
17.	मेघालय	06	पूर्वी खासी हिल्स, री-भोई, पश्चिम गारो हिल्स, दक्षिण पश्चिम गारो हिल्स, पूर्व गारो हिल्स, उत्तर गारो हिल्स

² 10 पीआईयू

क्र.सं.	राज्य	चयनित जिलों की संख्या	चयनित जिले का नाम
18.	मिजोरम	02	आईजोल, चम्फई
19.	नागालैण्ड	03	किफिरे, पेरेन, जुन्हेबोटो
20.	ओडिशा	09	बालानगिर, बालासोर, धनकनाल, जाजपुर, कालाहांडी, कोरापुट, मयूरभंज, रायगढ़ एवं सुन्दरगढ़
21.	पंजाब	08	अमृतसर, भटिण्डा, होशियारपुर, जालंधर, मनसा, मुक्तसर, पठानकोट, संगरूर
22.	राजस्थान	08	भिलवाड़ा, बुंदी, चूरू, दौसा, दुंगरपुर, कोटा, नागपुर, उदयपुर
23.	सिक्किम	02	पूर्व, दक्षिण
24.	तमिलनाडु	08	कांचीपुरम्, तिरुवन्नामलाई, अरियलुर, पुडुकोट्टई, द.नीलगिरि, कृष्णागिरी, डिंडिगुल, कन्याकुमारी
25.	तेलंगाणा	02	खम्माम, महबूबनगर
26.	त्रिपुरा	02	धलाई, पश्चिम त्रिपुरा
27.	उत्तर प्रदेश	18	आगरा, इलाहाबाद, बस्ती, चन्दौली, देवरिया, इटावा, फैजाबाद, फजेहपुर, जालौन, झाँसी, कन्नौज, कासगंज, कुशीनगर, महाराजगंज, मथूरा, मुरादाबाद, सीतापुर, शाहजहाँपुर
28.	उत्तराखण्ड	04	अल्मोड़ा, चमोली, नैनीताल, पौड़ी
29.	पश्चिम बंगाल	05	उत्तरी 24 परगना, हुगली, मालदा, पूरब मेदिनीपुर उत्तर दिनाजपुर
	कुल	176	

अनुबंध-3.1

कोर नेटवर्क में कमियाँ

(पैराग्राफ 3.3.1 के संदर्भ में)

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियाँ
1.	आन्ध्र प्रदेश	<p>4,380 असंबद्ध बस्तियों को जुड़ा हुआ दर्शाया गया था जबकि 26 योग्य असंबद्ध बस्तियों को सीएनडब्ल्यू में शामिल नहीं किया गया था (जून 2014)।</p> <p>अनंतपुर जिले में, संबद्ध बस्तियों के ब्यौरे नहीं दर्शाये जाने, माध्यम/लिक मार्गों की सड़क संख्या प्रदान करते समय अनुक्रमित क्रम की अनुपस्थिति, भिन्न माध्यम/लिक मार्गों को एक ही सड़क संख्या प्रदान करने, प्रारंभ एवं समापन बिंदु को समान दर्शाये जाने जैसी विसंगतियाँ देखी गयी थीं।</p>
2.	असम	<p>नागांव जिले में, कार्यक्रम दिशानिर्देशों का उल्लंघन करते हुए, दो प्रमुख जिला सड़कों (एमडीआर), कामपुर से जमुनामुख और सोनायगांव से टिंग को ₹6.48 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत और निर्मित किया गया था।</p> <p>करीमगंज जिले में, एक सुधार-योग्य माध्यम मार्ग (टीआर) “ पाओमास से चेरागी बाजार”, जिसकी लंबाई 31.95 किमी थी, को सीएनडब्ल्यू में पाँच भिन्न सड़कों में विभक्त करके एक नयी संयोजकता के रूप में प्रस्तावित किया गया था। सड़क के निर्माण पर ₹7.35 करोड़ का व्यय हुआ।</p>
3.	बिहार	असंबद्ध बस्तियों के विश्वसनीय आंकड़ों के अभाव में सीएनडब्ल्यू में 6,551 योग्य बस्तियों को शामिल नहीं किया गया था।
4.	गुजरात	278 बस्तियों को गलत रूप से सीएनडब्ल्यू में जुड़ा हुआ दिखाया गया था।
5.	हिमाचल प्रदेश	नमूना परीक्षित जिलों के मुख्य अभियंता एवं ओम्मास द्वारा अनुरक्षित बस्तियों के आंकड़ों में भिन्नता पायी गयी थी।
6.	जम्मू एवं कश्मीर	दो नमूना परीक्षित जिलों में छः बस्तियों को गलत रूप से सीएनडब्ल्यू में जुड़ा हुआ दर्शाया गया था।

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियां
		250 और उससे अधिक की आबादी वाले 1,171 बस्तियों को सीएनडब्ल्यू में शामिल नहीं किया गया था जबकि बंजारों (प्रवासियों) द्वारा बसे हुए एक क्षेत्र को सीएनडब्ल्यू में शामिल किया गया था।
7.	झारखण्ड	<p>तीन जिलों (देवघर, सिमडेगा एवं पश्चिम सिंहभूम) में, मार्च 2010 तक संयोजकता प्रदान किये गये बस्तियों की संख्या, सीएनडब्ल्यू में उल्लिखित योग्य बस्तियों से अधिक थी।</p> <p>परिचालन नियम-पुस्तक का उल्लंघन करते हुए, चार जिलों, देवघर, गढ़वा, हजारीबाग और पश्चिम सिंहभूम में 203¹ सड़कों में, एक ब्लॉक के अंदर एक से अधिक सड़क को एक ही पहचान संख्या प्रदान की गयी थी।</p> <p>देवघर जिले में, 199 बस्तियों (ब्लॉक विकास पदाधिकारी द्वारा प्रस्तावित) को संशोधित सीएनडब्ल्यू में शामिल नहीं किया गया था।</p> <p>500 से कम आबादी वाले छः बस्तियों को संयोजकता हेतु चयनित किया गया था यद्यपि ये जिले अनुसूची-V क्षेत्र के नहीं थे।</p> <p>दो जिलों (हजारीबाग एवं गढ़वा) में, 27 सड़कों में, डीआरआरपी, सीएनडब्ल्यू एवं डीपीआर में दिखायी दे रहे बस्तियों के नाम एवं जनसंख्या एक-दूसरे से नहीं मिलती थी।</p>
8.	कर्नाटक	‘नई संयोजकता’ के अंतर्गत 2013-14 के दौरान छूट गयी बस्तियों के रूप में 28 निर्माण-कार्यों के संस्वीकृति प्राप्त हुई थी। राज्य सरकार ने उत्तर दिया कि कुछ सड़कें, अभिलेखों में पहले गलत वर्गीकरण के कारण सीएनडब्ल्यू से छूट गयी थीं।
9.	केरल	इडुकी जिले में, 2,236 की जनसंख्या वाले ‘इदामलकुडी’ बस्तियों, जो एक मोटर योग्य सड़क से 12 किमी दूर पड़ता था, को गलती से सीएनडब्ल्यू में जुड़ा हुआ बताया गया था।
10.	मणिपुर	तीन जिलों, सेनापति, पूर्वी इम्फाल एवं उखरूल में, आठ बस्तियों को गलत जनसंख्या आकार में श्रेणीबद्ध किया गया था।

¹देवघर (08), गढ़वा (88), हजारीबाग (40) एवं पश्चिम सिंहभूम (67)।

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियां
		थाम्बल जिले में, 488 व्यक्तियों (जनगणना 2001) की जनसंख्या वाले एक योग्य बस्तियों (खोड़म) को गलत जनसंख्या आंकड़े (205) लेने के कारण सीएनडब्ल्यू में शामिल नहीं किया गया था।
11.	मेघालय	रिभोई एवं पूर्व खासी हिल्स जिले में, 250 व्यक्तियों से अधिक की जनसंख्या वाले 13 योग्य असंबद्ध बस्तियों को सीएनडब्ल्यू में शामिल नहीं किया गया था।
12.	ओडिशा	सी.एन.डब्ल्यू. के साथ-साथ डीआरआरपी में 4,035 योग्य बस्तियां शामिल नहीं थीं। जिला धनकनल में, ₹17.50 करोड़ के व्यय पर आठ प्रमुख जिला सड़कों की मरम्मत हुई थी।
13.	राजस्थान	नमूना परीक्षित जिलों में, एसआरआरडीए, एनआरआरडीए और ओम्मास द्वारा रखरखाव की गई बस्तियों में भिन्नताएं थीं। जिला भिलवाडा में, 500 मीटर से अधिक की दूरी होने के बावजूद सामूहिक सिफारिश के अंतर्गत दो बस्तियों ² को जोड़ने के लिए एक सड़क 'छाबरिया से भुवाना-तेज-की-झोपडियां' प्रस्तावित की गई थी। जिला नागौर में, 4.5 किमी की लंबाई वाली एक सड़क 'हरसोला से रायको-की-धानी' प्रस्तावित की गई थी। हालांकि, डीपीआर के साथ संलग्न रेखिक चार्ट और ट्रांसेक्ट वॉक के अनुसार, हरसोला और रायको-की-धानी के बीच की दूरी केवल 900 मीटर थी।
14.	सिक्किम	असंबद्ध बस्तियों की संख्या एवं जनसंख्या में विसंगतियां थीं।
15.	तेलंगाना	खम्मम जिले में, 140 असंबद्ध बस्तियों को सीएनडब्ल्यू में जुड़ा हुआ दिखाया गया था। महबूबनगर जिले में, सीएनडब्ल्यू ने माध्यम/लिंक मार्गों को सड़क संख्या देते समय अनुक्रमिक क्रम का ध्यान नहीं रखा गया। जिला खम्माम से संबंधित 15 योग्य बस्तियों (250-499 की जनसंख्या वाले बाम विंग प्रभावित (एलडब्ल्यूई) दो बस्तियों) एवं महबूबनगर में

² भुवाना-तेज-का-झोपडिया एवं भुवाना-तेजा-का-बर्दा

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियां
		500+ की जनसंख्या वाली दो बस्तियों (पल्लेचेल्का थंदा एवं गुरूमगुदा) को सीएनडब्ल्यू में शामिल नहीं किया गया था।
16.	त्रिपुरा	17 योग्य असंबद्ध बस्तियों को सीएनडब्ल्यू में शामिल नहीं किया गया था।
17.	उत्तर प्रदेश	500-999 की जनसंख्या वाली 6,221 बस्तियों को सीएनडब्ल्यू में शामिल नहीं किया गया था।
18.	उत्तराखंड	चयनित जिलों में 250 एवं उससे अधिक की जनसंख्या वाली छः योग्य बस्तियों को सीएनडब्ल्यू में शामिल नहीं किया गया था। 190 असंयुक्त बस्तियों को गलती से जुड़ा हुआ दर्शाया गया था। मंत्रालय ने बताया (अप्रैल 2016) कि राज्य ने कागज एवं ओम्मास दोनों पर ही असंबद्ध योग्य बस्तियों को मिला लिया था। मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं था चूंकि इन 190 असंबद्ध बस्तियों को सीएनडब्ल्यू में अभी भी जुड़ा हुआ दिखाया गया था।
19.	पश्चिम बंगाल	नमूना परीक्षित जिलों में, असंबद्ध होने पर भी 86 बस्तियों को सीएनडब्ल्यू में जुड़ा हुआ दिखाया गया था।

अनुबंध -3.2

सड़क की लंबाई में अंतर

(पैराग्राफ 3.3.2 के संदर्भ में)

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियां
1.	असम	तीन जिलों में, 16 सड़कों में सीएनडब्ल्यू में उल्लिखित लंबाई की तुलना में वास्तविक निष्पादन की लंबाई में अंतर (अतिरिक्त 41.71 किमी) था।
2.	जम्मू व कश्मीर	छः नमूना परीक्षित जिलों में से पाँच में, आठ सड़कों में, वास्तविक लंबाई की सीएनडब्ल्यूसे तुलना की गयी तो वो कुल 19.27 किमी अधिकता में थी, जबकि, 23 सड़कों में, लंबाई 57.76 किमी कम पायी गई थी।
3.	झारखंड	नमूना परीक्षित जिले में, डीपीआर में उल्लिखित सड़कों की वास्तविक लंबाई सीएनडब्ल्यू में उल्लिखित लंबाई से तुलना करने पर यह 239 सड़कों में कुल 284.75 किमी अधिक थी, जबकि वास्तविक लंबाई 180 सड़कों में 284.26 किमी कम थी।
4.	केरल	तीन नमूना परीक्षित जिलों में, 17 सड़कों में सीएनडब्ल्यू में उल्लिखित लंबाई की तुलना में वास्तविक निष्पादन पर लंबाई में अंतर (31 किमी अधिक) था।
5.	मध्य प्रदेश	पूरे किए गए पैकेज के अंतर्गत विश्लेषित 640 सड़कों में से, 594 सड़कों की, सीएनडब्ल्यू में उल्लिखित लंबाई की तुलना में वास्तविक निष्पादन की लंबाई में अंतर था। 427 कार्यों में, विचलन परिसर 10 से 339 प्रतिशत था। 184 सड़कों की लंबाई 258.44 किमी अधिक थी जबकि 243 सड़कों की लंबाई 496.54 किमी घट गयी।
6.	ओड़िशा	आठ नमूना परीक्षित जिलों में, 2010-15 के दौरान, 112 सड़कों हेतु, सीएनडब्ल्यू के अनुसार 307.55 किमी की लंबाई के प्रति, अनुबंध 433.63 किमी की लंबाई के लिए सौंपा गया था।

7.	पंजाब	आठ नमूना परीक्षित जिलों में से तीन में, डीपीआर में उल्लिखित सड़क की लंबाई छः सड़कों में 15.76 किमी अधिक थी जबकि दो सड़कों में 1.93 किमी घटायी गयी थी जब सीएनडब्ल्यू में उल्लिखित लंबाई से तुलना की गयी।
8.	तमिलनाडु	उधगमंडलम जिले में, सीएनडब्ल्यू की तुलना में एक सड़क की वास्तविक निष्पादन पर लंबाई 0.45 किमी अधिक थी।
9.	उत्तराखंड	चार नमूना परीक्षित जिलों में से तीन में, डीपीआर में उल्लिखित सड़क की लंबाई, सीएनडब्ल्यू में उल्लिखित लंबाई की तुलना में पाँच सड़कों में 33.36 किमी अधिक थी।

अनुबंध-3.3

गैर अनुमेय सड़क परियोजनाओं का चयन

(पैरा 3.3.5 के संदर्भ में)

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियां
1.	बिहार	वैशाली जिले पाटेपुर प्रखण्ड में, कार्यक्रम के अंतर्गत 500 मीटर के न्यूनतम आवश्यक लंबाई के प्रति, 457 मीटर लंबी एक सड़क एल 032 से पासवान टोला (पैकेज सं.-बीआर-36 आर-171) को संस्वीकृत किया गया था और मार्च 2015 तक उस पर ₹0.14 करोड़ खर्च किया गया था।
2.	गुजरात	पंचमहल जिले में, माध्यम मार्ग (गोथिब-बतक्वड़ा-सिमलिया) पर अवस्थित बस्तियों (तडगम फलिया) को जुलाई 2009 में ₹0.45 करोड़ की लागत से सड़क संयोजकता (सिमलिया से तडगम फलिया) प्रदान की गयी थी। पंचमहल जिले में, कार्यक्रम दिशानिर्देशों का उल्लंघन करते हुए, संतरामपुर इलाके में गाँव के आंतरिक सड़क (जुनाखेड़ा भेडी फलिया) का निर्माण ₹1.26 करोड़ की लागत से अप्रैल 2013 में पूरा किया गया था।
3.	हिमाचल प्रदेश	दो पैकेजों (एचपी 0464 एवं एचपी 04115) पर ₹0.51 करोड़ का व्यय दिशानिर्देशों के प्रावधानों के विरुद्ध किया गया था क्योंकि उनके मार्ग की दूरी सदाबहार सड़क पर 1.5 किमी. से कम थी।
4.	जम्मू एवं कश्मीर	दो चयनित जिलों में, सभी सदाबहार सड़कों से 1.5 किमी के अंदर सात सड़कों का ₹6.97 करोड़ की लागत से निर्मित किया गया था।
5.	मध्य प्रदेश	शाजपुर जिले में, शुजालपुर मण्डी कालापिपल से भुगोर (पैकेज सं. 03942) सड़क जिसकी लम्बाई 500 मीटर से कम थी को ₹0.05 करोड़ से निर्मित किया गया था।
6.	मेघालय	दो चयनित जिलों में, 22 बस्तियों जो सभी मौसम सड़कों से संस्वीकृत सड़क पथ 1.5 किमी. से कम दूरी पर थे, संयोजकता के लिए ₹1.79 करोड़ व्यय किया गया था।
7.	ओडिशा	2008-13 के दौरान लिए गये सभी मौसम सड़क/संयोजित बस्तियों से 500 मी की दूरी पर 15 सड़क परियोजनाएं (5.883

		किमी) स्थित थी तथा ₹5.94 करोड़ का व्यय हुआ। कालाहांडी जिले में, एक सड़क कार्य "चिचिगुड़ा से शांतीपुर" (पैकेज सं. ओ.ओर.-15.200/XII) को शांतीपुर को संयोजित करने के लिए लक्षित बस्ती के रूप में लिया गया था इस तथ्य के बावजूद कि यह पीडब्लूडी सड़क से चिचिगुड़ा से केवल 450 मी. की दूरी पर है।
8.	सिक्किम	25 सड़क कार्यों को, इस तथ्य के बावजूद कि वे सभी मौसम सड़कों या संयोजित बस्तियों से 1.5 किमी. के अंदर हैं, ₹13.20 करोड़ की लागत पर लिये गये थे। विभाग ने बताया कि सड़कों को अविलंब जन मांगों के आधार पर संस्वीकृत किया गया था।
9.	तमिलनाडु	"आनंदनगर-गननदासपुरम् 0/0 किमी.से 1/0 किमी." को उन्नयन के लिए लिया गया था तथा ₹0.41 करोड़ की लागत से क्रियान्वित किया गया था, जबकि आनन्दनार एक चैनल है, चैनल बैंक के साथ एक सड़क विद्यमान है तथा गगनदासपुरम् चैनल से लगभग 200 मीटर था तथा शेष 800 मीटर गांव के बगल से जाता है। ₹0.41 करोड़ की लागत से सड़क का निर्माण दिशानिर्देशों के खिलाफ था। मंत्रालय ने उत्तर दिया (अप्रैल 2016) कि कार्य का कार्यान्वयन दिशा-निर्देशों के खिलाफ नहीं था लेकिन कार्यक्रम के अंतर्गत योग्यता के लिए मानदंड विशेष रूप से नहीं था।
10.	उत्तराखण्ड	पौड़ी जिले में, सीएनडब्ल्यू में दो सड़के शामिल थीं जबकि पथ दूरी 1.5 किमी. से कम थी।

अनुबंध -3.4

सीएनपीसीएल/सीयूपीएल की तैयारी में कमी

(पैराग्राफ 3.5 का संदर्भ लें)

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियां
1.	अरुणाचल प्रदेश	चयनित जिलों में, 250 व्यक्तियों से कम जनसंख्या वाली 160 बस्तियों को जोड़ने के लिए 107 सड़के ब्लॉक स्तरीय सीएनपीसीएल में सम्मिलित थीं। परिणामस्वरूप, ₹9.78 करोड़ के व्यय से चार अयोग्य बस्तियों को संयोजकता प्रदान की गयी।
2.	बिहार	चयनित जिलों में, सीएनडब्लू के 110 सड़क जोकि केवल अपग्रेडेशन के योग्य थे, वे सीएनपीसीएल तथा सीयूपीएल दोनों में शामिल किए गए थे।
3.	हिमाचल प्रदेश	सीयूपीएल को बिना पीसीआई सर्वेक्षण संचालित किए तैयार किया गया था।
4.	झारखण्ड	चयनित जिलों में, 616 सड़कें सीएनपीसीएल तथा सीयूपीएल दोनों में शामिल पाई गई थीं। चार जिलों में, 250 से कम जनसंख्या वाले 32 बस्तियों को सीएनपीसीएल में शामिल किया गया था। हजारीबाग जिले में, सात सड़कें उन्नयन हेतु ली गई थी यद्यपि बस्तियों को सीएनडब्लू में असंयोजित दिखाया गया था।
5.	मणिपुर	थाऊबल जिले में, सीयूपीएल को बस्तियों की जनसंख्या के आधार पर तैयार किया गया था। सड़कों की वरीयता पीसीआई सूचकांक तथा अन्य कारक जैसे, सड़क का प्रकार, औसत वार्षिक दैनिक ट्रैफिक, इत्यादि पर आधारित थे, सीयूपीएल में नहीं पाये गये थे। पांच सड़कें उन बस्तियों के लिए सीएनपीसीएल में शामिल पाये गये थे जो सीएनडब्लू में संयोजित दिखायी गयी थी।
6.	मेघालय	चार चयनित जिलों में, 250 से कम जनसंख्या वाले 354 बस्तियों सीएनपीसीएल में शामिल थे। चार चयनित जिलों में, 161 सड़कें सीएनपीसीएल तथा सीयूपीएल दोनों में प्रदर्शित थे।
7.	नागालैण्ड	सीएनपीसीएल ने सीएनडब्लू की तुलना में अधिक योग्य बस्तियों का

		आंकड़ा दिया था।
8.	सिक्किम	सीयूपीएल को बिना पीसीआई सर्वेक्षण संचालित किए तैयार किया गया था। राज्य नोडल एजेंसी ने बताया कि पीसीआई सर्वेक्षण प्रतिवेदन को अनुरक्षित किया गया था, फिर भी, न तो प्रतिवेदन को प्रस्तुत किया गया था न तो प्रतिवेदन की प्रति उत्तर के साथ प्रस्तुत की गई थी।
9.	त्रिपुरा	सीयूपीएल को बिना पीसीआई सर्वेक्षण संचालित किए तैयार किया गया था।
10.	उत्तर प्रदेश	प्रतिदर्श जिले में, सीयूपीएल को प्रत्येक फेस के लिए ऐच्छिक रूप से तैयार किया गया था तथा प्रत्येक समय सड़कों की नई प्रविष्टियां की गई थीं जबकि पूर्ववर्ती सूचियों से असम्मिलित सड़कों की उपेक्षा की गई थी। सीयूपीएल को बनाते समय कोई प्राथमिकता अभ्यास नहीं किया गया था तथा सड़कें पीसीआई के क्रम में व्यवस्थित थीं। इसके अतिरिक्त, अन्य कारकों पर विचार अर्थात् किसी भी प्रतिदर्श जिले में सड़कों के उन्नयन के चयन के लिए जन तथा यातायात घनत्व पर विचार नहीं किया गया था।
11.	उत्तराखण्ड	संबंधित ब्लॉकों के सीएनपीसीएल में 14 सड़कों को शामिल पाया गया था जिसके लिए बस्तियों को या तो पहले ही संयोजित दिखाया गया था या सड़कों को सीएनडब्ल्यू में अयोग्य बस्तियों के लिए प्रस्तावित किया गया था। संबंधित ब्लॉक/जिला के सीयूपीएल में नई संयोजकता के 141 सड़कों को शामिल पाया गया था। सीएनडब्ल्यू के अनुसार नई संयोजकता के 40 सड़कों को संबंधित ब्लॉक/जिला के सीएनपीसीएल से प्राथमिकता नहीं दी गई थी/शामिल नहीं किया गया था। नैनीताल तथा पौड़ी के चार मार्ग माध्यमों को, इस तथ्य के बावजूद कि केवल एकल दिशा संयोजकता (लिंक मार्ग) ही नई संयोजकता के अंतर्गत अनुमत है, संबंधित ब्लॉक के सीएनपीसीएल में शामिल पाया गया था।

अनुबंध - 4.1

गलत तकनीकी विशिष्टताएं

(पैराग्राफ 4.3.1 के संदर्भ में)

