



सत्यमेव जयते

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन
भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण में सार्वजनिक
निजी भागीदारी परियोजनाओं के कार्यान्वयन

पर

मार्च 2013 को समाप्त वर्ष के लिए



संघ सरकार (वाणिज्यिक)
सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय

2014 की संख्या 36

(निष्पादन लेखापरीक्षा)

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण में
सार्वजनिक निजी भागीदारी परियोजनाओं के
कार्यान्वयन पर निष्पादन लेखापरीक्षा

मार्च 2013 को समाप्त वर्ष के लिए

संघ सरकार (वाणिज्यिक)

सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय

2014 की संख्या 36

(निष्पादन लेखापरीक्षा)

विषय सूची

विषय	पृष्ठ सं.
प्राक्कथन	iii
कार्यकारी सार	v
अध्याय 1 प्रस्तावना	1
अध्याय 2 योजना	14
अध्याय 3 वित्तीय प्रबंधन	21
अध्याय 4 परियोजनाएं देना और रियायत अवधि	27
अध्याय 5 परियोजनाओं का कार्यान्वयन	48
अध्याय 6 टोल से राजस्व	67
अध्याय 7 परियोजनाओं की मॉनिटरिंग	72
अध्याय 8 निष्कर्ष	84
अनुबंध	89
शब्दावली	160

प्राक्कथन

इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन को भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के निष्पादन लेखापरीक्षा दिशानिर्देशों और लेखा एवं लेखापरीक्षा पर विनियमावली, 2007 के अनुसार तैयार किया गया है।

भारत सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास कार्यक्रम(एनएचडीपी) का अनुमोदन किया (जनवरी 2005) है जिसमें ₹ 2,47,635 करोड़ की अनुमानित लागत पर सड़कों के 55,225 कि.मी. (31 मार्च 2013 तक) के विकास की परिकल्पना की गई थी। ऐसी सड़कों के विकास को भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) को सौंपा गया था जिसको सात चरणों में कार्यान्वित करना था। एनएचडीपी के चरण I और II में परियोजनाओं को मुख्यतः इंजीनियरिंग, खरीद और निर्माण (ईपीसी) मोड के अन्तर्गत कार्यान्वयन हेतु लिया गया था। इस मोड के अन्तर्गत परियोजनाओं को पूर्ण रूप से भारत सरकार/एनएचएआई द्वारा वित्त पोषित किया गया था। चरण II के बाद से कम बजटीय संसाधनों के प्रवाह में अतिरिक्त संवर्धन और निजी क्षेत्र की भागीदारी को प्रोत्साहित करने के मद्देनजर, भारत सरकार ने सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड के अन्तर्गत एनएचडीपी परियोजनाएं देना आरम्भ कर दिया था।

लेखापरीक्षा ने पीपीपी मोड के अन्तर्गत दी गई कुल 207 परियोजनाओं में से (31-3-2012 तक) एनएचडीपी के चरण II, III, IV और V के अन्तर्गत 94 परियोजनाओं के कार्यान्वयन की जांच करने के लिए एनएचएआई की निष्पादन लेखापरीक्षा की थी।

लेखापरीक्षा के निष्पादन में लेखापरीक्षा एनएचएआई और सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय से प्राप्त सहयोग के लिए आभार प्रकट करती है।

कार्यकारी सार

- सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने 20 कि. मी. प्रति दिन पर राष्ट्रीय राजमार्ग (एनएच) के विस्तारण और उन्नयन के लिए लक्ष्य निर्धारित किया था। तथापि, यह देखा गया कि एनएचएआई की उपलब्धि 2009-10 से 2012-13 के दौरान 3.06 कि. मी. और 17.81 कि. मी प्रतिदिन के बीच थी।

(पैरा 2.3)

- भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई), द्वारा रियायत अवधि के निर्धारण के लिए यार्डस्टिक के रूप में वहनीय क्षमता/टोल योग्य परिवहन को अपनाने में विसंगति थी। इसके परिणामस्वरूप उच्चतर रियायत अवधि का निर्धारण हुआ और विस्तारित अवधि के लिए टोल के माध्यम से सड़क उपयोक्ताओं पर अधिक भार पड़ा। प्रयोक्ताओं को ₹ 28095.54 करोड़ (निवल वर्तमान मूल्य-एनपीवी ₹ 3233.71 करोड़) के अतिरिक्त टोल का भुगतान करना पड़ेगा।

(पैरा 4.3.1)

- एनएचएआई ने 23 परियोजनाओं में कार्यक्षेत्र के परिवर्तन के कारण ₹ 856.80 करोड़ व्यय किए जिस में से ₹ 662.53 करोड़ का व्यय त्रुटिपूर्ण विस्तृत परियोजना रिपोर्ट डीपीआर)/ व्यवहार्यता रिपोर्ट(एफआर) के कारण हुआ।

(पैरा 5.9)

- एनएचएआई वाणिज्यिक प्रचालन तारीख (सीओडी) को प्राप्त करने में विलम्ब के कारण, पूरी की गई छः वार्षिकी (Annuity) परियोजनाओं में टोल संग्रहण को शुरू नहीं कर सका। इसके परिणामस्वरूप ₹ 259.47 करोड़ का टोल संग्रहण गँवाना पड़ा। इसके अलावा, ₹ 171.37 करोड़ का टोल, टोल अधिसूचना को जारी करने में विलम्ब (₹ 157.65 करोड़) के कारण और इन परियोजनाओं के लिए टोल अधिसूचना को जारी करने के बाद टोल संग्रहण शुरू करने में विफलता के कारण (₹ 13.72 करोड़) संग्रहण नहीं किया जा सका।

(पैरा 6.1)

- दो परियोजनाएं इस तथ्य के बावजूद 4-लेनिंग के लिए अनुमोदित की गई थी कि न्यूनतम थ्रेशहोल्ड (threshold) यातायात अगले पांच से 12 वर्षों में प्राप्त करना सम्भव नहीं था। अनावश्यक 4-लेनिंग से ₹ 1724.10 करोड़ की अतिरिक्त निर्माण लागत आएगी जोकि सड़क प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान की जाने वाली बढ़ी हुई उपयोक्ता फीस जोकि 2-लेन की तुलना में 4-लेन के लिए 66.67 प्रतिशत तक अधिक होने के साथ ही परिहार्य थी।

(पैरा 4.2.1)

- छूट ग्राहियों द्वारा संगणित कुल परियोजना लागत (टीपीसी) प्राधिकरण द्वारा संगणित टीपीसी की तुलना में अधिक थी। 25 परियोजनाओं में छूट ग्राहियों द्वारा संगणित टीपीसी 50 प्रतिशत तक अधिक थी। रियायत समापन के समय लागत में ऐसा अंतर एनएचएआई के लिए गंभीर जोखिम वाला है।

(पैरा 5.4)

- या तो डीपीआर सलाहकारों/प्राधिकरण/सार्वजनिक निजी भागीदारी मूल्यांकन समिति (पीपीपीएसी) द्वारा या बोली प्रक्रिया के दौरान, बिल्ड ऑपरेट एण्ड ट्रांसफर (बीओटी) टोल पर अलाभकारी मानी गई परियोजनाओं को लाभकारी बनाने के लिए आरंभिक परियोजना पैरामीटर में महत्वपूर्ण परिवर्तनों के बाद पुनः संरचित किया गया था किन्तु नए आरएफक्यू ऐसे मामलों में आमंत्रित नहीं किए गए जिसने प्रतिस्पर्धात्मक बोली की प्रक्रिया को विकृत कर दिया।

(पैरा 4.1.2)

- आंशिक रूप से पूरे किए गए चार स्ट्रेचों पर टोलिंग की अनुमति देने के एनएचएआई के निर्णय के परिणामस्वरूप सड़क प्रयोक्ताओं पर ₹ 161.67 करोड़ का अतिरिक्त भार पड़ा।

(पैरा 5.7)

- माइलस्टोन प्राप्त नहीं करने के बावजूद तीन 6-लेनिंग परियोजनाओं में छूट ग्राहियों द्वारा एकत्र की गई ₹ 902.89 करोड़ की कुल राशि को 'रोकी गई राशि खाता' में हस्तांतरित नहीं किया गया।

(पैरा 5.8)

- चार परियोजनाओं में, एनएचएआई ने एमसीए के प्रावधानों के उल्लंघन में ₹ 769.53 करोड़ की राशि वीजीएफ समय से पूर्व निर्मुक्त कर दिया गया था।

(पैरा 7.6)

- एनएचएआई अपने कार्यबल की व्यवस्था अधिकतर दूसरे सरकारी विभागों से प्रतिनियुक्ति पर अधिकारियों और सलाहकारों की नियुक्ति द्वारा कर रहा है। कार्मिक एवं प्रशिक्षण विभाग (डीओपीटी), कार्मिक, सार्वजनिक शिकायतें एवं पेंशन मंत्रालय, भारत सरकार ने यह सुनिश्चित करने के लिए नवम्बर 2009 में एमओआरटीएच को निर्देश दिया कि दो वर्षों के अंदर एनएचएआई की संरचना में प्रत्यक्ष भर्ती और प्रतिनियुक्त किए गए अधिकारियों के समावेश के माध्यम से अपने स्वयं के स्वतंत्र संवर्ग के लिए प्रावधान करने हेतु सुधार किया जाए। तथापि, 31 मार्च 2013 की समाप्ति तक प्रतिनियुक्ति पर व्यक्तियों का नियमित कर्मचारियों के प्रति का अनुपात 83:17 था।

(पैरा 7.2)

- एमओआरटीएच ने उन्नयन के लिए सड़क स्ट्रेच के चयन और प्राथमिकता से संबंधित अभिलेख प्रस्तुत नहीं किए इसलिए, लेखापरीक्षा यह निर्धारित करने में असमर्थ थी कि क्या एमओआरटीएच ने वस्तुपरक, पारदर्शी एवं तार्किक प्रणाली में सड़क स्ट्रेचों का चयन किया था।

(पैरा 2.1)

अध्याय - 1

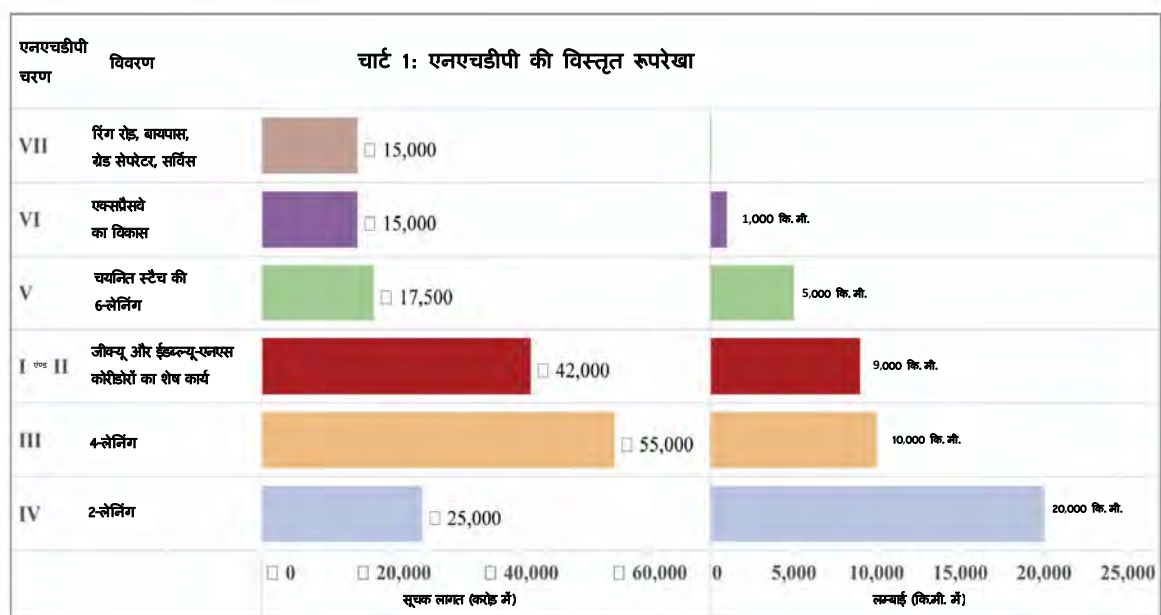
प्रस्तावना

1.1 भारत के पास 65569 कि. मी का राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क है जोकि देश के कुल सड़क नेटवर्क का 1.7 प्रतिशत है और यह कुल यातायात के 40 प्रतिशत को वहन करता है।

भारत में राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास, रख-रखाव और प्रबंधन की भूमिका भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) को सौंपी गई है जिसे कारबार सिद्धान्तों पर अपने कार्य करने के लिए निकाय कारपोरेट के रूप में एनएचएआई अधिनियम 1988, नामक संसद के अधिनियम द्वारा 1988 में स्थापित किया गया था। तथापि, एनएचएआई ने पूर्णकालिक अध्यक्ष और सदस्यों की नियुक्ति के साथ केवल 1995 में अपना कार्य करना आरम्भ किया था। इसका नेतृत्व अध्यक्ष द्वारा किया जाता है और इसमें भारत सरकार (जीओआई) द्वारा नियुक्त पांच पूर्ण कालिक सदस्य और चार अंशकालिक सदस्य शामिल हैं।

एनएचएआई राष्ट्रीय राजमार्ग विकास कार्यक्रम (एनएचडीपी) के कार्यान्वयन के लिए अधिदेशित है जोकि 55225 कि. मी (31 मार्च 2013 तक) को कवर करने वाले विश्व के सबसे बड़े सड़क विकास कार्यक्रमों में से एक है। एनएचडीपी के लिए कार्य योजना में 2012 तक दी गई रियायतें/ठेकों पर ₹ 2,20,000 करोड़ का कुल निवेश शामिल है। जनवरी 2005 में आयोजित की गई इसकी तीसरी बैठक में अवसंरचना समिति (सीसीआई)¹ ने एनएचडीपी की विस्तृत रूप रेखा का अनुमोदन किया और अधिदेशित किया कि निम्नलिखित चार्ट 1 में दर्शाया गया कार्यक्रम 2012 तक किया जाना है:

¹ प्रधानमंत्री की अध्यक्षता में अवसंरचना पर केबिनेट समिति (सीसीआई) का गठन 6 जुलाई 2009 को किया गया था। इसने प्रधानमंत्री की अध्यक्षता के अन्तर्गत अगस्त 2004 में स्थापित की गई अवसंरचना समिति का स्थान ले लिया। सीसीआई नीतियों का अनुमोदन और समीक्षा करती है तथा सभी अवसंरचना कार्यक्रमों तथा सभी अवसंरचना क्षेत्रों की परियोजनाओं के कार्यान्वयन को मोनीटर करती है। जनवरी 2013 में भारत सरकार ने निवेश पर केबिनेट समिति का गठन किया और सीसीआई को सीसीईए (आर्थिक मामलों की केबिनेट समिति) के साथ मिला दिया गया है।



1.2 सड़क परियोजनाओं के लिए वित्त पोषण:

एनएचडीपी परियोजनाओं को मुख्यतः निम्नलिखित स्रोतों से वित्तपोषित किया जाता है:

- पेट्रोल और हाई स्पीड डीजल पर उदग्रहीत उपकर (केन्द्रीय सड़क निधि),
- बाहर से सहायता प्राप्त परियोजनाओं के लिए प्राप्त निधि,
- अतिरिक्त बजटीय सहायता,
- बाजार उधारियां और
- राजस्व व्यापार में लगाना²

एनएचएआई द्वारा वित्तीय प्रबंधन पर इस रिपोर्ट के अध्याय III में चर्चा की गई है।

1.3 एनएचडीपी के चरण:

31 मार्च 2013 तक एनएचडीपी के सात चरणों की स्थिति के ब्यौरे निम्नलिखित तालिका 1, चार्ट 2 ए और 2 बी में दिए गए हैं:-

² राजस्व को व्यापार में लगाने में एनएचएआई द्वारा किया गया टोल संग्रहण, साझा राजस्व, ऋणात्मक अनुदान आदि और भारत की समेकित निधि में डिपोजिट शामिल है: जिसके प्रति इसकी परियोजनाओं के निवेश के लिए एनएचएआई को भारत सरकार द्वारा बराबर राशि निर्मुक्त की जानी है।

तालिका 1: एनएचडीपी परियोजनाओं की स्थिति

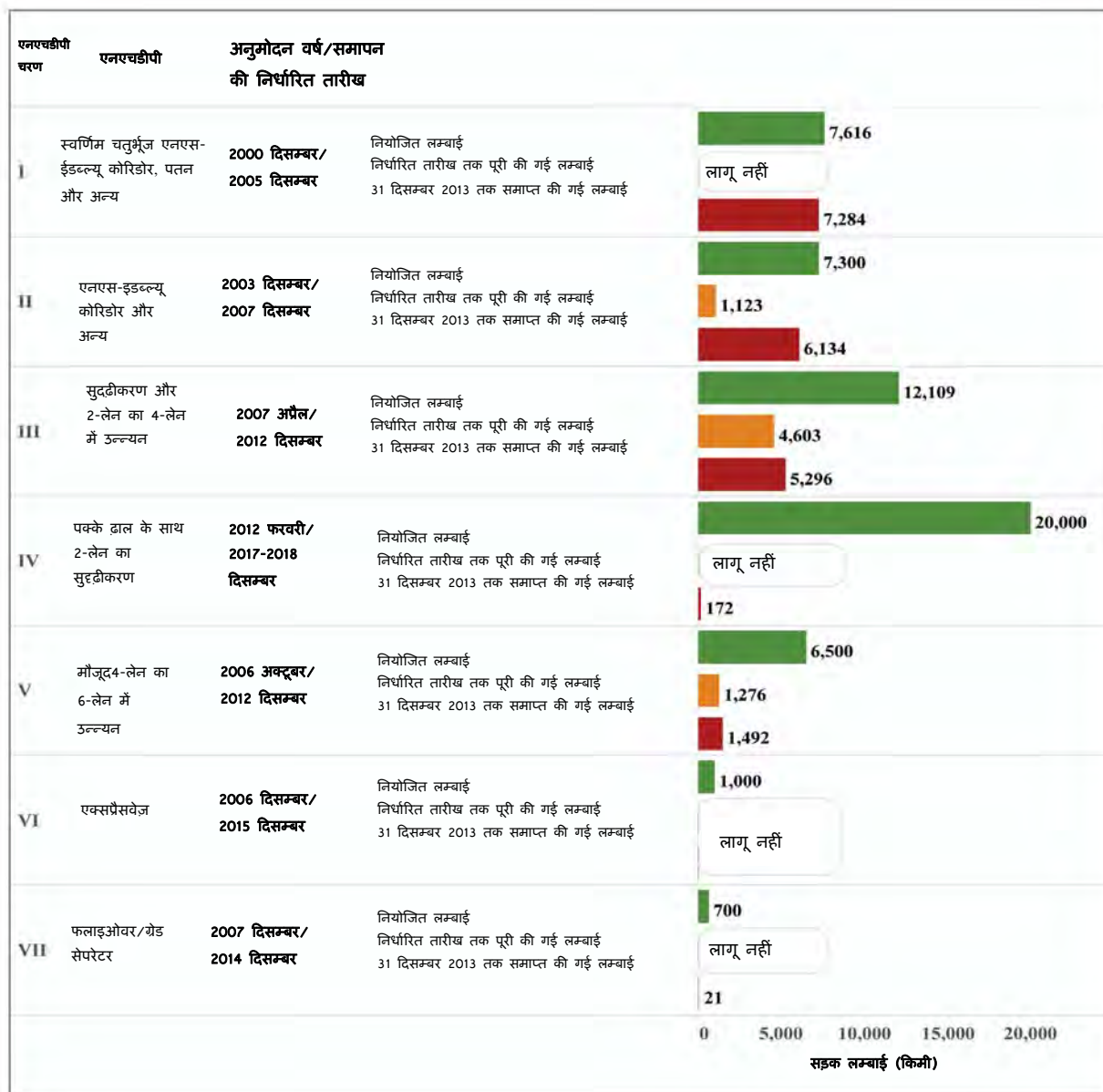
एनएचडीपी चरण अनुमोदन का वर्ष	एनएचडीपी	लम्बाई (कि. मी. में)/निर्धारित समापन तारीख	निम्नलिखित तक कि. मी. में (आंशिक रूप से समापन सहित) पूरी की गई लम्बाई		निम्नलिखित तक समापन प्रतिशतता		कुल अनुमानित लागत (₹ करोड़ में)	एनएचएआई और झूटग्राहियों द्वारा 31 मार्च 2013 तक किया गया व्यय (₹ करोड़ में)
			निर्धारित तारीख	31 मार्च 2013	निर्धारित तारीख	31 मार्च 2013		
चरण I/ दिसम्बर 2000	स्वर्णिम चतुर्भुज (जीक्यू), उत्तर दक्षिण-पूर्व पश्चिम (एनएस-ईडब्ल्यू) कोरिडोर, पोर्ट और अन्य	7616 दिसम्बर 2005	उपलब्ध नहीं	7284	उपलब्ध नहीं	95.64 प्रतिशत	30,300	40979.83
चरण II/ दिसम्बर 2003	एनएस-ईडब्ल्यू कोरिडोर और अन्य	7300 ³ दिसम्बर 2007	1123	6134	15.38 प्रतिशत	84.03 प्रतिशत	34,339	58633.84
चरण III/ अप्रैल 2007	सुददीकरण और 2-लेन का 4-लेन में उन्नयन	12109 दिसम्बर 2012	4603	5296	38.01 प्रतिशत	43.74 प्रतिशत	33069(IIIए) +47557(IIIबी) = 80,626	62111.72
चरण IV/ फरवरी 2012	पक्के ढाल के साथ 2-लेन का सुददीकरण	20000 ⁴ दिसम्बर 2017-18	लागू नहीं	172	लागू नहीं	0.86 प्रतिशत	27800	3112.29
चरण V/ अक्टूबर 2006	मौजूद 4-लेन का 6-लेन में उन्नयन	6500 दिसम्बर 2012	1276	1492	19.63 प्रतिशत	22.95 प्रतिशत	41,210	20501.95
चरण VI/ नवम्बर 2006	एक्सप्रेसवेज	1000 दिसम्बर 2015	लागू नहीं	शून्य	शून्य		16,680	20.36
चरण VII/ दिसम्बर 2007	फ्लाईओवर/गेड सेपरेटर	700 दिसम्बर 2014	लागू नहीं	21	लागू नहीं	3.0 प्रतिशत	16680	683.10
जोड़		55225		20399			247635	186043.09⁵

³ इसके चरण-I में चालू एनएस-ईडब्ल्यू कोरिडोर का 981 कि. मी शामिल हैं।

⁴ एनएचएआई को 20,000 कि. मी. में से केवल 13389 कि. मी सौंपा गया था।

⁵ एनएचएआई का परियोजना व्यय (31 मार्च 2013 तक निर्धारित परिसम्पत्ति/सीडब्ल्यूआईपी) में हिस्सा ₹ 1,06,440.23 करोड़ हैं।

चार्ट 2ए-एनएचडीपी की प्रत्यक्ष प्रगति



चार्ट 8 बी: एनएचडीपी की वित्तीय प्रगति



लेखापरीक्षा में कवर किए गए चरण II, III, IV और V के अन्तर्गत निर्धारित तारीख पर कार्य समापन की प्रतिशतता 19.63 प्रतिशत (चरण V) से 38.01 प्रतिशत (चरण III) के बीच थी। एनएचडीपी के उपरोक्त चरणों में से किसी को भी (चरण IV को छोड़कर जिसका समापन 2017-18 तक निर्धारित है) मार्च, 2013 की समाप्ति तक पूरा नहीं किया गया था यद्यपि समापन की देय तारीख पहले ही समाप्त हो चुकी थी। इसके अलावा, चरण II, III और V के अन्तर्गत सड़क परियोजनाओं का 100 प्रतिशत समापन मार्च 2013 के अन्त तक नहीं किया गया था। कुल अनुमोदित लागत के प्रति किया गया वास्तविक व्यय इन चार चरणों में अनुमानित लागत का क्रमशः 170.75 प्रतिशत, 77.04 प्रतिशत, 11.20 प्रतिशत और 49.75 प्रतिशत था।

1.4 परियोजनाओं के कार्यान्वयन का तरीका

एनएचडीपी के चरण I और II में परियोजनाओं का कार्यान्वयन मुख्यतः इंजीनियरिंग, खरीद और निर्माण (ईपीसी) मोड के अन्तर्गत किया गया था। इस मोड के अन्तर्गत परियोजनाओं को पूर्ण रूप से भारत सरकार/एनएचएआई द्वारा वित्तपोषित किया गया था। चरण III के बाद से अपर्याप्त

बजटीय स्रोतों के अन्तर्वाह के अतिरिक्त संवर्धन करने और निजी क्षेत्र भागीदारी को प्रात्साहित करने के मद्देनजर भारत सरकार ने एक परियोजना अर्थात् चरण III के अन्तर्गत बेंगलुरु-होसुर की 6 लेनिंग को छोड़कर, निजी भागीदारी (पीपीपी) के मोड के अन्तर्गत एनएचडीपी परियोजनाएं देनी प्रारम्भ कर दी।

1.5 सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी)

पीपीपी व्यवस्था के अन्तर्गत एनएचएआई द्वारा कार्यान्वयन के दो मुख्य तरीकों का पालन किया गया:

- निर्माण प्रचालन और हस्तारण (बीओटी)- टोल आधार
- निर्माण प्रचालन और हस्तारण (बीओटी) वार्षिकी आधार

बीओटी (टोल) में छूटग्राही (अर्थात् निजी भागीदार) उनको सौंपे गए सड़क स्ट्रेच के वित्त, निर्माण, प्रचालन और रख-रखाव के लिए जवाबदेह हैं। वह छूट अवधि के दौरान टोल के संग्रहण और धारण के हकदार है। यदि अनुमानित टोल संग्रहण निवेश पर प्रतिफल सहित परियोजना लागतों से कम होता है तो एनएचएआई ने व्यावहारिकता गैप निधियन के रूप में अन्तर को पूरा करने के लिए वित्त का प्रावधान किया है। कुछ मामलों में छूटग्राही वीजीएफ प्राप्त करने की बजाय प्रीमियम/राजस्व शेयरिंग का प्रस्ताव रख सकता है।