क्र. सं.	राज्य	निर्माणकार्यों की सं.	अभ्युक्तियां
1	बिहार	146	146 सड़क निर्माण कार्य गलत विशिष्टताओं के साथ निष्पादित किए गए थे जैसे कि कोलतार का अत्यधिक प्रयोग, अतिरिक्त ग्रेन्यूलर सब-बेस सामग्रियों का प्रयोग।
		198	198 सड़कों में, सीमेंट कंक्रीट फुटपाथ (गाँव का भाग) भाग में पार्श्ववर्ती नाले को व्यवस्था डीपीआर में नहीं थी।
2	हिमाचल प्रदेश	2	जयसिंहपुर एवं पालमपुर प्रभागों में, दो सड़क निर्माण कार्यों (मड़ीन से सियलकर एवं बालु ही गाँव से लिंक सड़क का निर्माण) को जुलाई 2013 एवं अगस्त 2013 के मध्य, आवश्यक 150 मीमी की ठोस मोटाई के स्थान पर 75 मीमी चोड़ाई के डब्ल्यू बी एम श्रेणी III बिछाकर निष्पादन किया गया था।
3	त्रिपुरा	2	पश्चिमी जिले में, दो सड़क निर्माण कार्यों (मधुपुर अस्पताल चौमहानी से फुलटाली) डीपीआर 152 (यू) में एवं जमरडेफा से लक्ष्मणडेफा सड़क (डीपीआर 90 (यू)) में डीपीआर को सब-बेस मार्ग की अतिरिक्त मोटाई के साथ तैयार किया गया था परिणामस्वरूप ₹1.03 करोड़ की अतिरिक्त देयता हुई।
4	उत्तर प्रदेश	111	फेज-x के अंतर्गत नमूने के जिलों में संस्वीकृत III सड़क निर्माण कार्यों में, बेस मार्ग की मोटाई बनाये गये परत के 4 से 35 प्रतिशत कम था जिससे डिजाईन किए गए लाईफ के लिए इन सड़कों की स्थिरता प्रभावित होती है।
5	उत्तराखंड	21	नमूना परीक्षित जिलों के चरण-II के 21 परियोजनाओं/पैकेजों (चरण-II निर्माण कार्यों के कुल 44 चयनित पैकेजों में से सब-बेस) बेस मार्गों के लिए फुटपाथ मोटाई को अधिक रखा गया था जो इन निर्माण कार्यों के ₹4.09 करोड़ की लागत की अतिरिक्त सामग्री में परिणत हुआ जो परिहार्य था।
		2	चमोली जिले में, दो मामलों (ल्वानी से धुनी एम आर (एल-094) एवं ककुल तल्ला से ग्वार एम आर (एल-030) में, कैरेज वे के फुटपाथ के आरेख हेतु अपनाए गए यातायात आंकड़े, यातायात के वास्तविक घटक

क्र. सं.	राज्य	निर्माणकार्यों की सं.	अभ्युक्तियां
			एवं सड़क की मिट्टी के स्थान पर देहरादून जिले के किसी सड़क के आधार पर लिए गए थे।
		6	अल्योड़ा, चमोली, नैनीताल एवं पौड़ी जिले में, छः डीपीआर में, बेस मार्ग एवं सब बेस मार्ग की परतों की फुटपाथ की चौड़ाई निर्धारित विशिष्टताओं की तुलना में अधिक चौड़ाई में बनायी/रखी गयी थी जो ₹0.22 करोड़ लागत की सामग्री के अतिरिक्त प्रयोग में परिणत हुआ।
		2	दो निर्माणकार्यों ¹ में ₹0.53 करोड़ बचाया जा सकता था यदि निर्माण कार्य के उन दो जिन्हें एनआरआरडीए ने पीएमजीएसवाई विशिष्टताओं के अनुसार नहीं पाया,का निष्पादन नहीं किया गया होता
	कुल	490	

¹ {तल्लाकोट-सीम (स्टेज-II) बेटलघाट ब्लॉक का एमआर (पैकेज/फेज सं. यूटी-07-03/VIII) तथा झज्जर-अक्सोरा (स्टेज-II) धारी ब्लॉक का एमआर (पैकेज/फेज सं. यूटी-07-01/VIII)}

अनुबंध-4.2

अनुमोदित तकनीकी विशिष्टताओं से विचलन

(पैराग्राफ 4.4.4 के संदर्भ में)

क्र. सं.	राज्य	अभ्युक्तियां
1	महाराष्ट्र	अमरावती जिले में, करजखेड़ा से पिपलिया सड़क (पैकेज सं.- एम एच - 0338) के सुधार हेतु जिन मर्दों की निविदा दी गयी थी उन्हें अनुमोदित निष्पादित करने में परिवर्तित किया गया था और तकनीकी विशिष्टताओं से विचलन हुआ था क्योंकि कंक्रीट सीमेंट घटाया गया था और ऊपरी काली परत बढ़ायी गयी थी। यह विचलन एसटीए या एनआरआरडीए द्वारा अनुमोदित नहीं हुआ था।
2	राजस्थान	एसई पीडब्ल्यूडी परिमंडल, नागपुर में देह से गोगा-मागरा-की घानी सड़क की ग्रेन्यूल सब-बेस (जीएसबी) की मोटाई को 0/0 से 3/600 तक में 100 मीमी के रूप में लिया गया था जबकि सड़क की क्रस्ट मोटाई की तकनीकी संस्वीकृति के अनुसार इसे 150 मीमी होना चाहिए।
3	तेलंगाना	खम्मम जिले में, कोण को तुरु से अप्पलनरसिंहपुरम निर्माण-कार्य में बोरो गड्डे सड़क के एकदम किनारे पर किये गये थे जो मंत्रालय की विविधताओं (301.3.4.1) के साथ ओएम के पैरा 6.9.3. के प्रावधानों के विरुद्ध थे।
4	त्रिपुरा	कमालपुर से कचुचेरा (भाग-1) (पैकेज सं. टीआर-01-35(यूजी)) तक के सड़क निर्माण के सुधार कार्य को कम यातायात घनत्व के बावजूद उच्चतर विशिष्टता के साथ शुरू किया गया था। इसमें ₹1.57 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ। चार चयनित पैकेजों के अंतर्गत छः सड़क कार्य के निर्माण हेतु, महंगी और अच्छी विशिष्टताओं के प्रयोग से ₹0.99 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ। चार चयनित पैकेजों के अंतर्गत छः सड़क कार्य के निर्माण हेतु, महंगी और अच्छी विशिष्टताओं के प्रयोग से ₹0.99 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।
5	उत्तराखंड	अल्मोड़ा एवं नैनीताल जिले के छः सड़क निर्माणों में यह दिखायी दिया कि ग्रेन्यूलर-मल्ली-संयोजक बेस मार्ग हेतु अनुमोदित डीपीआर में ₹5.14 करोड़ मूल्य की निर्धारित सामग्री को एनआरआरडीए का अनुमोदन लिए बगैर जीएसबी-1 एवं II से परिवर्तित कर जल बंध मकडम (डब्ल्यूवीएम)-1 एवं II में किया गया था जिसमें ₹6.50 करोड़ की लागत आयी। सामग्री के अधिक मूल्य को प्रयोग में आगे वाले परिमाणों को या तो कम करके अथवा कथित निर्माणके कुछ अन्य मर्दों/ परिमाणों के निष्पादन नहीं होने से हुई बचतों के द्वारा समायोजित किया गया था।

क्र. सं.	राज्य	अभ्युक्तियां
		नौ पीआईयू के 19 मामलों में निर्माण कार्यों की संस्वीकृत सीमा/मात्राओं को ₹7.54 करोड़ तक की राशि तक कम कर दिया गया था जबकि एनआरआरडीए की संस्वीकृति के बिना इन निर्माण कार्यों के लिए निविदाएं आमंत्रित की गई थीं।
6	पश्चिम बंगाल	चार जिलों के नौ पैकोजों में; (उत्तरी 24 परगना, पूर्व मेदिनीपुर एवं उत्तर दिनाजपुर) में, डीपीआर में दर्शाये गये स्थल का कैलिफोर्निया बियरिंग अनुपात (सीबीआर) जांच रिपोर्ट, निष्पादन के समय जांच परिमाण के साथ नहीं मिलता था। परिणामस्वरूप, पांच मामलों में, डीपीआर में दर्शाये गए सड़क की मोटाई को निष्पादन के समय मिट्टी जांच परिणामों के आधार पर बदलना पड़ा था। तथापि, किए गए परिवर्तनों का अनुमोदन राज्य तकनीकी अभिकरण (एसटीए) से प्राप्त नहीं किया गया था।

अनुबंध- 4.3

क्रास जल निकासी एवं पुलों का निर्माण न होना

(पैरा 4.4.5 के संदर्भ में)

क्र. सं.	राज्य	अभ्युक्तियां
1.	आंध्रप्रदेश	संस्वीकृत 157 पुल निर्माणों 2010-11 में से, 115 निर्माण-कार्यों को जुलाई 2015 तक पूरा किया गया था। 12 पुल निर्माण-कार्यों को निर्माण स्थल की स्थितियों के अनुसार लागत में वृद्धि के कारण छोड़ने का प्रस्ताव था।
2.	असम	धुबरी आरआर प्रभाग में, मदैखली के बेगुन्ले ली तक सड़क के निर्माण को ₹2.91 करोड़ के अनुमानित लागत पर पाँच एचपीसी एवं एक आरसीसी पुल के प्रावधान के साथ अनुमोदित किया था। अभिलेख एवं सड़क के संयुक्त भौतिक निरीक्षण में देखा गया कि पांच एचपीसी के प्रति पीआईयू ने केवल दो एचपीसी बनाया और पुल की लंबाई 58.20 मीटर से घटाकर 39.00 मीटर कर दी गयी थी। यह दर्शाता है कि डीपीआर को निर्माण स्थल की स्थितियों के अनुसार तैयार नहीं किया गया था।
3.	बिहार	तीन जिलों (गया, गोपालगंज एवं नवादा) में, ₹29.61 करोड़ को 20 सड़कों में आवश्यक 131 सीडी के प्रति, 14 का निर्माण किया गया था।
4.	छत्तीसगढ़	पांच जिलों (बिलासपुर, जशपुर, कांकेर, रायपुर एवं राजनंदगांव) में सात निर्माण कार्यों में, दो से लेकर तीन सीडी कम बनाए गए थे।
5.	जम्मू व कश्मीर	10 सड़कों में, 269 पुलो/सीडी के प्रति, 170 का निर्माण किया गया था।
6.	कर्नाटक	तीन पीआईयू (हवेरी, कला बुरगी एवं उडुपी)में 187 के प्रति, 115 सीडी/पुल/कल्वर्ट का निर्माण हुआ था।
7.	राजस्थान	तीन जिलों (दौसा, डुंगरपुर एवं नागौर) में, 24 सड़कों में 50 से 100 प्रतिशत सीडी का निर्माण नहीं हुआ था।
8.	तेलंगाना	पीडब्ल्यूडी सड़क से तुर्क गुदेम, में क्रास जल निकासी निर्माण कार्य का निष्पादन निरीक्षण समिति द्वारा निर्धारित चेनेज के बदले किसी दूसरे चेनेज पर किया गया था जिससे उनकी अरक्षिता बढ़ गयी।

अनुबंध-4.4

निर्माणकार्यों के निष्पादन में विलंब

(पैरा 4.4.8 के संदर्भ में)

क्र. सं.	राज्य	निर्माण कार्य की सं.	विलंब की अवधि (माह)	कार्यान्वयन अभिकरण द्वारा बताए गए कारण
1	आन्ध्र प्रदेश	22	1 से 12	भूमि/वन अनापत्ति, आदि की अनुपलब्धता
2	अरुणाचल प्रदेश	29	5 से 72	-
3	असम	233	1 से 97	वन सामग्री की अनुपलब्धता, बाढ़, बारिश, श्रम समस्या, निर्माण स्थल तक पहुंच न होना, हड़ताल, आदि।
4	बिहार	1243	24 से 60	धनराशि की कमी, सामग्री अनुपलब्धता
5	छत्तीसगढ़	12	1 से 84	ठेकेदारों के कारण विलंब
6	गुजरात	74	3 से 12	कठिन क्षेत्र, स्थानीय विरोध, वन अनापत्ति, धनराशि एवं मानसून की कमी, आदि।
7	हरियाणा	14	1 से 29	वन अनापत्ति प्राप्त न होना, विद्युत पोलो का स्थानांतरण, खनन पर प्रतिबंध, आदि।
8	हिमाचल प्रदेश	32	1 से 129	वन भूमि शामिल होना, ठेकेदारों का दोष।
9	जम्मू व कश्मीर	52	3 से 75	सार्वजनिक हस्तक्षेप, भूमि विवाद, संरचना हेतु क्षति-पूर्ति का भुगतान न होना, वन अनापत्ति आदि।
10	झारखंड	114	42 तक	धनराशि की कमी, नक्सल समस्याएं, पत्थर सामग्रियों की अनुपलब्धता आदि।
11	कर्नाटक	197	12 से 51	भूमि विवाद, बेमौसम बरसात, उपयोगिताओं का परिवर्तन।
12	केरल	33	1 से 95	उपयोगिताओं का परिवर्तन

क्र. सं.	राज्य	निर्माण कार्य की सं.	विलंब की अवधि (माह)	कार्यान्वयन अभिकरण द्वारा बताए गए कारण
13	मध्यप्रदेश	205	6 से लेकर 24 से अधिक तक	खनन अनुमति में विलंब,सामग्री के परिवहन की अनुपलब्धता/ उसमें कठिनाई, भूमि विवाद, वन अनापत्ति, श्रम, जल की कमी आदि।
14	महाराष्ट्र	19	3 से 60	धनराशि की कमी, भूमि विवाद,बाध परियोजना से अनुमति प्राप्त न होना।
15	मणिपुर	61	24 से 60	-
16	मिजोरम	30	24 से 60 के ऊपर	-
17	उड़ीसा	572	1 से 60	
18	पंजाब	91	1 से 68	श्रमिकों की कमी, अपरिहार्य परिस्थितियां, निर्माण में उपयोग हेतु प्लास्टिक कचरे की जांच में देर, वन अनापत्ति एवं राज्य की खनन नीति।
19	राजस्थान	378	24 से 46	भूमि विवाद, भारी बरसात, पर्याप्त धनराशि की अनुपलब्धता, आदि।
20	सिक्किम	311	12 से लेकर 84 से अधिक	वन अनापत्ति अलाइनमेंट में परिवर्तन, ठेकेदार की गलती
21	तमिलनाडु	1	13	केरल कॉयर मंडलद्वारा कॉयर मेंट(आविष्कारी/ वैकल्पिक सड़क निर्माण हेतुतकनीक) की आपूर्ति में विलंब के कारण
22	तेलंगाना	29	1 से 29	भूमि से संबंधित मुद्दा, वन अनापत्ति, अन्य प्रशासनिक कारण।
23	त्रिपुरा	55	2 से 53	भूमि अनापत्ति, अतिरिक्त क्रास जल निकासी एवं सड़क की ओर नाले का निर्माण।
24	उत्तर प्रदेश	367	3 से 36	--

क्र. सं.	राज्य	निर्माण कार्य की सं.	विलंब की अवधि (माह)	कार्यान्वयन अभिकरण द्वारा बताए गए कारण
25	उत्तराखंड	85	2 से 24 के ऊपर तक	--
26	पश्चिम बंगाल	237	24 माह तक से 60 माह के ऊपर तक	भूमि-विवाद
	कुल	4496		

अनुबंध-4.5

लागत वृद्धि के कारण अधिक व्यय

(पैराग्राफ 4.4.10 के संदर्भ में)

(₹ करोड़ में)

क्र.सं	राज्य	अभ्युक्तियां	निर्माण कार्यों की सं.	लागत वृद्धि की राशि
1.	छत्तीसगढ़	बिलासपुर, रायपुर तथा जशपुर में पांच पैकेजों (सीजी-0251,0246, 0266,1429 तथा 0729) के अंतर्गत कार्य को रद्द कर दिया गया था क्योंकि ठेकेदार ने समय पर कार्य समाप्त नहीं किया गया था। कुल ₹27.88 करोड़ के शेष निर्माण कार्योंको ₹49.15 करोड़ की संविदा राशि पर सौंपा गया था।	5	21.27
2.	गुजरात	जिला पंचायत में, 2007-08 के दौरान दो निर्माण कार्यों (खेदपा ककराडुंगर सड़क (₹0.32 करोड़) तथा तालव देदकी फरकूवा सर्राव (₹0.87 करोड़) की भूमि की अनुपलब्धता के कारण पुनर्निविदा की गई थी तथा इन्हें क्रमशः ₹0.72 करोड़ तथा ₹1.04 करोड़ की लागतपर पूर्ण कराया गया था।	2	0.57
3.	हिमाचल प्रदेश	काजा प्रभाग में ₹1.93 करोड़ हेतु संस्वीकृत पैकेज सं. एचपी-07-05 को ₹2.19 करोड़ के व्यय के साथ पूर्ण (सितंबर 2011) किया गया था।	1	0.26
4.	जम्मू एवं कश्मीर	पांच सड़क परियोजनाओं को ₹10.99 करोड़ की संस्वीकृत लागत के प्रति ₹12.93 करोड़ पर पूरा किया गया था।	5	1.94
5.	झारखंड	पश्चिम सिंहभूम (एन पी सी सी) में 12 सड़कों के निर्माण एवं अनुरक्षण की मूल अनुमानित लागत ₹31.06 करोड़ थी जिसे ₹7.79 करोड़ की वृद्धि के साथ ₹38.85 करोड़ तक संशोधित किया गया था।	12	7.79
		भगवानबागी से महूगनकला (जिला हजारीबाग) तक तथा रूकाई से रामजल सूमिनबोर होते हुए पारो (जिला सिमडेगा) तक सड़क निर्माण कार्यों को ₹0.24 करोड़ तथा ₹0.14 करोड़ के भूयोजन तथा जीबीएस निर्माण कार्यों के निष्पादन के पश्चात फरवरी 2014 तथा अगस्त 2014 में रद्द कर दिया गयाथा। निर्माण कार्यों को कार्यक्रम दिशा-निर्देशों के प्रावधानों के विरुद्ध एनआरआरडीए	2	2.27

क्र.सं	राज्य	अभ्युक्तियां	निर्माण कार्यों की सं.	लागत वृद्धि की राशि
		द्वारा ₹2.05 करोड़ तथा ₹2.18 करोड़ की लागत पर मार्च 2013 तथा फरवरी 2014 में फिर से संस्वीकृति मिली थी।		
6.	कर्नाटक	हवेली में, मलनायकहल्ली से टी-08 (19.50 किमी) तक सड़क के सुधार का कार्य का ₹2.78 करोड़ का व्यय करने के पश्चात परित्याग कर दिया गया था। ₹3.54 करोड़ (सीएसआर के अनुसार ₹4.90 करोड़ तक संशोधित) की लागत पर अनुमानित शेष कार्य को ₹4.15 करोड़ की लागत पर अन्य ठेकेदार को सौंपा गया था।	1	0.61
7.	केरल	पैकेज सं. के आर 0213बी 1 में कुल ₹0.11 करोड़ की संविदा के समापन तथा पुनःप्रबंधन के कारण लागत वृद्धि पाई गई थी।	1	0.11
		पैकेज सं. केआर0501को जोखिम तथा ठेकेदार की लागत पर दो बार बंद किया गया था। ठेकेदार से प्राप्त ₹4.25 करोड़ की अभी भी वसूली की जानी थी।	1	4.25
8.	मिजोरम	सर्कॉर्डर्ड- जोमून सड़क के निर्माण कार्य को ठेकेदार के असंतोषक निष्पादन के कारण बंद कर दिया था। शेष कार्य (₹1.13 करोड़ की अनुमानित लागत) के अनुमान को ₹2.76 तक संशोधित किया गया था।	1	1.63
9.	ओडिशा	तीन पैकेजों (तटीय जिला बालासोर में जलेश्वर केआरडब्ल्यू प्रभाग के अंतर्गत पैकेज सं. ओ आर-02-एडी बी-45, ओ आर-02 एडी बी-08, ओ आर-02-253) के अंतर्गत सीमेंट कंक्रीट पटरी का इसे कुल सड़क लंबाई के 20 प्रतिशत तक सीमित करने के बजाए 97 प्रतिशत तक निर्माण किया गया था।	3	1.71
		दो जिलों कालाहण्डी तथा सुंदरगढ़ में ₹8.47 करोड़ की लागत के चार निर्माण कार्यों को समापन की निर्धारित तिथियों से नौ से 36 महीनों के बीत जाने के पश्चात बंद कर दिया था। ₹7.15 करोड़ की कीमत के शेष निर्माण कार्यों को वर्तमान दर सारणी के अनुसार ₹10.51 करोड़ तक सुधारा गया था।	4	3.36

क्र.सं	राज्य	अभ्युक्तियां	निर्माण कार्यो की सं.	लागत वृद्धि की राशि
10.	त्रिपुरा	तीन चयनित पैकेजों ⁴ में निर्माण कार्य सितंबर 2008 में सौंपे गए थे। निर्माण कार्यो को कार्य की धीमी प्रगति के कारण जून 2012 में रद्द कर दिया गया था बा में शेष निर्माण कार्यो को उच्च दर पर सौंपा गया था। जिसका परिणाम ₹0.73 करोड़ के अधिक व्यय में हुआ।	3	0.73
		गंदाचेरा से कालझाड़ी (विस्तार भाग-II) तक सड़क कार्य की सीध में परिवर्तन के कारण अपरदन नियंत्रण तथा जल निकासी हेतु अतिरिक्त भूयोजन कार्य को ₹0.97 करोड़ की लागत पर किया गया था।	1	0.97
		जिला धलई में, मेंदी से मालाकरबस्ती (एल 04) तक सड़क कार्य का निर्माण ठेकेदार को स्पष्ट स्थल संपूर्ण न करने के कारण प्रारंभ नहीं किया गया था (मार्च 2011) कार्य को फिर से अनुमानित लागत से तीन प्रतिशत अधिक पर सौंपा गया था तथा ₹1.33 करोड़ की लागत पर दिसंबर 2013 में पूरा किया गया था। इसके अतिरिक्त ₹0.28 करोड़ का व्यय किया गया था क्योंकि भूमि विवाद के कारण पुल की सीध को परिवर्तित किया गया था।	1	0.40
11.	उत्तराखंड	जिला अलमोडा तथा चमोली में तीन सड़क निर्माण कार्यो की सविदायो को 22 से 52 महीनों के पश्चात समादन किया गया था। नए एसओआर के अनुसार छोड़े गए निर्माण कार्यो की लागत ₹8.62 करोड़ तक बढ़ी।	3	8.62
		जिला अलमोडा में मनियागर से कोला (पैकेज सं. यूटी-01-05) के कार्य में ₹1.11 करोड़ की लागत की डी पी आर/ज एस बी की संस्वीकृत मद के स्थान पर डब्ल्यू बी एम का प्रतिस्थापन/निष्पादन हेतु प्रस्ताव को 21 महीनों के विलंब के पश्चात स्वीकार किया गया था। जिसका परिणाम कार्य की अतिरिक्त मदों हेतु ₹0.38 करोड़ की लागत वृद्धि में हुआ।	1	0.38
	कुल		47	56.87

⁴ टीआर-04-63, टीआर-04-126, टीआर-04-12

अनुबंध-4.6(क)
अपूर्ण निर्माण कार्य
(पैराग्राफ 4.4.12 के संदर्भ में)

क्र सं.	राज्य	अभ्युक्तियां	निर्माण कार्यों की सं.	अब तक किया गया व्यय (₹करोड़ में)
1	असम	दुबरी जिले में, पर जल निकासी निर्माण कार्य सहित सुकचर से गोटाबड़ी तक सड़क के निर्माण का कार्य (पैकेज सं. एएस 05-36) कार्य स्थल तक निर्माण सामग्री लाने हेतु वैकल्पिक मार्ग की आवश्यकता हेतु ₹1.74 करोड़ का व्यय करने के पश्चात अप्रैल 2010 से परित्यक्त पड़ा था।	1	1.74
		दुबरी जिले में, नयर अलगा गोरंग घाट से गुटीपाडा IV तक सड़क का निर्माण (पैकेज सं. एएस 05-41) ₹11.32 करोड़ का कार्य निष्पादित करने के पश्चात सितंबर 2013 से परित्यक्त पड़ा था क्योंकि परियोजना क्षेत्र एक सप्ताह तक जलमग्न हो गया था जिससे निर्मित आर सी सी पुलों सहित सड़क को भारी क्षति हुई थी। पीआईयू ने जनवरी 2014 में पैकेज को रद्द कर दिया।	1	11.32
		दुबरी जिले में, सात सड़क निर्माण कार्यों (चरण-VII 2007-08 का पैकेज सं. ए एस 05-46) में ठेकेदार ने ₹1.57 करोड़ के मूल्य के निर्माण कार्यों के कार्यान्वयन के पश्चात (अक्टूबर 2011), बाद के कारण स्थल तक न पहुंचे जाने के कारण पैकेज को पूरा करने में अपनी असमर्थता को व्यक्त किया। कार्य कार्यान्वयन अभिकरण ने जून 2013 में पैकेज को रद्द कर दिया।	7	1.57
		उत्तर टोकरेछोर से होते हुए पुराने एनएच-31 से सड़क पर पुल का निर्माण पैकेज सं. ए एस-05-75 (2012-13) जोखिम भरा था क्योंकि एसटीपी पुल के साथ 700 मीटर सड़क जून 2013 में गंगाधर नदी में बाढ़ से बह गया था।	1	0.17
		काटमोनी पिप्लापूज सड़क से सड़क निर्माण कार्यों (पैकेज सं. एएस 13-23) के मूल डीपीआर को गैर क्रियात्मक पाया गया था क्योंकि लोगई नदी पर पुल को डीपीआर के अनुसार निर्माण सामग्री के परिवहन हेतु वहां माना गया था, परंतु उसका निर्माण नहीं किया गया था (सितंबर 2015)। निर्माण सामग्री ले जाने हेतु ₹0.29 करोड़ की लागत पर निर्मित सेतुक बाढ़ के कारण टूट गया था तथा	1	1.39

क्र सं	राज्य	अभ्युक्तियां	निर्माण कार्यों की सं.	अब तक किया गया व्यय (₹करोड़ में)
		सामग्री ले जाने हेतु बेकार हो गया था। अप्रैल 2010 तक केवल ₹1.10 करोड़ की कीमत का सड़क कार्य निष्पादित किया गया था तथा मई 2010 से बंद पड़ा था।		
2	हिमाचल प्रदेश	बांगट से पनवी तक सड़क के निर्माण का कार्य (पैकेज सं. एचपी-05-15-2005-06) ₹3.07 करोड़ की सीमा तक निष्पादित किए जाने के पश्चात सड़क की सीध पर निजी एवं वन भूमि के शामिल होने के कारण अक्टूबर 2007 से बंद पड़ा था।	1	3.07
		निजी भूमि के स्थानांतरण को सुनिश्चित किए बिना 2010-12 के दौरान ₹3.03 करोड़ की करार लागत पर निष्पादन हेतु प्रारंभ तीन पैकेज (एचपी 04172, एचपी 04171 तथा एचपी 03107) अपूर्ण पड़े थे।	3	2.31
3	जम्मू एवं कश्मीर	छ: जिलों में 44 सड़क परियोजनाएं पांच वर्षों से अधिक के विलंब तथा ₹102.34 करोड़ का व्यय करने के पश्चात भी भूमि विवाद, वन विभाग से सड़क सड़क परियोजनाओं की गैर-स्वीकृति, सड़कों की प्रारंभ स्थान की अनुपलब्धता आदि के कारण पूर्ण नहीं की गई थी।	44	102.34
4	झारखंड	चार जिलों (देवघर, हजारीबाग, सिमडेगा तथा पश्चिम सिंगभूम) में सात सड़कें तथा एक पुल लगभग 6885 मीटर वन भूमि की अनुपलब्धता के कारण ₹7.06 करोड़ का व्यय करने के पश्चात भी अपूर्ण रहे।	8	7.06
5	मध्य प्रदेश	चकपीपला सड़क (12.90 किमी) तक एम डी आर का निर्माण चार ग्रामों को संयोजकता प्रदान करने हेतु स्वीकृत किया गया था। तथापि, सड़क को वन विभाग से स्वीकृति की मांग के कारण अन्य तीन को असंपन्न छोड़ते हुए केवल ग्राम सुना (4.20 किमी) तक पूरा किया गया था।	1	1.23
			68	132.20

अनुबंध-4.6(ख)
अधूरे निर्माण-कार्य
(ठेकेदारों की गलती के कारण)
(पैरा 4.4.12 के संदर्भ में)

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियां	निर्माण की सं.	राशि (₹ करोड़ में)
1	असम	कटमोनी से पिपलापुंज सड़क (पैकेज सं. एस 13-40, पीआईयू, करीमगंज आरआर प्रभाग, करीमगंज) नामक सड़क निर्माण कार्य को अनुबंधीय कायित्वों का पालन नहीं किए जाने के कारण समाप्त (जनवरी 2015) कर दिया गया था क्योंकि ₹0.49 करोड़ का निर्माण कार्य करने के बाद अगस्त 2011 के बाद ठेकेदार द्वारा कोई काम नहीं किया गया था।	1	0.49
		सिलचर जिले में, 12 पैकेजों ⁵ , जिसमें छः पुल शामिल थे, के अंतर्गत 23 सड़क निर्माण कार्यों को समाप्ति की निर्धारित तिथि से दो से लेकर चार वर्ष से अधिक की अवधि बीज जाने के बाद, ठेकेदारों द्वारा अनुबंधीय दायित्व का पालन नहीं किए जाने के कारण समाप्त कर दिया गया था। कार्यान्वयन अभिकरण ने परिव्यक्त निर्माण-कार्यों पर ₹27.24 करोड़ खर्च किया। समाप्त किए गए पैकेजों में शेष कार्य को पूरा करने के लिए उन्हें पुनः आबंटित नहीं किया गया (अगस्त 2015)।	21	27.24
		सिलचर जिले में, पैकेज सं. एस 03-26 के अंतर्गत दो सड़क निर्माण कार्यों (गनीराम 11 से दोदपूर तथा तेलीनकर से जगदीशपुर) में कार्य निष्पादन अभिकरण ने ठेकेदार द्वारा संविदाग्र बाध्यताओं के उल्लंघनहेतु अप्रैल 2014 में कार्य को रद्द कर दिया। समापन से पूर्व, ठेकेदार को ₹1.02 करोड़ अदा किए गए थे। आंशिक रूप से निष्पादित कार्य बंद पड़ा था।	2	1.02
2	झारखंड	चाईबासा जिले में, पीडब्ल्यूडी लोकसई से जितया तक सड़क (पैकेज जेएच 2211) के निर्माण एवं अनुरक्षण के कार्य को, ₹1.27 करोड़ के व्यय के बाद ठेकेदार एवं	1	1.27

⁵ 1. एस 03-26; 2. एस 03-55; 3. एस 03-56; 4. एस 03-59; 5. एस 03-65; 6. एस 03-67; 7. एस 03-68; 8. 03-90; 9. एस 03-93; 10. एस 03-98; 11. एस 03-116 (बी) एवं 12. एस 03-121.

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियां	निर्माण की सं.	राशि (₹ करोड़ में)
		प्रभाग के मध्य विवाद के कारण मई 2015 में निरस्त कर दिया गया।।		
3	मिजोरम	चंफई प्रभाग में, पैकेज सं. एम जेड-02-डब्ल्यू बी-01 के अंतर्गत, सड़क निर्माण) खौगलेंग-बुंगजुंग सड़क को संस्वीकृत लागत ₹5.87 करोड़ के प्रति ₹3.96 करोड़ तक निष्पादित किया गया था। एन क्यू एम ने निर्माण को असंतोषजनक बताया (दिसंबर 2013) था। उसके बाद, ठेकेदार ने दिसंबर 2014 में निर्माण का परित्याग कर दिया।	1	3.96
4	त्रिपुरा	दो बस्तियों सत्यराम पाड़ा एवं सुरेंद्र रेयांग पाड़ा को शामिल करने के लिए एए सड़क से बदावन पाडाके निर्माण के कार्य को जून 2013 में ठेकेदार के जोखिम एवं खर्च पर निरस्त कर दिया गया और ठेकेदार को ₹2.96 करोड़ अदा किया गया था। शेष कार्य को अभी सौपा जाना था (जून 2015)।	1	2.96
			27	36.94

अनुबंध-4.7

अनुरक्षण निधि क निर्गम एवं उपयोग के आंकड़ों में भिन्नता

(पैरा 4.5.1 के संदर्भ में)

(₹ करोड़ में)

क्र.सं.	राज्य	एनआरआरडीए के अनुसार आंकड़े		राज्य सरकारों द्वारा प्रस्तुत आंकड़े	
		निर्गम	व्यय	निर्गम	व्यय
1	आंध्रप्रदेश	104.25	47.48	68.76	49.07
2	अरुणाचल प्रदेश	30.95	38.63	35.45	56
3	बिहार	210.48	291.1	230.25	293
4	हरियाणा	16.68	13.70	19.12	12.25
5	हिमाचल प्रदेश	129.44	62.83	204.3	134.97
6	जम्मू व कश्मीर	17.6	3.72	20.66	3.62
7	झारखंड	179.48	12.14	179.48	108.46
8	मणिपुर	17.64	14.68	14.00	14.23
9	मेघालय	22.85	15.02	25.75	9.95
10	पंजाब	23.01	65.07	29.13	28.76
11	राजस्थान	158.34	125.87	158.35	126.56
12	सिक्किम	29.59	23.37	29.11	23.36
13	तमिलनाडु	29.2	22.04	36.69	28.49
14	त्रिपुरा	67.65	30.107	67.65	29.55
15	उत्तर प्रदेश	277.79	272.07	263.34	263.78
16	उत्तराखंड	76.12	70.55	50.73	52.29
17	पश्चिम बंगाल	175.92	122.05	525.01	94.43

अनुबंध-4.8
अनुरक्षण निधि का निर्गम एवं उपयोग
(पैरा 4.5.1 के संदर्भ में)

राज्य	आवश्यक/जारी/खर्चअनुरक्षण निधि				एनक्यूएम रिपोर्ट के अनुसार बने सड़कों का अनुरक्षण					
	आवश्यक अनुरक्षण निधि (अनुबंध के अनुसार)	एसआरआरडीए को वास्तविक निर्गम	वित्त वर्ष के दौरान एसआरआरडीए द्वारा व्यय	व्यय की प्रतिशतता	एनक्यूएम द्वारा निरीक्षित सड़कों की सं.	अनुरक्षित	निम्न स्तरीय अनुरक्षित		गैर अनुरक्षित	
							सं.	प्रतिशत	सं.	प्रतिशत
आंध्रप्रदेश	126.43	104.25	47.48	37.55	330	107	174	52.73	49	14.85
अरुणाचल प्रदेश	23.65	30.95	38.63	163.34	53	21	23	43.40	9	16.98
असम	91.99	87.11	45.71	49.69	415	129	198	47.71	88	21.20
बिहार	463.66	210.48	291.10	62.78	354	137	110	31.07	107	30.23
छत्तीसगढ़	129.68	106.88	79.18	61.06	406	134	197	48.52	75	18.47
गुजरात	48.88	82.38	47.67	97.52	158	68	70	44.30	20	12.66
हरियाणा	40.46	16.68	14.43	35.66	70	31	29	41.43	10	14.29
हिमाचल प्रदेश	152.99	129.44	62.83	41.07	156	56	42	26.92	58	37.18
जम्मू व कश्मीर	24.137	17.60	3.72	15.41	71	25	32	45.07	14	19.72
झारखंड	133.88	179.48	12.14	9.07	282	51	132	46.81	99	35.11
कर्नाटक	149.06	120.83	112.93	75.76	235	108	82	34.89	45	19.15

राज्य	आवश्यक/जारी/खर्चअनुरक्षण निधि				एनक्यूएम रिपोर्ट के अनुसार बने सड़कों का अनुरक्षण					
	आवश्यक अनुरक्षण निधि (अनुबंध के अनुसार)	एसआरआरडीए को वास्तविक निर्गम	वित्त वर्ष के दौरान एसआरआरडीए द्वारा व्यय	व्यय की प्रतिशतता	एनक्यूएम द्वारा निरीक्षित सड़कों की सं.	अनुरक्षित	निम्न स्तरीय अनुरक्षित		गैर अनुरक्षित	
							सं.	प्रतिशत	सं.	प्रतिशत
केरल	35.83	35.48	28.13	78.51	99	43	38	38.38	18	18.18
मध्यप्रदेश	438.36	586.42	298.04	67.99	1035	585	351	33.91	99	9.57
महाराष्ट्र	175.40	230.10	176.42	100.58	406	134	202	49.75	70	17.24
मणिपुर	11.88	17.64	14.68	123.57	55	17	26	47.27	12	21.82
मेघालय	26.30	22.85	15.02	57.11	40	7	20	50.00	13	32.50
मिजोरम	1.74	1.74	1.273	73.16	15	6	4	26.67	5	33.33
नागालैंड	19.00	15.77	12.72	66.95	34	10	14	41.18	10	29.41
ओडिसा	218.06	184.40	156.27	71.66	556	227	237	42.63	92	16.55
पंजाब	42.23	23.01	27.48	65.07	196	116	66	33.67	14	7.14
राजस्थान	185.08	158.34	125.87	68.01	475	205	217	45.68	53	11.16
सिक्किम	24.42	29.59	23.37	95.70	31	11	8	25.81	12	38.71
तमिलनाडु	38.83	29.20	22.04	56.76	258	40	120	46.51	98	37.98
त्रिपुरा	63.11	67.65	30.11	43.68	87	36	33	37.93	18	20.69
उत्तरप्रदेश	352.58	277.79	272.07	77.17	862	272	428	49.65	162	18.79
उत्तराखंड	87.74	76.12	70.55	80.41	72	16	36	50.00	20	27.78

राज्य	आवश्यक/जारी/खर्चअनुरक्षण निधि				एनक्यूएम रिपोर्ट के अनुसार बने सड़कों का अनुरक्षण					
	आवश्यक अनुरक्षण निधि (अनुबंध के अनुसार)	एसआरआरडीए को वास्तविक निर्गम	वित्त वर्ष के दौरान एसआरआरडीए द्वारा व्यय	व्यय की प्रतिशतता	एनक्यूएम द्वारा निरीक्षित सड़कों की सं.	अनुरक्षित	निम्न स्तरीय अनुरक्षित		गैर अनुरक्षित	
							सं.	प्रतिशत	सं.	प्रतिशत
पश्चिम बंगाल	174.59	175.92	122.05	69.91	393	87	206	52.42	100	25.45
कुल	3279.97	3018.10	2151.91	65.61	7144	2679	3095	43.32	1370	19.18

अनुबंध -5.1

राज्य एवं वर्ष वार केन्द्रीय निर्गम तथा उपयोगिता

(पैराग्राफ 5.3.1 के संदर्भ में)

(₹ करोड़ में)

क्र.सं.	राज्य	2010-11		2011-12		2012-13		2013-14		2014-15	
		निर्गम	व्यय	निर्गम	व्यय	निर्गम	व्यय	निर्गम	व्यय	निर्गम	व्यय
1.	आंध्र प्रदेश	672.15	473.94	607.48	291.75	0.00	205.66	5.00	152.56	33.86	330.25
2.	अरुणाचल प्रदेश	371.87	348.85	214.27	173.37	455.18	310.54	8.00	249.36	345.92	362.58
3.	असम	1900.67	1300.79	1682.84	1312.18	154.27	522.78	240.49	699.01	316.07	538.22
4.	बिहार	3477.06	2694.91	3374.25	2847.08	1326.57	1992.21	850.83	1844.95	1548.16	2259.30
5.	छत्तीसगढ़	678.58	304.16	801.51	244.35	0.00	281.41	0.00	713.58	270.75	925.18
6.	गोवा	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
7.	गुजरात	322.43	243.84	66.59	150.55	125.74	99.54	519.24	477.40	418.77	685.91
8.	हरियाणा	157.75	108.03	60.00	60.80	0.00	36.53	0.00	8.19	218.96	383.83
9.	हिमाचल प्रदेश	199.30	142.67	310.30	119.17	0.00	55.19	0.00	148.13	99.40	215.04
10.	जम्मू एवं कश्मीर	366.09	297.40	762.10	508.43	266.33	459.69	523.24	534.01	416.60	422.73
11.	झारखण्ड	843.81	538.44	860.74	323.23	105.96	325.61	21.86	539.55	249.48	785.02

क्र.सं.	राज्य	2010-11		2011-12		2012-13		2013-14		2014-15	
		निर्गम	व्यय	निर्गम	व्यय	निर्गम	व्यय	निर्गम	व्यय	निर्गम	व्यय
12.	कर्नाटक	927.68	634.80	0.00	256.62	24.60	16.63	5.00	7.68	237.00	411.23
13.	केरल	146.27	146.14	200.00	58.07	1.50	57.30	1.50	121.15	151.41	190.59
14.	मध्य प्रदेश	1966.12	1409.49	1138.05	894.17	242.88	741.11	615.00	1393.07	708.00	1667.32
15.	महाराष्ट्र	1242.55	1012.48	796.01	546.05	0.00	153.40	0.00	383.50	212.53	540.37
16.	मणिपुर	144.98	122.34	177.53	166.52	186.14	92.66	4.03	139.67	100.00	173.94
17.	मेघालय	64.55	36.39	38.00	27.68	50.00	32.46	0.00	37.70	62.56	83.24
18.	मिजोरम	95.59	82.24	93.63	85.47	71.82	41.95	0.00	26.60	54.74	72.35
19.	नागालैंड	25.13	29.67	11.00	12.26	194.88	109.83	0.00	77.45	58.99	50.47
20.	ओडिशा	2477.36	1924.25	1969.95	1235.78	87.25	1188.92	758.92	1605.72	1051.50	1666.10
21.	पंजाब	196.43	155.34	164.61	61.49	169.66	238.16	117.68	295.61	310.21	285.03
22.	राजस्थान	886.22	686.39	667.76	247.63	151.90	573.85	427.06	718.35	425.66	649.97
23.	सिक्किम	79.38	85.53	80.00	13.93	193.62	86.73	1.97	90.57	94.59	94.50
24.	तमिलनाडु	469.54	304.81	160.00	211.36	77.72	21.13	343.48	383.39	239.65	580.72
25.	त्रिपुरा	285.76	237.51	229.79	230.22	338.59	189.79	98.83	232.76	187.36	322.83
26.	उत्तर प्रदेश	1308.83	868.54	213.77	194.84	10.00	98.00	511.93	824.25	638.70	1002.26

2016 की प्रतिवेदन सं. 23

क्र.सं.	राज्य	2010-11		2011-12		2012-13		2013-14		2014-15	
		निर्गम	व्यय	निर्गम	व्यय	निर्गम	व्यय	निर्गम	व्यय	निर्गम	व्यय
27.	उत्तराखण्ड	240.26	191.74	300.32	255.48	151.24	32.39	0.00	260.64	314.92	425.17
28.	पश्चिम बंगाल	819.68	530.29	828.90	417.93	3.08	423.28	306.17	1130.44	1193.80	1414.20
	कुल	20366.04	14910.98	15809.40	10946.41	4388.93	8386.75	5360.23	13095.29	9959.59	16538.35

2010-15 के दौरान गोवा को निधि जारी नहीं की गई थी।

अनुबंध -5.2

पिछले पांच वर्ष के दौरान उपलब्धियाँ
राज्य तथा वर्ष वार भौतिक लक्ष्य तथा उपलब्धियाँ
(पैराग्राफ 5.3.2 के संदर्भ में)

क्र.सं.	राज्य	2010-11				2011-12				2012-13				2013-14				2014-15			
		लक्ष्य		उपलब्धि		लक्ष्य		उपलब्धि		लक्ष्य		उपलब्धि		लक्ष्य		उपलब्धि		लक्ष्य		उपलब्धि	
		एच	एल	एच	एल	एच	एल	एच	एल	एच	एल	एच	एल	एच	एल	एच	एल	एच	एल	एच	एल
1.	आंध्र प्रदेश	200	2150	291	2121.48	75	1189	119	932.14	27	400	32	400.35	34	475	0	191.58	20	514	394	595.13
2.	अरुणाचल प्रदेश	10	178	38	366.87	20	196	40	419.21	7	325	24	393.67	4	340	16	489.04	14	450	1	546.58
3.	असम	400	2008	696	2057.11	500	1224	444	2131.43	237	1175	356	1456.16	160	650	257	957.96	228	720	284	869.81
4.	बिहार	910	4644	1551	2515.13	1350	6000	2447	7539.82	1287	6420	2616	6341.62	930	3840	1225	3163.86	1590	2900	2158	3631.94
5.	छत्तीसगढ़	124	906	335	1570.66	40	1500	291	1053.69	282	2370	221	1024.08	235	1900	896	1292.05	165	620	975	2648.14
6.	गोवा	0	0	0	0.00	0	0	0	0.00	0	0	0	0.00	0	0	0	0.00	0	0	0	0.00
7.	गुजरात	100	596	242	605.97	50	425	173	431.44	16	140	68	180.47	42	200	375	896.29	52	990	82	1892.16
8.	हरियाणा	0	200	0	389.24	0	292	0	188.31	0	30	0	69.26	0	30	0	3.28	0	355	0	633.39
9.	हिमाचल प्रदेश	75	693	35	661.82	25	750	46	761.09	70	980	0	0.00	40	550	0	134.49	35	260	85	484.97
10.	जम्मू एवं कश्मीर	75	367	108	474.00	25	750	201	999.62	104	1335	178	1411.10	100	1285	143	891.79	50	750	108	934.66

2016 की प्रतिवेदन सं. 23

क्र.सं.	राज्य	2010-11				2011-12				2012-13				2013-14				2014-15			
		लक्ष्य		उपलब्धि		लक्ष्य		उपलब्धि		लक्ष्य		उपलब्धि		लक्ष्य		उपलब्धि		लक्ष्य		उपलब्धि	
		एच	एल	एच	एल	एच	एल	एच	एल	एच	एल	एच	एल	एच	एल	एच	एल	एच	एल	एच	एल
11.	झारखण्ड	400	1482	1059	1599.25	300	1005	459	1123.03	397	2010	759	1236.74	340	1880	362	1030.73	330	703	769	1750.32
12.	कर्नाटक	0	1000	0	1848.93	0	1204	0	1858.64	0	205	0	386.02	0	90	0	211.43	0	650	6	627.68
13.	केरल	6	156	7	245.87	20	446	8	214.14	10	390	3	108.71	6	240	5	192.46	7	348	5	345.75
14.	मध्य प्रदेश	400	4488	618	9163.26	400	3719	776	2926.66	241	2760	645	2754.18	400	3350	411	3006.27	495	2100	1278	5180.92
15.	महाराष्ट्र	15	1292	0	3718.27	20	1700	48	2592.46	11	680	58	649.54	15	440	0	448.88	10	550	33	499.97
16.	मणिपुर	40	335	35	487.42	20	150	63	374.61	20	60	52	424.48	15	160	67	533.12	10	236	32	300.01
17.	मेघालय	15	64	8	83.31	10	100	6	44.67	9	60	9	22.77	5	40	14	23.68	15	105	11	47.20
18.	मिजोरम	25	150	35	252.13	10	100	4	130.90	4	120	5	93.20	2	50	18	77.28	5	115	1	48.60
19.	नागालैंड	10	150	9	86.00	5	200	6	24.89	0	310	0	93.50	1	190	0	293.20	1	160	0	215.30
20.	ओडिशा	450	3800	971	4941.90	400	2400	574	3167.06	490	4170	435	2401.26	400	3460	700	3063.22	542	2400	1287	3842.69
21.	पंजाब	0	500	0	622.72	5	593	0	71.76	2	165	1	325.54	2	340	6	730.38	0	650	0	737.46
22.	राजस्थान	25	1700	35	3019.47	75	400	20	450.78	195	1975	607	2140.00	184	1580	579	2290.31	302	1550	1254	3233.34
23.	सिक्किम	25	147	18	85.72	40	154	24	74.98	17	270	25	48.44	10	175	19	99.36	5	100	13	120.92
24.	तमिलनाडु	10	1020	2	2229.01	10	1058	9	814.10	1	80	0	42.39	5	685	0	747.94	0	379	14	1965.28
25.	त्रिपुरा	75	400	260	432.11	75	314	201	352.17	46	340	110	241.92	20	170	85	291.46	50	250	78	239.42

क्र.सं.	राज्य	2010-11				2011-12				2012-13				2013-14				2014-15			
		लक्ष्य		उपलब्धि		लक्ष्य		उपलब्धि		लक्ष्य		उपलब्धि		लक्ष्य		उपलब्धि		लक्ष्य		उपलब्धि	
		एच	एल	एच	एल	एच	एल	एच	एल	एच	एल	एच	एल	एच	एल	एच	एल	एच	एल	एच	एल
26.	उत्तर प्रदेश	150	3207	228	3593.79	75	3000	55	522.53	102	1230	0	269.78	130	2320	0	1109.79	120	1445	0	2000.34
27.	उत्तराखण्ड	60	320	120	551.88	50	350	68	639.58	50	560	24	474.43	30	500	26	405.16	42	625	71	714.62
28.	पश्चिम बंगाल	400	2137	883	1385.20	400	1347	455	1154.79	375	1440	636	1171.67	390	2010	1356	2741.38	600	1850	1860	2232.88
	कुल	4000	34090	7584	45108.52	4000	30566	6537	30994.50	4000	30000	6864	24161.28	3500	26950	6560	25316.39	4688	21775	10799	36339.48

एच- निवास, एल- लंबाई किलोमीटर में

अनुबंध -5.3.1

राज्यों द्वारा प्रदत्त वित्तीय स्थिति (2010-11)

(पैराग्राफ 5.4 के संदर्भ में)

(₹ करोड़ में)