बीओटी (वार्षिकी) मोड के मामलों में निर्माण, प्रचालन, वित्त और अनुरक्षण की जिम्मेदारी छूटग्राही पर होती है और कर संग्रहण जिम्मेदारी एनएचएआई पर होती है। सभी निर्माण और वार्षिक रख-रखाव लागतों का वहन छूटग्राही द्वारा वहन किया जाता है और उक्त की बोली के समय पर निर्धारित वार्षिकी भुगतानों के माध्यम से एनएचएआई द्वारा पूर्ण रूप से प्रतिपूर्ति की जाती है।

अलग अलग परियोजनाओं के सीसीईए/सीसीआई के अनुमोदन के बाद बोली की प्रक्रिया अर्थात् छूटग्राहियों को शामिल करना शुरू होता है जिसमें एनएचएआई द्वारा गठित मूल्यांकन समिति द्वारा मूल्यांकित रुचि की अभिव्यक्ति (इओआई)/योग्यता के लिए निवेदन (आरएफक्यू), प्रस्ताव निवेदन (आरएफपी) और सफल बोलीदाता को परियोजना को अंतिम रूप से देने जैसे विभिन्न स्तर शामिल हैं। ठेका देने के बाद बोलीदाता विशेष उद्देश्य साधन (एसपीवी) अर्थात् छूटग्राही की स्थापना करते हैं जो कार्य निष्पादित करता है।

1.6 पीपीपी मॉडल के कार्यान्वयन हेतु प्रक्रिया

राजमार्गों के लिए पीपीपी परियोजनाओं के निरूपण, मूल्यांकन और अनुमोदन के लिए नीति दिशानिर्देश ओएम सं. 01 मई 2005-पीपीपी दिनांक 12 जनवरी 2006 के माध्यम से भारत सरकार द्वारा अधिसूचित किये गये थे। नीति के अनुसार सभी परियोजनाओं को पहले बीओटी-टोल आधार पर प्रस्ताव रखना था जिसमें विफल रहने पर इनको बीओटी (वार्षिकी) के अन्तर्गत प्रस्तावित किया जाना था। यदि दोनों विफल रहते हैं तो इनको आर्थिक मामलों पर केबिनेट समिति (सीसीईए) के विशेष अनुमोदन के बाद इपीसी मोड पर किया जाना था।

बी. के चतुर्वेदी समिति की सिफारिश के आधार पर भारत सरकार ने निर्णय किया (नवम्बर 2009) कि सड़क परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए डिलीवरी के सभी तीन तरीकों अर्थात् बीओटी (टोल), बीओटी (वार्षिकी) और इपीसी को यथाक्रम की अपेक्षा एक साथ करना चाहिए। इसके अलावा, प्रथम दृष्टया बीओटी (टोल) के लिए उचित न पाई गई सड़क परियोजना को सचिव, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, मंत्रालय (एमओआरटीएच) की अध्यक्षता में अन्तर मन्त्रीपक्षीय दल (आईएमजी) के अनुमोदन के बाद बीओटी (वार्षिकी) पर प्रत्यक्ष रूप से कार्यान्वित किया जा सकता था। तथापि, इपीसी आधार पर परियोजना के कार्यान्वयन से पहले इसकी अनिवार्य रूप से बीओटी (वार्षिकी) के लिए जांच की जानी थी। ऐसे मामलों में जहां आईएमजी में एकात्मकता नहीं थी, मामले को मंत्रियों के सशक्त दल (इजीओएम) के समक्ष प्रस्तुत किया जाना था।

एनएचडीपी में एनएचएआई की भूमिका भारत सरकार की कार्यान्वयन एजेंसी की है और पहले के पास सड़क परियोजनाओं के अनुमोदन और मंजूरी की शक्तियां नहीं हैं। पीपीपी परियोजनाओं का मूल्यांकन और अनुमोदन इस उद्देश्य के लिए स्थापित समितियों अर्थात् स्थायी वित्त समिति (एसएफसी), सार्वजनिक निजी भागीदारी मूल्यांकन समिति (पीपीपीएसी) और निवेश/लागतों पर निर्भर सीसीईए/सीसीआई द्वारा किया जाता है।

1.7 पीपीपी परियोजनाओं की प्रास्थिति

चरण I और II में कुल 356 परियोजनाएं दी गई थी जिनमें से 56 को पीपीपी के अन्तर्गत दिया गया था। चरण III के बाद से 171 परियोजनाओं में से 170 को पीपीपी मोड के अन्तर्गत दिया गया था। दिसम्बर 2012 की समाप्ति तक सभी सात चरणों में संयुक्त रूप से कुल 226 परियोजनाएं पीपीपी मोड के अन्तर्गत एनएचएआई द्वारा की गई थी। इन परियोजनाओं में से 178 को बीओटी (टोल) पर दिया गया था और 48 परियोजनाओं को बीओटी (वार्षिकी) आधार पर दिया गया था।

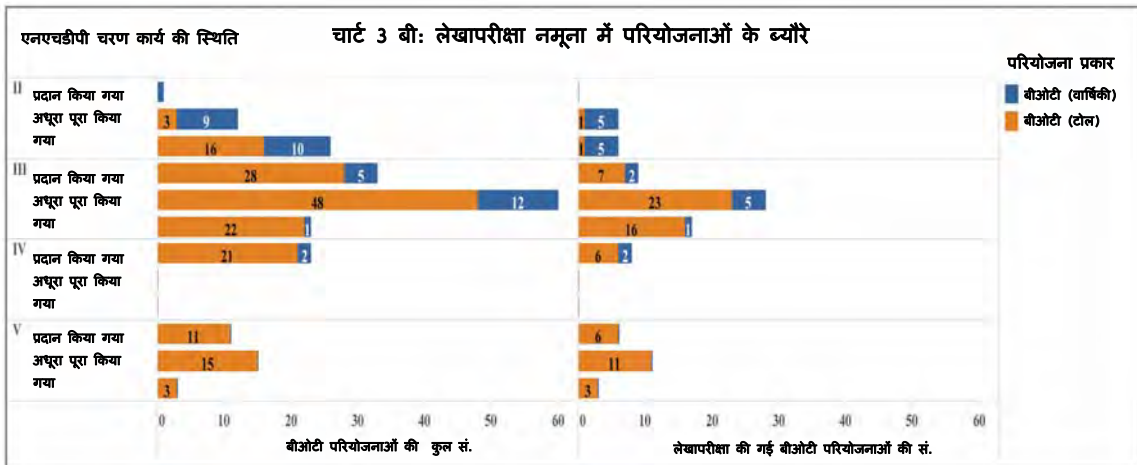
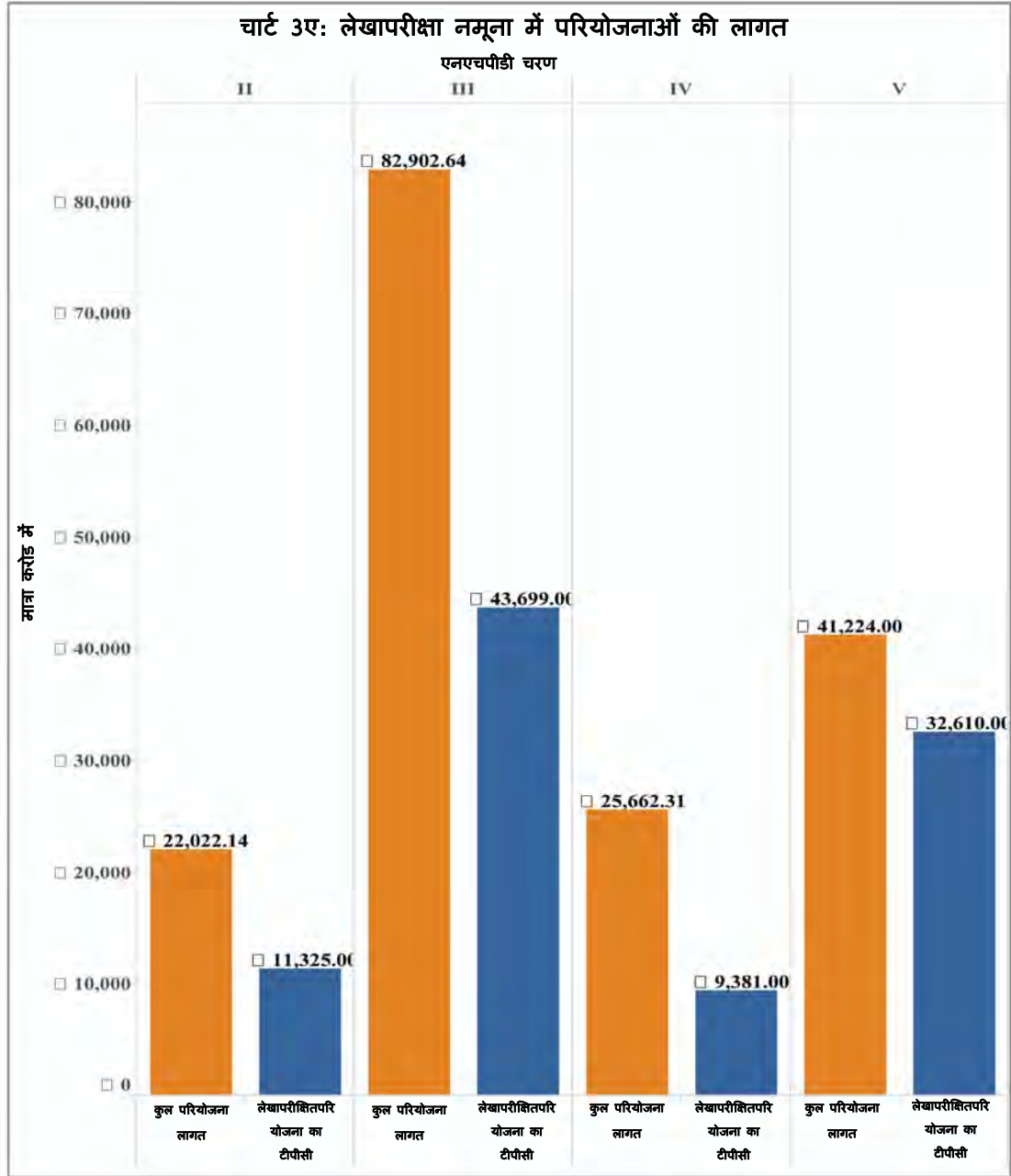
1.8 लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र

लेखापरीक्षा में एनएचडीपी के चरण II, III, IV और V के अन्तर्गत दी गई कुल 207 बीओटी परियोजनाओं (31.3.2012 तक) के 45.41 प्रतिशत अर्थात् 94 परियोजनाओं को कवर किया गया था। 94 परियोजनाओं में से 74 की बीओटी (टोल) के अन्तर्गत और 20 को बीओटी (वार्षिकी) मॉडल के अन्तर्गत दिया गया था। परियोजना का चयन भौगोलिक अवस्थिति के साथ-साथ कुल परियोजना लागत (टीपीसी), व्यय की मात्रा, समापन के स्तरों पर आधारित था। रियायत करारों के अनुसार इन 94 परियोजनाओं की लागत ₹ 97016 करोड़ है जोकि 207 परियोजनाओं के लिए ₹ 171811 करोड़ की कुल परियोजना लागत के 56.47 प्रतिशत का द्योतक है। निम्नलिखित तालिका 2, चार्ट 3ए और चार्ट 3 बी इसकी व्याख्या हैं:-

तालिका 2: लेखापरीक्षा नमूना में परियोजनाओं की लागत

एनएचडीपी चरण	बीओटी (टोल)				बीओटी (वार्षिकी)				कुल	सीए के अनुसार कुल परियोजना लागत
	पूरा किया गया	अधूरा	प्रदान किया	कुल	पूरा किया गया	अधूरा	प्रदान किया	कुल		₹ करोड़ में
II	16 (1)	3 (1)	0	19 (2)	10 (5)	9 (5)	1 (0)	20 (10)	39 (12)	22022.14 (11325)
III	22 (16)	48 (23)	28 (7)	98 (48)	1 (1)	12 (5)	5 (2)	18 (8)	116 (54)	82902.64 (43699)
IV	0	0	21 (6)	21 (6)	0	0	2 (2)	2 (2)	23 (8)	25662.31 (9381)
V	3 (3)	15 (11)	11 (6)	29 (19)	0	0	0	0	29 (20)	41224.00 (32610)
Total	41 (20)	66 (35)	60 (19)	167 (74)	11 (6)	21 (10)	8 (4)	40 (20)	207 (94)	171811.09 (97016)
टीपीसी (करोड़ में)	8541	41616	28030	78187	2338	13509	2982	18829		97016
वार्षिकी सहित परियोजनाओं की संख्या के संबंध में चयनित प्रतिशत					27.7	47.9	24.4	100		
वार्षिकी सहित परियोजनाओं की टीपीसी के संबंध में चयनित प्रतिशत					11.21	56.82	31.97	100		

टिप्पणी: कोष्ठक में दिए गए आंकड़े लेखापरीक्षा के लिए चयनित परियोजनाओं को दर्शाते हैं।



1.9 लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा के उद्देश्य यह निर्धारित करने के लिए थे कि क्या:

- परियोजना की पहचान/प्राथमिकता पारदर्शी/प्रभावी तरीके से की गई थी; क्या इस संबंध में परिभाषित विद्यमान मानदण्ड यातायात सूचकांक महत्वपूर्ण स्थानों/शहरों/वाणिज्यिक केंद्रों से सम्पर्क, नीतिगत महत्व, देश के विभिन्न भागों के समान विकास और इन जैसे कारकों पर आधारित है।
- निधियों का वित्तीय प्रबंधन उचित था, संसाधनों का संग्रहण पर्याप्त था और उपलब्ध निधियों का प्रभाविकता से उपयोग किया गया था और अर्थनीति को निधियां उधार लेते समय ध्यान में रखा गया था।
- डीपीआर/व्यवहार्यता रिपोर्ट में किए गए प्रक्षेपण उचित थे और अनुवर्ती कार्यक्रमों में इनका वहन किया गया था; डीपीआर/व्यवहार्यता रिपोर्ट को परियोजना के भावी तथ्यों के साथ-साथ सभी वर्तमान तथ्यों पर विचार करते हुए तैयार किया गया था और टीपीसी को विवेकपूर्ण तरीके से प्राप्त किया गया था।
- बोली मूल्यांकन प्रक्रियाएं सुस्थापित थीं और परियोजनाओं को प्रतिस्पर्धात्मक प्रक्रियाओं, समान और जनहित के अनुसार छूट ग्राहियों को दिया गया था। रियायत अवधि को निर्धारित करने के लिए मानदण्ड उचित वित्तीय मॉडल पर आधारित था और प्रयोक्ताओं पर किसी परिहार्य अतिरिक्त भार के साथ सभी परियोजनाओं के लिए समान था।
- कर संग्रहण में राजस्व प्रबंधन प्रणाली प्रभावी थी; कर राजस्व का भाग जब भी भारत सरकार को देय हो नियमित रूप से प्राप्त किया जा रहा था, और एनएचएआई का आंतरिक नियंत्रण राजस्व की कम वसूली यदि कोई है रोकने के लिए प्रभावी था।
- परियोजनाओं की मॉनिटरिंग के लिए उपयुक्त तंत्र कार्यान्वयन और ओएण्डएम स्तर के दौरान मंत्रालय (एमओआरटीएच) और एनएचएआई में स्थापित किया गया था; आऊटपुट एनएचडीपी के अन्तर्गत निर्धारित लक्ष्यों पर समान था और निधि के लिए मूल्य परियोजनाओं से वसूल किया गया था। परियोजनाओं को अनुमानित लागत, वांछित समय सीमा में पूरा किया गया था और किसी विलम्ब/चूक के मामलों में; उचित उपाय एमसीए/सीए के अनुसार किए गए/लिये गए थे।

1.10 लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली और मानदण्ड

एनएचएआई की कुछ परियोजना कार्यान्वयन इकाईयों (पीआईयूज) की नमूना लेखापरीक्षा नवम्बर 2011 से जनवरी 2012 के दौरान की गई थी। नमूना जांच के परिणामों के आधार पर लेखापरीक्षा योजना, परियोजनाओं के चयन के लिए मानदण्ड, डिजाइन मैट्रिक्स आदि तैयार किए गए थे। एनएचएआई के साथ एन्टी कान्फ्रेस 1 अगस्त 2012 को आयोजित की गई थी। और उसके बाद 5 दिसम्बर 2012 में मंत्रालय (एमओआरटीएच) के साथ जिनमें लेखापरीक्षा के माध्यम से प्राप्ति के लिए परिकल्पित लेखापरीक्षा उद्देश्यों पर चर्चा की गई थी। लेखापरीक्षा दल ने अगस्त 2012 से सितम्बर 2013 की अवधि के दौरान क्षेत्रीय लेखापरीक्षा की थी।

लेखापरीक्षा मानदण्ड निम्नलिखित से प्राप्त किया गया था:

- विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) व्यवहार्यता रिपोर्टों, नमूना सर्वेक्षण/सांख्यिकी विश्लेषण रिपोर्टों आदि की समीक्षा सहित निजी क्षेत्र भागीदारों की पहचान करने के लिए बनाए गए दिशानिर्देशों/प्रक्रियाओं का पालन करना।
- एनएचडीपी के विभिन्न चरणों के अभिलेखों की समीक्षा संबंधित चरणों के अन्तर्गत स्ट्रेचों के चयन, विभिन्न स्तरों अर्थात् एनएचएआई/मंत्रालय (एमओआरटीएच), पीपीपीएसी, इओजीएम/जीओएम/सीसीईए/सीसीआई आदि के स्तर पर परियोजनाओं के मूल्यांकन।
- मॉडल रियायत करार, राज्य सहायता करार, निलंब लेख करार, प्रतिस्थापन करार, स्वतंत्र इंजीनियर और सलाहकार के साथ करार की निबन्धन एवं शर्तें।
- यातायात और राजस्व निर्धारण और प्रक्षेपण
- डीपीआर के अनुसार तैयार किए गए विभागीय, तकनीकी और वित्तीय अनुमान
- परियोजनाओं के मॉनीटरिंग कार्यान्वयन, प्रचालन और अनुरक्षण के लिए स्वतंत्र सलाहकार (आईसी) द्वारा तैयार की गई परियोजना प्रबंधन नियन्त्रण प्रणाली।
- बोलियों के मूल्यांकन की प्रणाली
- एनएचडीपी की कार्ययोजना और मंत्रालय (एमओआरटीएच)/एनएचएआई को निधियों के निर्मुक्त हेतु बजट प्रावधान
- परियोजना कार्यान्वयन के लिए प्रचालन और अनुरक्षण (ओएण्डएम) नियम पुस्तक
- एनएचएआई की वित्तीय प्रबंधन प्रणाली।

लेखापरीक्षा को पूरा करने के बाद तैयार की गई ड्राफ्ट निष्पादन लेखापरीक्षा रिपोर्ट जिसमें निर्दिष्ट तथ्यों और आकड़ों की पुष्टि और इस रिपोर्ट पर उनका उत्तर प्राप्त करने के लिए मंत्रालय (एमओआरटीएच) तथा एनएचएआई को 18 जुलाई 2014 को जारी की गई थी।

इसके पश्चात, रिपोर्ट पर 22 जुलाई 2014 में आयोजित किए गए एक्जिट कॉन्फ्रेंस में मंत्रालय (एमओआरटीएच) और एनएचएआई के साथ चर्चा की गई थी।

1.11 कार्यक्षेत्र सीमा

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में लेखापरीक्षा के दौरान, महत्वपूर्ण क्षेत्रों से संबंधित रिकॉर्ड/फाइलें या तो प्रस्तुत नहीं किये गये या फिर केवल आंशिक रूप से प्रस्तुत किये गये। इन अभिलेखों के अभाव से, कुछ पहलू या तो पूर्ण रूप से समीक्षित नहीं हो पाये या सीमित दायरे तक समीक्षित हो पाये। लेखापरीक्षा को प्रदान न किये या आंशिक रूप से प्रदान किये गये अभिलेखों का विवरण नीचे तालिका 3 में दर्शाया गया है।

तालिका 3-प्रदान न किये गये/आंशिक रूप से प्रदान किये गये अभिलेख

क्र. सं.	सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से मांगे गये अभिलेख/फाइलें/जानकारी	स्थिति
1	उन्नयन के लिये, लिये गये क्षेत्रों के चयन के आधार पर और एनएचडीपी चरण II से V के अंतर्गत क्षेत्रों की पहचान/प्राथमिकता के लिये अपनाये गये मानक/मानदंड	कोई भी अभिलेख प्रस्तुत नहीं किये गये।
2	एनएचडीपी चरण II, III, IV और V की स्वीकृति	चरण IV (15000 कि.मी.) की स्वीकृति से संबंधित केवल एक फाइल प्रस्तुत की गई।
3	पिछले पांच वर्षों के लिये एनएचडीपी की वित्तीय योजना के साथ-साथ कार्य योजना	केवल दो वर्षों 2011-12 और 2012-13 के लिये कार्य योजना प्रस्तुत की गई।
4	परियोजना सम्बंधी फाइलें	मांगी गई 31 फाइलों में से केवल 10 प्रस्तुत की गई; तथापि, इनमें पूर्ण जानकारी नहीं थी।
5	पिछले पांच वर्षों की पीपीपी पीआरयू (परियोजना संवीक्षा इकाई) की त्रैमासिक रिपोर्ट	कोई भी अभिलेख प्रस्तुत नहीं किये गये।
6	बीओटी परियोजनाओं में वीजीएफ के लिये टीपीसी की 40 प्रतिशत की वीजीएफ सीमा निर्धारित करने के लिये औचित्य	कोई भी अभिलेख प्रस्तुत नहीं किये गये

अभिलेखों के प्रस्तुत करने के मामले को सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के साथ बार-बार उठाया गया। यद्यपि, न तो सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से कोई उत्तर प्राप्त हुआ और न ही आवश्यक अभिलेखों को उपलब्ध कराया गया। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से अभिलेख प्राप्त करने के लिये लेखापरीक्षा द्वारा किये गये प्रयासों का विवरण नीचे दिया गया है:

क्र. सं.	मांगपत्र को/बैठकों का विवरण	दिनांक
1	सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को लेखापरीक्षा दल द्वारा जारी मांगपत्र	07 जनवरी 2013 से 13 मार्च 2013 तक
2	सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को अभिलेख प्रदान कराने के लिये अनुस्मारक	18 जनवरी 2013
3	अभिलेख प्रदान कराने के लिये सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के प्रतिनिधियों के साथ बैठक	29 जनवरी 2013
4	अभिलेख प्रदान कराने के लिये सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के संयुक्त सचिव (राजमार्ग) को अनुस्मारक पत्र	23 जनवरी 2013
5	सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को जारी लेखापरीक्षा निष्कर्ष	12 फरवरी 2013 से 14 मार्च 2013
6	अभिलेख प्रदान करने के लिये सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के संयुक्त सचिव के साथ बैठक	15 फरवरी 2013
7	अतिरिक्त अभिलेख प्रस्तुत कराने के अनुरोध सहित प्राप्त अभिलेखों की स्थिति से संबंधित सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को पत्र	18 और 20 फरवरी 2013
8	सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के संयुक्त सचिव (राजमार्ग) को अनुस्मारक पत्र	27 फरवरी 2013
9	उप-नियंत्रक महालेखापरीक्षक (वाणिज्यिक) द्वारा सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के सचिव (राजमार्ग) को अर्धशासकीय पत्र।	9 अप्रैल 2013

अध्याय - 2

योजना

2.1 सड़क क्षेत्र का चयन

चरण I और II के अंतर्गत सड़क क्षेत्र की पहचान/प्राथमिकता के लिये प्रयोग किये जाने वाले मुख्य मानदंड गोल्डन चतुर्भुज और क्रमशः उत्तर-दक्षिण, पश्चिम-पूर्व कॉरीडोर का विकास था। अन्य चरणों (III, IV और V) के अंतर्गत सड़क क्षेत्र की पहचान/प्राथमिकता के लिये प्रयोग किये जाने वाले मानदंड यह सुनिश्चित करने के लिये निकाले गये थे कि एनएचडीपी के अंतर्गत कार्यान्वयन के लिये सड़क क्षेत्र का चयन निष्पक्षता से किया जाये। तथापि, इस पहलू से संबंधित कोई भी सूचना/अभिलेख, मुद्दे को सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के संयुक्त सचिव/सचिव स्तर तक ले जाने के बाद भी, प्रस्तुत नहीं किये गये। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितम्बर 2014) कि उन्नयन के लिये विशिष्ट सड़क क्षेत्र के चयन से संबंधित दस्तावेजीकरण तत्काल उपलब्ध नहीं था।

2.1.1 लेखापरीक्षा ने सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की वेबसाइट पर उपलब्ध यातायात आंकड़ों के आधार पर क्षेत्रों के चयन का विश्लेषण करने का प्रयास किया। अपेक्षाकृत उच्च यातायात परिमाण वाले नौ राज्यों में 16 स्ट्रेचों⁶ को उन्नयन के लिये नजरअंदाज किया गया/प्राथमिकता नहीं दी गई। मामलों में टिप्पणियों की मांग करने पर, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितम्बर 2014) कि कुछ क्षेत्र उन्नयन के लिये बाद में चयनित किये गये थे और कुछ, एनएचएआई को सड़क परिवहन राजमार्ग मंत्रालय द्वारा नहीं सौंपे गये थे।

सीसीआई ने शुरू में जुलाई 2008 में 42 स्ट्रेचों को कवर करते हुये चरण IV के अंतर्गत 5000 कि.मी. की स्वीकृत दी। बाद में, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने एनएचडीपी चरण IV के अंतर्गत 20,000 कि.मी. की लंबाई के लिये कम विकसित स्ट्रेचों के उन्नयन के लिये एकीकृत योजना के लिये सीसीआई की स्वीकृति मांगी (दिनांक 20 जनवरी के कैबिनेट नोट के माध्यम से)। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा सीसीआई को प्रस्तुत पूर्वकथित नोट के पैरा 3.1 में कहा गया है कि 5000 कि.मी. के लिये कैबिनेट द्वारा पहले से ही स्वीकृत योजना