राज्य	अथ शेष	केन्द्रीय अंश	राज्य अंश	विविध प्राप्ति	कुल	व्यय	अंत शेष
आंध्र प्रदेश	94.68	696.09*	0	-16.70	774.07	534.19	239.88
अरुणाचल प्रदेश	18.39	377.16	0	2.14	397.69	332.74	64.95
असम	180.57	1900.73	0.00	8.64	2089.94	1386.02	703.92
बिहार	430.74	3253.41	73.50	19.82	3777.47	2656.88	1120.59
छत्तीसगढ़	149.97	678.58	0.00	27.59	856.14	309.05	547.09
गोवा	0	0	0	0	0	0	0
गुजरात	9.29	322.43	30.00	1.57	363.29	274.90	88.39
हरियाणा	9.57	157.75	5.42	0.64	173.38	111.47	61.91
हिमाचल प्रदेश	43.71	199.30	0.00	8.22	251.23	149.55	101.68
जम्मू एवं कश्मीर	34.01	366.09	0.00	1.91	402.01	296.25	105.76
झारखण्ड	22.26	838.81	4.00	2.69	867.76	564.27	303.49
कर्नाटक	93.41	917.67	187.00	5.12	1203.20	670.29	532.91
केरल	1.61	144.27	25.00	0.76	171.64	166.57	5.07
मध्य प्रदेश	698.81	1966.11	201.53	68.91	2935.36	1421.75	1513.61
महाराष्ट्र	151.68	1242.55	31.50	176.20	1601.93	1072.25	529.68
मणिपुर	22.87	88.83	2.50	23.64	137.84	135.84	2.00
मेघालय	16.65	64.55	0.19	0.77	82.16	41.80	40.36
मिजोरम	-0.75	95.59	0.00	0.14	94.98	88.61	6.37
नागालैंड	27.06	25.13	0.00	1.42	53.61	34.85	18.76
ओडिशा	83.34	2245.10	98.30	12.20	2438.94	1930.18	508.76
पंजाब	59.07	194.43	0	0.31	253.81	155.25	98.56
राजस्थान	350.85	886.22	0	9.67	1246.74	686.37	560.37
सिक्किम	2.61	79.38	0	0.59	82.58	68.45	14.13
तमिलनाडु	32.86	322.12	1.39	1.32	357.69	365.74	-8.05

त्रिपुरा	-1.45	257.91	0.00	1.70	258.16	279.70	-21.54
उत्तर प्रदेश	251.83	1308.83	2.18	28.87	1591.71	958.43	633.28
उत्तराखण्ड	66.82	237.96	4.60	3.79	313.17	200.73	112.44
पश्चिम बंगाल	134.27	819.67	15.26	39.12	1008.32	537.69	470.63
कुल	2984.73	19686.67	682.37	431.05	23784.82	15429.82	8355.00

* मार्च 2010 में मंत्रालय द्वारा ₹ 23.93 करोड़ अवमुक्त किया गया था तथा अप्रैल 2010 में क्रेडिट किया गया था।

अनुबंध -5.3.2

राज्यों द्वारा प्रस्तुत वित्तीय स्थिति (2011-12)

(पैराग्राफ 5.4 के संदर्भ में)

(₹ करोड़ में)

राज्य	अथ शेष	केन्द्रीय अंश	राज्य अंश	विविध प्राप्ति	कुल	व्यय	अंत शेष
आंध्र प्रदेश	239.88	607.48	0.00	33.77	881.13	281.51	599.62
अरुणाचल प्रदेश	64.95	231.98	0.00	4.12	301.05	198.34	102.71
असम	703.92	1682.84	32.84	18.33	2437.93	1160.64	1277.29
बिहार	1120.59	3475.41	30.00	81.07	4707.07	2885.43	1821.64
छत्तीसगढ़	547.09	801.52	11.04	27.14	1386.79	230.22	1156.57
गोवा	0	0	0	0	0	0	0
गुजरात	88.39	66.59	0.00	-6.15	148.83	94.46	52.37
हरियाणा	61.91	60.00	17.14	4.46	143.51	62.99	80.52
हिमाचल प्रदेश	101.68	305.30	0.94	23.68	431.60	117.16	314.44
जम्मू एवं कश्मीर	105.76	762.10	0.00	16.33	884.19	512.62	371.57
झारखण्ड	303.49	843.08	0.00	33.75	1180.32	355.89	824.43
कर्नाटक	532.91	0.00	87.00	23.53	643.44	437.99	205.45
केरल	5.07	200.00	20.05	0.67	225.79	41.42	184.37
मध्य प्रदेश	1513.61	1138.05	169.62	76.93	2898.21	880.99	2017.22
महाराष्ट्र	529.68	791.01	31.25	16.68	1368.62	583.87	784.75
मणिपुर	2.00	233.68	2.75	2.79	241.22	164.87	76.35
मेघालय	40.36	38.00	0.64	4.48	83.48	23.95	59.53
मिजोरम	6.37	93.62	0.00	3.43	103.42	78.73	24.69
नागालैंड	18.76	10.00	0.00	1.34	30.10	15.09	15.01
ओडिशा	508.76	2187.22	135.00	104.13	2935.11	1235.02	1700.09
पंजाब	98.56	164.61	2.00	2.63	267.80	62.33	205.47
राजस्थान	560.37	667.76	0	32.31	1260.44	247.44	1013.00
सिक्किम	14.13	80.00	0	4.90	99.03	64.09	34.94
तमिलनाडु	-8.05	307.41	0	5.15	304.51	159.62	144.89

त्रिपुरा	-21.54	206.39	0.00	0.42	185.27	198.52	-13.25
उत्तर प्रदेश	633.28	213.77	2.11	38.36	887.52	249.94	637.58
उत्तराखण्ड	112.44	295.32	2.21	5.89	415.86	201.57	214.29
पश्चिम बंगाल	470.63	828.90	35.61	19.23	1354.37	433.49	920.88
कुल	8355.00	16292.04	580.20	579.37	25806.61	10978.19	14826.42

अनुबंध-5.3.3

राज्यों द्वारा प्रस्तुत वित्तीय स्थिति (2012-13)

(पैराग्राफ 5.4 के संदर्भ में)

(₹ करोड़ में)

राज्य	अथ शेष	केन्द्रीय अंश	राज्य अंश	विविध प्राप्ति	कुल	व्यय	अंत शेष
आंध्र प्रदेश	599.62	0.00	0.00	14.33	613.95	199.57	414.38
अरुणाचल प्रदेश	102.71	453.18	0.70	1.47	558.06	270.36	287.70
असम	1277.29	154.33	110.00	51.89	1593.51	656.54	936.97
बिहार	1821.64	1294.45	150.00	144.11	3410.20	2063.41	1346.79
छत्तीसगढ़	1156.57	0.00	26.23	110.31	1293.11	277.03	1016.08
गोवा	0	0	0	0	0	0	0
गुजरात	52.37	125.74	0.00	7.57	185.68	155.95	29.73
हरियाणा	80.52	1.40	0	7.08	89.00	30.65	58.35
हिमाचल प्रदेश	314.44	0.00	4.07	28.20	346.71	126.33	220.38
जम्मू एवं कश्मीर	371.57	266.33	0.00	25.98	663.88	463.78	200.10
झारखण्ड	824.43	100.96	45.00	88.39	1058.78	375.00	683.78
कर्नाटक	205.45	14.60	48.72	14.50	283.27	132.27	151.00
केरल	184.37	0.00	5.00	14.13	203.50	59.35	144.15
मध्य प्रदेश	2017.22	237.88	1.97	273.43	2530.50	735.46	1795.04
महाराष्ट्र	784.75	0.00	28.00	53.07	865.82	231.35	634.47
मणिपुर	76.35	186.14	3.10	4.73	270.32	90.58	179.74
मेघालय	59.53	50.10	0.00	2.05	111.68	32.41	79.27
मिजोरम	24.69	71.82	0.00	2.20	98.71	36.87	61.84
नागालैंड	15.01	194.88	0.00	2.93	212.82	104.21	108.61
ओडिशा	1700.09	82.25	90.00	130.28	2002.62	1249.82	752.80
पंजाब	205.47	169.66	0	13.74	388.87	228.19	160.68
राजस्थान	1013.00	146.90	0	84.63	1244.53	574.05	670.48
सिक्किम	34.94	193.71	0	1.59	230.24	70.24	160.00

तमिलनाडु	144.89	73.60	0	15.74	234.23	23.24	210.99
त्रिपुरा	-13.25	323.16	0.00	86.56	396.47	205.86	190.61
उत्तर प्रदेश	637.58	10.00	1.95	7.85	657.38	173.88	483.50
उत्तराखण्ड	214.29	149.24	1.60	30.03	395.16	108.44	286.72
पश्चिम बंगाल	920.88	3.08	15.31	81.87	1021.14	431.90	589.24
कुल	14826.42	4303.41	531.65	1298.66	20960.14	9106.74	11853.40

अनुबंध-5.3.4

राज्यों द्वारा प्रस्तुत वित्तीय स्थिति (2013-14)

(पैराग्राफ 5.4 के संदर्भ में)

(₹ करोड़ में)

राज्य	अथ शेष	केन्द्रीय अंश	राज्य अंश	विविध प्राप्ति	कुल	व्यय	अंत शेष
आंध्र प्रदेश	414.38	5.00	39.23	52.01	510.62	220.29	290.33
अरुणाचल प्रदेश	287.70	0.00	1.00	16.86	305.56	278.75	26.81
असम	936.97	240.49	97.99	57.45	1332.90	749.84	583.06
बिहार	1346.79	812.68	159.33	114.02	2432.82	2067.37	365.45
छत्तीसगढ़	1016.08	0.00	66.00	102.69	1184.77	655.93	528.84
गोवा	0	0	0	0	0	0	0
गुजरात	29.73	519.24	7.50	16.57	573.04	511.36	61.68
हरियाणा	58.35	0.00	0	5.36	63.71	12.16	51.55
हिमाचल प्रदेश	220.38	0.00	3.04	16.46	239.88	140.10	99.78
जम्मू एवं कश्मीर	200.10	523.24	0.00	29.19	752.53	537.26	215.27
झारखण्ड	683.78	17.66	0.00	60.34	761.78	498.84	262.94
कर्नाटक	151.00	0.00	42.40	13.85	207.25	48.38	158.87
केरल	144.15	0.00	0.00	10.88	155.03	122.74	32.29
मध्य प्रदेश	1795.04	600.00	2.00	157.32	2554.36	1402.89	1151.47
महाराष्ट्र	634.47	0.00	51.20	59.67	745.34	437.34	308.00
मणिपुर	179.74	4.03	4.80	2.10	190.67	138.43	52.24
मेघालय	79.27	2.87	0.00	2.48	84.62	47.70	36.92
मिजोरम	61.84	0.06	0.23	2.87	65.00	38.45	26.55
नागालैंड	108.61	0.00	0.00	2.85	111.46	75.10	36.36
ओडिशा	752.80	748.91	560.36	-351.55	1710.52	1654.96	55.56
पंजाब	160.68	117.68	0	9.44	287.80	286.91	0.89
राजस्थान	670.48	416.69	0	69.20	1156.37	718.36	438.01
सिक्किम	157.02*	2.07	0	5.33	164.42	113.88	50.54
तमिलनाडु	210.99	343.48	65.37	27.67	647.51	343.76	303.75
त्रिपुरा	190.61	73.83	20.00	49.53	333.97	269.51	64.46

उत्तर प्रदेश	483.50	513.58	0.00	121.69	1118.77	951.71	167.06
उत्तराखण्ड	286.72	0.00	0.00	19.40	306.12	297.74	8.38
पश्चिम बंगाल	589.24	306.17	256.29	34.06	1185.76	1077.93	107.83
कुल	11850.42	5247.68	1376.74	707.74	19182.58	13697.69	5484.89

* ₹ 2.98 करोड़ पृथक लेखा में हस्तांतरित किया गया था।

अनुबंध-5.3.5

राज्यो द्वारा प्रस्तुत की गई वित्तीय स्थिति(2014-15)

(पैराग्राफ 5.4 के संदर्भ में)

(₹ करोड़ में)

राज्य	अथ शेष	केन्द्र अंश	राज्य अंश	विविध प्राप्ति	कुल	व्यय	अंत शेष
आंध्र प्रदेश#	290.33	32.98	95.55	4.55	423.41	363.06	60.35
अरुणाचल प्रदेश	26.81	342.25	0.00	1.83	370.89	359.50	11.39
असम	583.06	317.09	0.00	46.03	946.18	561.92	384.26
बिहार	365.45	1530.71	300.00	48.92	2245.08	2394.41	-149.33
छत्तीसगढ़	528.84	270.75	71.56	38.55	909.70	911.80	-2.10
गोवा	0	0	0	0	0	0	0
गुजरात	61.68	391.25	151.00	31.21	635.14	625.01	10.13
हरियाणा	51.55	245.75	81.42	10.53	389.25	408.78	-19.53
हिमाचल प्रदेश	99.78	84.40	2.56	4.10	190.84	197.88	-7.04
जम्मू एवं कश्मीर	215.27	416.60	0.00	15.55	647.42	424.61	222.81
झारखण्ड	262.94	112.00	10.00	2.87	387.81	707.51	-319.70
कर्नाटक	158.87	235.22	84.32	9.50	487.91	433.20	54.71
केरल	32.29	150.00	8.00	3.61	193.90	182.89	11.01
मध्य प्रदेश	1151.47	708.00	324.93	157.24	2341.64	1887.52	454.12
महाराष्ट्र	308.00	207.66	87.37	37.65	640.68	578.30	62.38
मणिपुर	52.24	100.92	4.79	24.80	182.75	172.56	10.19
मेघालय	36.92	64.80	1.39	5.01	108.12	96.02	12.10
मिजोरम	26.55	55.55	0.00	0.79	82.89	74.40	8.49
नागालैंड	36.36	58.65	0.37	4.10	99.48	48.10	51.38
ओडिशा	55.56	1209.93	0.00	42.52	1308.01	1677.23	-369.22
पंजाब	0.89	286.90	0	0	287.79	286.32	1.47
राजस्थान	438.01	405.66	0	23.28	866.95	649.56	217.39
सिक्किम	50.54	95.48	0	5.67	151.69	109.11	42.58
तमिलनाडु	303.75	221.89	36.54	15.50	577.68	572.63	5.05

त्रिपुरा	64.46	185.73	20.00	65.53	335.72	449.38	-113.66
उत्तर प्रदेश	167.06	839.27	0.00	10.60	1016.93	959.51	57.42
उत्तराखण्ड	8.38	313.13	37.41	6.60	365.52	458.94	-93.42
पश्चिम बंगाल	107.83	1193.80	9.40	1.57	1312.60	1192.56	120.04
कुल	5484.89	10076.37	1326.61	618.11	17505.98	16782.71	723.27

तेलंगाना की वित्तीय लक्ष्य एवं उपलब्धि शामिल

अनुबंध-5.4.1

मंत्रालय तथा राज्यों के व्यय के आंकड़ों में भिन्नता
(पैराग्राफ 5.4 के संदर्भ में)

(₹ करोड़ में)

राज्य	2010-11			2011-12			2012-13			2013-14			2014-15			कुल		
	केन्द्र	राज्य	अंतर	केन्द्र	राज्य	अंतर	केन्द्र	राज्य	अंतर	केन्द्र	राज्य	अंतर	केन्द्र	राज्य	अंतर	केन्द्र	राज्य	अंतर
आंध्र प्रदेश	672.15	696.09*	-23.94	607.48	607.48	0.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	0.00	33.86	32.98	0.88	1318.49	1341.55	-23.06
अरुणाचल प्रदेश	371.87	377.16	-5.29	214.27	231.98	-17.71	455.18	453.18	2.00	8.00	0.00	8.00	345.92	342.25	3.67	1395.24	1404.57	-9.33
असम	1900.67	1900.73	-0.06	1682.84	1682.84	0.00	154.27	154.33	-0.06	240.49	240.49	0.00	316.07	317.09	-1.02	4294.34	4295.48	-1.14
बिहार	3477.06	3253.41	223.65	3374.25	3475.41	-101.16	1326.57	1294.45	32.12	850.83	812.68	38.15	1548.16	1530.71	17.45	10576.87	10366.66	210.21
छत्तीसगढ़	678.58	678.58	0.00	801.51	801.52	-0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	270.75	270.75	0.00	1750.84	1750.85	-0.01
गोवा	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
गुजरात	322.43	322.43	0.00	66.59	66.59	0.00	125.74	125.74	0.00	519.24	519.24	0.00	418.77	391.25	27.52	1452.77	1425.25	27.52
हरियाणा	157.75	157.75	0.00	60.00	60.00	0.00	0.00	1.40	-1.40	0.00	0.00	0.00	218.96	245.75	-26.79	436.71	464.90	-28.19
हिमाचल प्रदेश	199.30	199.30	0.00	310.30	305.30	5.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	99.40	84.40	15.00	609.00	589.00	20.00
जम्मू एवं कश्मीर	366.09	366.09	0.00	762.10	762.10	0.00	266.33	266.33	0.00	523.24	523.24	0.00	416.60	416.60	0.00	2334.36	2334.36	0.00
झारखण्ड	843.81	838.81	5.00	860.74	843.08	17.66	105.96	100.96	5.00	21.86	17.66	4.20	249.48	112.00	137.48	2081.85	1912.51	169.34
कर्नाटक	927.68	917.67	10.01	0.00	0.00	0.00	24.60	14.60	10.00	5.00	0.00	5.00	237.00	235.22	1.78	1194.28	1167.49	26.79
केरल	146.27	144.27	2.00	200.00	200.00	0.00	1.50	0.00	1.50	1.50	0.00	1.50	151.41	150.00	1.41	500.68	494.27	6.41
मध्य प्रदेश	1966.12	1966.11	0.01	1138.05	1138.05	0.00	242.88	237.88	5.00	615.00	600.00	15.00	708.00	708.00	0.00	4670.05	4650.04	20.01
महाराष्ट्र	1242.55	1242.55	0.00	796.01	791.01	5.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	212.53	207.66	4.87	2251.09	2241.22	9.87
मणिपुर	144.98	88.83	56.15	177.53	233.68	-56.15	186.14	186.14	0.00	4.03	4.03	0.00	100.00	100.92	-0.92	612.68	613.60	-0.92
मेघालय	64.55	64.55	0.00	38.00	38.00	0.00	50.00	50.10	-0.10	0.00	2.87	-2.87	62.56	64.80	-2.24	215.11	220.32	-5.21

राज्य	2010-11			2011-12			2012-13			2013-14			2014-15			कुल		
	केन्द्र	राज्य	अंतर	केन्द्र	राज्य	अंतर	केन्द्र	राज्य	अंतर	केन्द्र	राज्य	अंतर	केन्द्र	राज्य	अंतर	केन्द्र	राज्य	अंतर
मिजोरम	95.59	95.59	0.00	93.63	93.62	0.01	71.82	71.82	0.00	0.00	0.06	-0.06	54.74	55.55	-0.81	315.78	316.64	-0.86
नागालैंड	25.13	25.13	0.00	11.00	10.00	1.00	194.88	194.88	0.00	0.00	0.00	0.00	58.99	58.65	0.34	290.00	288.66	1.34
ओडिशा	2477.36	2245.10	232.26	1969.95	2187.22	-217.27	87.25	82.25	5.00	758.92	748.91	10.01	1051.50	1209.93	-158.43	6344.98	6473.41	-128.43
पंजाब	196.43	194.43	2.00	164.61	164.61	0.00	169.66	169.66	0.00	117.68	117.68	0.00	310.21	286.90	23.31	958.59	933.28	25.31
राजस्थान	886.22	886.22	0.00	667.76	667.76	0.00	151.90	146.90	5.00	427.06	416.69	10.37	425.66	405.66	20.00	2558.60	2523.23	35.37
सिक्किम	79.38	79.38	0.00	80.00	80.00	0.00	193.62	193.71	-0.09	1.97	2.07	-0.10	94.59	95.48	-0.89	449.56	450.64	-1.08
तमिलनाडु	469.54	322.12	147.42	160.00	307.41	-147.41	77.72	73.60	4.12	343.48	343.48	0.00	239.65	221.89	17.76	1290.39	1268.50	21.89
त्रिपुरा	285.76	257.91	27.85	229.79	206.39	23.40	338.59	323.16	15.43	98.83	73.83	25.00	187.36	185.73	1.63	1140.33	1047.02	93.31
उत्तर प्रदेश	1308.83	1308.83	0.00	213.77	213.77	0.00	10.00	10.00	0.00	511.93	513.58	-1.65	638.70	839.27	-200.57	2683.23	2885.45	-202.22
उत्तराखण्ड	240.26	237.96	2.30	300.32	295.32	5.00	151.24	149.24	2.00	0.00	0.00	0.00	314.92	313.13	1.79	1006.74	995.65	11.09
पश्चिम बंगाल	819.68	819.67	0.01	828.90	828.90	0.00	3.08	3.08	0.00	306.17	306.17	0.00	1193.80	1193.80	0.00	3151.63	3151.62	0.01
कुल	20366.04	19686.67	679.37	15809.40	16292.04	-482.64	4388.93	4303.41	85.52	5360.23	5247.68	112.55	9959.59	10076.37	-116.78	55884.19	55606.17	278.02

* मार्च 2010 में मंत्रालय द्वारा ₹ 23.93 करोड़ जारी किया गया था तथा अप्रैल 2010 में बैंक में क्रेडिट किया गया था।

31 मार्च 2015 को मंत्रालय द्वारा ₹ 27.52 करोड़ जारी किए गए और राज्य द्वारा अप्रैल 2016 में प्राप्त किए गए।

अनुबंध-5.4.2

मंत्रालय तथा राज्यों के रिकार्ड के अनुसार निगमों विवरणों के बीच विभिन्नता
(पैराग्राफ 5.4 के संदर्भ में)

(₹ करोड़ में)

राज्य	2010-11			2011-12			2012-13			2013-14			2014-15			कुल		
	केन्द्र	राज्य	अंतर	केन्द्र	राज्य	अंतर	केन्द्र	राज्य	अंतर	केन्द्र	राज्य	अंतर	केन्द्र	राज्य	अंतर	केन्द्र	राज्य	अंतर
आंध्र प्रदेश	473.94	534.19	-60.25	291.75	281.51	10.24	205.66	199.57	6.09	152.56	220.29	-67.73	330.25	363.06	-32.81	1454.16	1598.62	-144.46
अरुणाचल प्रदेश	348.85	332.74	16.11	173.37	198.34	-24.97	310.54	270.36	40.18	249.36	278.75	-29.39	362.58	359.50	3.08	1444.70	1439.69	5.01
असम	1300.79	1386.02	-85.23	1312.18	1160.64	151.54	522.78	656.54	-133.76	699.01	749.84	-50.83	538.22	561.92	-23.7	4372.98	4514.96	-141.98
बिहार	2694.91	2656.88	38.03	2847.08	2885.43	-38.35	1992.21	2063.41	-71.20	1844.95	2067.37	-222.42	2259.30	2394.41	-135.11	11638.45	12067.50	-429.05
छत्तीसगढ़	304.16	309.05	-4.89	244.35	230.22	14.13	281.41	277.03	4.38	713.58	655.93	57.65	925.18	911.80	13.38	2468.68	2384.03	84.65
गोवा	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
गुजरात	243.84	274.90	-31.06	150.55	94.46	56.09	99.54	155.95	-56.41	477.40	511.36	-33.96	685.91	625.01	60.90	1657.24	1661.68	-4.44
हरियाणा	108.03	111.47	-3.44	60.80	62.99	-2.19	36.53	30.65	5.88	8.19	12.16	-3.97	383.83	408.78	-24.95	597.38	626.05	-28.67
हिमाचल प्रदेश	142.67	149.55	-6.88	119.17	117.16	2.01	55.19	126.33	-71.14	148.13	140.10	8.03	215.04	197.88	17.16	680.20	731.02	-50.82
जम्मू एवं कश्मीर	297.40	296.25	1.15	508.43	512.62	-4.19	459.69	463.78	-4.09	534.01	537.26	-3.25	422.73	424.61	-1.88	2222.26	2234.52	-12.26
झारखण्ड	538.44	564.27	-25.83	323.23	355.89	-32.66	325.61	375	-49.39	539.55	498.84	40.71	785.02	707.51	77.51	2511.85	2501.51	10.34
कर्नाटक	634.8	670.29	-35.49	256.62	437.99	-181.37	16.63	132.27	-115.64	7.68	48.38	-40.70	411.23	433.20	-21.97	1326.96	1722.13	-395.17
केरल	146.14	166.57	-20.43	58.07	41.42	16.65	57.30	59.35	-2.05	121.15	122.74	-1.59	190.59	182.89	7.70	573.25	572.97	0.28
मध्य प्रदेश	1409.49	1421.75	-12.26	894.17	880.99	13.18	741.11	735.46	5.65	1393.07	1402.89	-9.82	1667.32	1887.52	-220.20	6105.16	6328.61	-223.45

राज्य	2010-11			2011-12			2012-13			2013-14			2014-15			कुल		
	केन्द्र	राज्य	अंतर	केन्द्र	राज्य	अंतर	केन्द्र	राज्य	अंतर	केन्द्र	राज्य	अंतर	केन्द्र	राज्य	अंतर	केन्द्र	राज्य	अंतर
महाराष्ट्र	1012.48	1072.25	-59.77	546.05	583.87	-37.82	153.40	231.35	-77.95	383.50	437.34	-53.84	540.37	578.30	-37.93	2635.80	2903.11	-267.31
मणिपुर	122.34	135.84	-13.5	166.52	164.87	1.65	92.66	90.58	2.08	139.67	138.43	1.24	173.94	172.56	1.38	695.13	702.28	-7.15
मेघालय	36.39	41.80	-5.41	27.68	23.95	3.73	32.46	32.41	0.05	37.70	47.70	-10.00	83.24	96.02	-12.78	217.47	241.88	-24.41
मिजोरम	82.24	88.61	-6.37	85.47	78.73	6.74	41.95	36.87	5.08	26.60	38.45	-11.85	72.35	74.40	-2.05	308.61	317.06	-8.45
नागालैंड	29.67	34.85	-5.18	12.26	15.09	-2.83	109.83	104.21	5.62	77.45	75.10	2.35	50.47	48.10	2.37	279.68	277.35	2.33
ओडिशा	1924.25	1930.18	-5.93	1235.78	1235.02	0.76	1188.92	1249.82	-60.90	1605.72	1654.96	-49.24	1666.1	1677.23	-11.13	7620.77	7747.21	-126.44
पंजाब	155.34	155.25	0.09	61.49	62.33	-0.84	238.16	228.19	9.97	295.61	286.91	8.70	285.03	286.32	-1.29	1035.63	1019	16.63
राजस्थान	686.39	686.37	0.02	247.63	247.44	0.19	573.85	574.05	-0.20	718.35	718.36	-0.01	649.97	649.56	0.41	2876.19	2875.78	0.41
सिक्किम	85.53	68.45	17.08	13.93	64.09	-50.16	86.73	70.24	16.49	90.57	113.88	-23.31	94.50	109.11	-14.61	371.26	425.77	-54.51
तमिलनाडु	304.81	365.74	-60.93	211.36	159.62	51.74	21.13	23.24	-2.11	383.39	343.76	39.63	580.72	572.63	8.09	1501.41	1464.99	36.42
त्रिपुरा	237.51	279.70	-42.19	230.22	198.52	31.7	189.79	205.86	-16.07	232.76	269.51	-36.75	322.83	449.38	-126.55	1213.11	1402.97	-189.86
उत्तर प्रदेश	868.54	958.43	-89.89	194.84	249.94	-55.10	98.00	173.88	-75.88	824.25	951.71	-127.46	1002.26	959.51	42.75	2987.89	3293.47	-305.58
उत्तराखण्ड	191.74	200.73	-8.99	255.48	201.57	53.91	32.39	108.44	-76.05	260.64	297.74	-37.1	425.17	458.94	-33.77	1165.42	1267.42	-102.00
पश्चिम बंगाल	530.29	537.69	-7.40	417.93	433.49	-15.56	423.28	431.90	-8.62	1130.44	1077.93	52.51	1414.20	1192.56	221.64	3916.14	3673.57	242.57
कुल	14910.98	15429.82	-518.84	10946.41	10978.19	-31.78	8386.75	9106.74	-719.99	13095.29	13697.69	-602.40	16538.35	16782.71	-244.36	63877.78	65995.15	-2117.37

अनुबंध-5.5

राज्यों को निधियों के निर्गम में कमियां

(पैराग्राफ 5.5 के संदर्भ में)

क्र. सं.	राज्य	अभ्युक्तियां
1.	आन्ध्र प्रदेश	<p>आईएपी- XI (बैच I एवं II)के अंतर्गत निर्माण कार्यों के लिए ₹583.68 करोड़ के प्रति 2012-13 में एसआरआरडीए ने ₹189.37 करोड़ (प्रथम किस्त का 65 प्रतिशत) प्राप्त किया।</p> <p>पीएमजीएसवाई-11 के अंतर्गत ₹566.95 करोड़ के पुल निर्माण कार्य एवं रेगिस्तान विकास कार्यक्रम (डीडीपी) के अंतर्गत 2013-14 के दौरान संस्वीकृत ₹138.19 करोड़ के निर्माण कार्यों के लिए, अगस्त 2015 तक एसआरआरडीए को कोई निधि जारी नहीं की गई थी।</p> <p>2006-07 (चरण VI का ₹134.82 करोड़), 2007-08 (चरण VII का ₹579.58 करोड़) और 2008-09 (चरण VIII का ₹32.25 करोड़) के दौरान संस्वीकृत परियोजना के लिए निधियां 2010-15 के दौरान जारी किया गया था।</p>
2.	अरुणाचल प्रदेश	<p>अक्टूबर 2010 में संस्वीकृत ₹462 करोड़ की कीमत के 44 सड़क निर्माण कार्यों के लिए, अपनी संस्वीकृति से दो वर्षों से अधिक के पश्चात् जनवरी और मार्च 2013 में ₹232 करोड़ का प्रथम निर्गम किया गया था।</p> <p>फरवरी 2013 में संस्वीकृत ₹611 करोड़ की कीमत के 78 सड़क कार्यों के लिए, अपनी संस्वीकृति से डेढ़ वर्ष के पश्चात् सितम्बर 2014 में ₹63 करोड़ जारी किए गए थे।</p> <p>जून 2013 से फरवरी 2014 के दौरान ₹880 करोड़ की कमत 63 परियोजनाओं के प्रति मार्च 2015 तक कोई निधि जारी नहीं की गई थी।</p>
3.	बिहार	<p>2010-15 के दौरान संस्वीकृत 7,535 निर्माण कार्यों में से, ₹9,061.50 करोड़ की कीमत के 6,116 निर्माण कार्य ठेकेदारों को सौंपे गए थे। इसके प्रति, मार्च 2015 तक केवल ₹3,225.51 करोड़ की केन्द्रीय सहायता जारी की गई थी। यह इस तथ्य के कारण था कि राज्य ने पूर्व वर्षों के सौंपे गए कार्यों को 100 प्रतिशत पूरा करने की शर्त को पूरा नहीं किया था। राज्य सरकार ने दूसरी किस्त को जारी करने हेतु शर्त से राहत का अनुरोध किया था जिसे मंत्रालय द्वारा स्वीकार नहीं किया गया था।</p>
4.	गुजरात	<p>₹981.29 करोड़ की चरण XIII परियोजनाएं 2013-14 में अनुमति दी गई थीं (अगस्त 2013 में ₹970.40 करोड़ और जनवरी 2014 में ₹10.89 करोड़) ₹490.65 करोड़ की प्रथम किस्त को अक्टूबर 2013 (₹360 करोड़) तथा अगस्त 2014 ₹130.65 करोड़) में दो भागों में जारी किया गया था। ₹490.65 करोड़ की द्वितीय किस्त के प्रति, ₹63.91 करोड़ अक्टूबर 2014 में जारी किया गया था, ₹54.01 करोड़ जनवरी 2015 में तथा</p>

क्र. स.	राज्य	अभ्युक्तियां
		₹27.53 करोड़ मार्च 2015 में जारी किया गया था। यह आवश्यक दस्तावेजों जैसे सड़क निर्माण कार्यों हेतु कार्य योजना तथा राज्य द्वारा अनुरक्षण निधि के निर्गम की स्थिति के गैर-प्रस्तुतिकरण के कारण हुआ था।
5.	हरियाणा	पीएमजीएसवाई- II के अंतर्गत, 83 सड़क निर्माण कार्य और 18 पुल निर्माण कार्यों को ₹651.51 के केन्द्रीय अंश के साथ मई 2014 में संस्वीकृत किया गया था। इसके प्रति, फरवरी 2016 तक ₹475.93 करोड़ जारी किए गए थे।
6.	जम्मू एवं कश्मीर	चरण VI से VIII के संबंध में ₹959.13 करोड़ की दूसरी किस्त और सड़क परियोजनाओं के समापन में खराब प्रगति और दूसरी किस्त के निर्गम हेतु दी गई शर्तों को पूरा न करने के कारण चरण IX की प्रथम किस्त जारी नहीं की गई थी।
7.	कर्नाटक	पीएमजीएसवाई के अंतर्गत कुल ₹628.77 करोड़ की निधियों का कम निर्गम हुआ था।
8.	केरल	चरण VII के अंतर्गत, ₹486.74 करोड़ के मूल्य की 420 परियोजनाओं को फरवरी 2009 (₹230.47 करोड़ के मूल्य की 200 सड़के) और सितम्बर 2010 (₹256.26 करोड़ के मूल्य के 220 निर्माण कार्य) में स्वीकृत किया गया था। इसमें से, मई 2013 में ₹127.65 करोड़ तक की कीमत की 128 परियोजनाएं बंद कर दी गई थी। इन संस्वीकृत परियोजनाओं के प्रति, एक वर्ष से अधिक के विलंब के साथ दिसम्बर 2011 ₹200 करोड़ की प्रथम किस्त जारी की गई थी और अप्रैल 2014 में शेष ₹150 करोड़ जारी कर दिया गया था। चरण VIII के अंतर्गत, ₹689.90 करोड़ के केन्द्रीय अंश के साथ ₹603.61 करोड़ के मूल्य की 415 परियोजनाएं अप्रैल 2013 (₹457.04 करोड़ के मूल्य की 320 परियोजनाएं) और फरवरी 2014 (₹236.57 करोड़ के मूल्य की 95 परियोजनाएं) में प्रदान की गई थीं। हालांकि, प्रथम किस्त के अंश भुगतान अप्रैल 2015 (₹22 करोड़) और अगस्त 2015 (₹15.39 करोड़) में किया गया था।
9.	मध्य प्रदेश	कार्यक्रम के अंतर्गत संस्वीकृत ₹18,812.75 करोड़ के केन्द्रीय अंश के ₹19,146.92 करोड़ की कीमत की समग्र परियोजनाओं के प्रति ₹13,204.13 करोड़ मार्च 2015 तक जारी किए गए हैं। राज्य सरकार ने बताया कि मंत्रालय को पीएमजीएसवाई के अंतर्गत निधि के आवंटन को बढ़ाने का अनुरोध किया गया था।
10.	महाराष्ट्र	अगस्त 2012 में स्वीकृत ₹418.86 करोड़ की कीमत की परियोजनाओं के प्रति ₹196.64 करोड़ मार्च 2015 तक जारी किए गए थे। निधियों को ₹352.14 करोड़ के केन्द्रीय अंश के साथ अक्टूबर 2013 में स्वीकृत परियोजनाओं (चरण XII) के संबंध में जारी नहीं किया गया था। पीएमजीएसवाई-II में, 2013-14 में स्वीकृत ₹1,265.53 करोड़ की परियोजनाओं के प्रति मार्च 2015 तक निधि जारी नहीं की गई थी।

क्र. स.	राज्य	अभ्युक्तियां
11.	सिक्किम	<p>2005-06, 2007-08 और 2008-09 के दौरान संस्वीकृत परियोजनाओं के लिए 2010-11, 2011-12 और 2014-15 के दौरान केवल क्रमशः 33,50 तथा 25 प्रतिशत निधियां जारी की गई थीं।</p> <p>2011-12 के दौरान संस्वीकृत ₹206.04 करोड़ की लागत की परियोजनाओं के लिए शेष 50 प्रतिशत निधि को मार्च 2015 तक जारी नहीं किया गया था।</p> <p>2013-14 और 2014-15 के दौरान के संस्वीकृत क्रमशः ₹192.11 करोड़ तथा ₹136.99 करोड़ की कीमत की परियोजनाओं हेतु निधि मार्च 2015 तक जारी नहीं की गई थी।</p>
12.	तमिलनाडु	<p>₹1,020.75 करोड़ के केन्द्रीय अंश वाली ₹1129.75 करोड़ की कीमत की 1,342 परियोजनाओं (चरण VIII) को दिसंबर 2012 में स्वीकृत किया गया था। इनमें से, 1,172 पूर्ण थीं और 170 निर्माण कार्य समापन के उच्च चरण में हैं (अप्रैल 2015)। इसके प्रति, अप्रैल 2015 तक ₹580.37 करोड़ (57 प्रतिशत) जारी किया गया था।</p> <p>अगस्त 2013 में स्वीकृत ₹359.88 करोड़ की लागत वाली 413 परियोजनाओं (चरण IX) हेतु 2013-14 और 2014-15 में निधियां जारी नहीं की गई थीं। 2015-16 में, चरण VIII और IX के अंतर्गत संस्वीकृत परियोजनाओं के लिए ₹119.25 करोड़ आवंटित किया गया था।</p> <p>विलंबित/गैर निर्गम के कारण, ₹100.00 करोड़ के लिए पारित बिलों का समय पर भुगतान नहीं किया जा सका था तथा ठेकेदारों को भुगतान हेतु ₹300.00 करोड़ की आवश्यकता थी (मई 2015)। इसके अतिरिक्त, एसआरआरडीए ने ठेकेदारों को भुगतान निष्पादन सुरक्षा के ₹93.00 करोड़ की राशि का विपन्न किया था।</p>
13.	उत्तर प्रदेश	<p>सितम्बर 2010 में जारी परियोजनाओं (चरण VIII) के लिए ₹179.95 करोड़ के केन्द्रीय अंश में से केवल ₹51.73 करोड़ को भाग किस्त के रूप में चार वर्षों के विलम्ब के पश्चात् मार्च 2015 में जारी किया गया था।</p> <p>अक्टूबर 2011 में स्वीकृत विश्व बैंक भाग-I के अंतर्गत परियोजनाओं हेतु ₹370.14 करोड़ के केन्द्रीय अंश में से ₹184.07 करोड़ की प्रथम किस्त मार्च 2012 में जारी किया गया था।</p> <p>नवम्बर 2012 में स्वीकृत ₹579.93 करोड़ की कीमत की परियोजनाओं (चरण X) हेतु निधि को राज्य द्वारा अपेक्षित दस्तावेजों को प्रस्तुत न किए जाने के कारण मार्च 2015 तक जारी नहीं किया गया था।</p> <p>पीएमजीएसवाई- II के अंतर्गत, जनवरी 2014 में जारी ₹1134.54 करोड़ के केन्द्रीय अंश वाली परियोजनाओं में, स्पष्टीकरण पत्र में लगाई गई शर्तों को प्रस्तुत न करने के कारण मार्च 2015 तक निधियां जारी नहीं की गई थीं।</p>

क्र. सं.	राज्य	अभ्युक्तियां
14.	उत्तराखण्ड	2000 से लेकर 2015 तक 12 चरणों में, ₹2806.28 करोड़ (केन्द्रीय अंश) में से, 2014-15 तक राज्य को ₹1,650.06 करोड़ जारी कर दिए गए थे। लेखापरीक्षा ने पाया कि 2010-11 से 2012-13 के दौरान, राज्य की धीमी समावेशन क्षमता के कारण राज्य का कम निर्गम था। हालांकि 2013-14 में, राज्य के अपने खाते में केवल ₹8.38 करोड़ थे और 2014-15 में राज्य ने ₹93.42 करोड़ का ऋणात्मक शेष दर्शाया था।
15.	पश्चिम बंगाल	2009-10 में ₹71.41 करोड़ की कीमत की परियोजनाओं (चरण VIII) की स्वीकृति के प्रति ₹251.29 करोड़ जारी किए गए थे। इन परियोजनाओं के प्रति निधियां इसके पश्चात् जारी नहीं की गई थीं (मार्च 2015)। 2011-12 में स्वीकृत ₹635.41 करोड़ की कीमत की परियोजनाओं (चरण-IX) के प्रति ₹306.17 करोड़ की प्रथम किस्त 2014-15 में जारी की गई थी। 2011-12 और 2012-13 में स्वीकृत क्रमशः ₹3,483.19 करोड़ (चरण-X) तथा ₹523.61 करोड़ (चरण-XI) की कीमत की परियोजनाओं के संबंध में ₹752.84 (चरण-X) तथा ₹246.73 करोड़ (चरण XI) 2014-15 में जारी किए गए थे।

अनुबंध-5.6

राज्य सरकारों द्वारा निधियों के अंतरण में विलंब

(पैराग्राफ 5.6 के संदर्भ में)

क्र.सं.	राज्य	केन्द्रीय अंश (₹ करोड़ में)	स्वीकार्य तीन दिनों से अधिक का विलंब	12 प्रतिशत दर पर ब्याज देयता (₹ करोड़ में)	अभ्युक्तियां
1.	आन्ध्र प्रदेश	154.69	30-106	3.54	सितम्बर 2015 तक, 2014-15 के दौरान जारी ₹50.43 करोड़ की कार्यक्रम निधि को अभी भी एसआरआरडीए को अंतरित किया जाना था।
2.	अरुणाचल प्रदेश	342.25	30-150	8.84	2 दिसम्बर 2014 को प्रशासनिक निधि के रूप में जारी ₹3.76 करोड़ को मई 2015 तक एसआरआरडीए को अभी तक अंतरित किया जाना था।
3.	असम	313.83	62-98	7.58	--
4.	जम्मू एवं कश्मीर	416.60	14-174	7.06	--
5.	कर्नाटक	235.22	55-133	5.55	4 मार्च 2015 में जारी ₹235.22 करोड़ में से ₹35.22 करोड़ को अभी भी एसआरआरडीए को अंतरित करना था (मई 2015)
6.	मणिपुर	100.00	61	2.00	--
7.	मेघालय	62.56	27-147	1.05	--
8.	मिजोरम	54.74	100-183	2.67	--
9.	पंजाब	310.21	28-202	7.62	--
10.	राजस्थान	405.66	7 to 17	1.22	--
11.	उत्तराखण्ड	298.13	11-38	3.24	---
	कुल	2693.89		50.37	

अनुबंध-6.1

प्रथम टीयर गुणवत्ता नियंत्रण तंत्र में कमियां

(पैराग्राफ 6.1.1 के संदर्भ में)

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियां
1.	असम	आठ नमूना जांच किए गए जिलों में से दो में जिला स्तरीय प्रयोगशालाओं की स्थापना नहीं की गई थी।
2.	हिमाचल प्रदेश	राज्य नोडल विभाग ने 2010-15 के दौरान विभागीय अधिकारियों द्वारा विभिन्न स्तरों पर पीएमजीएसवाई निर्माण कार्यों का निरीक्षण करने हेतु कोई मापदण्ड निर्धारित नहीं किए थे।
3.	जम्मू एवं कश्मीर	चार नमूना जांच किए गए जिलों में, उपकरणों की उपलब्धता के बावजूद तकनीकी व्यक्तियों की गैर-तैनाती के कारण जांच नहीं की गई थीं। एसक्यूसी ने बताया कि जिला प्रयोगशालाओं में जांच करने हेतु अपेक्षित तकनीशनों/तकनीकी स्टाफ की कमी के कारण पूर्ण रूप से क्रियात्मक नहीं थी।
4.	झारखण्ड	पीआईयू ने कार्य स्थलों पर अनिवार्य फील्ड प्रयोगशाला की स्थापना को सुनिश्चित नहीं किया था। इसके अतिरिक्त, निर्माण कार्यों के संयुक्त निरीक्षण के दौरान लेखापरीक्षा ने किसी भी 18 कार्यों स्थलों में फील्ड प्रयोगशालाएं नहीं पाई थीं। पीआईयू ने उत्तर दिया कि ठेकेदारों द्वारा स्थलों पर मोबाईल प्रयोगशालाओं का उपयोग किया जा रहा है। मशीनरी/उपकरण तथा तकनीकी व्यक्तियों से संबंधित अभिलेखों के अभाव में पीआईयू का उत्तर स्वीकार्य नहीं है।
5.	कर्नाटक	फील्ड प्रयोगशाला की स्थापना से संबंधित दस्तावेजी प्रमाण को उपयुक्त रूप से रखा नहीं गया था। इसके अभाव में लेखापरीक्षा यह सुनिश्चित नहीं कर सकी कि क्या प्रभागों में निष्पादित निर्माण कार्यों के संबंध में ठेकेदारों द्वारा प्रयोगशालाएं स्थापित की गई थीं।
6.	मिजोरम	चार पीआईयू (ईई-टम्यूजंग, एनएच-11, एजवाल रोड नार्थ चम्पाई पीडब्ल्यू प्रभाग) ने यह दर्शाने के लिए, कि उनके अधिकार क्षेत्र के अधीन ठेकेदारों ने उनके द्वारा निष्पादित निर्माण कार्यों हेतु अपेक्षित फील्ड प्रयोगशालाओं की स्थापना की थी, कोई अभिलेख प्रस्तुत नहीं

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियां
		किया था।
7.	राजस्थान	जिला स्तरीय प्रयोगशालाओं में निर्माण कार्यों की गुणवत्ता तथा अपेक्षित उपकरण की जांच करने हेतु राज्य सरकार द्वारा प्रशिक्षित स्टाफ उपलब्ध नहीं कराया गया था।
8.	तमिलनाडु	कुछ सड़क निर्माण कार्यों में फील्ड प्रयोगशालाओं (प्रथम टीयर मॉनीटरिंग) की स्थापना नहीं की गई थी।
9.	तेलंगाना	गुणवत्ता नियंत्रण प्रयोगशाला को जिला मेहबूबनगर के कार्य स्थल 'एपी 11 1201-टी 01- देवराकद्र मण्डल में पेडदराजमूर से बसवापोर सड़क तथा कलवार्ला से ' रंगावरम तक सड़क पर बीटी प्रदान करना' पर स्थापित नहीं किया गया था।
10.	त्रिपुरा	दो जिलों में, अभिकरणों द्वारा अलग फील्ड प्रयोगशाला की स्थापना नहीं की गई थी। नमूनों की जांच मोबाईल प्रयोगशाला का उपयोग करके की गई थी तथा विस्तृत विश्लेषण हेतु उन्हें निजी पंजीकृत प्रयोगशालाओं को भेजा गया था।
11.	उत्तराखण्ड	कार्यक्रम कार्यान्वयन इकाईयों द्वारा किए गए निरीक्षणों को दर्शाने वाला केन्द्रीयकृत अभिलेख अथवा आवधिक रिटर्न उपलब्ध नहीं थी। नमूना निर्माण कार्यों की पत्राचार फाईलों ने दर्शाया कि ठेकेदारों द्वारा फील्ड प्रयोगशालाओं को तीन निर्माण कार्यों में कार्य प्रारम्भ करने की तिथि से एक से तीन वर्षों के बीत जाने के पश्चात भी तथा छः सड़क निर्माण कार्यों में दो से आठ महीनों के बीत जाने के पश्चात भी स्थापित नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, दो मामलों ¹ में फील्ड प्रयोगशालाएं अच्छी तरह से सुज्जित नहीं थी। इसके अतिरिक्त,

¹ पीआईयू-साल्ट (अलमोड़ा)

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियां
		यूआरआरडीए द्वारा इस संबंध में प्रदत्त सूचना ने दर्शाया कि चार पीआईयू ² के सात निर्माण कार्यों में ठेकेदारों द्वारा फील्ड प्रयोगशालाओं की स्थापना नहीं की गई थी।
12.	पश्चिम बंगाल	तीन जिलों में, उपकरण या तो उपलब्ध नहीं थे या फिर गैर-क्रियात्मक थे। विभाग ने उत्तर (अक्टूबर 2015) दिया कि आवश्यक प्रयोगशाला उपकरण का वर्ष 2015 के भीतर प्रापण किया जाएगा। नार्थ 24 परगना में प्रयोगशाला श्रमशक्ति की आवश्यकता के कारण 2010 से गैर-क्रियात्मक थी।

² पीआईयू-कपकोट(बागेश्वर)= 02 निर्माण कार्य, पीआईयू- चस्थूल (पिथोड़ागढ़) 03 निर्माण कार्य पीआईयू-पूरोला (उत्तरकाशी)= 01 निर्माण कार्य तथा पीआईयू- श्रीनगर (पोढ़ी)= 01 निर्माण कार्य

अनुबंध-6.2

गुणवत्ता नियंत्रण रजिस्ट्रों का गैर/अनुपयुक्त अनुरक्षण
(पैराग्राफ 6.1.2 के संदर्भ में)

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियां
1.	छत्तीसगढ़	कंक्रीट कार्य की जांच हेतु क्यूसीआर में कोई भाग अथवा प्रारूप नहीं था जबकि कंक्रीट सड़क का निर्माण पीएमजीएसवाई के अंतर्गत किया जा रहा है। इसके अतिरिक्त, सील परत में बिटूमन मात्रा के संबंध में गुणवत्ता जांच हेतु क्यूसीआर में कोई प्रारूप नहीं था।
2.	हिमाचल प्रदेश	दो प्रभागों (कल्पा तथा कांगड़ा) में सहायक अभियंता द्वारा भाग-II रजिस्टर नहीं बनाया गया था जिसने दर्शाया कि निर्धारित गुणवत्ता नियंत्रणों का 2010-15 के दौरान अनुपालन नहीं किया गया था। सभी नमूना जांच किए जिलों में सहायक अभियंताओं द्वारा अधिशासी अभियंताओं को निर्धारित मासिक रिटर्न प्रस्तुत नहीं की गई थीं।
3.	झारखण्ड	सभी नमूना जांच किए गए पीआईयू (सीपीएसयू को छोड़कर) ने सूचित किया कि अधीक्षण अभियंता तथा मुख्य अभियंता ने यद्यपि स्थलों के दौरों किए थे फिर भी निरीक्षणों से संबंधित अभिलेखों का अनुरक्षण नहीं किया गया था। उनके द्वारा निरीक्षण टिप्पणियां भी जारी नहीं की गई थीं।
4.	मणिपुर	चार नमूना जिलों में छः पीआईयू में से तीन पीआईयू ने 2010-15 के दौरान निष्पादित निर्माण कार्यों के आठ पैकेजों के संबंध में आठ क्यूसीआर प्रस्तुत किए। जीएसबी (ठोस पर की सघनता) तथा बिटूमन कार्य (बिंडर मात्रा, परत की सघनता) के संबंध में सभी आवश्यक जांच दो पैकेजों नामतः पैकेज सं. एमएनओ 815, पैकेज सं. एमएनओ 855 (पीआईयू-थाऊबल) में नहीं की गई थीं।
5.	मिजोरम	तीन जिलों (आईजॉल, चम्पाई तथा लूंगली) में निर्धारित प्रारूपों के अनुसार रिपोर्टें तथा रिटर्न के साथ तीन टीयर गुणवत्ता प्रबंधन के संबंध में अनुरक्षित अभिलेखों के विवरणों का या तो अनुरक्षण नहीं किया गया था या फिर प्रस्तुत नहीं किए गए थे।