⁶ मध्य प्रदेश: (i) एनएच-69 (किमी 14.200 से 107.200) आंध्र प्रदेश: (ii) एनएच-16, (iii) एनएच-18, (iv) एनएच-43 महाराष्ट्र: (v) एनएच-204 (किमी 92.200 से 107.200), हरियाणा: (vi) एनएच-65 (किमी 0.000 से 48.600), ओडिशा: (vii) एनएच-217 (किमी 17.900 से 30.000), उत्तरांचल: (viii) एनएच-123 (किमी 1.950 से 86.000), (ix) एनएच-121 (किमी 7.325 से 140.650) और (x) एनएच-119 (किमी 135.150 से किमी 241.450), पश्चिम बंगाल: (xi) एनएच-35, (xii) एनएच-55, (xiii) एनएच-60 और (xiv) एनएच-117, मेघालय: (xv) एनएच-40, नागालैंड: (xvi) एनएच-39

शामिल है, स्वीकृति सड़कों की 8525 कि.मी. की सूची के लिये, जैसा कि नोट के अनुलग्नक में दिया गया है, और पूर्वकथित सूचियों में प्रतिस्थापन करने के लिये सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के मंत्री को अधिकार देने के लिये मांगी गई थी, जैसा भी समय-समय पर आवश्यक हो। सीसीआई ने उपरोक्त प्रस्ताव फरवरी 2012 में स्वीकृत किया।

2.1.2 लेखापरीक्षा न केवल क्षेत्रों के चयन के आधार की पुष्टि करने में असमर्थ थी, बल्कि एनएचडीपी के अंतर्गत सीसीआई द्वारा एक बार स्वीकृत सड़क क्षेत्र, बाद में सीसीआई की स्वीकृति लेते समय अन्य सड़क क्षेत्र के औचित्य के बिना प्रतिस्थापित कर दिये गये थे। सीसीआई ने शुरू में जुलाई 2008 में एनएचडीपी चरण IV क के अंतर्गत 42 सड़क क्षेत्र स्वीकृत किये। बाद में, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने चरण IV (पहले से अनुमोदित चरण IV क सहित) जो फरवरी 2012 में सीसीआई द्वारा स्वीकृत कर दिया गया था, की एकीकृत योजना के लिये जनवरी 2012 में स्वीकृति मांगी। यह देखा गया कि चरण IV क के अंतर्गत पहले से अनुमोदित 42 क्षेत्रों में से 26 नई परियोजनाओं से प्रतिस्थापित कर दिये गये थे। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने लेखापरीक्षा को न तो स्पष्ट किया कि पूर्व निर्धारित क्षेत्रों की प्राथमिकता बाद में कैसे बदल गई और न ही ऐसे प्रतिस्थापन का कारण अभिलेखों में पाया गया। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितम्बर 2014) कि सड़क क्षेत्र भूमि की उपलब्धता, निर्माण-पूर्व गतिविधियों को पूर्ण करने, यातायात परिमाण और किसी भी बाधा/स्थानीय बाधा की गैर-मौजूदगी के आधार पर चयनित/पहचाना जाता है। तथ्य, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने पूर्ण रूप से चरण IV के अनुमोदन के दौरान 26 परियोजनाओं के प्रतिस्थापन पर कोई उत्तर प्रदान नहीं किया है।

इसके अतिरिक्त, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय और एनएचएआई के साथ 22 जुलाई 2014 को आयोजित 'एक्जिट कांफ्रेंस' में, अपर सचिव और वित्तीय सलाहकार, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने कहा कि उन्नयन के लिये विशेष सड़क क्षेत्र के चयन से संबंधित दस्तावेजीकरण उपलब्ध नहीं है, यद्यपि यह बनाया जाना चाहिये।

इस प्रकार, लिखित मानदंड/अभिलेखों के अभाव में, लेखापरीक्षा यह आश्वासन देने में असमर्थ थी कि क्या पीपीपी के अंतर्गत कार्यान्वयन के लिये, लिये गये सड़क क्षेत्र की पहचान, चयन और प्राथमिकता के लिये वस्तुनिष्ठ, निष्पक्ष और तर्कसंगत प्रक्रिया का अनुपालन किया गया था।

2.2 एनएचडीपी चरणों का अनुमोदन

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने एनएचडीपी चरण II, III, IV-क (5000 किमी के लिये 2008 में स्वीकृत) और V के अनुमोदन से संबंधित अभिलेख प्रदान नहीं किये। केवल पूर्ण रूप से 20,000 कि.मी. के लिये चरण IV के अनुमोदन से संबंधित फाइल दिखाई। सड़क परिवहन

और राजमार्ग मंत्रालय ने अपने उत्तर (सितम्बर 2014) में स्वीकार किया कि पुराने अभिलेख होने के कारण ये तत्काल उपलब्ध नहीं थे।

2.2.1 एनएचडीपी चरण IV: 5000 कि.मी. के लिये एनएचडीपी चरण IV के ₹ 6950 करोड़ (01.01.2006 को मूल्य स्तर पर) की अनुमानित लागत पर जुलाई 2008 में सीसीआई द्वारा अनुमोदित किया गया था। चरण IV के अंतर्गत सीसीआई द्वारा दिये गये 20,000 कि.मी. के लिये सैद्धांतिक रूप में अनुमोदन को ध्यान में रखते हुये, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने एनएचडीपी चरण IV के अंतर्गत उन्नयन के लिये राष्ट्रीय राजमार्ग के शेष 15,000 कि.मी. पहचानने और इन क्षेत्रों के लिये संभाव्यता रिपोर्ट तैयार करना शुरू किया। यह ध्यान में रखते हुये कि 20,000 कि.मी. को 4 अलग-अलग उप-चरणों में वर्गीकरण करने से परियोजना अनुमोदन और कार्यान्वयन प्रक्रिया जटिल और पेचीदा हो जाती, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने चरण IV के अंतर्गत 20,000 कि.मी. के लिये एकीकृत कार्यक्रम के अनुमोदन के लिये सीसीआई को अपना प्रस्ताव प्रस्तुत (20 जनवरी 2012) किया। सीसीआई ने फरवरी 2012 में प्रस्ताव अनुमोदित किया अर्थात् चरण IV के अनुमोदन की तिथि से चार वर्ष बाद।

इस दौरान, चरण IV की ₹ 27800 करोड़ (₹ 9368 करोड़ की सीमा तक सार्वजनिक भागीदारी सहित) की पूरी अनुमानित लागत (2006 मूल्य पर), ₹ 78500 करोड़ तक बढ़ गई 2009 मूल्य पर (₹ 27660 करोड़ की सीमा तक सार्वजनिक भागीदारी सहित) जैसा सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के वित्त विंग द्वारा आकलित किया गया।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में उचित अभिलेखों के अभाव में अनुमोदन में विलंब के लिये विशेष कारणों की जांच लेखापरीक्षा में न की जा सकी। यद्यपि, एनएचडीपी चरण IV के अनुमोदन में सात वर्ष से अधिक विलम्ब अर्थात् 2006 से 2012 ने सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय/एनएचएआई की योजना और समन्वय में कमी को उजागर किया जिसके परिणामस्वरूप पीपीपी के अंतर्गत अनुमानित से अधिक सार्वजनिक भागीदारी की उच्च लागत के माध्यम से सरकारी कोष पर भार बढ़ने के साथ-साथ सामाजिक लाभ में विलम्ब और निर्माण की लागत बढ़ी। चरण IV के पूर्ण होने की वास्तविक लागत पूरे चरण IV की समाप्ति के बाद ही पता चलेगी।

एनएचएआई ने कहा (अगस्त 2013) कि वह केवल कार्यान्वयन एजेंसी थी और एनएचडीपी चरण IV के अंतर्गत 20,000 कि.मी. में से, केवल 13,389 कि.मी. ही सौंपा गया है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने लेखापरीक्षा निष्कर्ष को स्वीकार (सितम्बर 2014) किया।

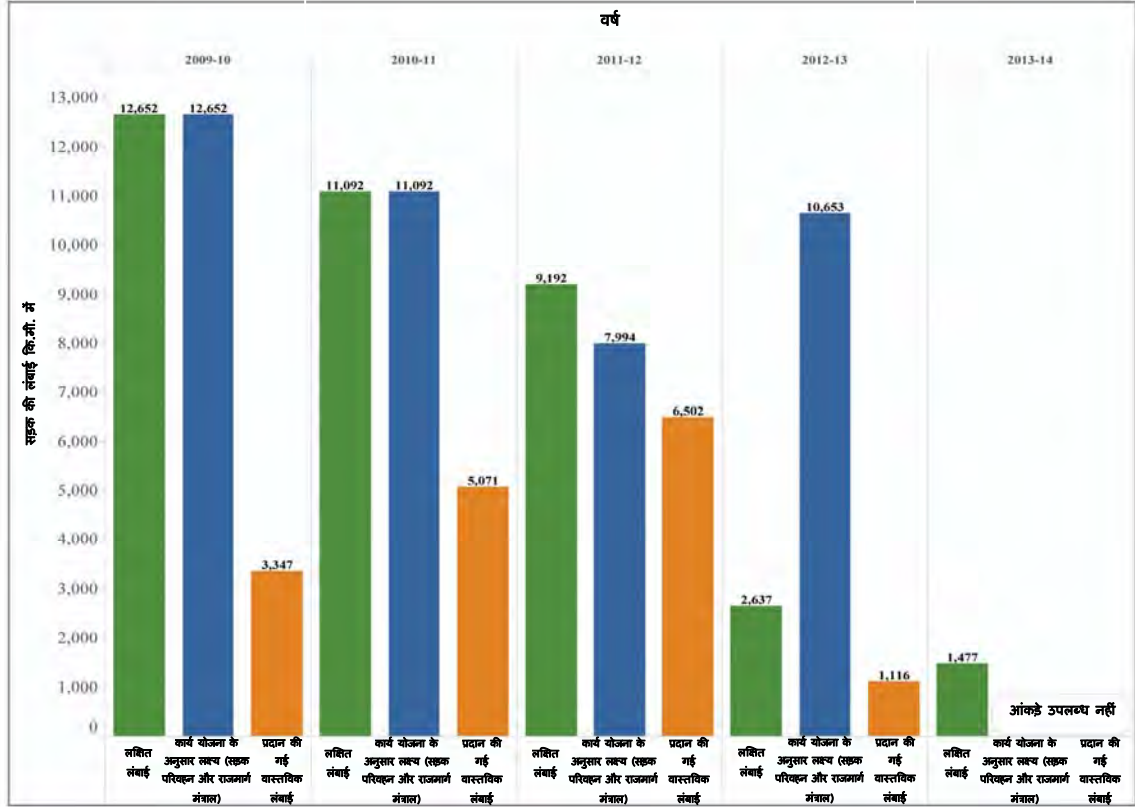
2.3 कार्य योजना, लक्ष्य और उपलब्धियां

भारत सरकार ने एनएचडीपी की प्रक्रियात्मक बाधाओं को सुलझाने के साथ-साथ वित्तीय आवश्यकताओं पर समग्र ध्यान देने और वित्तीय योजना बनाने, के लिये श्री बी. के. चतुर्वेदी, सदस्य, योजना आयोग की अध्यक्षता में, अन्य चार सदस्यों से गठित समिति (अगस्त 2009) बनाई जो सड़क क्षेत्र की आवश्यकताओं और सरकार के अन्य प्राथमिक क्षेत्रों में संतुलन बना सके, समिति की (27 अगस्त 2009) रिपोर्ट ने 2009-10 से 2013-14 के लिये कार्य योजना का सुझाव दिया जिसमें सिफारिश थी कि एनएचआई को पहले तीन वर्षों में कम से कम 21,000 कि.मी. अवाई कर सके ताकि प्रतिवर्ष (प्रतिदिन 20 कि.मी. के बराबर) 7000 कि.मी. निर्माण के उद्देश्य का लक्ष्य प्राप्त हो सके। यह कार्य योजना नवम्बर 2009 में परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा अनुमोदित हुई, इस शर्त के साथ कि 2010-11 से वित्तीय योजना कार्य योजना में ऐसे बदलावों सहित जैसे आवश्यक हो सकते हैं। आगे की कार्यवाही हेतु सक्षम मंत्री मण्डल (इजीओएम) द्वारा सुविचारित होगी। तदनुसार, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने जुलाई 2011 में 2011-12 और 2012-13 के लिये संशोधित कार्ययोजना अनुमोदित की। अवधि (2009 के बाद) के दौरान प्रदान की जाने वाली लक्षित लंबाई और प्रदान की गई वास्तविक लंबाई नीचे तालिका 4 और चार्ट 4 में दर्शाई गई है:

तालिका 4-2009 के बाद प्रदान की गई सड़कों की लंबाई

क्र. सं.	वर्ष	बी.के. चतुर्वेदी समिति द्वारा अनुशंसित कार्य योजना के अनुसार कि.मी. में राष्ट्रीय राजमार्गों की लक्षित लंबाई	सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा अपनाये गये रूप में संशोधित कार्य योजना (कि.मी. में)	प्रदान किये गये राष्ट्रीय राजमार्गों की वास्तविक लंबाई (कि.मी. में)	कमी (प्रतिशत में) (घ-ड.) / ड. X 100	राष्ट्रीय राजमार्गों की प्रतिदिन उपलब्धियां (कि.मी. में)
(क)	(ख)	(ग)	(घ)	(ड.)	(च)	(छ)
1	2009-10	12652	12652	3347.45	73.55	9.17
2	2010-11	11092	11092	5071.38	54.28	13.89
3	2011-12	9192	7994	6502.22	18.66	17.81
4	2012-13	2637	10653	1115.76	89.53	3.06
5	2013-14	1477	0	--	--	--
	कुल	37050	42391	16036.81		

चार्ट 4: कार्ययोजना, लक्ष्य और उपलब्धियां



सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने 2009-10 से 2012-13 के दौरान 20 किमी प्रति दिन की दर पर राष्ट्रीय राजमार्ग के उन्नयन और चौड़ीकरण के लक्ष्य को प्राप्त नहीं किया। उपलब्धि की सीमा 3.06 किमी और 17.81 किमी. प्रतिदिन के बीच थी। भूमि अधिग्रहण से संबंधित लक्ष्य की प्राप्ति में विलंब का कारण, संबंधित मंत्रालय/विभाग/स्थानीय निकाय जैसे पर्यावरण/वन मंजूरी, आरओबीज/आरयूबीज, उपयोगिता स्थानांतरण आदि से अपेक्षित अनुमोदन प्राप्त करने में विलंब हैं। इसकी चर्चा अलग से अध्याय-5 में विस्तृत रूप से भी की गई है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने अपने उत्तर (सितम्बर 2014) में कहा कि 20 कि.मी. प्रतिदिन के उन्नयन का लक्ष्य महत्वाकांक्षी लक्ष्य था और अवाई किये जाने वाले स्ट्रैचेज के ठोस अध्ययन पर आधारित नहीं था। इसके अतिरिक्त, यह भी कहा गया कि जब तक प्रदान करने का तरीका नीतिगत बाधाओं से मुक्त नहीं होगा, महत्वाकांक्षी लक्ष्य प्राप्त करना कठिन होगा।

इस संबंध में, यह कहा जाता है कि प्रतिदिन 20 कि.मी. सड़क के निर्माण का लक्ष्य मंत्रालय द्वारा रखा गया था और यह एनएचडीपी के कार्यान्वयन के लिये संशोधित रणनीति के लिये दिनांक सितम्बर, 2009 के कैबिनेट नोट में भी सम्मिलित था। इसके अतिरिक्त, 20 कि.मी. प्रतिदिन एनएचडीपी के कार्यान्वयन के लिये कार्य योजना तैयार करते समय बी. के. चतुर्वेदी समिति रिपोर्ट द्वारा बेंचमार्क के रूप में भी प्रयोग किया गया था।

2.4 एनएचएआई की कॉरपोरेट/सामरिक योजना

2009 तक, एनएचएआई की एनएचडीपी के व्यवस्थित कार्यान्वयन के लिये कॉरपोरेट/सामाजिक योजना नहीं थी। यद्यपि एनएचएआई ने 2009 में कॉरपोरेट योजना बनाई; इसमें भी राजमार्ग परियोजनाओं के समय से कार्यान्वयन के लिये कोई भी रणनीति, प्रक्रिया या दिशानिर्देश शामिल नहीं थे।

एनएचएआई द्वारा बनाई गई कॉरपोरेट योजना मुख्य रूप से क्षेत्रीय कार्यालयों के निर्माण और शक्तियों के विकेंद्रीकरण द्वारा एनएचएआई के प्रशासनिक सेट अप के पुनर्गठन से संबंधित है। इसमें परियोजना का समय पर और कुशल निष्पादन सुनिश्चित करने के लिये कोई भी दिशानिर्देश और रूपरेखा शामिल नहीं है। प्रदान करने और कार्यान्वयन के प्रत्येक स्तर पर विलंब के बावजूद, योजना, दोनों में से एक एनएचडीपी या पीपीपी कार्यक्रम से संबंधित स्तर वार गतिविधियों में तालमेल के लिये कोई प्रभावी उपायों पर प्रकाश नहीं डालती।

एनएचएआई ने अपने उत्तर (अगस्त 2013) में कहा कि मैसर्स पीडब्ल्यूसी, सलाहकारी संस्था का कॉरपोरेट योजना तैयार करने के लिये चयन किया गया। एनएचएआई कॉरपोरेट योजना पर पीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत अंतिम रिपोर्ट सदस्य/वित्तकी अध्यक्षता में समिति द्वारा जांच के अधीन थी। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने उत्तर (सितम्बर 2014) दिया कि कॉरपोरेट योजना आरओज, समर्पित एलए इकाइयों, शक्तियों के विकेंद्रीकरण और ई-खरीद आदि के स्थापन से संबंधित मामलों पर ध्यान देती है।

इस संबंध में यह कहा जाता है कि एनएचएआई द्वारा तैयार किये गये कॉरपोरेट योजना की समीक्षा दर्शाती है कि लक्ष्यों को निर्धारित करना, सड़क क्षेत्र का चयन, गतिविधियों की स्तरवार योजना आदि सहित परियोजना के निष्पादन के लिये विशेष दिशानिर्देश प्रदान नहीं करती। इस प्रकार, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय का उत्तर तर्कसंगत नहीं है और एनएचएआई को सड़क परियोजनाओं के समय पर और प्रभावी निष्पादन पर अधिक बल देने के लिये कॉरपोरेट योजना को संशोधित करने की आवश्यकता है।

परियोजना की योजना और निगरानी में कमियों की ओर पीपीपी (सीएजी की 2008 की रिपोर्ट संख्या 16) पर 2008 निष्पादन लेखापरीक्षा में भी प्रकाश डाला गया था। लेखापरीक्षा ने निगरानी के लिये योजना तंत्र को मजबूत बनाने और परियोजनाओं के समय पर निष्पादन के लिये सुधारात्मक कार्रवाई करने की सिफारिश की थी, यद्यपि इस पर गंभीरता से कार्रवाई नहीं की गई है।

सिफारिश 1: उन्नयन के लिये सड़क क्षेत्र का चयन और पहचान करते समय पारदर्शी लक्ष्य और मानदंड बनाये जाने चाहिये।

सिफारिश 2: परियोजनाओं के अनुमोदन/एनएचडीपी के चरणों के अनुमोदन के लिये समयसीमा तैयार करनी चाहिये और अभिज्ञात उत्तरदायित्व केन्द्रों और समय सीमा के साथ उचित निगरानी तंत्र तैयार करना चाहिये।

अध्याय - 3

वित्तीय प्रबंधन

3.1 सभी स्रोतों से प्राप्त निधि की समीक्षा से उसके प्रयोग का पता चला कि प्रत्येक वित्तीय वर्ष की समाप्ति पर, एनएचआई के पास पर्याप्त अव्ययित निधि बचती है। पिछले पांच वर्षों का विवरण नीचे तालिका 5 और चार्ट 5 में है।

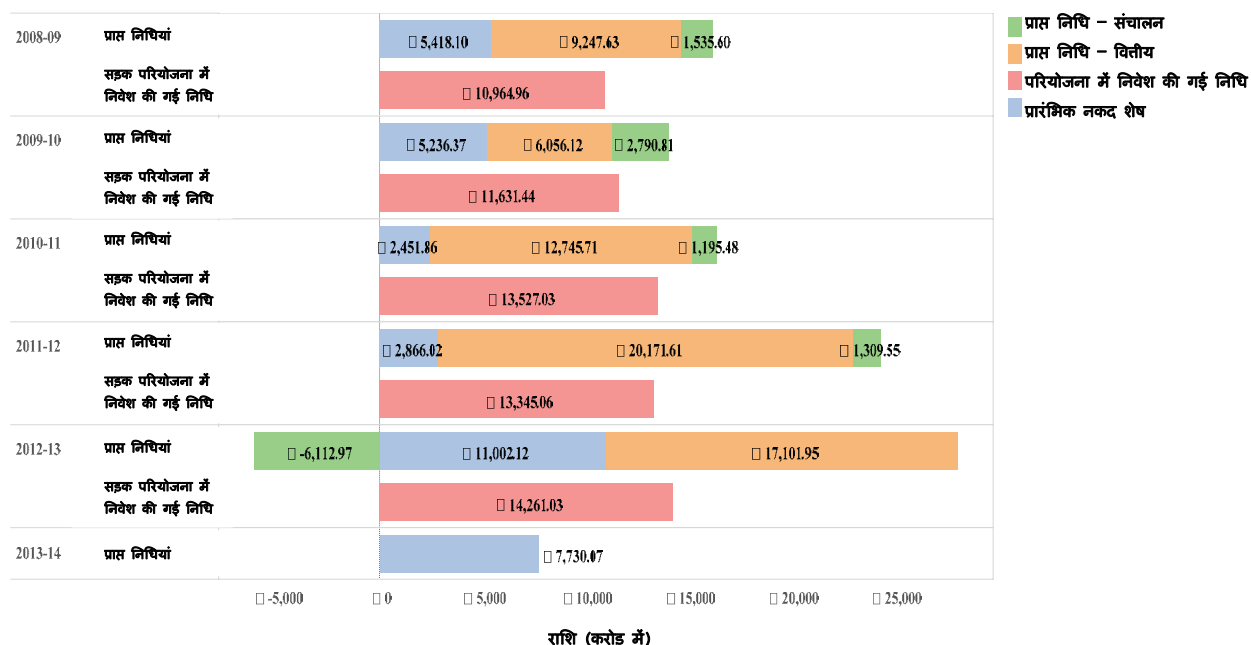
तालिका 5-निधियों के स्रोत और प्रयोग

(₹ करोड़ में)

वर्ष	प्रारंभिक नकद और बैंक में जमा राशि	संचालन से प्राप्त निधियां	वित्तीय गतिविधियों से प्राप्त निधियां			सड़क परियोजनाओं आदि में निवेश की गई निधि	अंतशेष और बैंक में जमा राशि
			उधार राशियां	उधार राशियों के अलावा	कुल प्राप्त निधियां		
2008-09	5418.10	1535.60	2304.01	6943.62	9247.63	10964.96	5236.37
2009-10	5236.37	2790.81	1550.64	4505.48	6056.12	11631.44	2451.86
2010-11	2451.86	1195.48	2465.83	10279.88	12745.71	13527.03	2866.01
2011-12	2866.01	1309.55	12511.52	7660.09	20171.61	13345.06	11002.11
2012-13	11002.11	(-6112.97*	2902.06	14199.89	17101.95*	14261.03	7730.06

* वर्ष 2012-13 के दौरान पूंजी खाते में स्थानांतरित टोल और ऋणात्मक अनुदान आदि के कारण 1 अप्रैल 2010 से पूर्व की अवधि के लिये सरकार को देय ₹ 6183.56 करोड़ शामिल हैं।

चार्ट 5: निधियों का स्रोत और प्रयोग



तथ्य कि एनएचएआई के पास प्रत्येक वित्तीय वर्ष की समाप्ति पर अव्ययित धन की बड़ी राशि थी राष्ट्रीय राजमार्ग के विकास में निवेश के लिये उस राशि को प्रभावी रूप से निवेश करने में उसकी असक्षमता दर्शाता है। यह आवश्यकताओं के आंकलन को सुधारने के साथ-साथ आवश्यकतानुसार बाजार से उधार लेने में तालमेल रखने की आवश्यकता पर भी प्रकाश डालता है। क्योंकि एनएचएआई बांड जारी करती है जिसकी करीब आठ प्रतिशत की ब्याज दर होती है, ऐसा सुधार उधार ली गई निधियों पर ब्याज के भुगतान के अनावश्यक बोझ को भी कम करेगा।

3.2 वित्तीय योजना:

कार्य योजना के अनुसार लक्षित लंबाई प्राप्त करने के लिये, निधियों के प्रयोग और संभावित स्रोत को ध्यान में रखते हुये वर्ष 2009-10 से 2030-31 के लिये बी. के. चतुर्वेदी समिति द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग के लिये वित्तीय योजना (एफपी), बनाई गई थी और 2009 में भारत सरकार द्वारा अनुमोदित की गई थी। 2012-13 को समाप्त पिछले पांच वर्षों के लिये वित्तीय योजना का अंश नीचे तालिका 6 में है:

तालिका 6-वित्तीय योजना 2008-13

वर्ष	बी. के. चतुर्वेदी समिति पर आधारित एफपी के अनुसार संभावित निर्माण व्यय	संभावित लक्ष्य के संदर्भ में वास्तविक किया गया कार्य/प्रदान किये गये कार्य का प्रतिशत (अध्याय II की तालिका 4 का संदर्भ ले)	वास्तविक परियोजना निर्माण व्यय	बी. के. चतुर्वेदी समिति द्वारा सिफारिश किये गये एफपी के अनुसार उधार	वास्तविक उधार	(₹ करोड़ में)	
						प्रस्तावित उधार	से वास्तविक उधार का प्रतिशत
2008-09	-	-	-	1631	2304.01	141.26	
2009-10	13,423.00	26.46	11529.88	5336	1550.64	29.06	
2010-11	16,419.00	45.72	13618.53	7455	2465.83	33.08	
2011-12	15,585.00	81.34	13280.01	9155	12511.52	136.66	
2012-13	23,222.00	10.47	13996.28	21922	2902.07	13.24	
कुल	68,649.00		52424.70	45499	20703.18	45.50	