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियां
6.	तेलंगाना	ठेकेदार ने 'आर/एफ' वेलदान्द पीडब्ल्यूडी सड़क से अंकमणीकुट पर बोलामपल्ली वागू पर निर्मित पुल के कार्य स्थल पर क्यूसीआर नहीं बनाया था। क्यूएमएन रिपोर्ट (अप्रैल 2013) के अनुसार कार्य 'कलवाड़ से रंगावरम तक सड़क पर बीटी प्रदान करना' हेतु क्यूसीआर नहीं बनाया था.
7.	त्रिपूरा	दो चयनित जिलों में जल निकासी परत की जांच नहीं की गई थी। 11 सड़क निर्माण कार्यों में जांचो के सार का आंशिक रूप से अनुरक्षण किया गया था। जीएसबी परत के सवंहनन के जांच तीन अवसरो पर नहीं की गई थी।
8.	उत्तर प्रदेश	26 नमूना निर्माण कार्यों में निष्पादित निर्माण कार्यों की प्रमात्रा के आधार पर 'कार्य के प्रारम्भ तथा समापन तिथि' 'प्रयोगशाला स्टाफ का विवरण जिन्होंने जांच की थी' 'अपेक्षित तथा इसके प्रति की गई जांचो की बारंबारता के विवरण' के संबंध में अपेक्षित सूचना क्यूसीआर में भरी नहीं गई थीं।
9.	पश्चिम बंगाल	हुगली में, परीक्षण के संबंध में प्रलेखन पर्याप्त नहीं था। 2010-15 के दौरान जांच किए गए 58 नमूनों में जांच करने वाले अधिकारी का नाम तथा जांच की तिथि का उल्लेख नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, प्रयोगशाला रजिस्टर किसी भी जिम्मेदार अधिकारी द्वारा प्रमाणित नहीं था।

अनुबंध-6.3

एसक्यूएम द्वारा निरीक्षणों में कमी

(पैराग्राफ 6.2.1 के संदर्भ में)

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियां
1.	अरुणाचल प्रदेश	एसक्यूएम को सौंपे गए 703 कार्यक्रमों में से 262 का निरीक्षण किया गया था।
2.	असम	दो पीआईयू (लखीमपुर, एसआर प्रभाग, घीलामाड़ा तथा गोलघाट आरआर प्रभाग) में दो सड़क निर्माण कार्यो एसक्यूएम द्वारा मार्च 2015 तक एक बार भी निरीक्षण नहीं किया गया था। दो पीआईयू (जीआरआरडी, गोलाघाट तथा एलएसआरडी, घिलमाड़ा) के अंतर्गत फरवरी 2009 से फरवरी 2015 तक समाप्त 63 सड़क निर्माण कार्यो का एसक्यूएम द्वारा निरीक्षण नहीं किया गया था।
3.	बिहार	एसक्यूएम द्वारा निरीक्षण किए गए समाप्त 5,559 निर्माण कार्यो में से प्रत्येक कार्य का एसक्यूएम द्वारा किए जाने वाले अपेक्षित तीन निरीक्षणों के प्रति 2968 निर्माण कार्यो का एक बार निरीक्षण किया गया था तथा 1562 निर्माण कार्यो का दो बार निरीक्षण किया गया था।
4.	छत्तीसगढ़	89 सड़क निर्माण कार्यो में 267 निरीक्षणों के प्रति एसक्यूएम द्वारा 140 निरीक्षण किए गए थे।
5.	गुजरात	पीएमजीएसवाई-1 के अंतर्गत नमूना जांच किए गए 327 सड़क निर्माण कार्यो में से, निर्धारित तीन निरीक्षणों के प्रति 97 निर्माण कार्यो का कोई निरीक्षण नहीं किया गया था, 134 निर्माण कार्यो का केवल एक निरीक्षण किया गया था तथा 51 निर्माण कार्यो के दो बार निरीक्षण किया गया था।
6.	हरियाणा	32 चयनित निर्माण कार्यो में से एसक्यूएम ने 18 निर्माण कार्यो में निरीक्षण किए थे। 14 निर्माण कार्यो में एसक्यूएम ने अपेक्षित 42 निरीक्षणों के प्रति 21 निरीक्षण किए थे। अपेक्षित तीन निरीक्षणों के प्रति एक सड़क निर्माण कार्य का निरीक्षण नहीं किया गया था, पांच सड़क निर्माण कार्यो का एक बार निरीक्षण किया गया था तथा आठ निर्माण कार्यो का दो बार निरीक्षण किया गया था।

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियां
7.	हिमाचल प्रदेश	एसक्यूएम ने 1,077 सड़क निर्माण कार्यों के 1,277 निरीक्षण किए। 441 निर्माण कार्यों (41 प्रतिशत) को असंतोषजनक बताया गया था। सभी एटीआर लंबित थी (जुलाई 2015)।
8.	जम्मू एवं कश्मीर	नमूना जांच किए गए जिलों में, अपेक्षित 192 निरीक्षणों के प्रति एसक्यूएम ने 64 निर्माण कार्यों के 100 निरीक्षण किए थे।
9.	झारखण्ड	एसक्यूएम ने 186 समाप्त सड़क निर्माण कार्यों के अपेक्षित 558 निरीक्षणों के प्रति 328 निरीक्षण किए थे।
10.	केरल	एसक्यूएम ने 2010-11 से 2014-15 के दौरान 29 सड़क निर्माण कार्यों के अपेक्षित 87 निरीक्षणों के प्रति 33 निरीक्षण किए थे। अपेक्षित तीन निरीक्षण केवल एक निर्माण कार्य (केआर 02-10) में किए गए थे तथा पांच निर्माण कार्यों में निरीक्षण नहीं किया गया था। केएसआरआरडीए ने निरीक्षण में कमी को कम एसक्यूएम की नियुक्ति को आरोपित किया।
11.	मध्य प्रदेश	सात जिलों ³ के पीआईयू से संबंधित 350 पूर्ण सड़कों में, तीन निर्माण कार्यों के कभी निरीक्षण नहीं किए गए थे, 56 निर्माण कार्यों का एक बार निरीक्षण किया गया था, 120 निर्माण कार्यों का दो बार निरीक्षण किया गया था (कुल-179 निर्माण कार्य)। राज्य सरकार ने बताया कि नवम्बर 2010 से पहले एसक्यूएम के निरीक्षणों का ओम्मास पर ऑनलाईन प्रविष्टि की प्रणाली मौजूद नहीं थी; इसलिए नवम्बर 2010 से पहले की प्रविष्टियां ओम्मास पर प्रदर्शित नहीं हो रही थीं। इसलिए पीआईयू द्वारा प्रदत्त वास्तविक निरीक्षण डाटा तथा ओम्मास पर उपलब्ध डाटा के बीच थोड़ा अंतर था। उत्तर तर्कसंगत नहीं था क्योंकि विश्लेषण किए डाटा ओम्मास के नहीं थे बल्कि हाथ से तैयार डाटा थे।
12.	मणिपुर	एसक्यूएम ने 2010-11 से 2014-15 के दौरान 222 सड़क निर्माण कार्यों के अपेक्षित 666 निरीक्षणों के प्रति 109 निरीक्षण किए थे।
13.	मेघालय	चयनित 69 निर्माण कार्यों में से; पांच समाप्त थे; 43 प्रगति में थे तथा 21 को अभी भी प्रारम्भ किया जाना था (मार्च 2015)। इसके अतिरिक्त,

³ अशोकनगर, बालघाट, दत्तिया, झकूआ, खारगोन, स्तलाम तथा सागर

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियां
		किसी भी पांच समाप्त निर्माण कार्यों का एक माह के भीतर निरीक्षण नहीं किया गया था। 43 चालू निर्माण कार्यों में से 32 का भौतिक प्रगति 2 से 77.10 प्रतिशत के बीच होने के बावजूद एक बार भी निरीक्षण नहीं किया गया था
14.	मिजोरम	एमआईआरआरडीए ने बताया (अक्टूबर 2015) कि एसक्यूएम द्वारा निरीक्षण केवल आवश्यकताओं के अनुसार किए गए थे तथा निरीक्षण हेतु कोई निर्धारित कार्यक्रम नहीं था। इस प्रकार, निर्धारित कार्यक्रम के अभाव में, प्राप्ति में कमी, यदि कोई है, का पता नहीं लगाया जा सकता था।
15.	ओडिशा	पांच जिलों ⁴ में, एसक्यूएम का निरीक्षण पर्याप्त नहीं था क्योंकि 2010-15 के दौरान समाप्त 308 निर्माण कार्यों में से 116 (37.66 प्रतिशत) का तीन बार निरीक्षण किया गया था। शेष निर्माण कार्यों में से 139 निर्माण कार्यों का दो बार निरीक्षण किया गया था। जबकि 49 निर्माण कार्यों का केवल एक बार निरीक्षण किया गया था तथा चार निर्माण कार्यों का कभी निरीक्षण नहीं किया गया था।
16.	पंजाब	12 प्रभागों (पीडब्ल्यूडी के नौ तथा पीएमबी के तीन) द्वारा निष्पादित 44 निर्माण कार्यों में 132 निरीक्षणों की आवश्यकता के प्रति एसक्यूएम द्वारा 59 निरीक्षण किए गए थे।
17.	राजस्थान	अप्रैल 2011 से मार्च 2015 के दौरान समाप्त 2422 निर्माण कार्यों के लिए तीन चरणों पर एसक्यूएम द्वारा 7,266 निरीक्षण किए जाने अपेक्षित थे। प्रथम चरण पर केवल 1,001 (41.33 प्रतिशत), दूसरे चरण पर 403 (16.64 प्रतिशत) तथा तीसरे चरण पर 142 (5.86 प्रतिशत) निरीक्षण किए गए थे।
18.	सिक्किम	चार समाप्त निर्माण कार्यों का एसक्यूएम द्वारा एक बार या दो बार निरीक्षण किया गया था। विभाग ने बताया (नवम्बर 2015) कि एसक्यूएम का पहले का निरीक्षण कार्यक्रम विरल था तथा बाद में निरीक्षण की बारंबारता को बढ़ाने हेतु वास्तविक प्रयास किए गए हैं।

⁴ बोलनगिर, बालासोर, धनेकनाल, मयूरभंज, रायगढ़

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियां
19.	तमिलनाडु	चयनित जिलों में एसक्यूएम ने समापन अवधि की समाप्ति तक सात सड़क निर्माण कार्यों का एक बार निरीक्षण किया था।
20.	तेलंगाना	एसक्यूएम ने अप्रैल 2010 से मार्च 2015 के दौरान 351 समाप्त निर्माण कार्यों में से 289 निर्माण कार्यों का निरीक्षण किया था। पांच ⁵ जिलों (2010-11), तीन ⁶ जिलों (2013-14) तथा तीन ⁷ जिलों (2014-15) में निरीक्षण नहीं किए गए थे। खम्माम जिले के जांच-परीक्षित निर्माण कार्यों में, यद्यपि माप पुस्तिकाओं में एसक्यूएम निरीक्षणों प्रविष्टि की गई थी, प्रत्येक कार्यात्मक/पर्यवेक्षण स्तर के लिए की गई निरीक्षणों की न्यूनतम संख्या की पुष्टि के लिए रिकॉर्ड उपलब्ध नहीं थे।
21.	त्रिपुरा	एसक्यूएम ने 2010-15 के दौरान 260 सड़क निर्माण कार्यों हेतु अपेक्षित 780 निरीक्षणों के प्रति 614 निरीक्षण किए थे।
22.	उत्तर प्रदेश	एसक्यूएम ने 2010-15 के दौरान समाप्त 65 सड़क निर्माण कार्यों के निरीक्षण किए थे। चार सड़क निर्माण कार्यों का कभी निरीक्षण नहीं किया गया था, छः निर्माण कार्यों का एक बार, 22 निर्माण कार्यों का दो बार तथा 28 निर्माण कार्यों का तीन बार निरीक्षण किया गया था।
23.	उत्तराखण्ड	2013-14 तक समाप्त दर्शाए गए 27 निर्माण कार्यों में से 12 निर्माण कार्यों का एक बार तथा 15 का दो बार निरीक्षण किया गया था।
24.	पश्चिम बंगाल	चयनित जिलों में 468 पूर्ण सड़कों में से 22 सड़क निर्माण कार्यों का कभी निरीक्षण नहीं किया गया था तथा 159 का एक बार, 161 का दो बार निरीक्षण किया गया था।

⁵ अदीलाबाद, करीमनगर, नालगोंडा, निजामाबाद तथा रंगा रेड्डी

⁶ करीमनगर, मेदक तथा नालगोंडा

⁷ मेदक, निजामाबाद तथा रंगारेड्डी

अनुबंध-6.4
कार्रवाई रिपोर्टों में कमियां
(पैराग्राफ 6.3.4 के संदर्भ में)

राज्य	एनक्यूएम द्वारा निरीक्षण किए गए निर्माण कार्यों की संख्या	असंतोषजनक निर्धारित किए गए निर्माण कार्यों की संख्या	कार्य का मूल्य (करोड़ में)	मामलों की संख्या जिनमें पीआईयू द्वारा सुधार रिपोर्ट प्रस्तुत की गई थी	सुधार रिपोर्ट के प्रस्तुतीकरण के पश्चात एसक्यूएम/एमक्यूएम द्वारा पुनिरिक्षण किए निर्माण कार्यों की संख्या	पुनिरिक्षण के पश्चात असंतोषजनक निर्धारित किए गए निर्माण कार्यों की संख्या	कार्य का मूल्य (करोड़ में)
आन्ध्र प्रदेश	215	37	59.52	34	34	12	9.95
अरुणाचल प्रदेश	44	9	19.99	7	5	3	8.65
बिहार	513	95	118.97	76	76	14	18.14
गुजरात	151	10	13.28	9	7	0	0
हरियाणा	21	1	1.9	1	1	1	1.9
हिमाचल प्रदेश	443	51	61.47	51	15	4	4.57
जम्मू एवं कश्मीर	171	21	20.53	21	21	1	4.78
झारखण्ड	191	37	उ.न.	31	0	0	0
कर्नाटक	113	18	41.74	18	18	0	0
केरल	76	14	23.56	14	6	0	0

मणिपूर	36	8	17.86	8	8	0	0
मेघालय	92	27	45.58	32	6	0	0
मिजोरम	43	18	173.36	18	10	6	45.79
ओडिशा	391	82	उ.न.	46	46	0	0
राजस्थान	143	28	43.93	24	0	0	0
सिक्किम	110	21	51.37	21	21	3	7.75
तेलंगाना	115	13	22.08	11	11	2	1.42
त्रिपूरा	201	69	306.86	52	51	13	57.46
उत्तर प्रदेश	315	114	56.47	113	27	0	0
उत्तराखण्ड	50	13	50.02	8	6	3	17.50
पश्चिम बंगाल	258	66	140.32	65	51	3	49.94
कुल	3,692	752	1,268.81	660	420	65	227.85

अनुबंध-6.5

जिला स्तरीय एवं मॉनीटरिंग समिति (डीएलवीएमसी)

(पैराग्राफ 6.5 के संदर्भ में)

क्र. सं.	राज्य	अभ्युक्तियां
1.	आन्ध्र प्रदेश	एसआरआरडीए ने 2010-15 के दौरान डीएलवीएमसी तथा उनके निरीक्षणों के ब्यौरे प्रस्तुत नहीं किए थे।
2.	हरियाणा	डीएलवीएमसी ने किसी भी नमूना जांच किए गए जिलों में प्रगति को मॉनीटर तथा सतर्कता लागू नहीं की थी।
3.	जम्मू एवं कश्मीर	डीएलवीएमसी की मॉनीटरिंग रिपोर्ट नमूना जांच किए गए जिलों में नहीं देखी गई थीं।
4.	झारखण्ड	डीएलवीएमसी की बैठके 2010-15 के दौरान की गई थीं परंतु बैठको का कार्यवृत्त उपलब्ध नहीं कराए गए थे।
5.	कर्नाटक	डीएलवीएमसी को केन्द्रीय प्रायोजित योजनाओं के कार्यान्वयन का निरीक्षण करने हेतु चयनित जिलों में गठन नहीं किया गया था। तथापि, वार्षिक रूप से हुई बैठक के विवरण पीआईयू के पास उपलब्ध नहीं थे।
6.	मणिपुर	इम्फाल पूर्व जिले में 20 बैठको के प्रति 2011-12 के दौरान दो बैठके हुई थीं। अन्य तीन नमूना जांच किए गए जिलों हेतु सूचना प्रस्तुत नहीं की गई थी।
7.	मिजोरम	डीएलवीएमसी के अंतर्गत बैठके संबंधित जिला स्तरीय उपायुक्त द्वारा आयोजित की जा रही थीं। मिजोरम ग्रामीण सड़क विकास अभिकरण ने बताया (अक्टूबर 2015) कि उनकी बैठक में उपस्थित होने के सिवाए इस पहलू में कोई भूमिका नहीं थी। दो चयनित जिलों के अंतर्गत पीआईयू ने किसी अभिलेख का अनुरक्षण नहीं किया था।
8.	ओडिशा	डीएलवीएमसी की बैठके नियमित रूप से नहीं हुई थी। 120 बैठको के प्रति डीएलवीएमसी ने केवल 25 बैठके की। जिला कोरपूट में 2010-13 के दौरान डीएलवीएमसी की बैठक नहीं हुई थी। बालासोर में डीएलवीएमसी ने 2010-15 के दौरान 20 के प्रति आठ बैठके

क्र. सं.	राज्य	अभ्युक्तियां
		<p>की थीं तथा 3 से 17 महीनों के बीच की अवधि तक अपूर्ण पड़ी परियोजनाओं के संबंध में चर्चा नहीं की थी।</p> <p>जिला बालांगिर, धनेकनाल तथा कालाहांडी में डीएलवीएमसी बैठकों के अभिलेख प्रस्तुत नहीं किए गए थे।</p> <p>रायगढ़ तथा जयपूर जिलों में डीवीएमसी ने 2010-15 के दौरान एक बीर बैठक की। विभाग ने बताया (नवम्बर 2015) कि जिला प्रशासन को दिशानिर्देशों के अनुसार बैठके करने हेतु अवगत किया जाएगा।</p>
9.	सिक्किम	आरएम एण्ड डी डी में अनुरक्षित अभिलेखों के अनुसार, 80 बैठकों के प्रति अप्रैल 2010 से मार्च 2015 तक 14 बैठक हुई थीं।
10.	उत्तर प्रदेश	किसी भी नमूना जांच किए गए जिलों में डीएलवीएमसी ने अपेक्षित सतर्कता नहीं की थी। पीआईयू ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया।
11.	उत्तराखण्ड	चयनित जिलों में पीएमजीएसवाई में डीएलवीएमसी की सक्रिय/प्रभावी भूमिका नहीं पाई गई थी।
12.	पश्चिम बंगाल	<p>पांच जिलों में से डीएलवीएमसी को तीन जिलों (मालदा, पूर्बा, मिदनीपूर तथा उत्तर दीनाजपूर) में गठित नहीं किया गया था तथा नार्थ 24 परगना में जहाँ यह गठित की गई थी, उसने 20 के प्रति 2010-15 के दौरान केवल आठ बैठक की थीं।</p> <p>हुगली में, बैठकों के अभिलेख उपलब्ध नहीं थे। विभाग ने बताया (अक्टूबर 2015) कि संबंधित जिलाधीश को वी एण्ड एमसी का गठन करने की सलाह दी जाएगी।</p>

अनुबंध-7.1

बस्तियों तक संयोजकता उपलब्ध कराने में अनियमितताएँ:

(पैरा 7.3 के संदर्भ में)

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियाँ
1.	आंध्र प्रदेश	अनन्तपुर जिले में बन्डाकड पल्ली से राचीनेपल्ली तक सड़क को 129 की जनसंख्या वाले एक अयोग्य बस्ती तक बढ़ा दिया गया।
2.	असम	पीआईयू में, करीमगंज और एचपीआईयू, काचर सड़क सर्किल, सिलचर, एएस 13-59 पैकेज के अधीन सीएनडब्ल्यू के अलावा ₹9.76 करोड़ खर्च करने मार्च 2015 तक आठ सड़कों का निर्माण किया गया। नागांव जिले में, नागाँव पीआईयू में राज्य सड़क खण्ड, नागाँव, पैकेज एएस19-158, 'कामपुर-जमुनामुख' सड़क का निर्माण एक प्रमुख सड़क होने के बावजूद कार्यक्रम के अन्तर्गत लिए गए।
3.	बिहार	नवादा जिले में सड़क सं.-बीआर-25 आर 165/11-12 [एनएच-31 (हुरा) का निर्माण पिपरा खुर्द बस्ती को संयोजकता प्रदान करने के लिए कार्यक्रम के तहत किया जो पहले ही नामदरगंज से होने हुए एनएच 31 से जुड़ा था। गया जिले में, पैकेज सं. बीआर-12 आर-208/11-12 (गया शेरघाटी सड़क से डडुबरमा) के अन्तर्गत बस्ती इटाहारी तक बहु संयोजकता प्रदान की जा रही थी। मधुबनी जिले में, पैकेज सं. के अन्तर्गत बीआर-21आर-236 (लूरगामा से भगवतीपुर) बस्तियों से भगवतीपुर तक बहु-संयोजकता उपलब्ध करायी जा रही थी। सी एन डब्ल्यू से हटकर सड़क (टी 01 बाथेन से खगाँव सड़क) पैकेज सं.बी.आर 21 आर- 390 (2013-14) के अधीन खानगाँव बस्ती को बहु-संयोजकता उपलब्ध कराई गई। भागलपुर जिले में, नावटोलिया को राष्ट्रीय राजमार्ग 31 से सड़क के द्वारा जोड़ा गया था, इसे पुनः (पैकेज सं. बी आर 06 आर-132/12-13, एन एच-31 बिहार चौक से नवटोलिया) 2.43 करोड़ के खर्च से दूसरी सड़क से जोड़ दिया गया।
4.	झारखण्ड	हजारीबाग जिले में, जी टी रोड से धुरगार्गी तक सड़क तीन लक्षित बस्तियों, करीमती, जनसंख्या-553, पदीर्मा, जनसंख्या-993 और धुरगार्गी, जनसंख्या 162 को जोड़ने के लिए बनाई गई। जबकि संयुक्त प्रत्यक्ष सत्यापन में पाया गया कि यह सड़क केवल एक बस्ती धुरगार्गी जनसंख्या-162 को संयोजकता प्रदान करता था। हजारीबाग जिले के इचाक खण्ड में 'कलाद्वार' को दरिया से फुफुंदी तक जोड़ा गया था और एक सड़क मनाई से कलाद्वार तक का निर्माण जून 2014 से जून 2015

		के दौरान राज्य प्रायोजकता योजना के अधीन किया गया। यद्यपि वही बस्ती पुनः टी 01 से कलाद्वार तक पी एम जी एस वाई के अन्तर्गत निर्मित सड़क के द्वारा जोड़ा गया।
		जामतारा जिले में, श्यामपुर से सिलधावा सड़क (पैकेज सं.- जे एच 12-004) सिलधावा बस्ती को जोड़ने के लिए (सितम्बर 2014) में निर्मित की गई जबकि तथ्य के अनुसार यह बस्ती पहले ही पी सी सी सड़क के द्वारा जुड़ा था।
		गर्हवा जिले में, राष्ट्रीय राजमार्ग पर स्थिति पुर्सवानिन रमना को संयोजकता प्रदान करने के लिए चुना गया।
		'पन्डरीपानी-जल्डेगा से पन्डरीपानी' सड़क के संयुक्त प्रत्यक्ष सत्यापन में पाया गया कि लक्षित बस्ती पन्डरीपानी सड़क के शुरुआती बिन्दु पर ही स्थित है। यह सड़क बस्ती 'कुपुडेगा' तक जाती है जो पहले ही एक अन्य योजना के अन्तर्गत सीमेन्ट-कंक्रीट की सड़क से जुड़ा था।
		सिमडेगा जिले में, बाना खण्ड में 6 केवगुट से कोधीपत सड़क के संयुक्त प्रत्यक्ष सत्यापन में दिखाया गया कि लक्षित बस्ती कोधीपत पहले ही मौजूदा बिटुमिनस सड़क जो एक अन्य बस्ती केवगुट को जोड़ती है, से जुड़ी थी।
5.	मिजोरम	आईजोल और चामपाई जिलों में दो सड़को (जुआंगटुई-मुथी), साकारडाई-वैतिन) को बहु- संयोजकता प्रदान की गई।
6.	राजस्थान	कलस्टर दृष्टिकोण के अन्तर्गत देवपुरा से होते हुए छाबरिया से बुवाना-वेजा-की-झोपरिया सड़क के संयुक्त प्रत्यक्ष सत्यापन में दिखाया गया कि एक बस्ती बुवाना-तेजा-की-झोपरिया की दूरी दूसरे बस्ती भुवना-तेजा-का-बद्रा से 500 मी. से अधिक थी। इसलिए यह कलस्टर दृष्टिकोण को क्वालीफाई नहीं करता है।
7.	तमिलनाडु	तिरुवनामलाई जिले में, कार्यक्रम के अन्तर्गत निर्मित 0.30 करोड़ की लागत वाले सानीपूंडी अन्नानगर सड़क पर कोई बस्ती नहीं पायी गयी।
8.	उत्तराखण्ड	चामोली में, थरानी से कुराड सड़क लक्षित बस्ती कुराड से पथा बस्ती जो कि फेज-X (पैकेज यू टी-03-21) के अन्तर्गत स्वीकृत एक अन्य सड़क पीएमजीएसवाई द्वारा जुड़ा था, की बजाय 5.89 कि.मी. बढ़ा हुआ पाया गया।
		नैनीताल जिले में, अक्सोरा लक्षित बस्ती (झंझर से अक्सोरा) 5 कि.मी. पर स्थित था जबकि सड़क दो अनुचित बस्तियों कैरा और बनलेखी, जो कि सी एन डब्ल्यू का भाग नहीं थे, तक 9 कि.मी. तक बनाई गई।
		अल्मोड़ा जिले में, संयुक्त प्रत्यक्ष सत्यापन में दिखाया गया कि भुजन-चापर-हिडम-बिल्लेख, अन्तिम लक्षित बस्ती बिल्लेखाजो 27.49 कि.मी. पर स्थित थी, पहले ही

	<p>मौजूदा सभी मौसम वाले सड़क (ब्लैक टोपड) जो कि रिचि भुजन से आती थी, से जुड़ी थी।</p>
	<p>चामोली जिले में, संयुक्त प्रत्यक्ष सत्यापन/परीक्षण में दिखाया कि सिमली पेट्रोल पम्प से सेमू सड़क तक एक बस्ती कानोथ जो जोड़ने के लिए आठ कि.मी. तक सड़क को बढ़ाया गया जो कि सीएनडब्ल्यू का भाग नहीं था।</p>
	<p>नैनीताल जिले में, कार्यक्रम के अन्तर्गत निर्मित नलेना-चोपड़ा सड़क तीन बस्तियों (सौधार, रोपड़ा औ बसगाँव) जो कि सीएनडब्ल्यू का भाग नहीं थे, तक बढ़ा दिया गया।</p>

संलग्नक-7.2

लक्षित बस्ती नहीं जोड़े गए

(पैरा 7.4 से संबंधित)

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियाँ
1.	असम	<p>नगांव जिले में, पीआईयू नगांव परिमंडल में, मजपोटानी से गेरेकी और चांचकी से केए सड़क के संयुक्त प्रत्यक्ष सत्यापन में दिखाया कि इसे संबंधित थू रूट से जोड़ने के लिए 200 मी. सड़क का निर्माण नहीं किया गया। थू रूट खराब दशा में था। इस सड़क के आर-पास कोई बस्ती नहीं पायी गयी।</p> <p>पांचकी से केए सड़क तक सड़क के खत्म होने तक 500 मी. की लं. नहीं बनाई गई थी।</p>
2.	बिहार	<p>भागलपुर जिले में, पैकेज सं.-बी आर 06 आर-148 (एन एच 80 से भुवालपुर) के अन्तर्गत निर्मित बस्ती लक्षित बस्ती को संयोजकता प्रदान नहीं करता क्योंकि सड़क के संरेखण में रेलवे ट्रैक था और सड़क ट्रैक के दोनों तरफ से सीमेंट कंक्रीट के खंभो से अवरूद्ध हो गया था। मंत्रालय ने कहा पीएमजी.एसवाई रेलवे को पुलो और भूमिगत रास्तों को पीएमजीएसवाई के संरेखण के सड़कों पर निर्माण की अनुमति नहीं देता। राज्य सरकार ने बताया कि लक्षित अधिवासों को संयोजकता प्रदान की गई है। क्योंकि पीएमजीएसवाई सड़क के पास एक भूमिगत रास्ता मौजूद है। मंत्रालय ता उत्तर संतुष्टिजनक नहीं है क्योंकि लक्षित अधिवासों तक संयोजकता प्रदान करने के लक्ष्य को प्राप्त नहीं किया गया। आगे, भूमिगत रास्ता निर्मित सड़क के संरेखण में नहीं था।</p>
3.	छत्तीसगढ़	<p>बिलासपुर जिले में, टी02 कुली कुक डा बसहा सड़क कार्य में (पैकेज सीजी 0268) बसहा बस्ती तक संयोजकता प्रदान नहीं की गई। नाले पर क्रॉस जल निकासी के कार्य के गैर-निष्पादन के कारण</p> <p>सड़क की स्वीकृत के चार साल बाद से विभाग ने इस स्थान पर एक लम्बा पुल बनाने का प्रस्ताव रखा। सड़क को (मार्च 2014) में लम्बे पुल के निर्माण से पहले पूरा दिखा दिया गया।</p> <p>जशपुर जिले में, कुम्हार ढाब से टी.आर-02 कुम्हारढाब बस्ती तक अप्रैल 2015 में संयोजकता पूर्ण कर ली गई, ये फरवरी 2016 में स्वीकृत आर डी-275 से होकर गुजरने वाले जरूरतमंद नदी पुल को प्रदान नहीं की गई।</p>
4.	झारखण्ड	<p>देवगढ़ जिले में, दिसम्बर 2014 में राजसर से रैदिह तक राजसर लक्षित बस्ती के लिए 1.10 करोड़ की लागत से सड़क पूरी कर ली गई थी। संयुक्त प्रत्यक्ष सत्यापन में दिखावा कि सड़क को राजसर से संयोजकता किए बिना ही पूरा कर दिया गया। जाँच में पाया गया कि राजसर बस्ती सड़क के अन्तिम छोर से 8 कि.मी. की दूरी पर था।</p>

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियाँ
		डीपीआर के अनुसार सितम्बर 2014 में भोक्तादिह, गोविन्दपुर और कोकरीबैंक के लक्षित अधिवासों के लिए घोरलस से बरानोखिल तक 0.65 करोड़ की लागत से सड़क का निर्माण किया गया। सड़क का निर्माण लक्षित अधिवासों कोकरी बैंक, से जोड़े बिना ही पूरा कर दिया गया जो कि दूसरी सड़क राजसर से रैदिह से जुड़ी थी।
		गर्हवा में, दो सड़कों, एल 046 से जाला और कटकमसंदी से उलाँज के संयुक्त प्रत्यक्ष सत्यापन में दिखाया कि लक्षित बस्तियों जाला और उलाँज को 500 मी. से अधिक तक पूरी संयोजकता प्रदान नहीं की गई।
5.	ओडिशा	रायगढ़ जिले में, 0.63 करोड़ की लागत से निर्मित बालीखम्भा तक पीडब्ल्यूडी सड़क (मार्च 2015), बालीखम्भा तक संयोजकता प्रदान करने में असफल रही क्योंकि सड़क लक्षित बस्ती से 700 मी. कम थी।

अनुबंध-7.3

सड़क कार्यों का अपूर्ण/खराब निर्माण कार्य

(पैरा 7.5 से संबंधित)

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियाँ
1	अरुणाचल प्रदेश	लोहित जिले में, तेजू-लोहितपुर से मेखालियांग तक 1.5 कि.मी. तक बिटुमिनस परत के बहने, सड़क की सतह पर गड्ढे होने के कारण सड़क क्षतिग्रस्त हो गई। लथाऊ से जोना-III तक सड़क को 5 साल का रख-रखाव अवधि समाप्त हो जाने पर गड्ढे पड़ जाने के कारण खराब तरीके से रख-रखाव किया गया।
2	असम	पीआईयू में पैकेज ए.एस 13-59 के अन्तर्गत, एचपीआईयू के अन्तर्गत करीमगंज, सिलचर, योजना/कार्यक्रम के अन्तर्गत 10.89 करोड़ की लागत से सीएनडब्ल्यू से बाहर 8 सड़क लिए गए और इस परियोजना में मार्च 2015 तक 9.76 करोड़ खर्च कर दिए गए। सड़क के इस टुकड़े की स्थिति कीचड़ व गड्ढों से भरे होने के कारण खेदजनक थी। दोनों तरफ की पट्टियों से सड़क टूटनी शुरू हो गई थी। यद्यपि यह सड़क पीएमजीएसवाई के अन्तर्गत निर्मित थी, फिर भी किसी बस्ती से नहीं जुड़ती थी। कमपुर जमुनामुख सड़क (नगाँव सर्कल) की दशा भी खेदजनक थी। बड़े गड्ढे बन चुके थे और धीरे-धीरे बिटुमैन कार्य टूट रहा था। दोनों तरफ से पट्टियाँ टूट गई थी।
3	छत्तीसगढ़	रायपुर जिले में, सड़क सं. टी 02 (धुराबंधा) से पौसरी पर पाइप पुलिया भारी वर्षा के कारण बह गई क्योंकि बहाव का सही आंकलन नहीं किया गया था।
4	जम्मू और कश्मीर	तीन चयनित जिलों के 10 सड़क परियोजनाओं के संयुक्त प्रत्यक्ष सत्यापन में पाया गया कि 269 पुलों/पुलियों की बजाय 170 का ही निर्माण किया गया और सड़कें पर्याप्त जल-निकास पुलियों के गैर-निर्माण या बुरे निर्माण कार्य की वजह से क्षतिग्रस्त हो गई।
5	झारखण्ड	सिमडेगा जिले में, पंडरीपानी जल्डेगा से पंडरीपानी सड़क सितंबर 2015 से बनाई गई। शुरू से 600 मी. तक एक पुलिया क्षतिग्रस्त हो गई। परिणामस्वरूप उस बिन्दु पर वाहन वहाँ से नहीं गुजर सकते थे।

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियाँ
		<p>देवघर जिले में, जनवरी 2015 0.64 करोड़ की लागत से टी 06 से डुन्डुआदिह तक निर्मित सड़क कई जगहों से क्षतिग्रस्त हो गई।</p> <p>ग्रामीण कार्य खण्ड देवघर के अभिलेखों में पाया गया कि ठेकेदारों ने नक्सल समस्या के कारण (सितम्बर 2013) दरवा नदी पर 96 मी. लम्बे पुल का निर्माण रोक दिया। संयुक्त प्रत्यक्ष सत्यापन में पाया गया की अब तक केवल तीन खम्भों का ही निर्माण हुआ था। पुल का गर्डर झुकी हुई अवस्था में था। पुल का निर्माण न होने के कारण बोधानिया बैंक और मानिकपुर को संयोजकता प्रदान नहीं की गई।</p>
		<p>सिमडेगा जिले में सड़क एलओ59- आरईओ मुख्य सड़क कुटमाकछार से मुरामबटोली, झिमरी से होते हुए के प्रत्यक्ष सत्यापन में दिखाया गया कि शुरू से 2.070 कि.मी. पर, संरेखण जंगली क्षेत्र से होकर गुजरता था और चट्टानी था, डीपीआर ने चट्टानी जगह नहीं दिखाई और जंगली क्षेत्र 3.5 कि.मी. के बाद दिखाया। इस लेखा पर (2.070 से 4.200 कि.मी.) के बीच कोई कार्य नहीं किया गया।</p>
6	मणिपुर	<p>उखरूल जिले में, “चंगई-हइशु सड़क (एमएन 0943)” (7.5 कीमी. पर अवस्थित) पर बेली पुल के पूरा नहीं होने के कारण “चिंगई-हइशु सड़क” मोटर वाहनों के लिए संयोजकता प्रदान नहीं कर सकी थी। एक स्प्रिंग वाला पुल (पैदल पुल), जो निर्माणाधीन बेली पुल के पास अवस्थित है, नदी को पार करने के लिए लिंक के रूप में कार्य कर रहा था। पुल के चिंगाई की तरफ पहुँच पर सड़क को पूरा नहीं किया गया था।</p>
7	सिक्किम	<p>मिंटोगंग से धनबरी सड़क तक सड़क को 3.31 करोड़ की लागत से अगस्त 2014 में पूरा किया गया था। सात सीडी एवं छः कल्वर्ट का निर्माण हुआ पाया गया जिसमें से दो सीडी भूस्खलन के कारण अवरुद्ध हो गये थे। सड़कों के पार्श्ववर्ती नाले भूस्खलन, बालू एवं मिट्टी के से अवरुद्ध होने के कारण भिन्न-भिन्न समय पर क्षतिग्रस्त हो गये थे।</p>
8	उत्तराखंड	<p>चमोली जिले में, पल्सरी-बमियाला सड़क को संयुक्त प्रत्यक्ष निरीक्षण में दिखायी दिया कि चरण-I के अंतर्गत पहाड़ी पार्श्वों की त्रुटिपूर्ण कटाई विभिन्न स्थानों पर प्रत्यक्ष दिखायी दे रही थीं, जिन्हे चरण-II के अंतर्गत सड़क पर कोलतार के कार्य के निष्पादन के पूर्व हटाया नहीं गया था। सड़क के कुछ भाग में चौड़ाई त्रुटियों को नहीं सुधारने के कारण 3-4 मीटर ही पायी गयी थी। इसके अतिरिक्त, ठेकेदार द्वारा अनुरक्षण का कार्य नहीं किया गया था।</p>

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियाँ
		चोपड़ा से नलाई तक सड़क निर्माण, मैलसैन-चोपड़ा सड़क के नलाई बस्ती तक एक विस्तार था लेकिन कोलतार कार्य की गुणवत्ता कई जगहों पर निम्न स्तर की देखी गयी थी।
		नैनीताल जिले में, सड़क का संयुक्त प्रत्यक्ष सत्यापन में दिखायी दिया कि भोरसा-पिनरो का निर्माण एक गुजरने वाली सड़क के रूप में किया गया था जबकि इसकी संस्वीकृति एक लिंक मार्ग के रूप में प्राप्त की गयी थी। लक्षित बस्ती पिनरो दोनों तरफ से बीच में पड़ता था जबकि दूसरा लक्षित बस्ती पश्चोला (जनसंख्या-350) सड़क के पूरे अलाइनमेंट में कहीं नहीं पाया गया। इसके अतिरिक्त, सड़क का अनुरक्षण नहीं किया जा रहा था जबकि इसके चरण-II का निर्माण-कार्य फरवरी 2014 में पूरा हो गया था।
		पौड़ी जिले में, मैलसैन से चोपड़ा तक सड़क पर कोलतार का कार्य विभिन्न स्थानों पर क्षतिग्रस्त पाया गया था।
		अल्मोड़ा जिले में, अन्य जिला सड़क-59 लखरकोट से मल्खनी तक, कोलतार कार्य की गुणवत्ता निम्नस्तरीय पायी गयी थी इससे सड़क के सतह पर विभिन्न स्थानों पर क्षतिग्रस्त हो गयी थी। अंतिम लक्षित बस्ती मथकनी के बाद 400 मीटर सड़क का निर्माण किया गया था। ठेकेदार द्वारा जुलाई 2012 में निर्माण-कार्य की समाप्ति के बाद उसके अनुरक्षण का कार्य नहीं हुआ था।

अनुबंध-7.4

निर्माण-कार्य के निष्पादन में कमियाँ

(पैरा 7.6 के संदर्भ में)

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियाँ
1.	बिहार	<p>मधुबनी जिले में, सड़क सं.-बीआर-21 आर- 224) x-सड़क टी 02 से कुकुरडौरा) के निरीक्षण में पाया गया कि पार्श्ववर्ती नाले का निर्माण सीसी फुटपाथ-के भाग के दोनों ओर नहीं किया गया था और चनेज 3920 मी 3940 मी. पर दो कल्वर्ट आंशिक रूप से क्षतिग्रस्त थे।</p> <p>वैशाली जिले में, तेरासिया से अरापातपुर सिंधिया उर्फ बरियारपुर तक सड़क में पैकेज सं- बीआर- 36आर- 147 के अंतर्गत, तीन के प्रावधान के प्रति एक ह्यूम पाइप कल्वर्ट, का निर्माण भी नहीं किया गया था।</p> <p>कटिहार जिले में, पैकेज सं.-बीआर-16 आर- 127 (सिमरिया से नक्कीपुर) के अंतर्गत, सड़क के दोनों ओर 1198 मीटर में बिक्र एन सोलिंग एवं कोणीय नाले का निर्माण नहीं हुआ था।</p>
2	हिमाचल प्रदेश	<p>कांगड़ा जिले में, रूलेहर-लाम लिंक मार्ग का हार एवं लाल बस्ती को संयोजकता प्रदान करने के लिए अगस्त 2014 में 2.98 करोड़ की लागत से निर्माण पूरा किया गया था। संयुक्त प्रत्यक्ष निरीक्षण में दिखायी दिया कि ठेकेदार ने निर्माण कार्य का निष्पादन पूरी तरह¹ नहीं किया था जबकि विभाग ने निर्माण कार्य को पूरा किया गया दिखाया गया था। बहुत स्थानों पर, पार्श्ववर्ती नाले मलबे एवं पत्थरों से भरे हुए थे और वे दिखायी नहीं दे रहे थे। कुछ स्थानों पर, सड़क कच्ची दिखायी दे रही थी।</p>
3	झारखण्ड	<p>पश्चिम सिंहभूमि जिले में, नोआमुंडी एसएच से सोसोपी के निर्माण कार्य का निष्पादन इस तथ्य के बावजूद एनपीसीसी द्वारा दिसंबर 2014 से ठेकेदार को आबंटित किया गया था कि मौजूदा सतह पीसीसी था और वह अच्छी स्थिति में था।</p> <p>पश्चिम सिंहभूमि जिले में, मझगांव प्रखंड में इचापी सड़क से जवारीभंगा सड़क मई 2014 में 1.20 करोड़ की लागत पर पूरा किया गया था। छोटे पुल बनाने के स्थान पर, बगैर किसी सुरक्षा दीवार के एक कल्वर्ट का निर्माण उस स्थान पर किया गया इसके फलस्वरूप सड़क उस स्थान पर किया गया था इसके फलस्वरूप सड़क उस स्थान पर बह कर आने वाले पानी से लगभग बह गया।</p> <p>जमात्रा जिले में, 'पुर्नीघाटी से बोरवा' तक निर्मित सड़क (अक्टूबर 2014) के निरीक्षण में दिखायी दिया था कि पहाड़ी क्षेत्र निकासी एवं सुरक्षा दीवारों की</p>

¹ फार्मेटिंग कटिंग: 3,880 किमी, क्रास जल निकासी: 27 सं., पार्श्ववर्ती नाला: 3,262 मी., 150सं., पिथरिंग: 3,746 कीमी एवं वरिंग: 3,435 कीमी.

क्र.सं.	राज्य	अभ्युक्तियाँ
		व्यवस्था नहीं होने के कारण, सड़क कर्व कट गया था और बरसात के पानी से सड़क पर मिट्टी जम गयी थी।
		पश्चिम सिंहभूमि एवं देवघर जिले में, छोटाकुद्रा से पटाहट सड़क, सोनुभा मुख्य सड़क से कुमाई मार्ग से गुड़केरा चौक तक एवं बैधनाथपुर से बहादुरपुर तक सड़क के संयुक्त प्रत्यक्ष निरीक्षण में दिखायी दिया कि अधिवासों के समीप पार्श्ववर्ती नाले नहीं बने थे।
4	सिक्किम	पूर्वी जिले में, सालमथंग सड़क से निम्न तरेयथंग तक जनवरी 2014 में पूरा हुआ था। 7.88 किमी (चरण-I) की संस्वीकृत लंबाई में से, 6.28 किमी. लंबाई का अच्छे मौसम वाले सड़क का निर्माण हुआ था और शेष 1.60 कीमी. की सड़क का निर्माण दूसरे स्थान पीडब्ल्यूडी सड़क से अंबा पर हुआ था जो वास्तविक रूप से संस्वीकृत स्थिति से लगभग तीन किमी दूर था।
5	तमिलनाडु	डींडीगुल जिले में, कॉबेरीपत्ती-अंदुकुलुम बस्ती क्रमशः शुरूआती बिंदु (0/0) एवं अंतिम बिंदु (1/500) पर नहीं था और दुरी सड़क से 200/300 मी. दूर था।
6	त्रिपुरा	पश्चिम त्रिपुरा जिले में, ब्रहनचेरा वार्ड-1 से ककराचेरी सड़क को अप्रैल 2011 में डीपीआर के अनुसार आठ के प्रति दो कल्वर्ट के साथ पूरा किया गया था।

अनुबंध-8.1

वेबसाइट की जांच

राज्य तुलन पत्र के अनुसार शेष (मार्च 2015)

(पैराग्राफ 8.3 के संदर्भ में)

राज्य	असमाशोधित बैंक प्राधिकृति	असमाशोधित निधि
आन्ध्र प्रदेश	₹ -12,56,64,975.00	₹ -2,01,53,13,155.00
असम	₹ -2,37,30,545.00	₹ -53987,04,337.00
बिहार सीपीडब्लूडी	₹ -9,69,79,000.00	₹ -9,69,79,000.00
बिहार एनएचपीसी	₹ 24,25,722.00	₹ 0.00
बिहार आरडब्लूडी	₹ 2,93,04,77,252.73	₹ -22,30,05,30,330.00
छत्तीसगढ़	₹ 98,17,444.00	₹ 0.00
हरियाणा	₹ -49,35,908.00	₹ -3,49,94,10,411.00
जम्मू एवं कश्मीर	₹ -2,34,37,14,903.36	₹ -28,09,44,90,647.73
झारखण्ड एचएसडब्लूसी	₹ 50,76,52,810.00	₹ -4,78,24,31,186.00
झारखण्ड एनबीसीसी	₹ 50,76,52,810.00	₹ -4,78,24,31,186.00
झारखण्ड एनपीसीसी	₹ 50,76,52,810.00	₹ -4,78,24,31,186.00
झारखण्ड आरडब्लूडी	₹ 50,76,52,810.00	₹ -4,78,24,31,186.00
कर्नाटक	₹ 2,22,78,318.00	₹ -37,28,27,41,527.66
केरल	₹ -4,32,67,590.00	₹ -8,98,65,13,433.75
महाराष्ट्र	₹ -12,11,65,34,148.86	₹ -14,25,80,80,346.18
मिजोरम	₹ -2,31,76,715.00	₹ -18,92,14,779.00
ओडीशा	₹ -2,06,46,654.00	₹ 11,18,69,000.00
तमिलनाडु	₹ -7,45,32,57,724.69	₹ -6,92,37,88,564.86
तेलंगाना	₹ -2,20,13,664.00	₹ -4,20,69,55,798.00
त्रिपुरा	₹ -1,30,32,88,463.00	₹ -8,05,27,61,721.00

राज्य	असमाशोधित बैंक प्राधिकृति	असमाशोधित निधि
उत्तराखण्ड	₹ -3,36,06,914.52	₹ -3,38,89,285.52
कुल	₹ -18,61,52,07,228.70	₹ -1,54,95,85,24,743.70
डेबिट शेष	₹ -23,61,08,17,205.43	
क्रेडिट शेष	₹ 4,99,56,09,976.73	

अनुबंध-8.2

वेबसाइट की जांच: निविदात्मक अनुबंध विवरण

(पैराग्राफ 8.3 के संदर्भ में)

क्र. सं.	राज्य	संस्वीकृत निर्माण कार्य	निर्माण कार्य अनुबंध	संस्वीकृत लागत (लाख में)	अनुबंध की कीमत (लाख में)
1	आन्ध्र प्रदेश	4,452	4,374	339,610.94	8,081,340,088.98
2	अरुणाचल प्रदेश	976	879	377,033.54	788,331,242.17
3	असम	5,660	5,368	1,020,893.11	1,628,479,046.34
4	बिहार	16,852	14,350	2,873,898.40	4,557,541,107.54
5	छत्तीसगढ़	6,813	6,695	846,945.30	96,746,565.20
6	गोवा	84	0	1,535.27	0.00
7	गुजरात	4,420	4,418	280,526.84	329,820,397.75
8	हरियाणा	426	426	154,630.30	45,824,382.86
9	हिमाचल प्रदेश	2,384	2,251	303,732.16	5,387,729,048.36
10	जम्मू एवं कश्मीर	1,982	1,638	527,650.71	129,798,589.16
11	झारखण्ड	5,174	4,681	680,414.76	1,395,317,435.91
12	कर्नाटक	3,315	3,308	334,064.48	541,523,080.27
13	केरल	1,430	1,351	151,285.45	557,385,405.21
14	मध्य प्रदेश	16,218	16,060	1,868,927.41	671,852,109.65
15	महाराष्ट्र	6,158	6,098	670,792.53	2,503,717,594.61
16	मणिपुर	1,544	1,300	233,119.63	148,300.26
17	मेघालय	721	703	110,781.79	117,981.25
18	मिजोरम	217	213	97,286.82	15,767,018.74
19	नागालैण्ड	305	305	73,273.24	74,363.64
20	ओडीशा	11,941	10,911	1,781,298.61	4,803,721,017.60
21	पंजाब	1,050	1,035	282,350.86	92,243,339.11