एनएचएआई ने बी. के. चतुर्वेदी समिति की रिपोर्ट के अनुमान के अनुसार उपलब्ध निधि का व्यय नहीं किया। एनएचएआई द्वारा अवाई की गई सड़कों की लंबाई अनुमानित 42391 कि.मी. के प्रति केवल 16036.81 कि.मी. (अध्याय II में तालिका 4 का संदर्भ लें) थी। इसके बावजूद, एनएचएआई ने लगातार उधार का सहारा लिया, जिसके कारण अधिशेष नकद शेष उसके पास बचता रहा।

लक्ष्यों की गैर-प्राप्ति (अध्याय V में अलग से चर्चा की गई हैं) भूमि अधिग्रहण में विलंब, संबंधित मंत्रालय/विभाग/स्थानीय निकाय जैसे पर्यावरण/वन मंजूरी, आरओबीज़/आरयूबीज़, उपयोगिता स्थानांतरण आदि से अपेक्षित अनुमोदन प्राप्त न करने के कारण थी।

बी. के. चतुर्वेदी समिति द्वारा अनुमानित उधार के आंकड़ों और उसके प्रति ऊपर तालिका 6 में दिये गये एनएचएआई द्वारा वास्तविक रूप से लिये गये उधार की राशि में असंतुलन दर्शित होता है जो (-) 13.24 प्रतिशत और (+) 41.26 प्रतिशत के बीच की सीमा में था। 2008-09 के दौरान कोई भी कार्य योजना या उसके प्रति किये गये कार्य के अभाव में, लेखापरीक्षा 41.26 प्रतिशत अधिक उधार के कारणों पर टिप्पणी करने में असमर्थ हैं। इसके अतिरिक्त, 2011-12 के दौरान लक्षित लंबाई की प्राप्ति में 18.66 प्रतिशत (अध्याय II में तालिका 4 का संदर्भ लें) की कमी के बावजूद, वास्तविक उधार, स्वीकृत उधार से 36.66 प्रतिशत अधिक था। यह आयकर (आईटी) अधिनियम की धारा 10(15) (iv) (एच) के अंतर्गत कर मुक्त बांड के माध्यम से वर्ष के दौरान ₹ 10,000 करोड़ की निधि बढ़ोतरी के कारण था। यह भी देखा गया कि 31 मार्च 2012 के अंत में, ₹ 11002.11 करोड़ की कुल अधिशेष निधि में से ₹ 9928.31 करोड़ की राशि एनएचएआई द्वारा बैंकों में सावधि जमा में रखी गई थी। इसके अतिरिक्त, इतनी बड़ी निधि की उपलब्धता के साथ-साथ किये गये कार्य/अवार्ड किये गये कार्य में 89.53 प्रतिशत की कमी के बावजूद, एनएचएआई ने आईटी अधिनियम के बांड यू/एस 54 ईसी को जारी करने के माध्यम से 2012-13 के दौरान ₹ 2902.06 करोड़ की अतिरिक्त राशि जमा की। 31 मार्च 2013 के अंत में ₹ 5933.59 करोड़ की राशि सावधि जमा में एनएचएआई द्वारा अपने पास रखी गई।

लेखापरीक्षा की राय यह है कि सरकार ने कर मुक्त बांड के माध्यम से निधियों में से 9.85 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर पर सावधि जमा में निवेश किये गये अधिशेष धन पर, 32.45 प्रतिशत के कॉरपोरेट कर दर लगाते हुये ₹ 135.87 करोड़ की सीमा तक कर राजस्व प्राप्त करने के अवसर को खो दिया। एनएचएआई ने 2011-12 के दौरान जारी बाण्ड से उगाहे गये ₹ 10,000 पर दलाली प्रभार के रूप में लीड मैनेजर्स को ₹ 113.56 करोड़ का भी भुगतान किया था।

सड़क परियोजनाओं के कार्यान्वयन और कार्य की प्रगति के साथ निधि की उगाही को उद्देश्य पूर्ण ढंग से लिंक करके एनएचएआई द्वारा निधि प्रबंधन की महत्वपूर्ण समीक्षा किये जाने की आवश्यकता थी।

एनएचएआई में अधिक नकद शेष से संबंधित मामले की एक्जिट कांफ्रेंस (जुलाई 2014) में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के सचिव के साथ चर्चा की गई थी जिसमें प्रबंधन ने कहा कि एनएचएआई निधियों की आवश्यकता को निर्धारित करने के लिये संभाव्य मॉडल का पालन करता है। एक्जिट कांफ्रेंस के दौरान सचिव, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने एनएचएआई को उनकी वित्तीय योजना सामान्य सांख्यिकीय प्रयास के बजाए परियोजना-वार विश्लेषण पर

आधारित करने के निर्देश दिये। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने अपने सितम्बर 2014 के उत्तर में कहा कि 2014-15 के लिये एनएचएआई और बजट अनुमान 2015-16 के संशोधित बजट को अंतिम रूप देते समय आवश्यक कार्यवाही के लिये निर्देशों को नोट कर लिया गया है।

3.3 एनएचएआई में लेखांकन प्रणाली

एनएचएआई के लेखे न तो पूर्ण रूप से नकद के आधार पर न ही उपचय के आधार पर तैयार किये जाते हैं और उसी रूप में उसका पूर्ण वित्तीय विवरण सामान्यतः स्वीकार्य लेखांकन सिद्धांत (जीएएपी) और भारत के सनदी लेखाकार संस्थान (आईसीएआई) द्वारा जारी लेखांकन मानकों के मुताबित नहीं होते। एनएचएआई के कुछ अभिलक्षण सरकारी विभाग के हैं तो कुछ सार्वजनिक क्षेत्र इकाई की तरह भी जैसाकि एनएचएआई अधिनियम के प्रावधानों, उसके निदेशक मण्डल की रचना, शक्तियों के प्रत्यायोजन, व्यापार के नियमों आदि से स्पष्ट है। एनएचएआई अधिनियम की धारा 10 के अनुसार, एनएचएआई को व्यापार सिद्धांतों पर कार्य करना होता है।

एनएचएआई के खातों में मुख्य कमियां और वर्ष 2012-13 के लिये वित्तीय विवरण पर टिप्पणियां निम्नलिखित प्रकार हैं:

1. एनएचएआई ने कोई भी सड़क परियोजना व्यय पूँजीकृत नहीं किया है जब से 1995 से यह प्रचालनात्मक हुआ जो कि लेखांकन मानक-6 'मूल्यहास लेखांकन' के साथ-साथ स्वीकृत लेखांकन प्रारूप के अनुरूप नहीं है, 31 मार्च 2013 के अंत में, एनएचएआई द्वारा पूर्ण सड़क परियोजनाओं (218 ईपीसी और 20 बीओटी वार्षिक परियोजनाओं) पर ₹ 69280.44 करोड़ का व्यय किया गया। यह सड़के पहले ही आम जनता द्वारा प्रयोग में लाई जा रही थी और इन स्ट्रैचों में से 224 पर टोल एकत्रित किया जा रहा है। यद्यपि, लेखापरीक्षा में देखा गया कि लेखांकन मानक-6 के विरुद्ध, यह पूर्ण परियोजनाओं जो पूँजीकरण/स्थानांतरण की प्रतीक्षा कर रही थी पर 'व्यय' शीर्ष के अंतर्गत तुलन पत्र में रिकॉर्ड किया गया था जिस पर मूल्यहास प्रभारित नहीं किया गया था। एनएचएआई द्वारा विकसित परिसंपत्तियों का सुनिश्चित जीवन होता है जिस अवधि में वे टोल के रूप में राजस्व प्राप्त कराते हैं। समय व्यतीत होने और प्रयोग के कारण परिसंपत्तियों के मूल्य में कमी होती है और अवधि के अंत में, राष्ट्रीय राजमार्ग को निधि के नये निवेश के साथ उन्नयन की आवश्यकता होती है। केवल वर्ष 2012-13 के लिये एनएचएआई नीति के अनुसार, 5 प्रतिशत प्रतिवर्ष की निर्धारित दर के अनुसार मूल्यहास ₹ 3116.32 करोड़ निकलता है और यही पिछले चार वर्षों के लिये ₹ 6954.04 करोड़ निकलता है। पूर्ण परियोजना के वर्ष वार विवरण के अभाव में, प्रभारित सही राशि नहीं निकाली जा सकती जिसके कारण लेखापरीक्षा, राशि जिसके द्वारा परिसंपत्तियों को अधिक बताया गया, को परिमाणित करने में असमर्थ है।

2. सड़क परियोजना के लिये उधार ली गई निधि पर ब्याज उस समय तक पूंजीकृत हो सकता है जब तक परिसंपत्तियां पूरी न हो जायें और प्रयोग में लाई जाएं। पूर्ण होने के बाद, ब्याज और अन्य व्यय राजस्व के आधार पर प्रभारित होने चाहिये। यद्यपि, लेखापरीक्षा में देखा गया कि ₹ 865.64 करोड़ की उधार लागत, लाभ में अधिशेष/कम और ₹ 106.07 करोड़ (कम) के हानि लेखे और एसपीवी (सहायक कंपनियों) आदि में निवेश पर ₹ 124.44 का अर्जित ब्याज पूर्ण हो चुकी परियोजनाओं पर विनियोजित किया गया।
3. एनएचएआई को पूर्व वित्तीय वर्ष के दौरान अपनी गतिविधियों का पूर्ण स्पष्टीकरण देते हुये अनुमोदित प्रारूप पर आधारित अपनी वार्षिक रिपोर्ट तैयार करनी आवश्यक है। एनएचएआई नियमों में लाभ और हानि खाते, तुलन पत्र और ऐसे सहायक खाते, जैसे सीएजी के साथ परामर्श में निर्धारित किया गया हो; तैयार करने का प्रावधान है। संसद, मंत्रालय, निवेशकों और हितबद्ध जनता को गतिविधियों की जानकारी प्रदान करने हेतु जीएएपी के आधार पर लेखे/वित्तीय विवरण तैयार करना आवश्यक है। 2012-13 में लेखों की लेखापरीक्षा के दौरान, यह देखा गया कि एनएचएआई सही भावना से लेखों का वार्षिक विवरण अनुमोदित प्रारूप का अनुसरण नहीं कर रहा है। व्यय और आय (स्थापना व्यय के अलावा) लाभ और हानि खाते के माध्यम से दर्शित करने की बजाय सीधे तुलन पत्र में दिखाये जा रहे हैं, इस प्रकार अनुमोदित प्रारूप से अलग होने के कारण लाभ और हानि खाता/वित्तीय विवरण सही और निष्पक्ष दृष्टिकोण प्रकट नहीं करता। इसके अतिरिक्त, यद्यपि तुलनपत्र के लिये अनुमोदित प्रारूप चालू परियोजनाओं अर्थात् निर्धारित परिसंपत्तियों के अंतर्गत 'प्रगति पर पूंजीगत कार्य' के लिये केवल एक शीर्ष दर्शाता है, एनएचएआई ने दूसरा शीर्ष 'स्थानान्तरण/पूंजीकरण की प्रतीक्षा करने वाली पूर्ण परियोजनाओं पर व्यय' बनाया है जो कि अनुमोदित प्रारूप के अनुरूप नहीं है।
4. वित्तीय रिपोर्ट में मैसर्स मोरादाबाद टोल रोड कंपनी लिमिटेड और मैसर्स अहमदाबाद वडोदरा एक्सप्रेसवे कंपनी लिमिटेड नामक दो सहायक कंपनियों में ₹ 345.21 करोड़ का निवेश लागत और निष्पक्ष मूल्य में जो भी कम हो, के बजाय लागत पर दर्शाया गया है।
5. उधार की निधियों पर ₹ 5894.66 करोड़ का ब्याज और अप्रयुक्त उधार की निधियों पर ₹ 5419.32 करोड़ का अर्जित ब्याज लेखांकन मानक-16 'उधार लागत' के प्रावधानों के अनुसार विशेष परियोजना को आबंटित नहीं किया गया और मात्र अचल परिसंपत्ति में समायोजित किया गया है।
6. लेखापरीक्षा के दौरान देखा गया था कि लोक निधि से एनएचएआई द्वारा विकसित राष्ट्रीय राजमार्गों पर ₹ 4493.96 करोड़ का व्यय किया गया और बाद में बीओटी के अंतर्गत

उन्नयन के लिये ग्यारह रियायतग्राहियों को स्थानांतरित किये जाने के बाद भी एनएचएआई द्वारा किताबों में अचल परिसंपत्ति के रूप दिखाया जा रहा है।

7. वाणिज्यिक बैंको द्वारा रियायतग्राहियों को दिये गये ऋण की राशि आरबीआई के दिशानिर्देशों के अनुसार छूट करार के समाप्ति खंड के प्रावधान के अंतर्गत सुरक्षित है। तथापि इसके लिये वार्षिक रिपोर्ट में कोई भी कंटीजेंट देयता नहीं दर्शाये गये थे।
8. एनएचएआई ने खातों में टिप्पणियों में स्पष्ट किया कि आईसीएआई (एस-15 'कर्मचारी लाभ', एस-17 'खंड रिपोर्टिंग' और एस-2, 'समेकित वित्तीय विवरण' को छोड़कर) द्वारा जारी लेखांकन मानकों का सामान्य रूप से पालन किया है, जबकि, लेखापरीक्षा के दौरान देखा गया था कि एनएचएआई लेखांकन मानकों के प्रावधानों और आईसीएआई द्वारा जारी दिशानिर्देशों से विचलित हो गई हैं।
9. एनएचएआई की आंतरिक लेखापरीक्षा, वित्तीय रिपोर्टिंग के ऊपर आंतरिक नियंत्रण की पर्याप्तता और प्रभावशीलता से संबंधित कोई भी औपचारिक आश्वासन प्रदान नहीं करता।
10. शेष राशि पुष्टिकरण प्रमाणपत्र प्राप्त करने की प्रणाली एनएचएआई में मौजूद नहीं है।

सिफारिश 3: एनएचएआई को प्रभावी वित्तीय प्रबंधन प्रणाली का विकास करना चाहिये ताकि आवश्यकता के साथ निधियों का अंतर्वाह समकालिक हो सके और अधिशेष/व्यर्थ निधि से बचा जा सके।

अध्याय - 4

परियोजनाएं देना और रियायत अवधि

4.1 परियोजना देना

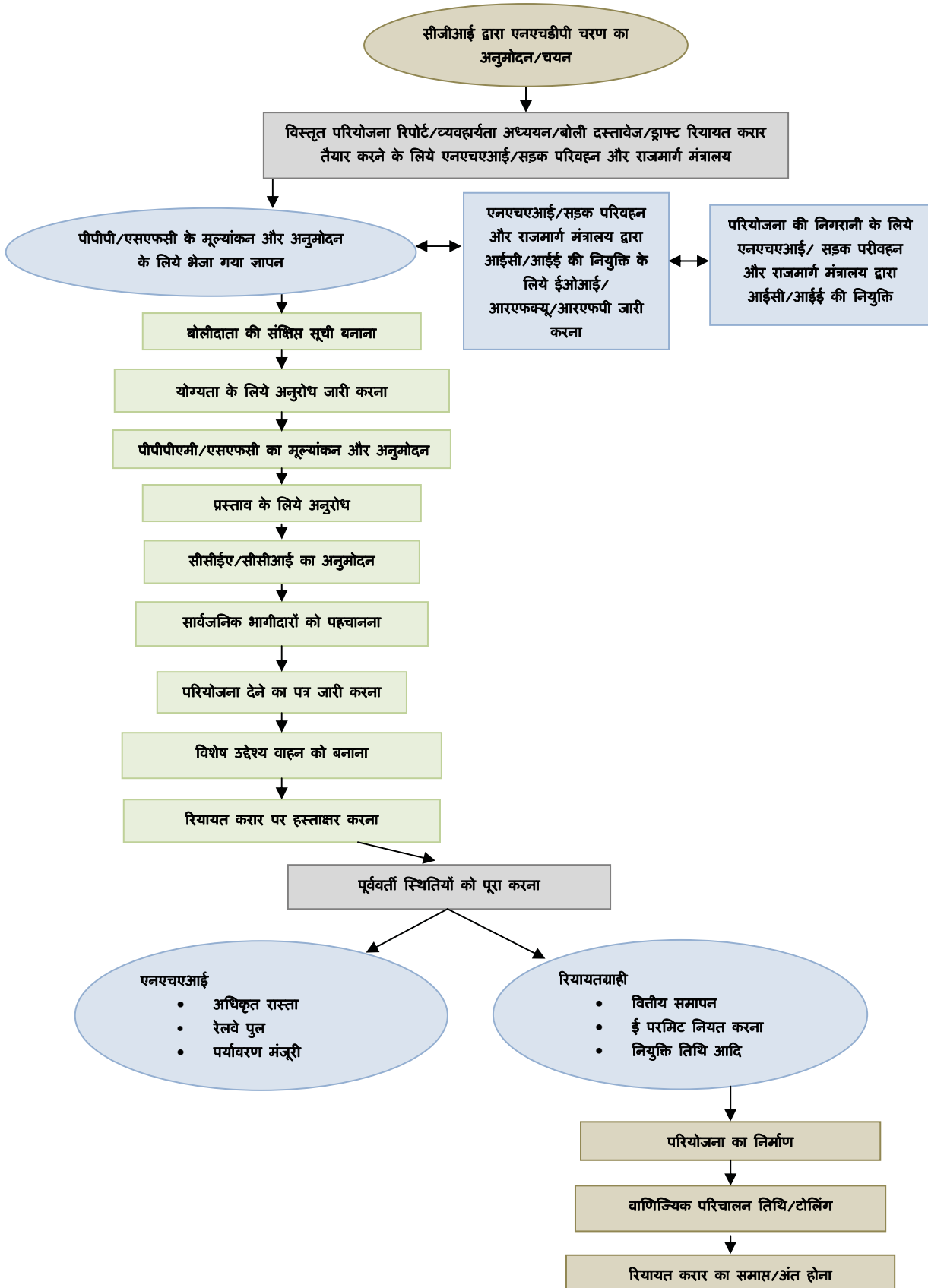
4.1.1 एनएचडीपी के अंतर्गत परियोजनाएं देने के लिए अपनाई जाने वाली प्रक्रिया

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय पहले उन्नयन/चौड़ीकरण के लिये उपयुक्त सड़क क्षेत्र पहचानता है और फिर एनएचडीपी के चरण के अंतर्गत उन्हें शामिल करता है। चरण के अनुमोदन के लिये प्रस्ताव फिर बुनियादी सुविधाओं पर कैबिनेट समिति (सीसीआई) को प्रस्तुत किया जाता है। सीसीआई द्वारा अनुमोदन पर सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय कार्यान्वयन के लिये एनएचएआई द्वारा अनुमोदित ऐसे चरणों के अंतर्गत स्ट्रैटेज को स्थानांतरित करता है।

बदले में एनएचएआई, परियोजना की परियोजना विशेषता, प्रारंभिक डिजाइन और अनुमानित लागत निर्धारित करने के लिये प्रत्येक परियोजना, जिसमें एक या उससे अधिक सड़क क्षेत्र हो, के लिये डीपीआर/व्यवहार्यता सलाहकार नियुक्त करता है। व्यवहार्यता रिपोर्ट/मसौदा डीपीआर की प्राप्ति पर, एनएचएआई रियायत करार बनाने (डीसीए) सहित पीपीपीएसी दस्तावेजों की तैयारी, परियोजना निर्माण के लिये वित्तीय और कानूनी सलाहकार की नियुक्ति करता है, जो मॉडल रियायत करार (एमसीए) और योजना आयोग द्वारा प्रतिपादित कार्यक्रम पर आधारित होती है। पूर्ण प्रस्ताव सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा पीपीपीएसी को उसकी समीक्षा/अनुमोदन के लिये प्रस्तुत किया जाता है। एनएचएआई पीपीपीएसी द्वारा बताये गये अपेक्षित बदलाव कराता है, यदि कोई है, और संशोधित प्रस्ताव अनुमोदन के लिये पीपीपीएसी को पुनः प्रस्तुत किया जाता है।

पीपीपीएसी द्वारा अनुमोदन पर प्रत्येक परियोजना उसके अंतिम अनुमोदन के लिये सीसीईए/सीसीआई को प्रस्तुत की जाती है। इसके बाद, रियायतग्राही की नियुक्ति की प्रक्रिया शुरू होती है जिसके विभिन्न चरण होते हैं जैसे रूचि की अभिव्यक्ति (ईओआई)/योग्यता के लिये अनुरोध (आरएफक्यू), प्रस्ताव के लिये अनुरोध (आरएफपी), जिसका एनएचएआई द्वारा बनाई गई मूल्यांकन समिति द्वारा मूल्यांकन किया जाता है, और सफल बोलीदाता को अंतिम रूप से परियोजना देना। परियोजना देने के बाद, बोलीदाता विशेष उद्देश्य वाहन (एसवीपी) बनाता है, अर्थात् रियायतग्राही, जो कार्य का निष्पादन करता है। अगले पृष्ठ पर प्रवाह संचित्र परियोजना देने की प्रक्रिया का वर्णन करता है।

एनएचएआई में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं की स्थापना का प्रवाहसंचित



4.1.2 अलाभकारी परियोजनाओं की पुनर्संरचना और परियोजनाओं का पारदर्शी रूप से न दिया जाना

राजमार्गों के विकास के लिये कार्यान्वयन एजेंसी के रूप में, बीओटी परियोजनाओं में एनएचएआई के मुख्य कार्य में व्यवहार्यता रिपोर्ट/डीपीआर तैयार करना, रियायतग्राहियों का चयन, स्वतंत्र सलाहकार/इंजीनियर (आईसी/आईई) और सुरक्षा सलाहकार (एससी), भूमि उपलब्ध कराना और परियोजना के निष्पादन पर निगरानी शामिल है।

पीपीपी परियोजनाओं को तैयार करने, मूल्यांकन अनुमोदन के लिये पीपीपीएसी दिशानिर्देशों में कहा गया है (दिशानिर्देशों का पैरा 9.5) कि पीपीपीएसी या तो प्रस्ताव की (संशोधन के साथ या बिना संशोधन के) सिफारिश करेगा या पीपीपीएसी के आगे विचार के लिये आवश्यक संशोधन करने के लिये प्रशासनिक मंत्रालय से अनुरोध करेगा। लेखापरीक्षा में उदाहरण देखे गये जहां किसी एक डीपीआर सलाहकारों/एनएचएआई/पीपीपीएसी द्वारा बीओटी-टोल पर अलाभकारी माने गई परियोजनाओं को लाभकारी बनाने के लिये प्रारंभिक परियोजना कार्यक्षेत्र में मुख्य बदलाव करने के बाद पुनर्निर्माण किया गया था। यद्यपि, ऐसे मामलों में किसी भी नये आरएफक्यू को आमंत्रित नहीं किया गया था। ऐसे भी मामले (जैसे कांपटी-कान्हन और नागपुर बाईपास और कानपुर-कबराई के निर्माण सहित जयपुर-टोंक-देवली, एमपी/एमएच बाईर-नागपुर) थे जहां एनएचएआई ने परियोजना का कार्यक्षेत्र एकतरफा बदल दिया जो पीपीपीएसी अनुमोदन के बिना दिये गये थे। रियायत करार स्तर पर कार्य के मुख्य मद्दों को हटाने से कार्यक्षेत्र में बदलाव के मामले और रियायतग्राहियों को बोली के बाद के अनुचित लाभ की अनुमति भी देखी गई। इन परियोजनाओं की चर्चा नीचे की गई है:

4.1.2.1 जयपुर-टोंक-देवली

सीसीईए ने 25 वर्षों की रियायत अवधि के साथ बिना किसी वीजीएफ के ₹ 1183.60 करोड़ की अनुमानित लागत पर जयपुर-टोंक खण्ड में 79.80 किमी की 6-लेन और एनएच 12 के टोंक-देवली खण्ड में 66.5 किमी की 4-लेन की परियोजना (दिसम्बर 2008) का अनुमोदन किया। परियोजना का अस्थायी पूर्ण प्रमाणपत्र 27 सितम्बर 2013 को जारी किया गया था।

शुरू में बोलीदाताओं से अपर्याप्त प्रतिक्रिया के कारण एनएचएआई ने ₹ 792.06 करोड़ की अनुमानित लागत पर 6/4-लेन से 4/2-लेन की परियोजना का पुनर्निर्माण किया। लेखापरीक्षा में देखा कि कार्य के कार्यक्षेत्र के साथ-साथ लागत में महत्वपूर्ण बदलाव के बावजूद, एनएचएआई ने ₹ 306 करोड़ (38.63 प्रतिशत) के अनुदान के साथ स्वयं ही परियोजना का 4-लेन में पुनर्निर्माण किया। पीपीपीएसी/सीसीईए का नये सिरे से अनुमोदन नहीं लिया गया था।

एनएचएआई ने कहा (अगस्त 2013) कि क्योंकि परियोजना की लागत कम हुई थी और बढ़ी नहीं थी, पीपीपीएसी/सीसीईए के नये सिरे से अनुमोदन की आवश्यकता नहीं थी।

एनएचएआई का तर्क सही नहीं था क्योंकि 6/4-लेन की परियोजना के लिये पूर्व अनुमोदित लागत ₹ 1183.60 करोड़ थी, जबकि 4-लेन के लिये घटी हुई लागत केवल ₹ 792 करोड़ थी। इसलिये, लागत में कमी कार्य के कार्यक्षेत्र में कमी के कारण थी और इसलिये परियोजना की पहले की लागत के साथ तुलनीय नहीं थी। पूर्व लागत पर अनुमोदित परियोजना बिना किसी बीजीएफ के थी, जबकि विवादास्पद परियोजना ₹ 306 करोड़ के वीजीएफ पर दी गई थी। इसके अतिरिक्त, पीपीपी परियोजनाओं के मूल्यांकन और अनुमोदन के लिये सीसीआई (अक्टूबर 2005) द्वारा अनुमोदित दिशानिर्देशों में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि परियोजनाओं का पुनर्मिर्माण पर केवल पीपीपीएसी की सिफारिश पर प्रशासनिक मंत्रालय द्वारा विचार किया जायेगा। अतः बिना पीपीपीएसी/सीसीईए के अनुमोदन के ₹ 306 करोड़ के वीजीएफ पर कार्य देना एनएचएआई के अधिकारों में नहीं था।