क्र. सं.	राज्य	संस्वीकृत निर्माण कार्य	निर्माण कार्य अनुबंध	संस्वीकृत लागत (लाख में)	अनुबंध की कीमत (लाख में)
22	राजस्थान	15,550	15,330	1,217,719.90	1,374,010,492.15
23	सिक्किम	778	777	122,165.10	157,908.60
24	तमिलनाडु	6,654	6,242	349,703.17	229,087,671.75
25	तेलंगाना	2,843	2,820	216,061.1	2,919.57
26	त्रिपुरा	1,401	1,354	300,778.19	834,489.22
27	उत्तर प्रदेश	17,649	17,462	1,354,473.27	7,758,338,048.01
28	उत्तराखण्ड	1,125	1,034	301,105.07	1,051,332,275.81
29	पश्चिम बंगाल	4,981	4,750	1,106,489.66	333,285,504.79
	कुल	1,43,103	1,36,133	1,79,78,547.62	42,37,45,27,424.51

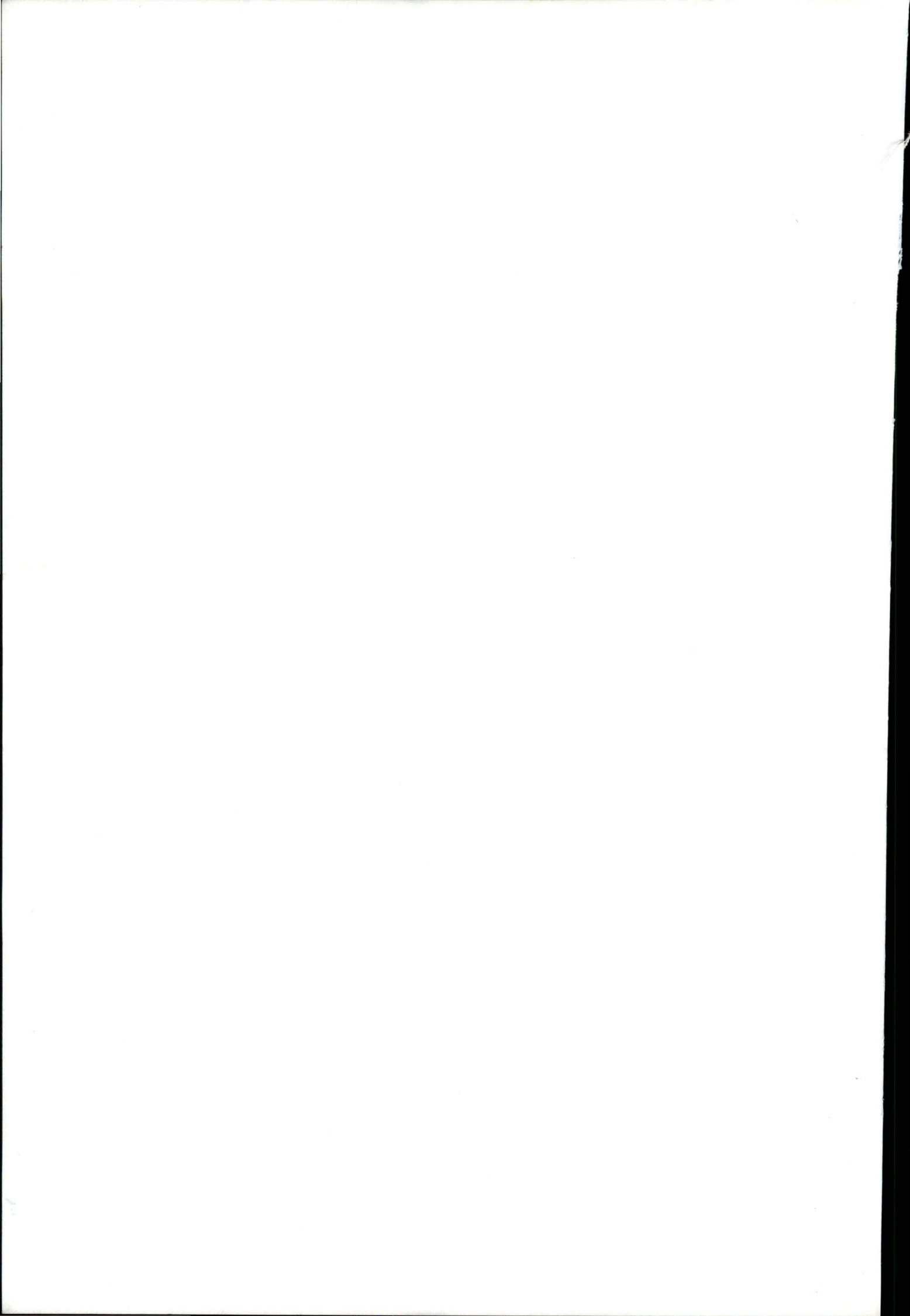
अनुबंध-8.3

राज्यों में आई.टी. अवसंरचना

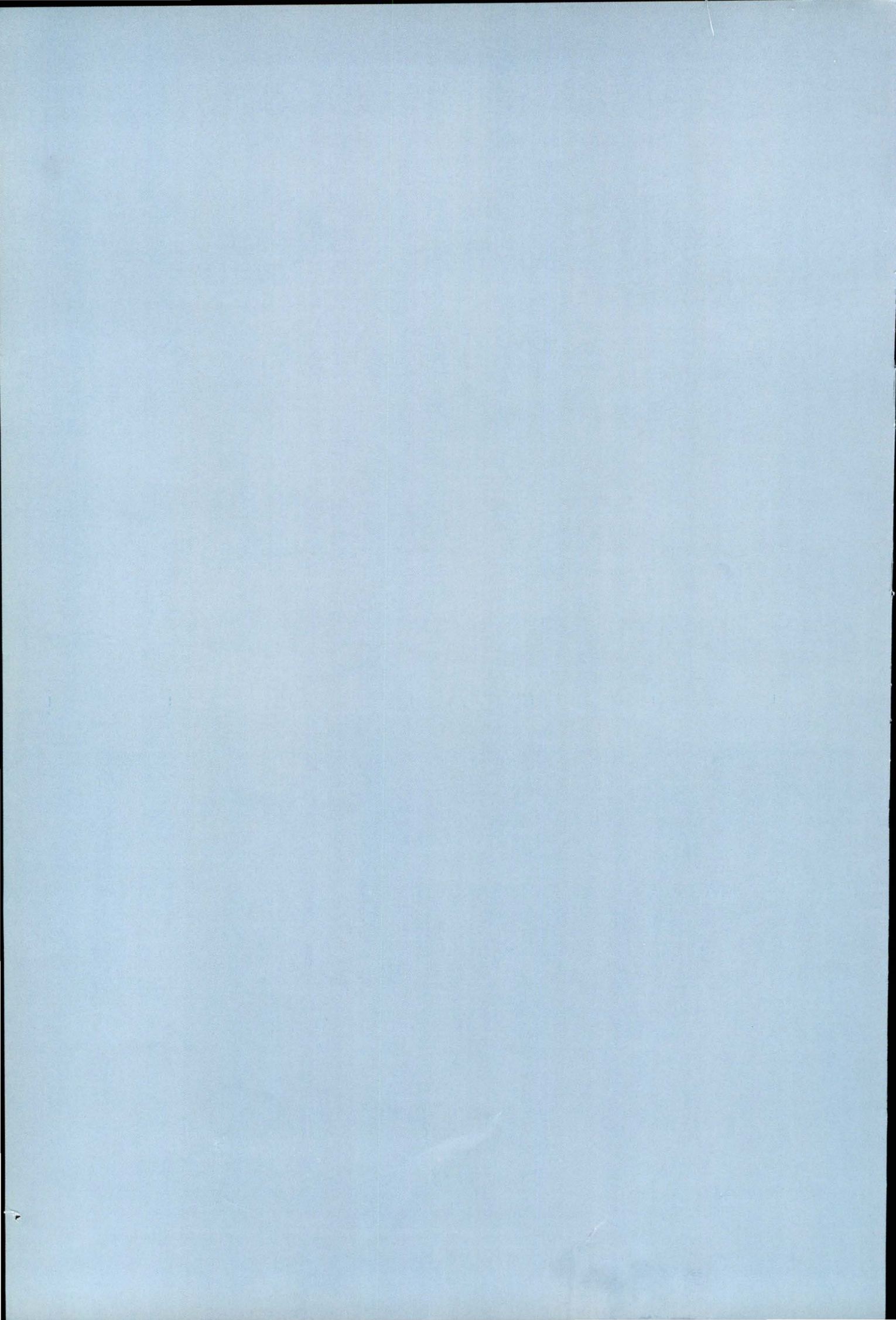
(पैराग्राफ 8.7 के संदर्भ में)

क्र. सं.	आई.टी. लेखापरीक्षा मुद्दे	निष्कर्ष
1.	क्या एसआरआरडीए ने पर्याप्त वरिष्ठता और सूचना प्रौद्योगिकी का पर्याप्त ज्ञान रखनेवाले अधिकारी को समीक्षा अवधि के दौरान राज्य आईटी नोडल अधिकारी के रूप में कार्य करने के लिए नियुक्त किया है?	गुजरात, कर्नाटक, नागालैण्ड एवं तमिलनाडु में कोई आईटीएनओ नियुक्त नहीं हुआ था। हरियाणा में यह पद नवम्बर 2014 से रिक्त है और जम्मू एवं कश्मीर में फरवरी 2013 से आईटीएनओ को नियुक्त नहीं किया गया था। बिहार में कम्प्यूटर के ज्ञान वाले आधारभूत सिविल अभियंता को आईटीएनओ के रूप में नियुक्त किया गया था।
2.	क्या ओम्मास एप्लीकेशन हेतु एम.आई.एस. रिपोर्टों के सृजन/डाटा प्रविष्टि के लिए पर्याप्त कम्प्यूटर हार्डवेयर (डेस्कटॉप मशीनें, इंटरनेट कन्नेक्टिविटी, प्रिंटर, आदि) उपलब्ध हैं?	आन्ध्र प्रदेश, अरुणाचल प्रदेश और मेघालय के अलावा, किसी राज्य ने कम्प्यूटर हार्डवेयर की कमी सूचित नहीं की थी।
3.	क्या कम्प्यूटर हार्डवेयर हेतु वार्षिक अनुरक्षण अनुबंध (एएमसी) प्रदान किए गए हैं?	बिहार, गुजरात, जम्मू एवं कश्मीर, झारखण्ड, महाराष्ट्र, मणिपुर, मेघालय, मिजोरम एवं नागालैण्ड में कम्प्यूटर हार्डवेयर हेतु एएमसी प्रदान नहीं की गई थी।
4.	क्या पर्याप्त स्टाफ अर्थात् डाटा प्रविष्टि संचालक उपलब्ध थे?	जम्मू एवं कश्मीर, मणिपुर, तमिलनाडु एवं उत्तर प्रदेश ने डाटा प्रविष्टि हेतु डीईओ की उपलब्धता की कमी सूचित की थी।
5.	क्या डाटा प्रविष्टि हेतु सी-डैक/एसआरआरडीए द्वारा स्टाफ को उचित रूप से प्रशिक्षित किया गया है?	सभी राज्यों द्वारा पर्याप्त प्रशिक्षण सूचित किया गया था।
6.	क्या ओम्मास एप्लीकेशन में पर्यवेक्षी स्तरों पर डाटा प्रविष्टि की जांच/विश्वसनीयता की जांच के लिए कोई प्रावधान है?	अरुणाचल प्रदेश, कर्नाटक, तमिलनाडु एवं उत्तर प्रदेश में, डाटा प्रविष्टि की जांच/विश्वसनीयता की जांच के लिए कोई प्रावधान नहीं था।
7.	बल्क डाटा प्रविष्टि का पर्यवेक्षण करने के लिए क्या प्रावधान था?	हरियाणा, जम्मू एवं कश्मीर, मध्यप्रदेश, महाराष्ट्र, राजस्थान एवं पश्चिम बंगाल को छोड़कर कहीं प्रावधान नहीं था।
8.	क्या पीआईईयू स्तर पर डाटा को अपडेट करने में होने वाले लगातार विलंब/विफलता को	आन्ध्र प्रदेश, अरुणाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, झारखण्ड, मध्य प्रदेश, मणिपुर, राजस्थान और

क्र. सं.	आई.टी. लेखापरीक्षा मुद्दे	निष्कर्ष
	एसआरआरडीए के सीईओ को सूचित किया जाता था ताकि डाटा प्रविष्टि को उचित रूप से मॉनीटर किया जा सके?	उत्तर प्रदेश को छोड़कर ऐसी कोई रिपोर्टिंग नहीं की गई थी।
9.	क्या आईटी नोडल अधिकारी द्वारा आवधिक प्रगति रिपोर्ट एसआरआरडीए को भेजी गई थी?	बिहार, गुजरात, हिमाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, कर्नाटक, केरल, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, मणिपुर, नागालैण्ड, राजस्थान, तमिलनाडु एवं उत्तर प्रदेश को छोड़कर ऐसी कोई रिपोर्टिंग नहीं की गई थी।
10.	क्या प्रणाली द्वारा मासिक एमआईएस रिपोर्टें सृजित एवं सीईओएसआरडीए के समक्ष प्रस्तुत की जा रही थीं?	छत्तीसगढ़, हरियाणा, जम्मू एवं कश्मीर, झारखण्ड, केरल, मणिपुर, मेघालय, नागालैण्ड, त्रिपुरा एवं उत्तर प्रदेश में, प्रणाली द्वारा एमआईएस रिपोर्टें सृजित नहीं की जा रही थीं और सीईओ, एसआरआरडीए के समक्ष प्रस्तुत नहीं की जा रही थीं।
11.	क्या डीपीआईयू पर त्रैमासिक एमआईएस रिपोर्टें सृजित की जा रही हैं और डाटा की विश्वसनीयता पर अधिशासी अभियंता/पीआईयू के अध्यक्ष की टिप्पणियों के साथ आईटी नोडल अधिकारी को अग्रेषित किए जा रहे हैं?	बिहार, छत्तीसगढ़, हरियाणा, जम्मू एवं कश्मीर, झारखण्ड, केरल, मणिपुर, मेघालय, नागालैण्ड, त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश एवं पश्चिम बंगाल में, एमआईएस रिपोर्टें डीपीआईयू पर न तो सृजित की जा रही थी और न ही आईटीएनओ को अग्रेषित की जा रही थीं।



**परिभाषिक शब्दावली तथा
संकेताक्षर**



पारिभाषिक शब्दावली तथा संकेताक्षर

शब्द	विवरण
एएडीटी	औसत वार्षिक दैनिक यातायात
एडीबी	एशियन विकास बैंक
एएमसी	वार्षिक अनुरक्षण संविदा
एआरआरआर	ग्रामीण सड़कों के लिए दर का विश्लेषण
एटीएन	कार्रवाई टिप्पणी
बीएडीपी	सीमा क्षेत्र विकास कार्यक्रम
बीआरजीएफ	पिछड़ा क्षेत्र अनुदान निधि
बीटी	काली परत
सीएएटी(आईडिया)	कम्प्यूटर एसिस्टिड ऑडिट टूल्स (इंटर एक्टिव डाटा एक्सट्रैक्शन एंड एनालिसिस)
सीबीआर	केलिफोर्निया वहन अनुपात भू-सतह की दृढ़ता का मूल्यांकन करने की एक जांच है।
सीडी	पार जल निकासी (सीडी) एक संरचना है जिसका निर्माण पानी को सड़क सतह के नीचे एक तरफ से दूसरी तरफ बाध रहित रास्ता प्रदान करने के लिए किया जाता है।
सी-डीएसी	उन्नत परिकलन विकास केन्द्र
चैन्नेज	दूरी को मापने हेतु एक काल्पनिक रेखा जो प्रायः एक सीधी सड़क के मध्य के अनुकूल होती है (सर्वेक्षण करना)। दूरी को ऐसी एक रेखा के साथ मापा जाता है।
सीएनसीपीएल	व्यापक नई संयोजकता प्राथमिकता सूची
सीएनडब्ल्यू	कोर नेटवर्क
सीओबीआईटी	सूचना प्रणाली लेखापरीक्षा एवं नियंत्रण संघ, यूएसए द्वारा गठित आई टी अभिशासन संस्थान द्वारा प्रकाशित सूचना एवं संबंधित प्रौद्योगिकी के नियंत्रण उद्देश्य
सीपीएसयू	केन्द्रीय लोक क्षेत्र उधम

शब्द	विवरण
सीयूपीएल	व्यापक उन्नयन प्राथमिकता सूची
सीवीपीडी	वाणिज्यिक वाहन प्रतिदिन
डीडीपी	मरूस्थल विकास कार्यक्रम
डीएलवीएमसी	जिला स्तरीय सकर्तकता एवं मॉनीटरिंग समिति
डीपीआर	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट
डीआरडीए	जिला ग्रामीण विकास एजेंसी
डीआरआरपी	जिला ग्रामीण सड़क योजना जो जिले में मौजूद पूर्ण सड़क नेटवर्क प्रणाली को दर्शाती है तथा योग्य असंयुक्त निवासों को संयोजकता प्रदान करने हेतु प्रस्तावित सड़को की स्पष्ट रूप से पहचान भी करती है।
ईएमडी	बयाना जमा
जीबीएस	सकल बजटीय समर्थन
जीसीसी	संविदा की सामान्य शर्त
जीआईएस	भौगोलिक सूचना प्रणाली
जीपी	ग्राम पंचायत
जीएसबी	खुरदरी उप-परत सड़क की उप परत है जो दानेदार सामग्री से बनती है।
निवास	एक क्षेत्र, स्थान, जो समय-समय पर बदलता नहीं है, में रह रही जनसंख्या का समूह
एचएसडी	हाई स्पीड डीजल
आईएपी	समेकित कार्रवाई योजना (नक्सल प्रभावित जिले)
आईआरसी	भारतीय सड़क कांग्रेस
आईटी	सूचना प्रौद्योगिकी
आईटीएनओ	सूचना प्रौद्योगिकी नोडल अधिकारी
मध्यस्थ पंचायत	ब्लॉक स्तरीय पंचायत

शब्द	विवरण
लीड	दूरी जिसके लिए सामग्री ले जाई गई थी
एलआर	लिक मार्ग
एलएसबी	लम्बा विस्तृत पुल
एलडब्लूई	वामपंथी उग्रवादी
एमबी	माप पुस्तक
एमडीआर	मुख्य जिला सड़क
एमआईएस	प्रबंधन सूचना प्रणाली
एमएनपी	न्यूनतम आवश्यकताएं कार्यक्रम
एमओआरडी	ग्रामीण विकास मंत्रालय
एमओयू	समझौता ज्ञापन
एमपीआर	मासिक प्रगति रिपोर्ट
मुख्य ग्रामीण लिक (एमआरएल)	एक लिक मार्ग जो सीधे राष्ट्रीय राजमार्ग अथवा राज्य राजमार्ग अथवा मुख्य जिला सड़क (एमडीआर) श्रेणी की सीधी सड़को (टीआर) से सीधे निकल रही है।
मनरेगस	महात्मा गांधी राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार गारंटी योजना
एमआरएल	मुख्य ग्रामीण लिक
नाबार्ड	राष्ट्रीय कृषि एवं ग्रामीण विकास बैंक
एनआईटी	निविदां आमंत्रण नोटिस
एनक्यूएम	राष्ट्रीय गुणवत्ता मॉनीटर एनआरआरडीए द्वारा नियुक्त स्वतंत्र मॉनीटर (व्यक्तिगत/अभिकरण) हैं।
एनआरआरडीए	राष्ट्रीय ग्रामीण सड़क विकास अभिकरण
ओडीआर	अन्य जिला सड़क
ओएफपी	ऑनलाईन निधि संसाधन
ओएम	प्रचालन नियमपुस्तिका

शब्द	विवरण
ओएमएमएस	ऑनलाईन प्रबंधन, एवं मॉनीटरिंग प्रणाली
ओएमएमएस	ऑनलाईन प्रबंधन मॉनीटरिंग तथा लेखांकन प्रणाली
पीएसी	लोक लेखा समिति
पैकेज	एक लॉट में निविदा में डाला गया श्रमिक समूह
पीएयू	गरीबी उन्मूलन इकाई
पीसीआई	फुटपाथ स्थिति निर्देशिका (पीसीआई) सड़क की स्थिति को दर्शाती है तथा यह फुटपाथ स्थिति सर्वेक्षण से प्राप्त होती है। सर्वेक्षण करने के लिए तीन पद्धतियों को निर्धारित किया गया है। यह दृश्य निरीक्षण, सवारी आराम तथा चालन गति पर आधारित हैं। सर्वेक्षण 1 से 5 तक फुटपाथ स्थिति निर्देशिका उत्पन्न करता है। दृश्य निरीक्षण पद्धति के अंतर्गत पीसीआई महत्व 1,2,3,4,5 सड़क की स्थिति को क्रमशः बहुत खराब, खराब साफ, अच्छी तथा बहुत अच्छी के रूप में दर्शाता है।
पीईसी	निष्पादन मूल्यांकन समिति
पीआईयू	कार्यक्रम कार्यान्वयन इकाई (फील्ड में कार्य निष्पादन अभिकरण)
पीएमसी	पूर्वमिश्रित कार्पेट
पीपीएसडब्ल्यूओआर	प्रतिस्थापन बिना आकार का संभाव्यता अनुपात-एक नमूना प्रक्रिया जिसके अंतर्गत चयन किए जाने वाली एक इकाई की संभाव्यता, बड़े समूहों को चयन की अधिक तथा छोटे समूहों को कम संभाव्यता प्रदान करते हुए, निर्णायक इकाई के आकार का अनुपात है। इस पद्धति में, एक बार इकाई का चयन हो जाता है तो इसे जनसंख्या से हटा दिया जाता है तथा अन्य इकाई का चयन शेष जनसंख्या से किया जाता है।
पीआरआई	पंचायती राज संस्थान
पीडब्ल्यूडी	लोक निर्माण विभाग
क्यूसीआर	गुणवत्ता नियंत्रण पंजिका
आरसीसी	प्रबलित सीमेंट कन्क्रीट

शब्द	विवरण
आरसीसीपी	रोलर सुसम्बद्ध सीमेंट कन्क्रीट फुटपाथ
आरआरएम	ग्रामीण सड़क नियमपुस्तिका
एसबीडी	मानक बोली दस्तावेज
एसएच	राज्य राजमार्ग
एसएलएससी	राज्य स्तरीय स्थायी समिति
एसओआर	दरों की सारणी
एसक्यूसी	राज्य गुणवत्ता समन्वयक
एसक्यूएम	राज्य गुणवत्ता मॉनीटर
एसआरआई	सतोषजनक अपेक्षित सुधार
एसआरआरडीए	राज्य ग्रामीण सड़क विकास अभिकरण
एसआरएसडब्ल्यूओआर	बिना प्रतिस्थापन सरल यादृच्छिक नमूना-डाटा संग्रहण जिसमें जनसंख्या में प्रत्येक पैकेज के पास चुने जाने का आमतौर पर बराबर अवसर होता है।
एसटीए	राज्य तकनीकी अभिकरण-प्रतिष्ठित तकनीकी संस्थान तथा जिनकी पहचान एनआरआरडीए द्वारा कार्यक्रम कार्यान्वयन इकाईयों को तकनीकी सहायता प्रदान करने हेतु प्रत्येक राज्य सरकार से परामर्श में की गई है।
निविदा प्रीमियम	जहां प्राप्त निविदा की कीमत कार्य की अनुमानित लागत से अधिक होती है।
टीआर	सीधे मार्ग (टीआर) कुछ लिंक मार्गों (एलआर) अथवा निवासों की बड़ी संख्या से यातायात को एकत्रित करते हैं तथा इन्हे या तो सीधे या फिर उच्च श्रेणी की सड़को अर्थात् जिला सड़कों या राज्य/राष्ट्रीय राजमार्गों के माध्यम से विपणन केन्द्रों तक ले जाती हैं।
ट्रांसिक्ट वॉक	इसे सहायक अभियन्ता द्वारा भूमि उपलब्धता तथा सीध को सुनिश्चित करने हेतु संगठित किया गया है।
असंतुलित बोली	जहां उदरण बोली अनुमानित लागत से कम है।

शब्द	विवरण
वैट	मूल्य वृद्धि कर
डब्ल्यूबीएम	जल प्रतिबंधित पक्की सड़क
जेड पी	जिला परिषद्