22 जुलाई 2014 को सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय और एनएचएआई के साथ आयोजित 'एक्जिट क्रांफ्रेंस' में मुद्दे पर चर्चा करते समय सचिव, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय और एनएचएआई ने लेखापरीक्षा तर्क के साथ सहमति व्यक्त की।

4.1.2.2 जालंधर – अमृतसर:

जालंधर-अमृतसर खण्ड को चार-लेन बनाने के लिये विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तीन बार 2000, 2004 और 2011 में तैयार की गई थी। उपलब्ध कराये गये पत्राचार दर्शाते हैं कि 2000 की डीपीआर में 69 किमी (अर्थात् कि.मी. 387.100 से किमी 456.100 तक) का पूर्ण क्षेत्र कवर्ड था। करतारपुर टाउन में उच्च संरचनात्मक लागत तथा उक्त स्ट्रेच की बीओटी मोड़ पर गैर-व्यवहार्यता के कारण 2004 की संशोधित डीपीआर में स्ट्रेच को दो खण्डों अर्थात् 387.100 किमी से 407.100 (20 किमी) तक (खण्ड 1) तथा 407.100 किमी से 456.100 किमी (49 किमी (खण्ड 2) में विभाजित किया गया था। इसलिए डीपीआर सलाहकार ने 20 किमी स्ट्रेच का कार्यान्वयन निधियन के ईपीसी मोड़ के अन्तर्गत करने की सिफारिश की (फरवरी 2011) तदनुसार, 20 किमी 2-लेन (खण्ड 1) की 6-लेनिंग का कार्य नवम्बर 2013 में ईपीसी मोड़ के अन्तर्गत प्रदान किया गया था। अतः, परियोजना सड़क का एक स्ट्रेच 96.00 किमी से 387.100 किमी 6-लेनिंग के अन्तर्गत है, किमी 407 से किमी 456 (खण्ड 2) 4-लेन है तथा किमी 387.100 से 407.100 किमी का 20 किमी का स्ट्रेच अभी भी 2 लेन हैं। आऊटलाईन स्क्रेच इस प्रकार है:

अमृतसर शहर _____ जालन्धर शहर _____ पानीपत

किमी 456.100 से किमी 407.100 किमी (49 कि मी) 407.100 कि. मी. से 387.100 किमी.
 मै. जालन्ध-अमृतसर टोलवेज लि.
 अप्रैल 2010 में 4 लेन पूरा हुआ

2 लेन

20 किमी) किमी 387.100 से कि. मी 96.000 (291.1 कि.मी)
 मै. सोमा आईसोलक्स एनएच-एक टोलवेज
 6 लेनिंग प्रगति पर है

एनएचएआई द्वारा इस 20 किमी स्ट्रेच को चौड़ा करने में विलम्ब के कारण यातायात रूकावट हुई तथा समस्त 69 किमी स्ट्रेच पर सहज संयोजकता को प्रभावित करते हुए सड़क के शेष भाग को 4/6 लेन तक चौड़ा करने के लाभों को कम कर दिया। परियोजना का अस्थाई पूर्णता प्रमाणपत्र 29 अप्रैल 2010 को जारी किया गया था।

मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने लेखापरीक्षा आपत्ति स्वीकार की (सितम्बर 2014)।

4.1.2.3 किशनगढ़-उदयपुर-अहमदाबाद

प्रारंभ में, दो अलग अलग खण्ड (i) किशनगढ़ से उदयपुर (315 किमी) एवं (ii) उदयपुर से अहमदाबाद (242.51 किमी) जनवरी 2009 तथा जनवरी 2010 में क्रमशः ₹ 3384 करोड़ तथा ₹ 1750 करोड़ के टीपीसी पर सीसीआई द्वारा अनुमोदित किये गए थे। जनवरी 2011 में, जब किशनगढ़-उदयपुर खण्ड के लिए सफल बोलीदाताओं को पहले ही आरएफपी जारी किया जा चुका था तथा उदयपुर-अहमदाबाद खण्ड के लिए आरएफक्यू बोलियाँ पहले से ही मूल्यांकन के अधीन थी, फिर भी एनएचएआई ने यह कहते हुए मंत्रालय (एमओआरटीएच) को एक प्रस्ताव भेजा कि परियोजना को “मेगा परियोजना के रूप में लिया जाना चाहिए ताकि अन्तर्राष्ट्रीय बोलीदाताओं को आकर्षित किया जा सके।

तथापि, मंत्रालय (एमओआरटीएच) की तकनीकी शाखा ने इस उन्नत स्तर पर दो परियोजनाओं को एक बनाने के बारे में इसकी प्रारम्भिक जाँच में संदेह प्रकट किया कि इससे कार्यान्वयन में विलम्ब होगा। इसका यह भी विचार था कि दोनों अलग-अलग परियोजनाएं अन्तर्राष्ट्रीय बोलीदाताओं को आकर्षित करने के लिए पर्याप्त बड़ी थीं जबकि दोनों का सम्मिलन परियोजना को बहुत बड़ी बना देगा और इसलिए छूट की दीर्घावधि के लिए संचालन एवं कार्यान्वयन कठिन होगा। तथापि परियोजना सीसीआई द्वारा अनुमोदित की गई (सितम्बर 2011) थी तथा अन्त में एनएचएआई द्वारा ₹ 5387.30 करोड़ अर्थात् दोनों अलग अलग परियोजनाओं की ₹ 5134 करोड़ (₹ 3384 करोड़ + ₹ 1750 करोड़) के टीपीसी की तुलना में ₹ 253.30 करोड़ अधिक की टीपीसी पर मै. जीएमआर इन्फ्रास्ट्रक्चर लि. को प्रदान की गई।

मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने अपने उत्तर में बताया (सितम्बर 2014) कि इन दो उप-परियोजनाओं को एक मेगा परियोजना में मिलाया गया था ताकि अन्तर्राष्ट्रीय छूटग्राहियों को आकर्षित किया जा सके तथा परियोजना के निर्माण तथा कार्यान्वयन में नये मानक और प्रयोग

भी शामिल किये जा सकें। इसके अतिरिक्त, मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने लेखापरीक्षा का यह विचार स्वीकार नहीं किया कि एनएचएआई ने मंत्रालय की आपत्तियों के बावजूद दोनों उप-परियोजनाओं को एक मेगा परियोजना में जोड़ा तथा इसे प्रदान किया। मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने इस तथ्य को स्वीकार किया कि पर्यावरण मंजूरी प्राप्त करने में विलम्ब के कारण नियत तिथि निर्धारित नहीं की जा सकी एवं इसके परिणाम स्वरूप, छूटग्राही ने एक समाप्ति नोटिस (दिसम्बर 2012) भेजा। तथापि, छूटग्राही ने परियोजना को दोबारा शुरू करने में रुचि व्यक्त (फरवरी 2013 में) की तथा प्रीमियम के यौक्तिकीकरण के संबंध में कुछ सुझाव भी सामने रखे। इस बीच, मार्च 2013 में पर्यावरण मंजूरी प्राप्त कर ली गई थी। सरकार द्वारा यौक्तिकीकरण हेतु प्रस्ताव अनुमोदित किया गया तथा एनएचएआई द्वारा अप्रैल 2014 में छूटग्राही को बताया गया। तथापि, अभी तक छूटग्राही की ओर से कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई।

मंत्रालय (एमओआरटीएच) द्वारा दिए गए उत्तर से कोई स्पष्ट टिप्पणी नहीं की जा सकती क्योंकि इस तर्क की पुष्टि के लिए कोई अतिरिक्त दस्तावेज उपलब्ध नहीं कराए गए कि दोनों परियोजनाओं को मिलाने का प्रस्ताव एनएचएआई द्वारा लिया गया था। इसके अतिरिक्त, मंत्रालय के दिनांक 3.2.2011 के नोट में यह दर्शाया गया है कि ये दोनों परियोजनाएँ कार्य योजना I में अलग अलग परियोजनाओं के रूप में शामिल की गई थीं तथा पीपीपीएसी/सीसीआई द्वारा इसी प्रकार अनुमोदित की गई थीं। नोट में यह भी बताया गया कि इन परियोजनाओं को मिलाने के निर्णय के कारण, बोली प्रक्रियाएँ जो दोनों के लिए विकसित चरण में थी, रद्द की गई थी तथा इसके कारण इन परियोजनाओं के कार्यान्वयन में विलम्ब हुआ। इसके अतिरिक्त यह देखा गया था कि ये अलग अलग परियोजनाएँ अन्तर्राष्ट्रीय बोलीदाताओं को आकर्षित करने के लिए स्वयं ही पर्याप्त बड़ी थीं तथा इनका मिलान उचित नहीं था। यह भी देखा गया था कि स्ट्रेच की डिजाईन क्षमता प्रस्तावित छूट अवधि में प्राप्त की जानी थी और यह कि यह कि बहुत लम्बा स्ट्रेच समस्याएँ उत्पन्न करेगा यदि किसी छोटे स्ट्रेच में विलम्ब के लिए कोई संभावित समाप्ति खण्ड उठाया जाता है। नोट में व्यक्त उपरोक्त संदेहों के बावजूद, फरवरी 2011 में मंत्रालय (एमओआरटीएच) के मंत्री की अध्यक्षता में एक बैठक में दोनों परियोजनाओं को मिला देने का निर्णय लिया गया था। पीपीपीएसी नोट से यह भी पता चला कि मंत्रालय (एमओआरटीएच) पहले से ही पर्यावरण मंजूरी प्राप्त करने में कठिनाईयों से अवगत था तथा उसके बावजूद एनएचएआई मेगा परियोजना प्रदान करने के साथ आगे बढ़ा।

छूटग्राही को भुगतान योग्य प्रीमियम के पुनर्निर्धारण के मुद्दे के संबंध में, दिनांक 11 जुलाई, 2013 के हमारे पत्र द्वारा सी एवं एजी के विचार मंत्रालय (एमओआरटीएच) को बताए गए थे। उक्त पत्र में यह स्पष्ट रूप से बताया गया है कि ऐसा पुनर्निर्धारण छूट करार के अनुरूप नहीं है तथा छूटग्राही निर्धारित करने के लिए अपनाई गई बोली प्रक्रिया के लिए उलझन होगी। इसके अतिरिक्त, यद्यपि परियोजना ₹ 636 करोड़ प्रतिवर्ष के प्रीमियम पर प्रदान की गई थीं, फिर भी किसी मामले में इसे मूर्तरूप नहीं दिया गया क्योंकि छूटग्राही ने मुकदमा शुरू कर दिया तथा

नियत तिथि अभी घोषित होनी शेष थी। इस प्रक्रिया में, एनएचएआई को पहले ही दो वर्षों के लिए ₹ 1197.80 करोड़ के प्रीमियम से वंचित होना पड़ा जैसा कि इस रिपोर्ट के पैरा सं. 5.2.3 में चर्चा की गई है।

4.1.2.4 कैम्पटी-कान्हन एवं नागपुर बाईपास के निर्माण सहित एमपी/एमएच सीमा-नागपुर

परियोजना ₹ 1170.52 करोड़ के टीपीसी पर 11 फरवरी 2009 को सीसीईए द्वारा अनुमोदित की गई थी। परियोजना की छूट अवधि 27 वर्ष निर्धारित की गई थी। चूंकि परियोजना अलाभकारी थी तथा बोलीदाताओं से खराब प्रतिक्रिया प्राप्त हुई थी, तो एनएचएआई ने संशोधन पर सीसीईए की पूर्व अनुमति प्राप्त किये बिना ही इसमें टोल अधिकारों सहित एनएच-7 के किमी 14.600 से किमी 36.600 (22.015 किमी) के नागपुर-हैदराबाद खण्ड के पहले से ही 4-लेन स्ट्रेच का अनुरक्षण जोड़ दिया (जुलाई 2009)। नई आरएफक्यू जारी नहीं की गई थीं तथा आरएफक्यू स्तर पर छाँटे गए पाँच बोलीदाताओं को संशोधित बोली प्रस्तुत करने के लिए आमंत्रित किया गया (जुलाई 2009)। परियोजना ₹ 455.21 करोड़ के वीजीएफ के साथ मै. ओरिएन्टल नागपुर बाईपास कन्सट्रक्शन प्रा. लि. को प्रदान की गई थी (अगस्त 2009)। यह छूटग्राही मै. ओरिएन्टल नागपुर बाईपास कन्सट्रक्शन प्रा.लि. को ₹ 559.21 करोड़ के (न्यूनतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित ₹ 455.21 करोड़ धनात्मक अनुदान तथा ₹ 104.00 करोड़ जोड़े गए स्ट्रेच की लागत) धनात्मक अनुदान के बराबर थी जो टीपीसी का 47.77 प्रतिशत बनती थी।

वीजीएफ तंत्रावली के अनुसार एक परियोजना को व्यवहार्य बनाने के लिए टीपीसी के 40 प्रतिशत तक का अनुदान छूटग्राही को प्रदान किया सकता है। अतः ₹ 559.71 करोड़ का वीजीएफ प्रदान करना सीसीईए द्वारा निर्धारित टीपीसी के 40 प्रतिशत के वीजीएफ की अधिकतम सीमा के उल्लंघन में था। अतिरिक्त अनुदान की राशि ₹ 91.100 करोड़ बनती है। (अर्थात् ₹ 1170.52 करोड़ का 7.77 प्रतिशत)।

मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने उत्तर दिया (सितम्बर 2014) कि बोलीदाताओं को आकर्षित करने के लिए परियोजना के कार्यक्षेत्र में किमी 14.600 से किमी 36.600 के 4-लेन खण्ड को शामिल किया गया था क्योंकि 40 प्रतिशत वीजीएफ की सीमा बोलीदाताओं द्वारा निकाली गई वित्तीय व्यवहार्यता के अनुसार पर्याप्त नहीं थीं। अतः, लेखापरीक्षा का तर्क स्वीकार्य नहीं था। तथापि, यह उत्तर स्तब्ध कर देने वाला है क्योंकि किमी 14.600 से किमी 36.600 के पहले से ही विकसित 4 लेन खण्ड को इस परियोजना में पीपीपीएसी/सीसीईए के अनुमोदन के बिना ही तथा सीसीईए द्वारा निर्धारित टीपीसी के 40 प्रतिशत के वीजीएफ की अधिकतम सीमा के उल्लंघन में अनुरक्षण तथा टोल अधिकार के संग्रह के लाभ के लिए शामिल किया गया था।

4.1.2.5 कानपुर-काबराई

एनएच-86 के 123 किमी के पक्के ढाल के साथ 2-लेनिंग के लिए परियोजना सीसीआई द्वारा ₹ 373 करोड़ के टीपीसी पर अनुमोदित (अगस्त 2010) की गई थी। अन्तिम व्यवहार्यता रिपोर्ट (मई 2010) जिसमें ग्रेड सेपरेटर तथा किमी 41.557 पर सर्विस सड़क की लागत के प्रति ₹ 17.549 करोड़ शामिल थे, के अनुमान के अनुसार ₹ 373 करोड़ के टीपीसी पर मै. पीएनसी कानपुर हाईवेज लि. के साथ छूट करार किया गया था (मार्च 2011)। तथापि, जिस समय किये गए सीए में ग्रेड सेपरेटर (किमी 41.557 पर सर्विस सड़क सहित) के लिए प्रावधान नहीं था, फिर भी ग्रेड सेपरेटर तथा सरकारी सड़क (₹ 17.59 करोड़) की लागत को प्रदान किये गए टीपीसी से निकाला नहीं गया था। यह सड़क प्रयोग करने वालों की लागत पर छूटग्राही को अनुचित लाभ देने के बराबर था। मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने अपने उत्तर (सितम्बर 2014) में स्वीकार किया कि प्रस्ताव पहले ही योजना आयोग के पास अनुमोदन हेतु भेजे जाने के कारण टीपीसी को कम नहीं गया था। योजना आयोग द्वारा टीपीसी का अनुमोदन एक अधिक समय लेने वाली प्रक्रिया है और यदि एनएचएआई संशोधित टीपीसी प्रस्ताव योजना आयोग को भेजता, तो समग्र बोली कार्यक्रम गंभीर रूप से विलम्बित हो गया होता जिसके परिणाम स्वरूप लागत बढ़ जाती। इसके अतिरिक्त, व्यवहार्यता अध्ययन में कार्य सलाहकारों से केवल संभावित परियोजना लागत निर्धारित करने की अपेक्षा की जाती है जो 10 प्रतिशत तक बदल सकती है। ग्रेड सेपरेटर को हटाने का प्रभाव पूर्वानुमानित टीपीसी के 5 से 6 प्रतिशत के अन्दर था, अतः टीपीसी में इस परिवर्तन के कारण संशोधन की आवश्यकता नहीं थी।

मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने स्वीकार किया कि ग्रेड सेपरेटर की लागत टीपीसी से कम नहीं गई थी। तथापि, जहाँ तक 10 प्रतिशत से कम होने के कारण लागत के संशोधन के मुद्दे का संबंध है, वहाँ प्रबन्धन का उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि उद्धरित नीति को उन परियोजनाओं के लिए निरूपित किया गया था जहाँ टीपीसी नवीनीकरण के परिणामस्वरूप कम की जाती है। यह मामला नवीनीकरण के लिए योग्य नहीं है।

4.1.2.6 हाजीपुर-मुज्जफरपुर

सड़क स्ट्रैच सीसीईए द्वारा (मार्च 2005) एनएचडीपी चरण III के अन्तर्गत अनुमोदित किया गया था। एनएचएआई ने एनएच 19 तथा एनएच 77 के हाजीपुर-मुज्जफरपुर खण्ड के 60 किमी स्ट्रैच की 4 लेनिंग के लिए बीओटी मोड के अन्तर्गत बोली आंमत्रित (जून 2005) की। कुछ विस्तारणों के बावजूद कोई बोली प्राप्त नहीं हुई थी। क्योंकि विचाराधीन परियोजना के लिए टोल आधारित बीओटी बोली पर प्रतिक्रिया 'शून्य' थी, इसलिए एनएचएआई ने सीसीईए के अनुमोदन के लिए वार्षिकी आधारित बीओटी मॉडल अपनाने के लिए एक नोट एक प्रस्तुत किया जिसमें ₹ 671.70 करोड़ के टीपीसी पर बीओटी (वार्षिकी) पर 4-लेनिंग के लिए प्रस्ताव का अनुमोदन (जनवरी

2008) किया गया। तदनुसार, मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने एनएचएआई को सूचित (फरवरी 2008) किया कि विचाराधीन परियोजना के लिए बीओटी, (वार्षिकी) आधार पर बोली बुलवाई जा सकती हैं। यह भी स्पष्ट किया गया था कि बीओटी (वार्षिकी) बोली के लिए प्रतिक्रिया पर्याप्त समझी जाएगी, बेशक एक वैध बोली प्राप्त हुई हो।

परियोजना के लिए दो बोलियाँ प्राप्त होने के बावजूद, मूल्यांकन समिति ने पुनः-बोली की सिफारिश की (मई 2009)। दूसरी बोली (जून 2009) में भी वही दो पार्टियाँ भाग ले रही थी। मूल्यांकन समिति ने इस आधार पर निरस्तीकरण/पुनः बोली की सिफारिश की (18 जून 2009) कि ₹ 94.60 करोड़ (जो एनएचएआई द्वारा अनुमानित वार्षिकी की तुलना में ₹ 25.80 करोड़ तक अधिक था) के एल-1 बोलीदाता द्वारा माँग किया गया अर्ध-वार्षिक वार्षिक वृत्ति भुगतान 28.38 प्रतिशत का इक्विटी आन्तरिक रिटर्न दर देता है जो 15.18 प्रतिशत के प्रचलित बाजार रेंज से काफी अधिक था। एनएचएआई ने एल-1 बोलीदाता मै. गैमन इन्फ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्ट्स लि. को कार्य प्रदान करने का अनुमोदन (अक्टूबर 2009) किया तथा 15 वर्षों की छूट अवधि के साथ ₹ 94.60 करोड़ की अर्ध वार्षिक वार्षिकी वृत्ति पर अवार्ड पत्र जारी किया गया था (नवम्बर 2009)।

अतः, नये आरएफक्यू की सहायता लिए बिना परियोजना प्रदान करने ने प्रतिस्पर्धा के साथ साथ अधिक प्रतिस्पर्धात्मक बोली प्राप्त करने की संभावना को सीमित कर दिया। इसके अतिरिक्त, एनएचएआई ने मूल्यांकन समिति की सिफारिशों को ध्यान में न रख कर एल-1 बोलीदाता को परियोजना प्रदान की जिसके परिणामस्वरूप 15 वर्षों की अवधि तक ₹ 645 करोड़⁷ (एनपीवी: ₹ 395.50 करोड़) के बराबर एनएचएआई को अतिरिक्त लागत आई। 63 किमी में से 50 किमी की परियोजना लम्बाई अभी तक पूरी हो चुकी थी (सितम्बर 2013)।

मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने अपने उत्तर (सितम्बर 2014) में बताया कि सभी नौ इच्छुक तथा योग्य आवेदकों को आरएफपी स्तर पर पूरी स्पर्धा के साथ परियोजना के कार्यान्वयन को तेज करने के लिए अनुमत किया गया था। परियोजना प्रतिस्पर्धात्मक आधार पर प्रदान की गई थी।

मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि अनुमानित टीपीसी को बढ़ाए जाने के बाद भी कोई नया आरएफक्यू आमंत्रित नहीं किया गया था। अतः प्रक्रिया प्रतिस्पर्धात्मक नहीं थी।

⁷ (ए) अर्धवार्षिक वार्षिकी जिनके लिए वार्षिकी राशि का भुगतान किया जाना है = 15 वर्ष छूट अवधि घटा 2.5 वर्ष निर्माण अवधि = 12.5 वर्ष, 25 अर्धवार्षिक वार्षिकी के बराबर

(बी) मै. गैमन इन्फ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्ट्स लि. द्वारा माँगे गई तथा एनएचएआई द्वारा अनुमानित अर्धवार्षिक वार्षिकी राशि में अन्तर = ₹ 94.60 करोड़ घटा ₹ 68.80 करोड़ = ₹ 25.80 करोड़

(सी) एनएचएआई को अतिरिक्त लागत = (ए) x (बी) = 25 अर्धवार्षिक वार्षिकी x ₹ 25.80 करोड़ = ₹ 645 करोड़

4.1.2.7 सूरत-हजीरा

एनएच-6 के सूरत-हजीरा पोर्ट खण्ड की 4/6 लेनिंग के लिए परियोजना सीसीईए द्वारा ₹ 1509 करोड़ के टीपीसी पर फरवरी 2009 में अनुमोदित की गई थी। परियोजना को मंजूरी देते समय (नवम्बर 2008), पीपीपीएसी ने देखा कि चूँकि परियोजना के 6 लेनिंग की तत्काल आवश्यकता नहीं थी, इसलिए ₹ 1509 करोड़ की परियोजना लागत को उचित रूप से यौक्तिकृत किया जाना चाहिए, सर्विस लेन केवल तभी निर्मित की जानी चाहिए जब यातायात स्तर 60000 पीसीयू तक पहुँच जाए।

लेखापरीक्षा ने देखा कि यद्यपि परियोजना का कार्यक्षेत्र 4-लेन तक कम कर दिया गया था, फिर भी एनएचएआई द्वारा संशोधित कार्यक्षेत्र के अनुरूप कुल परियोजना लागत कम नहीं की गई थी तथा परियोजना ₹ 1509 करोड़ के मूल टीपीसी पर मै. सोमा-आईसोलक्स सूरत-हजीरा टोलवेज प्राइवेट लि. को प्रदान की गई थी (फरवरी 2009)। वित्तीय सलाहकार द्वारा यह बताने के बावजूद भी कि परियोजना किसी वीजीएफ के बिना व्यवहार्य होगी, झूटग्राही को ₹ 556 करोड़ का वीजीएफ घटक अनुमत किया गया।

कार्य प्रदान करने के अनुमोदन के लिए एनएचएआई के बोर्ड सदस्यों को 71 वीं बैठक के लिए भेजी गई एक कार्य सूची मद पर, एक सदस्य ने देखा कि सलाहकार द्वारा प्रक्षेपित अपेक्षा के विपरीत कि परियोजना 15 प्रतिशत इक्विटी आईआरआर के साथ 8 प्रतिशत राजस्व सहभाजन पर अनुदान के बिना व्यवहार्य थी, फिर भी न्यूनतम बोलीदाता ने ₹ 556 करोड़ का अनुदान माँगा था। उपरोक्त आपत्ति की प्रतिक्रिया में, बोर्ड को अवगत कराया गया कि 4-लेनिंग परियोजना में सूरत शहर को जाने वाले मौजूदा एनएच-6 को छोड़ते हुए विद्यमान राज्य राजमार्ग सहित बारदोली-इच्छापुर के बीच लगभग 47 किमी के लिए एक नया संरेखण था। अतः यह राजमार्ग यातायात के विचलन की संभावना के साथ एक प्रतिस्पर्धात्मक सड़क होगी। आगे यह बताया गया था कि सलाहकार द्वारा किये गए प्रारंभिक वित्तीय विश्लेषण में इस पहलू पर विचार नहीं किया गया था जिसने अनुमान की तुलना में वास्तविक वीजीएफ दावे में अन्तर उत्पन्न किया।

स्पष्टीकरण में स्वीकार किया गया कि नया संरेखण बाद में जोड़ा गया था तथा ₹ 1509 करोड़ पर टीपीसी निर्धारित करते समय इस पर विचार नहीं किया गया था। वास्तव में एनएचएआई ने, पीपीपीएसी के परियोजना के कार्यक्षेत्र को 4-लेन तक कम करते हुए इसकी लागत को यौक्तिकृत करने के निर्देशों के उल्लंघन में, परियोजना के लिए लागत को कम किए बिना 6-लेन के रूप में पुलों तथा अन्य निर्माणों के साथ अनुमोदन प्राप्त करने का निर्णय लिया (दिसम्बर 2008)। एनएचएआई ने वैकल्पिक प्रतिस्पर्धी सड़क विद्यमान होते हुए परियोजना लेने के पीछे औचित्य स्पष्ट नहीं किया।

मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने उत्तर दिया (सितम्बर 2014) कि परियोजना एल-1 बोलीदाता को प्रदान की गई थी। बोलीदाताओं द्वारा विभिन्न कारकों जैसे प्रचलित बाजार परिस्थितियों, यातायात विचलन के लिए संभावित वैकल्पिक प्रतिस्पर्धात्मक मार्गों इत्यादि को ध्यान में रखते हुए बोलियाँ उद्धरित की गई थी। सलाहकार द्वारा बताई गई वित्तीय व्यवहार्य इस बात की प्रत्याभूति नहीं है कि बोलीदाता बिल्कुल उसी तरह से बोली उद्धरित करेंगे। तथापि, मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने पैरा में लेखापरीक्षा द्वारा उठाए गए मामलों का उत्तर नहीं दिया है।

4.2 सड़क की क्षमता/डिजाईन सर्विस परिमाण

इण्डियन रोड काँग्रेस (आईआरसी) द्वारा तैयार की गई तथा योजना आयोग द्वारा प्रकाशित की गई पीपीपी (मई 2010) के माध्यम से राष्ट्रीय राजमार्गों की 2/4-लेनिंग के लिए विनिर्देशनों तथा मानकों की नियमपुस्तक परियोजना राजमार्ग की सुविधाओं के संवर्धन तथा उन्नयन के लिए निम्नलिखित पैरामीटर निर्धारित करती हैं:

2-लेन राजमार्ग की क्षमता (नियमपुस्तक के पैरा 2.16 के अनुसार)

क्षेत्र की प्रकृति	सड़क की क्षमता/डिजाईन सर्विस परिमाण (पीसीयू प्रतिदिन में)	
	पक्के ढाल के बिना	न्यूनतम 1.5 मी पक्के ढाल के साथ
समतल	15,000	18,000

4-लेन राजमार्ग की क्षमता (नियमपुस्तक के पैरा 2.17 के अनुसार)

क्षेत्र की प्रकृति	सड़क की क्षमता/डिजाईन सर्विस परिमाण (पीसीयू प्रतिदिन में)	
	सर्विस 'बी' का स्तर (4 से 6 लेन के लिए)	सर्विस 'सी' का स्तर (4 से 6 लेन के लिए)
4-लेन राजमार्ग	40000	60000

लेखापरीक्षा ने देखा कि निम्नलिखित मामलों में 2 से 4-लेनिंग तथा 4 से 6-लेनिंग के उन्नयन हेतु उपरोक्त पैरामीटरों का पालन नहीं किया गया था:

4.2.1 4-लेनिंग परियोजनाओं के लिए समय से पूर्व अनुमोदन

इस तथ्य के बावजूद कि 4-लेनिंग के लिए 18000 पीसीयू प्रतिदिन की न्यूनतम सीमा परियोजना प्रदान किये जाने की तिथि से अगले पाँच से 12 वर्षों में प्राप्त किये जाने की

आशा नहीं थी, वार्षिकी आधार पर 4-लेनिंग के लिए अनुमोदित परियोजनाओं के विवरण तालिका 7 में हैं।

तालिका 7-बीओटी (वार्षिकी) पर 4-लेनिंग परियोजनाओं के लिए समय से पूर्व अनुमोदन

क्र.सं.	परियोजना का नाम	यातायात का परिमाण (पीसीयू प्रतिदिन में)		किमी	आईएमजी द्वारा अनुमोदन की तिथि	वर्ष जिसमें 4-लेन के लिए उन्नयन हेतु न्यूनतम क्षमता प्राप्त की जाएगी
		टोल योग्य यातायात	कुल यातायात			
1	नागपुर-बैतूल	i) 6423 एमपी स्ट्रैच ii) 16157 (महाराष्ट्र स्ट्रैच)	i) 8267 ii) 20388	176.30	दिसम्बर 2009	2024 (एमपी में 115 किमी के लिए) 2017 (मिलाने के बाद कुल स्ट्रैच के लिए)
2	लखनऊ-रायबरेली	8869 तथा 7185	11485 तथा 8069	70.0	मार्च 2011	2022

न्यूनतम क्षमता डीपीआर के अनुसार कुल यातायात पर संगणित की गई हैं

उपरोक्त तालिका अन्य चार परियोजनाओं को शामिल नहीं करती, जो लेखापरीक्षा के लिए चयनित नहीं थीं, नामतः भोपाल-बरेली, बरेली-राजमार्ग क्रोसिंग, राजमार्ग क्रोसिंग-जबलपुर तथा रीनगुस-सीकर जिनमें 4-लेनिंग के लिए न्यूनतम क्षमता आठ से 27 वर्षों के बाद प्राप्त किये जाने की उम्मीद थी।

4.2.1.1 नागपुर-बैतूल

नागपुर-बैतूल परियोजना में छूट अवधि के दौरान छूटग्राही मै. ओरिएन्टल नागपुर बैतूल हाइवे प्राइवेट लि. के लिए वार्षिकी व्यय ₹ 9596.40⁸ करोड़ (एनपीवी: ₹ 5068.58 करोड़) बनता था जो 16.5 वर्षों में भुगतान योग्य था। एनएचआई ने उत्तर दिया (अगस्त 2013) कि प्रारंभ में परियोजना बीओटी-टोल पर 4-लेन के रूप में समझी गई थी तथा तदनुसार 08 जनवरी 2010 को नियत तिथि के साथ आरएफक्यू जारी किया गया था। तथापि, वित्तीय सलाहकार द्वारा प्रारम्भिक वित्तीय विश्लेषण ने दर्शाया है कि 30 वर्षों की छूट अवधि के लिए 15 प्रतिशत की इक्विटी आईआरआर प्राप्त करने के लिए अपेक्षित वीजीएफ टीपीसी का 45 प्रतिशत होगा। चूँकि दर्शाया गया वीजीएफ अधिकतम 40 प्रतिशत के अनुज्ञेय वीजीएफ प्रतिमानों से अधिक था, इसलिए सक्षम प्राधिकारी ने सुपुर्दगी के तरीके को बीओटी (वार्षिकी) में बदलने का निर्णय लिया (दिसम्बर 2009)।

⁸ अर्धवार्षिकी ₹ 290.80 करोड़ x 33 किस्ते = ₹ 9596.40 करोड़

उत्तर तथ्यजनित नहीं था क्योंकि प्रारंभ में परियोजना पक्के ढाल के साथ 2-लेन के रूप में समझी गई थी और दो अलग स्ट्रेच (i) बैतूल से महाराष्ट्र-एमपी सीमा तथा (ii) महाराष्ट्र-एमपी सीमा से नागपुर 2 जुलाई 2008 में सीसीआई द्वारा अनुमोदित 42 स्ट्रेचों की सूची में शामिल किये गए थे। व्यवहार्यता अध्ययन अलग से किया गया था, परन्तु बाद में, दोनों परियोजनाओं को एक साथ मिला दिया गया था, जिसके लिए कारण अभिलेख पर उपलब्ध नहीं थे। उपरोक्त तालिका से देखा जा सकता है कि बैतूल से महाराष्ट्र-एमपी सीमा का स्ट्रेच 4-लेन के लिए उन्नयन हेतु डिजाईन सर्विस परिमाण वर्ष 2024 में प्राप्त होगा।

मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने अपने उत्तर में स्वीकार किया (सितम्बर 2014) कि परियोजना का एक स्ट्रेच समय से पूर्व उन्नयन किया गया था।

4.2.1.2 लखनऊ-रायबरेली

लखनऊ-रायबरेली परियोजना में छूटग्राही में एस्सल लखनऊ रायबरेली टोल रोडस प्राइवेट लि. के लिए वार्षिकी व्यय ₹ 1461.60⁹ करोड़ (एनपीवी: ₹ 830.09 करोड़) बनता था जो ₹ 14.5 वर्षों में भुगतान योग्य था। 22 जुलाई 2014 को आयोजित एक्जिट कान्फ्रेंस के साथ साथ अपने उत्तर में मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने बताया (सितम्बर 2014) कि परियोजना राजमार्ग पर 2010 में औसत कुल यातायात लगभग 13677 पीसीयू प्रतिदिन था। परियोजना में 4-लेनिंग (15000 पीसीयू) के लिए न्यूनतम क्षमता वर्ष 2012 के प्रारंभ में पूरी हो गई थी।

उत्तर इस तथ्य से समर्थित नहीं है कि इस स्ट्रेच पर 2010 में औसत कुल यातायात केवल 9777 पीसीयू प्रतिदिन था जैसा कि मंत्रालय (एमओआरटीएच) द्वारा आईएमजी (मार्च 2010) को प्रस्तुत किया गया था। 13677 पीसीयू की यातायात गणना की प्रति भी लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराई गई थी जैसा कि एक्जिट कान्फ्रेंस के दौरान सचिव, मंत्रालय (एमओआरटीएच) द्वारा निर्देश दिया गया था। तथ्य यह है कि परियोजना योजना आयोग द्वारा यथा अनुमोदित विनिर्देशनों तथा मानकों को पूरा नहीं करती।

पैरा 4.2.1 में तथा उपर दर्शायी गई दो परियोजनाओं की अनुचित 4-लेनिंग के परिणामस्वरूप सड़क प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान किये जाने वाले बड़े हुए प्रयोक्ता शुल्क जो 2-लेन की तुलना में

⁹ अर्धवार्षिकी की राशि ₹ 50.40 करोड़ x 29 किस्ते = ₹ 1461.60 करोड़

4-लेन के लिए 66.67 प्रतिशत अधिक था, के अलावा ₹ 1724.10¹⁰ करोड़ की अतिरिक्त निर्माण लागत हुई जो परिहार्य थी।

4.2.2 6-लेनिंग परियोजनाओं का समय से पूर्व अनुमोदन

इस तथ्य के बावजूद कि 6-लेन के लिए 60000 पीसीयू प्रतिदिन की न्यूनतम सीमा अगले 10 से 25 सालों में प्राप्त होने की आशा नहीं थी, तालिका 8 में परियोजनाओं के विवरण दिये गए हैं जो बीओटी (टोल) आधार पर 6-लेन के लिए अनुमोदित की गई थीं:

तालिका 8 - 6 - लेनिंग परियोजनाओं का समय से पूर्व अनुमोदन

क्र.सं.	परियोजना	सफल बोलीदाता/छूटग्राही	कुल यातायात की औसत मात्रा (वर्ष)	किमी	सीसीईए/सीसीआई का अनुमोदन	6-लेन के लिए न्यूनतम क्षमता प्राप्त करने का वर्ष #	छूटग्राही द्वारा टोल उद्ग्रहण की स्थिति
1	वाराणसी-औरंगाबाद	मै. सोमा आइसोलक्स	18407 (2010)	192.400	जनवरी 2009	2034	सितम्बर 2011 से शुरू
2	किशनगढ़-अहमदाबाद	मै. जीएमआर इन्फ्रास्ट्रक्चर लि.	35245 (2011)	555.500	सितम्बर 2011	2022	अगस्त 2013 तक शुरू नहीं किया गया
3	औरंगाबाद-बरवा अड्डा	मै. केएमसी	22000 (2012)*	218.75	मार्च 2012	2024 ¹¹	मार्च 2013 तक शुरू नहीं किया गया

* योजना आयोग के अनुसार

न्यूनतम क्षमता डीपीआर के अनुसार कुल यातायात पर संगणित की गई हैं

4.2.2.1 वाराणसी-औरंगाबाद

उपरोक्त स्ट्रेच के लिए औसत वास्तविक पीसीयू फरवरी 2010 में केवल 18407 थी। प्रत्येक वर्ष औसतन पाँच प्रतिशत की यातायात वृद्धि पर विचार करते हुए परियोजना केवल 2034 में 60000 पीसीयू की अपनी वहन क्षमता तक पहुँचेगी तथा उन्नयन के लिए पात्र होगी अर्थात् अनुमोदन की तिथि से 25 वर्ष पश्चात। अतः परियोजना 6-लेन के लिए समय से पूर्व अनुमोदित

¹⁰ नागपुर-बैतूल (176.30 किमी) तथा लखनऊ रायवरेली (70 किमी) के लिए कुल किमी = 246.30 किमी, 246.30 किमी x ₹ 7 करोड़/किमी (₹ 9.5 करोड़ 4 लेनिंग के लिए घटा ₹ 2.5 करोड़ 2 लेनिंग के लिए) = ₹ 1724.10 करोड़

¹¹ यदि यातायात वृद्धि प्रत्येक वर्ष पाँच प्रतिशत की औसत पर मानी जाती है तो 6-लेन में उन्नयन के लिए न्यूनतम क्षमता 2032-33 में प्राप्त होगी। तथापि, पीपीपीएसई बैठक में, निदेशक, डीईए ने सुझाव दिया कि यातायात वृद्धि के आधार पर 6-लेन के लिए न्यूनतम क्षमता 2024 में प्राप्त की जाएगी। अतः पारम्परिक अनुमान अपनाया गया।

की गई थी। समय से पूर्व 6-लेनिंग का कार्य प्रदान करने से 24 वर्षों (2011-34) के लिए भारत सरकार द्वारा टोल राजस्व छोड़ने के साथ साथ एनएचएआई पर वीजीएफ के माध्यम से ₹ 565 करोड़ का अतिरिक्त भार पड़ेगा।

मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने अपने उत्तर में स्वीकार किया (सितम्बर 2014) कि वाराणसी-औरंगाबाद सहित स्वर्ण चतुर्भुज (जीक्यू) के खण्डों की 6-लेनिंग भारत सरकार के अनुमोदन के अनुसार शुरू की गई थी जहाँ 5700 किमी के समस्त जीक्यू नेटवर्क को 6-लेन करने का निर्णय लिया गया था। फरवरी 2010 में 18407 पीसीयू का ऑकड़ा कुल यातायात नहीं था बल्कि दो टोल प्लाजा पर औसत के अनुसार टोल योग्य यातायात था। कुल यातायात टोल योग्य यातायात से आमतौर पर 15 से 20 प्रतिशत तक अधिक था। इसके अतिरिक्त, विलम्बित कार्यान्वयन के मामले में निर्माण की लागत बढ़ जाएगी तथा समग्र परियोजना व्यवहार्यता कम हो जाएगी। मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने आगे उत्तर दिया कि वीजीएफ तथा टोल राजस्व छोड़ने के कारण ₹ 565 करोड़ का कोई अतिरिक्त भार नहीं था क्योंकि एनएचएआई द्वारा नियमित अनुरक्षण छोड़ कर कोई बड़ा अनुरक्षण नहीं किया गया था।

मंत्रालय (एमओआरटीएच) के उत्तर (सितम्बर 2014) को इस तथ्य के प्रति देखे जाने की आवश्यकता है कि पीपीपीएसी ने 6-लेनिंग परियोजनाओं के लिए लगातार 60000 पीसीयू की न्यूनतम सीमा को निरंतर अपनाया था। मई 2010 में योजना आयोग द्वारा 4-लेनिंग परियोजनाओं के लिए जारी किये गए विनिर्देशनों तथा मानकों की नियम-पुस्तक के पैरा सं. 2.17 तथा 2.18 में स्पष्ट रूप से डिजाईन क्षमता के लिए प्रावधान किया गया है जिसपर 6-लेनिंग के लिए परियोजना पर विचार किया जा सकता है। इसके अतिरिक्त, यातायात में 15 से 20 प्रतिशत की वृद्धि के बाद भी जैसा कि मंत्रालय (एमओआरटीएच) के उत्तर में सुझाया गया है, वाराणसी-औरंगाबाद में 6-लेन के लिए 60000 पीसीयू की डिजाईन क्षमता केवल 2016 से 2018 के दौरान पहुँचने की प्रत्याशा थी। मंत्रालय (एमओआरटीएच) का यह तर्क कि विलम्बित कार्यान्वयन के मामले में निर्माण की लागत बढ़ जाएगी तथा समग्र परियोजना व्यवहार्यता कम हो जाएगी, स्वीकार्य नहीं है क्योंकि सड़क 2004 में 2 से 4 लेन के लिए चौड़ी की गई थी और इसलिए 6-लेन के लिए उन्नयन हेतु कोई तत्काल आवश्यकता नहीं थी तथा इस प्रकार ₹ 565 करोड़ के अतिरिक्त भार के संबंध में मंत्रालय (एमओआरटीएच) का तर्क तथ्यों पर आधारित नहीं है। अतः समय से पूर्व स्ट्रेच शुरू करना उचित नहीं था। इसके अतिरिक्त 4 लेनिंग के लिए सड़क के किनारे सुविधाओं जैसे जनोपयोगी सेवाओं को सरकाने, सड़क के किनारे ट्रक खड़ा करने के स्थान, पदयात्री सुविधाओं, पौधारोपण, ड्रेनेज, एप्रन, टक्कर अवरोधकों को नये स्थान पर गाड़ने, लाइटिंग, साईन बोर्ड इत्यादि पर वहन किया गया व्यय भी निष्फल हो जाएगा।

4.2.2.2 किशनगढ़-उदयपुर-अहमदाबाद:

प्रारंभ में, दो अलग अलग खण्ड (i) किशनगढ़ से उदयपुर (315 किमी) एवं (ii) उदयपुर से अहमदाबाद (242.51 किमी) जनवरी 2009 तथा जनवरी 2010 में क्रमशः ₹ 3384 करोड़ तथा ₹ 1750 करोड़ की टीपीसी पर सीसीईए द्वारा अनुमोदित किये गए थे। बाद में, जनवरी 2011 में, जब किशनगढ़-उदयपुर खण्ड के लिए अर्हताप्राप्त बोलीदाताओं का पहले ही आरईपी जारी किया जा चुका था तथा उदयपुर-अहमदाबाद खण्ड के लिए आरएफक्यू बोलियाँ पहले से ही मूल्यांकन के अधीन थी, वहाँ एनएचआई ने यह सिफारिश करते हुए मंत्रालय (एमओआरटीएच) को एक प्रस्ताव भेजा कि परियोजना को “मेगा परियोजना” के रूप में लिया जाना चाहिए ताकि अन्तर्राष्ट्रीय बोलीदाताओं को आकर्षित किया जा सके। इस बिन्दु पर औसत कुल यातायात 35245 पीसीयू था (वर्ष 2011 के लिए यातायात डाटा के अनुसार)। प्रत्येक वर्ष औसतन पाँच प्रतिशत यातायात वृद्धि को ध्यान में रखने के बाद परियोजना 2022 में 60000 पीसीयू की अपनी वहन क्षमता तक पहुँचेगी तथा उन्नयन के लिए पात्र होगी अर्थात् अनुमोदन की तिथि के 11 वर्षों के बाद। अतः 6 लेन के लिए परियोजना को उन्नत करने का निर्णय समय से पूर्व था तथा उपर संदर्भित विनिर्देशनों तथा मानकों की नियम पुस्तक के प्रावधानों के उल्लंघन में था।

मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने बताया (सितम्बर 2014) कि यह भी जीक्यू का एक भाग था तथा 60,000 पीसीयू प्रतिदिन क्षमता ‘सी’ सर्विस के स्तर के साथ 4-लेन राजमार्ग की डिजाईन क्षमता का द्योतक थी अर्थात् इस यातायात स्तर के पश्चात्, 4-लेन सड़क लगभग बन्द हो जाएगी तथा इसे आवश्यक रूप से 6-लेन में उन्नत करना पड़ता, जिसका अर्थ यह नहीं था कि 6-लेन का उन्नयन सड़क के पूरी तरह से बन्द हो जाने के बाद ही शुरू करना चाहिए। अन्य रूप से भी, कैबिनेट ने एनएचडीपी चरण V के अन्तर्गत 6-लेन के लिए अलग अलग स्ट्रेचों के उन्नयन के लिए 25,000 पीसीयू के प्रतिमान निर्धारित किये हैं। तदनुसार, किशनगढ़-उदयपुर-अहमदाबाद के स्ट्रेच को 6-लेनिंग के लिए चयनित किया गया था।

उत्तर को इस तथ्य के मद्देनजर देखे जाने की आवश्यकता है कि पीपीपीएसी ने 6-लेनिंग परियोजनाओं के लिए लगातार 60000 पीसीयू की न्यूनतम सीमा को अपनाया था। मई 2010 में योजना आयोग द्वारा 4-लेनिंग परियोजनाओं के लिए जारी किये गए विनिर्देशनों तथा मानकों की नियम-पुस्तक के पैरा सं. 2.17 तथा 2.18 में स्पष्ट रूप से डिजाईन क्षमता के लिए प्रावधान किया गया है जिसपर 6-लेनिंग के लिए परियोजना पर विचार किया जा सकता है। परियोजना 2008 में ही 2 से 4-लेन के लिए चौड़ी की गई थी। इसलिए इसकी आवश्यकता न होने से 10 से 12 साल पहले किशनगढ़-उदयपुर स्ट्रेच प्रारंभ करना उचित नहीं था। इसके अतिरिक्त, 4 लेनिंग के लिए सड़क के किनारे सुविधाओं जैसे जनोपयोगी सेवाओं को सरकाने, सड़क के किनारे ट्रक खड़ा करने के स्थान, पदयात्री सुविधाओं, पौधारोपण, ड्रेनेज, एग्रन, टक्कर अवरोधको को नये स्थान पर गाड़ने, लाइटिंग, साईन बोर्ड इत्यादि पर वहन किया गया व्यय भी निष्फल हो जाएगा।

4.2.2.3 औरंगाबाद-बरवा अड्डा

परियोजना मार्च 2012 में पीपीपीएसी द्वारा ₹ 234 करोड़ के अधिकतम वीजीएफ (टीपीसी का 10 प्रतिशत) के साथ ₹ 2340 करोड़ के टीपीसी के साथ 6-लेनिंग के लिए अनुमोदित की गई थी। चूंकि इस परियोजना के लिए यातायात अनुमान लगभग केवल 26000 पीसीयू ही माना गया था, फिर भी यह 2024 तक 6-लेनिंग को उचित नहीं ठहराती, जो विनिर्देशनों एवं मानकों की नियम पुस्तक के प्रावधानों के विरुद्ध भी था। इसके अलावा, यह सड़क 2010 में विश्व बैंक द्वारा वित्त-पोषित ग्राण्ड ट्रंक इम्प्रुवमेंट प्रोजेक्ट के अन्तर्गत 2 से 4-लेन के लिए चौड़ी की गई थी। अतः, परियोजना 6-लेन के लिए बहुत जल्द परिकल्पित तथा अनुमोदित की गई थी। 6 लेनिंग में निवेश की पूरी क्षमता को केवल 2024 के बाद से ही किया जा सकेगा। इसके अलावा 2 से 4-लेन के लिए सड़क स्ट्रेच को चौड़ा करने के दौरान 2010 में सड़क के किनारे सुविधाओं जैसे जनोपयोगी सेवाओं को सरकाने, सड़क के किनारे ट्रक खड़ा करने के स्थान, पदयात्री सुविधाओं, पौधारोपण, ड्रेनेज, एप्रन, टक्कर अवरोधको के नये स्थान पर गाड़ने, लाइटिंग, साईन बोर्ड इत्यादि पर वहन किया गया व्यय भी निष्फल हो जाएगा। मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने स्वीकार किया (सितम्बर 2014) कि एनएच-2 के औरंगाबाद-बरवा अड्डा खण्ड को 6-लेन में उन्नत करने का निर्णय लिया गया था क्योंकि यह जीक्यू स्ट्रेच का भाग था। यह स्ट्रेच यातायात के परिमाण के आधार पर विकसित नहीं किया गया था।

4.3 छूट अवधि का निर्धारण

मॉडल छूट करार (एमसीए) में परिभाषित प्रक्रिया के अनुसार परियोजना-विशिष्ट छूट अवधि निर्धारित करने के लिए प्रस्तावित छूट अवधि के अन्त में संबंधित राजमार्ग की वहन क्षमता मार्गदर्शक सिद्धान्त होगी तथा वह वर्ष जिसमें डिजाईन क्षमता पूरी हो जाएगी, छूट का अन्तिम वर्ष होगा। तदनुसार, डिजाईन क्षमता/छूट अवधि निर्धारित करने के लिए राजमार्ग के स्ट्रेच पर कुल यातायात पर विचार किया जाना है। इसके अतिरिक्त, योजना आयोग के निर्देशों के अनुसार छूट अवधि उस अवधि तक सीमित की जानी थी जब यातायात अधिकतम डिजाईन क्षमता तक पहुँच जाता। लेखापरीक्षा ने छूट अवधि के निर्धारण के लिए कुल यातायात/वहन क्षमता अपनाने में विसंगतियाँ देखीं जिनके परिणामस्वरूप एनएचएआई ने उच्च छूट अवधि निर्धारित की, जिसके परिणामस्वरूप सड़क प्रयोक्ताओं पर विस्तारित अवधि के लिए टोल के रूप में अनुचित भार पड़ेगा।

4.3.1 टोल योग्य यातायात पर विचार करते हुए छूट अवधि का निर्धारण

एनएचआई ने नीचे दी गई तालिका 9 में दिये गए मामलों में यातायात की कुल आंकलित परिमात्रा (अर्थात् सड़क की वहन क्षमता) के बजाए केवल टोल योग्य यातायात पर विचार किया। इसके परिणामस्वरूप लम्बी छूट अवधि का निर्धारण हुआ जिससे सड़क प्रयोक्ताओं पर अतिरिक्त भार पड़ा। इन विस्तारित छूट अवधियों के दौरान, छूटग्राही कम से कम ₹ 28095.54¹² करोड़ तक टोल एकत्रित कर लेंगे (एनपीवी: ₹ 3233.71 करोड़) जबकि सड़क टोल का भुगतान करने वाले प्रयोक्ताओं के लिए भीड़ भरी हो जाएगी। मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने अपने उत्तर (सितम्बर 2014) के साथ साथ एक्जिट क्रान्फेंस के दौरान छूट अवधि के निर्धारण के लिए कुल यातायात के बजाए टोल योग्य यातायात के गलत स्वीकरण से संबंधित लेखापरीक्षा आपत्ति को स्वीकार किया। मंत्रालय (एमओआरटीएच) द्वारा यह बताया गया था कि इस संबंध में परिपत्र के माध्यम से अनुदेश की पुनरावृत्ति की गई है।

तालिका 9: लम्बी छूट अवधि के कारण सड़क प्रयोक्ताओं पर अतिरिक्त भार

सफल बोलीदाता/छूटग्राही	परियोजना का नाम	निम्न पर आधरित वर्षों में छूट अवधि		अधिक छूट अवधि (वर्षों में)	सड़क प्रयोक्ताओं पर अतिरिक्त भार (₹ करोड़ में)	टिप्पणियाँ
		कुल यातायात	टोल योग्य यातायात			
मै. आईआरबी जयपुर देवली टोलवेज प्रा. लि.	जयपुर टॉक देवली	23	25	2	2061.39	वित्तीय सलाहकार के अनुसार छूट अवधि के अन्तिम दो वर्षों का टोल मूल्य
मै. एलएण्ड टी बीपीपी टोलवेज प्रा. लि.	ब्यावर पाली पिण्डवारा	21	23	2	2142.97	आंकलित कुल औसत यातायात के आधार पर छूट अवधि प्रारंभ में एनएचआई द्वारा 21 वर्ष निकाली गई थी।
वाराणसी औरंगाबाद टोलवेज प्रा. लि.	वाराणसी औरंगाबाद	15/23	30	7	11547.75	डीपीआर के अनुसार छूट अवधि 15 वर्ष थीं तथा व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार 23 वर्ष
मै. पीएस टोल रोड प्रा. लि.	पूणे-सतारा	20	24	4	3421.08	परियोजना के वित्तीय मूल्यांकन के समय पर वित्तीय सलाहकार द्वारा 21 वे वर्ष से 24 वे वर्ष के दौरान अनुमानित राजस्व ₹ 3421.08 करोड़ है।
मै. डीए टोल रोड प्रा. लि.	दिल्ली-आगरा	22	26	4	752.80	एनएचआई द्वारा 26 वर्ष पर छूट अवधि निर्धारित करने का आधार उपलब्ध नहीं है। वर्ष 2008 में मूल यातायात के रूप से 42830 पीसीयू मानते हुए (पीपीपीएसी को एनएचआई द्वारा प्रस्तुत मूल्यांकन टिप्पणी के अनुसार) पाँच प्रतिशत की वृद्धि के साथ परियोजना 2030 में 120000 पीसीयू की अपनी वहन क्षमता तक पहुँचेगी अर्थात् 22 वर्षों में। 23 वें वर्ष से 26 वें वर्ष तक

¹² वित्तीय विश्लेषण में वित्तीय सलाहकार द्वारा गणना किया गया अनुमानित टोल राजस्व

सफल बोलीदाता/छूटग्राही	परियोजना का नाम	निम्न पर आधारित वर्षों में छूट अवधि		अधिक छूट अवधि (वर्षों में)	सड़क प्रयोक्ताओं पर अतिरिक्त भार (₹ करोड़ में)	टिप्पणियाँ
		कुल यातायात	टोल योग्य यातायात			
						न्यूनतम ₹ 188.20 करोड़ प्रतिवर्ष के टोल राजस्व पर विचार करते हुए, सड़क प्रयोक्ताओं पर कुल अतिरिक्त भार ₹ 752.80 करोड़ होगा (व्यवहार्यता सलाहकार ने 22 वें वर्ष के लिए ₹ 188.2 करोड़ टोल राजस्व अनुमानित किया है)
मै. कीरतपुर नेर चौक एक्सप्रेसवे लि.	कीरतपुर नेर चौक	24	28	4	4631.46	एनएचएआई ने पीपीपीएसी को प्रस्तुत किये गए नोट में आधार वर्ष 2010 में 10106 पीसीयू के कुल यातायात का अनुमान लगाया। तथपि, दिए गए कुल यातायात में प्रति वर्ष 5 प्रतिशत वृद्धि की वृद्धि से, डिजाईन क्षमता 2034 में प्राप्त की जाएगी अर्थात् 24 वर्षों में। 25 वें वर्ष से 28 वे वर्ष तक अतिरिक्त भार वित्तीय सलाहकार द्वारा टोल अनुमानों पर आधारित हैं।
हिमालयन एक्सप्रेसवेज लि.	जीरकपुर-परवान्	14	20	6	501.00	चूंकि आधार वर्ष 2006 के लिए कुल यातायात 32000 पीसीयू था तथा प्रतिवर्ष 5 प्रतिशत वृद्धि के साथ यह 14 वर्षों में पहुँचेगा। वित्तीय सलाहकार द्वारा टोल अनुमानों पर अतिरिक्त भार निकाला गया।
सम्बलपुर बारागढ़ एक्सप्रेसवे प्रा. लि.	सम्बलपुर-बारागढ़	27	30	4	1641.01	वार्षिक रूप से पाँच प्रतिशत की वृद्धि पर विचार करते हुए 60000 पीसीयू की डिजाईन सेवा परिमाण 27 वर्षों में पहुँचेगा। तथपि, एनएचएआई ने औसत कुल यातायात के बजाए टोल योग्य यातायात पर विचार करते हुए छूट करार में 30 वर्षों की छूट अवधि अनुमत की है।
कुल					₹28095.54 (एनपीवी: ₹ 3233.71)	

ब्यावर-पाली-पिंडवाड़ा तथा जयपुर-टोंक-देवली सड़को के मामले में, एनएचएआई ने उत्तर दिया (अगस्त 2013) कि छूट अवधि के निर्धारण के लिए आधार के रूप में पीसीयू परिभाषा से लिए गए टोल योग्य यातायात पर विचार किया जाना अधिक विवेकपूर्ण था। वाराणसी औरगांवाबाद के मामले में, एनएचएआई ने बताया कि वीजीएफ को 20 प्रतिशत की निर्धारित सीमा तक सीमित करने के लिए, छूट अवधि 30 वर्ष निर्धारित की गई थी। एनएचएआई ने आगे बताया कि बोली के समय छूट अवधि पाँच प्रतिशत की कल्पित यातायात वृद्धि पर निर्धारित की गई है तथा सीए के खण्ड 29.1 के अन्तर्गत एक प्रावधान किया गया था जहाँ लक्ष्य तिथि पर वास्तविक यातायात

की तुलना लक्ष्य यातायात से की जाएगी तथा तदनुसार सीए के प्रावधानों के आधार पर छूट अवधि कम/ज्यादा की जाएगी।

उत्तर इस तथ्य की उपेक्षा करता है कि एमसीए में स्पष्ट रूप से प्रावधान किया गया है कि छूट अवधि टोल योग्य के साथ साथ गैर/टोल योग्य यातायात सहित यातायात के परिमाण के आधार पर निकाली जानी थी। अतः यातायात की कुल मात्रा, जो एक सड़क की वहन क्षमता थी, को छूट अवधि निकालने के लिए ध्यान में रखा जाना चाहिए था। सीए के खण्ड 29.1 की अनुप्रयोज्यता के संबंध में, सड़क परियोजना प्रदान किये जाने के पश्चात् यातायात की आकलित मात्रा में वृद्धि/कमी के मामले में इसका प्रारंभ में निर्धारित की गई छूट अवधि से संबंध नहीं था। यह अप्रासंगिक भी है क्योंकि लेखापरीक्षा आपत्ति प्रारंभ से ही गलत यातायात परिमाण अपनाए जाने से संबंधित है। निर्धारित यातायात की कम मात्रा पर विचार करने का एनएचएआई का निर्णय भी सही नहीं था क्योंकि यह परियोजना सड़क पर टोल स्थानों पर भीड़ को बढ़ा देगा जब यातायात परिमाण सड़क की डिजाईन (वहन) क्षमता तक पहुँच जाएगी।

22 जुलाई, 2014 को आयोजित 'एक्जिट कान्फ्रेंस' में लेखापरीक्षा आपत्ति से सहमत होते हुए मंत्रालय (एमओआरटीएच)/एनएचएआई ने बताया कि इस संबंध में एक परिपत्र के माध्यम से अनुदेशों की पुनरावृत्ति की गई थी।

4.3.2 यातायात परिमाण पर विचार करने में विसंगतियाँ

लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित उदाहरणों में छूट अवधि निर्धारित करने के लिए यातायात परिमाण पर विचार करते समय एकरूपता की कमी देखी:

4.3.2.1 एनएच-59 के इन्दौर-गुजरात-एमपी सीमा की 4 लेनिंग के लिए परियोजना सीसीआई द्वारा ₹ 1175 करोड़ के टीपीसी पर दिसम्बर 2009 में अनुमोदित की गई थी। परियोजना उसी महीने में 25 वर्षों की छूट अवधि के साथ मै. आईवीआरसीएल इन्दौर गुजरात टोलवेज लि. को प्रदान की गई थी। छूट अवधि औसत कुल यातायात पर विचार करने के बचाए व्यवहार्यता सलाहकार द्वारा प्रस्तावित पाँच स्थानों में से एक पर उच्चतम निर्धारित यातायात पर विचार करके निर्धारित की गई थी। तीन अन्य मामलों नामतः आगरा-अलीगढ़, रायबरेली-इलाहाबाद तथा किशनगढ़-अहमदाबाद परियोजनाओं में, जो लेखापरीक्षा में नमूना जाँच की गई थी, यह देखा गया था कि परियोजनाओं कि डिजाईन क्षमता/छूट अवधि निर्धारित करने के लिए औसत कुल यातायात पर विचार किया गया था।

4.3.2.2 विनिर्देशनों एवं मानकों की नियम पुस्तक के अनुसार 4-लेनिंग तब शुरू की जानी चाहिए जब वहन क्षमता 18000 पीसीयू तक पहुँच जाए। पाँच परियोजनाएं अर्थात् रायबरेली से इलाहाबाद, अलीगढ़ से कानपुर, आगरा से अलीगढ़ तथा कानपुर से कबराई पक्के ढाल के साथ

2-लेनिंग के लिए अनुमोदित की गई थीं यद्यपि वहन क्षमता परियोजना प्रदान किये जाने के कुछ वर्षों में अर्थात् 2013 से 2017 के बीच 18000 पीसीयू तक पहुँचने की उम्मीद थी। अतः इन परियोजनाओं में, सड़के कुछ वर्षों में 4-लेनिंग को आवश्यक बनाते हुए भीड़ भरी हो जाएँगी। इस प्रक्रिया में, जनोपयोगी सेवाओं को सरकारने, चेतावनी संकेतक, पक्के ढाल इत्यादि की आँशिक लागत निष्फल हो जाएगी। इसके अतिरिक्त, क्योंकि रायबरेली से इलाहाबाद स्ट्रेच की वहन क्षमता 25000 पीसीयू मानी गई थी, इसलिए छूट अवधि 13 वर्ष निर्धारित की जानी चाहिए थी। इसके बजाए, परियोजना 16 वर्षों की छूट अवधि के साथ में, रायबरेली इलाहाबाद हाइवे प्रा.लि. को प्रदान की गई थी। तीन वर्षों की अतिरिक्त छूट अवधि के परिणामस्वरूप सड़क प्रयोक्ताओं को एक भीड़ भरी सड़क के प्रयोग के लिए ₹ 249.50 करोड़ (एनपीवी: ₹ 79.25 करोड़) का भुगतान करना पड़ेगा।

इस प्रकार छूट अवधि निकालने में कोई एकरूपता नहीं था तथा विभिन्न परियोजनाओं के लिए अलग-अलग मानदण्ड अपनाए गए थे। एनएचएआई ने छूट अवधि निकालने के लिए कुल/टोल योग्य यातायात अपनाने में एकरूपता की कमी के संबंध में कोई टिप्पणी/स्पष्टीकरण प्रस्तुत नहीं किया है।

सिफारिश 4: परियोजनाओं के पुनर्गठन के समय, तकनीकी एवं वित्तीय व्यवहार्यता का कड़ाई से पालन किया जाना चाहिए तथा परियोजना की लागत उचित सर्तकता के साथ संशोधित की जानी चाहिए। पुनर्गठन के बाद छूट अवधि यातायात के संशोधित अनुमानों के अनुसार निर्धारित की जानी चाहिए। प्रतिस्पर्धात्मकता तथा पारदर्शिता सुनिश्चित करने के लिए पुनर्गठित परियोजनाओं के लिए नयी बोली प्रक्रिया होनी चाहिए।

सिफारिश 5: 2 लेन से 4 लेन तथा 4-लेन से 6 लेन में परियोजनाओं के उन्नयन के समय विनिर्देशनों तथा मानकों की नियम पुस्तक का लगातार पालन होना चाहिए।

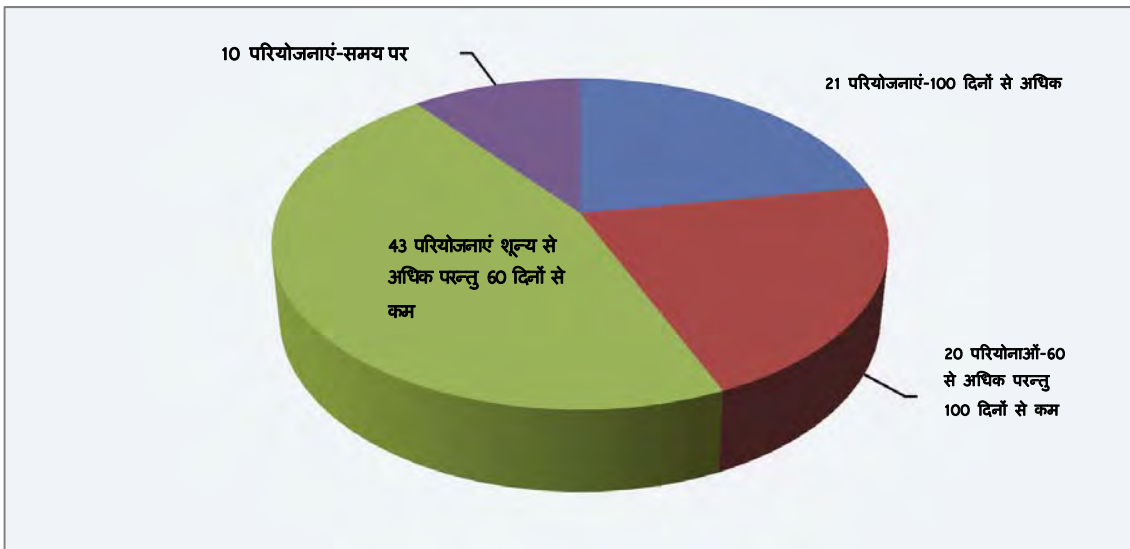
सिफारिश 6: छूट अवधि निर्धारित करते समय, एनएचएआई को यातायात के लिए प्रतिमानों अर्थात् कुल यातायात अथवा टोल योग्य यातायात, को अपनाने में एकरूपता सुनिश्चित करनी चाहिए।

परियोजनाओं का कार्यान्वयन

5.1 छूट करार (सीए) पर हस्ताक्षर करने में विलम्ब

एक बार एनएचएआई द्वारा परियोजना के लिए बोलीदाता निश्चित किये जाने पर, एलओए जारी किया जाता है तथा छूटग्राही को एलओए के 45 दिनों के अन्दर सीए पर हस्ताक्षर करना होता है। तथापि, न तो एमसीए और न ही मसौदा छूट करार में, जो आरएफपी दस्तावेजों का एक भाग है, विलम्ब के लिए शास्ति लगाने हेतु कोई प्रावधान है। अनुबंध I सीए पर हस्ताक्षर करने में 45 दिनों की निर्धारित अवधि से अधिक विलम्ब की स्थिति दर्शाता है। समीक्षा की गई 94 परियोजनाओं में से, 21 परियोजनाओं में छूट करार पर हस्ताक्षर करने में हुआ विलम्ब 100 दिनों से अधिक से (बेंगलौर-हास्कोट मुलबागुल) और 373 दिनों (दुर्ग बाईपास की समाप्ति) के बीच था।

चार्ट 6: सीए पर हस्ताक्षर करने में विलम्ब



मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने विलम्ब स्वीकार किया (सितम्बर 2014) तथा बताया कि करारों पर हस्ताक्षर करने से पूर्व, छूटग्राही को एक विशेष प्रयोजन साधन (एसपीवी) बनाना पड़ता था जिसमें विभिन्न विधिक दस्तावेजों की तैयारी तथा उनकी जांच शामिल थी, जो एक समय लेने वाली प्रक्रिया थी। इसके अतिरिक्त, मंत्रालय (एमओआरटीएच) सहमत भी हुआ कि शास्ति खण्ड की अनुपस्थिति में, एनएचएआई छूटग्राहियों पर हर्जाने का उद्ग्रहण नहीं कर सकता।

उत्तर इस तथ्य की अवहेलना करता है कि एसपीबीज के बनाने के लिए क्रियाविधि की जानकारी सफल बोलीदाता के साथ साथ एनएचएआई को भी थी, तथा सीए पर हस्ताक्षर करने में विलम्ब परियोजनाओं के कार्यान्वयन में समग्र विलम्ब में इजाफा करते हैं।

5.2 वित्तीय समापन/नियत तिथि से पहले पूरी की जाने वाली पूर्वनिर्माण गतिविधियाँ/पूर्ववर्ती शर्तें

एमसीए के अनुच्छेद 4.1.2 के अनुसार एनएचएआई द्वारा पहले पूरी की जाने वाली शर्तें पूरी हुई समझी जाएंगी जब एनएचएआई के पास निम्न होगा:

- अनुच्छेद 10.3.1 के प्रावधानों के अनुसार निर्माण स्थान तक छूटग्राही के मार्गाधिकार (आरओडब्ल्यू) प्राप्त कर लेगा (अनुच्छेद 10.3.2 के साथ पठित अनुच्छेद 10.3.1 परियोजना के लिए अपेक्षित तथा आवश्यकत निर्माण स्थल के कुल क्षेत्र का कम से कम 80 प्रतिशत आरओडब्ल्यू अनुबंध करता है);
- सामान्य व्यवस्था के रूप में रेलवे प्राधिकारियों का अनुमोदन प्राप्त करेगा कि वह विनिर्देशनों तथा मानकों के अनुसार तथा ऐसे अनुमोदन में विनिर्दिष्ट शर्तों तथा निबन्धनों के अधीन परियोजना राजमार्ग पर लेवल क्रॉसिंग पर सड़कोपरिपुल/सड़क अधोगामीपुल का निर्माण करने के लिए छूटग्राही को सक्षम करेगा; तथा
- स्थल की पर्यावरणीय सुरक्षा तथा संरक्षण से संबंधित सभी अनुप्रयोज्य आज्ञापत्र प्राप्त करेगा।

एनएचएआई की तरफ से उपरोक्त पूर्ववर्ती शर्तों का पालन करने में विलम्ब तथा कमियां थीं। ऐसे मामलों की विवेचना आगे की गई है:

5.2.1 निर्माण स्थल के लिए मार्गाधिकार रास्ता तथा रिक्त पहुँच

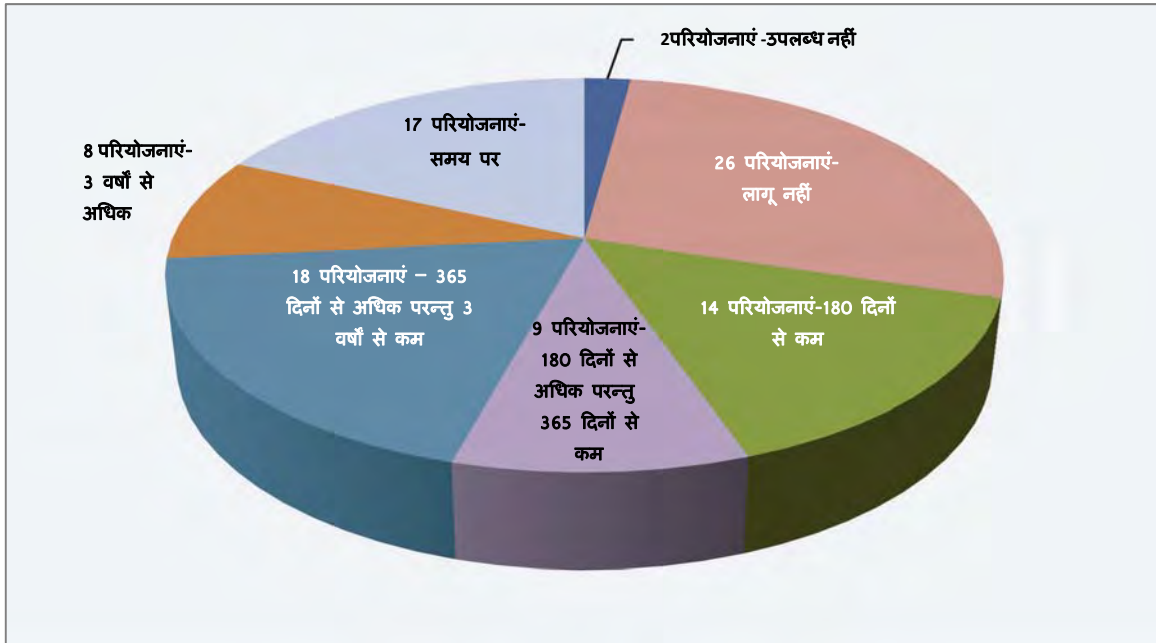
यद्यपि सबसे महत्वपूर्ण पूर्ववर्ती शर्त एनएचएआई द्वारा आरओडब्ल्यू सौंपना है, फिर भी लेखापरीक्षा में संवीक्षा की गई अधिकतर परियोजनाएं भूमि अधिग्रहण में विलम्ब के कारण या तो विलम्बित या रोकी गई थी। यद्यपि एनएचएआई द्वारा इस तर्क पर ठेके प्रदान किये गए थे कि भूमि का अधिकतर भाग विद्यमान आरओडब्ल्यू (अर्थात् उन्नत किये जाने वाली सड़क) के रूप में उपलब्ध था, निर्माण गतिविधियां परियोजनाओं के लिए अपेक्षित सारी भूमि उपलब्ध कराने में एनएचएआई की विफलता के कारण शुरू/पूरी नहीं की जा सकी थीं। एनएचएआई छूटग्राहियों को उपलब्ध कराई जाने वाली भूमि के परियोजना-वार ब्यौरे लेखापरीक्षा को उपलब्ध

नहीं करा सका तथा ये ब्यौरे लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराए गए अभिलेखों से भी आसानी से प्राप्त नहीं किये जा सकते। चूंकि भूमि का विभिन्न स्तरों पर टुकड़ों में अधिग्रहण किया गया था, इसलिए लेखापरीक्षा भूमि अधिग्रहण में हुए विलम्ब के प्रभाव की गणना करने में असमर्थ था। तथापि, लेखापरीक्षा में जांच से पता चला कि समीक्षा की गई 94 परियोजनाओं में से एनएचएआई ने 31 परियोजनाओं में नियत तिथि पर छूटग्राही को भूमि सौंप दी थी। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि एनएचएआई ने 17 परियोजनाओं में छूटग्राही को भूमि की अनुबद्ध मात्रा नहीं सौंपी थी जबकि सौंपी गई भूमि के ब्यौरे शेष 46 परियोजनाओं में उपलब्ध नहीं थे। मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने अपने उत्तर (सितम्बर 2014) में पूर्ववर्ती शर्तों के पालन में विलम्ब को स्वीकार किया।

5.2.2 आरओबीज/आरयूबीज का अनुमोदन

लेखापरीक्षा ने समीक्षा की गई 94 परियोजनाओं में आरओबीज/आरयूबीज का अनुमोदन प्राप्त करने में निर्धारित तिथि (अनुबंध-1) से 100 दिनों (बारासत-कृष्णनगर) से 1946 दिनों (विजयवाड़ा-चिलाकलूरीपेट) तक का विलम्ब देखा। नीचे चार्ट 7 में स्थिति दर्शायी गई है:

चार्ट 7: आरओबीज/आरयूबीज के अनुमोदन में विलम्ब



5.2.3 पर्यावरणीय मंजूरी

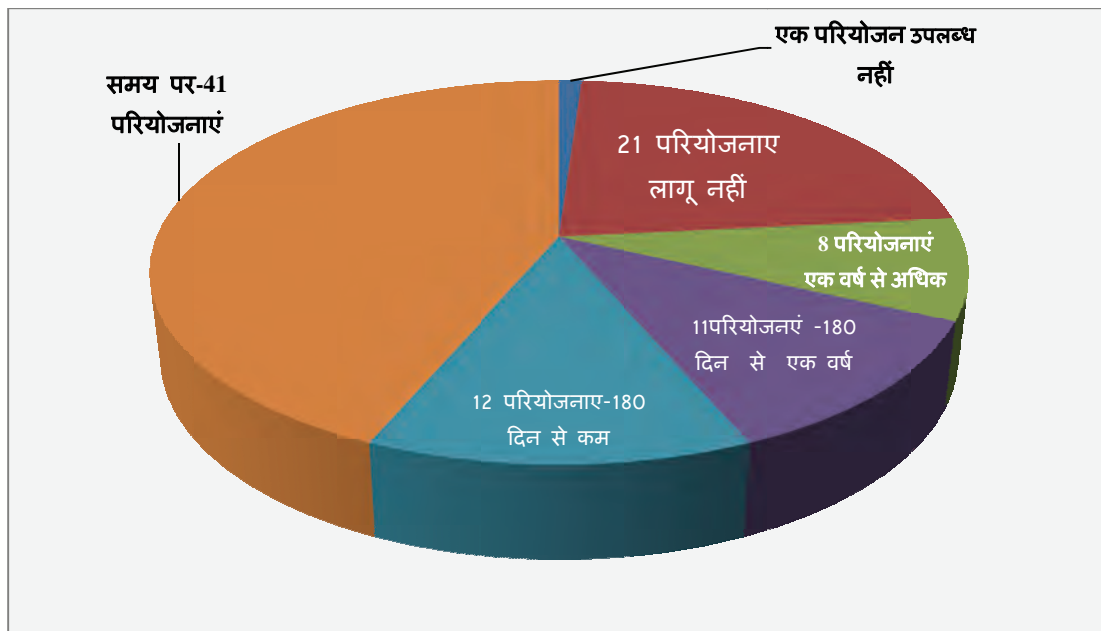
21 परियोजनाओं में, पर्यावरणीय मंजूरी की आवश्यकता नहीं थी, जबकि एक परियोजना में एनएचएआई द्वारा पर्यावरण मंजूरी से संबंधित सूचना उपलब्ध नहीं कराई गई थी। शेष 72 परियोजनाओं में से 31 में, पर्यावरण मंजूरी प्राप्त करने में विलम्ब 26 दिनों से (वाडापे-गोण्डा)

से 1350 दिनों (कम्पटी-कान्हन तथा नागपुर बाईपास के निर्माण सहित एमपी/एमएच सीमा-नागपुर) के बीच था (अनुबंध-1)।

यह भी देखा गया था कि पर्यावरणीय मंजूरी को नियत तिथि से पूर्व की शर्त बनाने के लिए मंत्रालय (एमओआरटीएच) द्वारा ओएम दिनांक 15 जुलाई 2011 द्वारा अनुदेश जारी करने के बाद भी, एनएचएआई ने चार¹³ परियोजनाएं पहले पर्यावरणीय मंजूरी प्राप्त किये बिना ही प्रदान की थीं। ऐसी मंजूरी के अभाव में, नियत तिथि अभी तक निर्धारित नहीं की गई थी (मार्च 2014)।

पर्यावरणीय मंजूरी प्राप्त करने में विलम्ब को नीचे चार्ट 8 में दर्शाया गया है:

चार्ट 8: पर्यावरणीय मंजूरी प्राप्त करने में विलम्ब



सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने विलम्ब स्वीकार किया (सितम्बर 2014) और बताया कि भूमि अधिग्रहण पर उनका कोई नियंत्रण नहीं है क्योंकि यह राज्य का विषय था। आगे यह भी बताया कि आरओबी/आरयूबी के मामले में सामान्य व्यवस्था ड्राइंग (जीएडी) के अनुमोदन के लिए रेलवे उत्तरदायी था और प्रक्रिया लम्बे समय से तैयार की गई थी। पर्यावरणीय/वन मंजूरी प्राप्त करने में विलम्ब के संबंध में, उन्होंने यह स्पष्ट किया कि चूंकि ऐसी मंजूरी संबंधित मंत्रालयों द्वारा प्रदान की जाती है, इस प्रक्रिया में लम्बा समय लगा।

एनएचएआई का उत्तर इस तथ्य को उजागर करता है कि एनएचएआई इसके परिचालन के 18 वर्ष से अधिक बीत जाने के बाद भी और सात वर्षों से अधिक के बाद जबसे एनएचएआई ने पीपीपी मोड में परियोजना देना प्रारंभ (2006) किया था इन बाधाओं को हटाने में असमर्थ था।

¹³ (i) यमुनानगर-पंचकुला (ii) औरंगाबाद-बरवा अड्डा (iii) माहुलिया-खडगपुर (iv) किशनगढ़-अहमदाबाद

इससे सरकारी एजेंसियों के बीच कार्यों की समकालिकता और समन्वय में अन्तर का भी पता चलता है। पर्यावरणीय मंजूरी और भूमि अधिग्रहण में विलम्ब के कारण प्रीमियम परियोजनाओं में भारत सरकार के राजस्व क्षेत्र को प्रभावित करने के अलावा परियोजनाओं की लागत में वृद्धि हुई। इसके अतिरिक्त, भूमि अधिग्रहण की स्थिति से इस उद्देश्य के लिए एनएचएआई द्वारा स्थापित स्वतंत्र यूनिटों की प्रभावहीनता और कमियों का पता लगा। आरओबी/आरयूबी अनुमोदनों के संबंध में, एनएचएआई ने छूट ग्राहियों द्वारा प्रस्तुत ड्राइंगों के चरणवार विवरण, आईई/एनएचएआई का अनुमोदन, उसे रेलवे को प्रस्तुत करना और एनएचएआई द्वारा आगे अनुवर्ती कार्रवाई के लिए प्रस्तुत नहीं किया था। एनएचएआई द्वारा विलम्ब को कम करने के लिए किए गए प्रयास भी उत्तर में निर्दिष्ट नहीं किए गए थे।

पर्यावरणीय मंजूरी प्राप्त करने में विलम्ब का प्रभाव किशनगढ़-उदयपुर-अहमदाबाद परियोजना के उदाहरण के साथ समझा जा सकता है। 6 लेन के लिए परियोजना 22 सितम्बर 2011 को मै. जीएमआर इंफ्रास्ट्रक्चर लि. को बीओटी (टोल) आधार पर ₹ 636 करोड़ के वार्षिक प्रीमियम पर 26 वर्षों की रियायत अवधि के साथ और छूटग्राही द्वारा एनएचएआई को देय प्रत्येक वित्तीय वर्ष में पांच प्रतिशत वृद्धि के साथ दिया गया था। जबकि परियोजना सितम्बर 2011 में दी गई थी, पर्यावरणीय मंजूरी काफी देरी से मार्च 2013 में प्राप्त की गई थी। यद्यपि सीए के अनुसार निर्धारित नियुक्ति तिथि 28 मई 2011 थी, फिर भी तिथि अभी तक निर्धारित नहीं की गई थी (मार्च 2014)। छूटग्राही ने एनएचएआई को समाप्ति नोटिस दिया (7 जनवरी 2013) और मामला न्यायाधीन था (मार्च 2014)। दूसरी तरफ, एनएचएआई ने बताया (जून 2013) कि छूटग्राही के अनुरोध पर, उसने भारत सरकार को रियायत की पूरी अवधि के दौरान प्राप्त होने योग्य ₹ 30,000 करोड़ के प्रीमियम के पुनर्निर्धारण के लिए प्रस्ताव दिया है, जिस पर निर्णय प्रतीक्षित था। इस प्रकार, पर्यावरणीय मंजूरी प्राप्त करने/नियत तिथि के निर्धारण (मार्च 2014 तक) करने में परिहार्य विलम्ब से एनएचएआई ₹ 1197.80 करोड़ के राजस्व से वंचित रहा।

5.3 वित्तीय समाप्ति और नियत तिथि प्राप्त करने में विलम्ब

वित्तीय समाप्ति की तिथि वह है जिस पर उधारदाताओं द्वारा निधियन के लिए वित्तीय दस्तावेज प्रभावी हो जाते हैं और छूटग्राहियों को ऐसी निधि तुरन्त प्राप्त हो जाती है। एमसीए के अनुच्छेद 48.1 के अनुसार वित्तीय समापन का अर्थ है वित्तीय करारों के तहत निधियों की प्रारंभिक उपलब्धता से पूर्व सभी पूर्ववर्ती शर्तों को पूरा करना और यह सबसे महत्वपूर्ण पूर्ववर्ती शर्त है जिसे छूटग्राही और एनएचएआई द्वारा पूरा करना होता है। परियोजना व्यय को छूटग्राही द्वारा इक्विटी और ऋण घटक से पूरा किया जाता है। एमसीए के खण्ड 24.1.1 के अनुसार, सीए के हस्ताक्षर करने के 180 दिनों के अन्दर वित्तीय समाप्ति प्राप्त की जानी चाहिए। एमसीए, में छूटग्राहियों/एनएचएआई पर और किसी पूर्ववर्ती शर्तों की प्राप्ति न करने पर उदग्रहीत की जाने वाली शास्ति का प्रावधान भी किया गया है।

एमसीए के अनुच्छेद 48.1 के अनुसार, नियत तिथि वह तिथि है जिस पर वित्तीय समापन की प्राप्ति या एक पूर्व की तिथि जिसे दोनो पार्टियां आपसी सहमति से निर्धारित करती हैं और जिसे रियायत अवधि के प्रारंभ होने की तिथि माना जाएगा। तथापि, सभी पूर्ववर्ती शर्तें या तो पूरी या नियत तिथि निर्धारित करने से पहले माफ कर दी जानी चाहिए।

समीक्षा की गई 94 परियोजनाओं में से 35 में, लेखापरीक्षा ने वित्तीय समाप्ति की प्राप्ति में 105 दिनों (जिरकपुर-परवानू) से 568 दिनों (अंगुल-संबलपुर) के बीच के काफी विलम्ब देखे (अनुबंध 1) विलम्ब मुख्य रूप से या तो छूटग्राही या एनएचएआई या दोनो द्वारा पूर्ववर्ती शर्तों को पूरा न करने के कारण थे। चूंकि परियोजना का मुख्य हिस्सा उधारी की निधि से वित्तपोषित होता है, इसलिए वित्तीय समापन में किसी भी तरह का विलम्ब को परियोजना की पूर्णता में विलम्ब को मात्र बढ़ाएगा।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने विभिन्न परियोजनाओं की वित्तीय समाप्ति में विलम्ब को स्वीकार किया (सितम्बर 2014)। विलम्ब मुख्य रूप से या तो छूटग्राहियों या एनएचएआई या दोनो द्वारा अपेक्षित पूर्ववर्ती शर्तों के पूरा न करने के कारण थे। इसलिए मंत्रालय को लगता है कि दोनो पक्षों की परस्पर सहमति द्वारा शास्तियों की माफ करना न्यायोचित है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि पूर्ववर्ती शर्त का माफ करना, जैसाकि सीएज में उल्लिखित है, परियोजना को प्रारंभ करने का समाधान नहीं है और यह परियोजनाओं के लिए लाभकारी नहीं है, क्योंकि इसे बाद में भी पूरा किया जाने की आवश्यकता है। पूर्ववर्ती शर्तों (जैसे कि भू-खण्ड न सौंपना, रेलवे ऊपरी पुलों के लिए जीएडी का अनुमोदन न लेना, पर्यावरण मंजूरी इत्यादि) को माफ करने के कारण बाद में छूटग्राही को समय का विस्तारण (ईओटी) दिया जाता है। ऐसी ईओटीज को एनएचएआई द्वारा शर्तों को पूरा न करने के लिए परियोजना की पूर्णता में विलम्ब के लिए छूटग्राही के विभिन्न दावों पर क्षतिपूर्ति उदग्रहण किए बिना दिया जाता है। परियोजना की समय पर पूर्णता के लिए पूर्ववर्ती शर्तों के रूप में सीए में उपलब्ध रूकावटें नियत तिथि घोषित करते समय पूर्ववर्ती शर्तों की माफी के कारण कम कर दी/हटा दी गई हैं। इससे परियोजनाओं की पूर्णता में विलम्ब से बचने में मदद नहीं मिलती।

इसी प्रकार, लेखापरीक्षा ने पाया कि नियत तिथि की प्राप्ति में समीक्षा की गई 94 परियोजनाओं में से 37 में 101 दिनों (गाजियाबाद-अलीगढ़) से 790 दिनों (बरवा अड्डा-पानागढ़) के बीच काफी विलम्ब पाए गए थे (अनुबंध 2)। समीक्षा की गई 94 परियोजनाओं में से 33 में (अनुबंध 3) नियत तिथि वित्तीय समापन की तिथि के बाद निर्धारित की गई थी जो कि एमसीए की शर्तों का उल्लंघन था।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने विलम्ब को स्वीकार किया (सितम्बर 2014) और बताया कि नियत तिथि में विलम्ब मुख्य रूप से एनएचएआई द्वारा सीए के खण्ड 4.1.2 के अनुसार

पूर्ववर्ती शर्तों की प्राप्ति में विलम्ब जैसे आरओडब्ल्यू, पर्यावरण और वन मंजूरी, आरओबीज इत्यादि के लिए रेलवे से मंजूरी के कारण थे। कुछ मामलों में छूटग्राहियों ने भी रियायत समझौते के खण्ड 4.1.3 के अनुसार पूर्ववर्ती शर्तों की प्राप्ति में विलम्ब किया था।

उन परियोजनाओं के संबंध में जहां नियत तिथि का निर्धारण वित्तीय समापन की तिथि के बाद किया गया था, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितम्बर 2014) कि एमसीए में दी गई परिभाषा के अनुसार नियत तिथि की घोषणा, या तो वित्तीय समापन से पूर्व, आपसी सहमति के साथ, वित्तीय समापन की तिथि पर, यदि पूर्ववर्ती शर्तों को पूरा कर दिया जाता है, और वित्तीय समापन की तिथि के बाद मानी गई नियत तिथि, जब सभी पूर्ववर्ती शर्तें या तो पूरी या माफ कर दी जाती हैं, के लिए प्रावधान किया गया है। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि एमसीए का अनुच्छेद 48.1 स्पष्ट रूप से बताता है कि नियत तिथि वह तिथि है जिस पर वित्तीय समापन प्राप्त किया जाता है, या एक पूर्व तिथि जिसे दोनो पक्ष आपसी सहमति से निर्धारित करते हैं और जिसे रियायत अवधि के प्रारंभ होने की तिथि माना जाएगा।

कुछ निदर्शी मामलों की चर्चा नीचे की गई है:

5.3.1 सूरत-दहिसर:

छूटग्राही मै. आईआरबी सूरत दहिसर टोलवे प्रा. लि. को सीए में अनुबद्ध 180 दिनों के अंदर वित्तीय समापन प्राप्त करना था, अर्थात् 27 अक्टूबर 2008 तक। छूटग्राही के अनुरोध पर एनएचएआई ने वैश्विक 'बाजार में अभूतपूर्व वित्तीय संकट' के आधार पर 90 दिनों का विस्तारण अर्थात् 27 जनवरी 2009 तक अनुमत किया। छूटग्राही ने 90 दिनों की विस्तारित अवधि (28 अक्टूबर 2008 से 27 जनवरी 2009) के अंदर वित्तीय समापन प्राप्त नहीं किया। तथापि, एनएचएआई ने विस्तारण की अवधि के बाद भी वित्तीय समापन प्राप्त करने में छूटग्राही की विफलता के लिए ₹ 7.62 करोड़ की शास्ति उदग्रहीत नहीं की।

अपने उत्तर में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने बताया (सितम्बर 2014) कि वैश्विक बाजार में अभूतपूर्व वित्तीय संकट और उस समय छूटग्राही द्वारा उधारदाताओं से बाधाओं का सामना करने के कारण शास्ति उदग्रहित किए बिना अनुमोदन अवधि का विस्तारण अनुमोदित किया गया था। मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि विस्तारण अवधि के दौरान भी छूटग्राही वित्तीय समापन प्राप्त करने में असमर्थ था।

5.3.2 गुडगांव-कोटपुतली:

एनएचएआई द्वारा गुडगांव-कोटपुतली परियोजना में ₹ 10.42 करोड़ तक का हर्जाना इस आधार पर माफ कर दिया गया कि छूटग्राही मै. पिक सिटी एक्सप्रेसवेज प्राइवेट लि. प्रतिकूल

वैश्विक/बाजार की स्थितियों का सामना कर रहा था। एनएचएआई का निर्णय सीए की परिधि से परे था और छूटग्राही को अनुचित लाभ दिया गया।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (सितम्बर 2014) कि वैश्विक बाजार में अभूतपूर्व वित्तीय संकट के कारण वित्तीय समापन का विस्तारण किया गया था। एनएचएआई ने इस आधार पर कि सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा प्रयोक्ता शुल्क अधिसूचना जारी करने में विलम्ब किया गया था इसलिए हर्जाने का उदग्रहण किए बिना विस्तारण को उचित बताया। तथापि, शुल्क अधिसूचना जारी करना सीए के अनुसार एक पूर्ववर्ती शर्त नहीं थी और नियत तिथि छूटग्राही द्वारा वित्तीय समापन प्राप्त करने के बाद घोषित की जा सकती थी। चूंकि छूटग्राही ने स्पष्ट रूप से चूक की थी, इसलिए वित्तीय समापन प्राप्त करने में विलम्ब के लिए हर्जाने का माफ करने का एनएचएआई का निर्णय सही नहीं था।

5.3.3 झांसी-ललितपुर:

सीए के अनुसार, परियोजना के लिए वित्तीय समापन 28 मार्च 2007 को प्राप्त किया जाना था जिसे 14 मई 2007 को प्राप्त किया गया अर्थात् सात हफ्ते के विलम्ब के साथ। एनएचएआई को छूटग्राही ₹ 7.55 लाख की शास्ति लगानी थी, जो नहीं लगाई गई थी। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने कहा (सितम्बर 2014) कि परियोजना से संबंधित अभिलेख उपलब्ध नहीं थे।

5.3.4 बरही-हजारीबाग:

सीए के अनुसार 'नियत तिथि' रियायत अवधि के शुरू होने की तिथि है जिससे छूटग्राही-परियोजना का निर्माण प्रारंभ कर सकता है। उस मामले में यदि छूटग्राही नियत तिथि से पहले निर्माण शुरू करता है, तो यह स्पष्ट रूप से छूटग्राही को रियायत अवधि में वृद्धि के रूप में अदेय लाभ प्रदान करता है अर्थात् यह बीओटी (टोल) परियोजना में निर्माण कार्य की समय पूर्व समाप्ति द्वारा अधिक समय के लिए टोल संग्रहित कर सकता है।

एनएचएआई के सतर्कता विंग ने सूचित किया (20 सितम्बर 2011) कि बरही-हजारीबाग परियोजना में छूटग्राही मै. अभिजीत हजारीबाग टोल लि. द्वारा 28 फरवरी 2011 से वास्तविक सिविल कार्य प्रारंभ किया गया था, और 22 जुलाई 2011 तक 13 प्रतिशत प्रगति प्राप्त कर ली थी। एनएचएआई ने इस स्ट्रेच की नियत तिथि 11 फरवरी 2012 इस शर्त के साथ घोषित की थी कि छूटग्राही द्वारा अभी तक किए गए कार्य का मूल्य कथित स्ट्रेच की रियायत अवधि से कम कर दिया जाएगा। तथापि, एनएचएआई के कोलकाता स्थित क्षेत्रीय कार्यालय ने परियोजना की रियायत अवधि के साथ-साथ निर्माण अवधि से केवल 93 दिन कम करने का प्रस्ताव दिया था (जुलाई 2012)। इसलिए, छूटग्राही को सीए में अनुमत 24 वर्षों की रियायत अवधि के अतिरिक्त 255 दिनों (348-93) का अनुचित लाभ दिया गया था। 255 दिन की अत्यधिक

अवधि के लिए टोल का मूल्य ₹ 16.79 करोड़ निकाला गया था। 30 सितम्बर 2013 तक, परियोजना ने 35.8 प्रतिशत की प्रत्यक्ष प्रगति प्राप्त कर ली थी।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने कहा (सितम्बर 2014) कि पूर्ववर्ती शर्त को पूरा न करने और वित्तीय समापन में विलम्ब के कारण एनएचएआई और छूटग्राही पर खंड 4.2, 10.3.2 एवं 10.3.4 के अन्तर्गत शास्ति को आपसी सहमति से माफ कर दिया गया था। इसलिए फरवरी 2012 तक नियत तिथि की घोषणा में छूटग्राही को कोई अनुचित लाभ नहीं दिया गया है। मंत्रालय द्वारा दिया गया उत्तर पूरा नहीं है क्योंकि एनएचएआई के सतर्कता विंग द्वारा बताई गई परियोजना में खामियों पर कोई प्रतिक्रिया प्रदान नहीं की गई है।

5.3.5 आगरा-अलीगढ़

परियोजना के लिए नियत तिथि 18 अप्रैल 2012 निर्धारित की गई थी जिसे एनएचएआई द्वारा संशोधित कर 09 अक्टूबर 2012 कर दिया गया था। यद्यपि पर्यावरण एवं वन मंत्रालय (एमओईएफ) से प्रथम स्तर की पर्यावरणीय मंजूरी कार्य की तारीख देने से पूर्व उपलब्ध थी (16 अप्रैल 2012) और खुदाई और पक्की सड़क का कार्य प्रारंभ किया जा सकता था, छूटग्राही मै. ब्रिज भूमि एक्सप्रेसवे प्रा. लि. ने सितम्बर 2012 तक जब एनएचएआई द्वारा दूसरे स्तर की पर्यावरणीय मंजूरी प्राप्त कर ली गई थी, कार्य प्रारंभ नहीं किया। छूटग्राही ने 23 जनवरी 2013 को ग्राम पंचायत और उत्तर प्रदेश सरकार से खोदने की अनुमति प्राप्त की अर्थात् संशोधित नियत तिथि के बाद। छूटग्राही ने अस्फाल्ट संयंत्र के लिए नदी/जलाशय से पानी लेने के लिये राज्य सरकार से अनुमति और ग्राम पंचायत और प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से जनवरी 2013 तक मंजूरी प्राप्त नहीं की थी। यद्यपि छूटग्राही कार्य प्रारंभ कर सकता था (पर्यावरण मंजूरी के पहले स्तर के आधार पर) पूर्ववर्ती शर्तों को प्राप्त करने में विफलता के लिए शास्ति/ हर्जाना लगाने के बजाय, एनएचएआई ने नियत तिथि को संशोधित कर अक्टूबर 2012 करने के लिए चुना, जो कि सही नहीं था और जिससे छूटग्राही को अनुचित लाभ का विस्तारण हुआ।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने कहा (सितम्बर 2014) कि नियत तिथि में विलम्ब पर्यावरण और वन मंत्रालय से 2 स्तर की वन मंजूरी में विलम्ब के कारण है क्योंकि पेड़ काटने की अनुमति केवल अक्टूबर 2012 में दी गई थी। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि खुदाई और पक्की सड़क से संबंधित कार्य पहली पर्यावरण मंजूरी के बाद भी प्रारंभ किया जा सकता था, किन्तु जैसाकि लेखापरीक्षा में देखा गया, दूसरी मंजूरी प्राप्त करने में छूटग्राही की ओर से छः माह का विलम्ब था और दूसरी तिथि निर्धारित करने के बाद कार्य केवल अक्टूबर 2012 में प्रारंभ किया गया।

5.4 कुल परियोजना लागत (टीपीसी) में अन्तर

जबकि एक परियोजना के लिए डीपीआर सलाहकार द्वारा परिकल्पित और एनएचएआई द्वारा अनुमोदित टीपीसी अन्य बातों के साथ साथ सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए और आरएफक्यू प्राप्त करने के लिए बोलीदाताओं की योग्यता के बारे में निर्णय का आधार बनाता है; छूटग्राही के फर्म द्वारा आंकलित टीपीसी उनकी बोली का आधार बनाती है। इस संबंध में लेखापरीक्षा में समीक्षा किए गए 94 परियोजनाओं में से दो को वित्तीय समापन से पूर्व समाप्त किया गया था जबकि तीन परियोजनाओं में रिकार्ड उपलब्ध नहीं थे। बकाया 89 परियोजनाओं में से 85 में, छूटग्राही द्वारा निर्धारित टीपीसी सीए में प्रदान की गई टीपीसी की तुलना में ₹ 36612.91 करोड़ तक अधिक थी (अनुबंध 4)। इन 85 परियोजनाओं में छूटग्राही द्वारा आंकलित अधिक टीपीसी 0.32 प्रतिशत (औरंग-सरायपल्ली) से 223 प्रतिशत (भरूच-सूरत) के बीच थी। अकेले 25 परियोजनाओं में अन्तर 50 प्रतिशत से अधिक था।

छूटग्राहियों द्वारा आंकलित अधिक टीपीसी उन्हें उधार निधियों की अधिक राशि का लाभ उठाने की अनुमति देती है। इसके अतिरिक्त, एनएचएआई की चूक के कारण परियोजना समाप्ति के मामले में, वह छूटग्राही को एमसीए के अनुच्छेद 37.3.1 के अनुसार समाप्ति भुगतान द्वारा उस राशि के बराबर (क) देय ऋण; और (ख) समायोजित इक्विटी का 150 प्रतिशत के भुगतान की दायी है। इसके अतिरिक्त, उपरोक्त अनुच्छेद में प्रावधानित 'देय ऋण' और 'समाप्ति भुगतान' की परिभाषा के साथ पठित, समाप्ति भुगतान के लिए अनुच्छेद के अनुसार सीए की समाप्ति होने पर, एनएचएआई को मुख्य उधारदाताओं को अनुमत बीमा दावे को कमकर देय ऋण और भुगतान योग्य राशि के 90 प्रतिशत के बराबर का भुगतान करना होगा।

सड़क परिहवन और राजमार्ग मंत्रालय ने तथ्य को स्वीकार किया (सितम्बर 2014) कि रियायत करारों में उल्लिखित टीपीसी (जो डीपीआर के अनुसार हैं) और वित्तीय पैकेज में छूटग्राही और उधारदाताओं द्वारा आंकलित परियोजना लागत के बीच पर्याप्त अंतर है। एनएचएआई की टीपीसी और वित्तीय पैकेज परियोजना लागत में अन्तर मुख्य रूप से इस तथ्य के कारण है कि छूटग्राहियों ने अपनी परियोजना लागत बाजार दरों के आधार पर आंकलित की थी जो कि एनएचएआई द्वारा आंकलित दरों, जोकि सामान्यतया व्यवहार्यता रिपोर्ट बनाने के समय लागू एसओआर पर आधारित होती है, से भिन्न होना निश्चित है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं क्योंकि डीपीआर में परियोजनाओं के लिए निकाले गए अनुमान परियोजना के सफल कार्यान्वयन के लिए यथार्थवादी होने आवश्यक है। तथापि, 25 मामलों में अन्तर 50 प्रतिशत से अधिक था। इसके अतिरिक्त, समाप्ति के मामले में चूंकि एनएचएआई से छूटग्राही से परियोजना लेना और उसके अनुरक्षण की प्रत्याशा होती है, इसलिए उच्च टीपीसी छूटग्राहियों को

ऋण की अधिक मात्रा अनुमत करती है। इससे एनएचएआई/बैंकों पर परियोजना में भागीदारी का जोखिम आता है। इस प्रकार, जब छूटग्राही परिकल्पित से अधिक ऋण निधि का लाभ लेते हैं तो एनएचएआई के लिए अवशिष्ट जोखिम बढ़ जाता है।

5.5 परियोजना के पूरा होने में विलम्ब

एक बार जब परियोजना की नियत तिथि निर्धारित कर दी जाती है, तब परियोजना को निर्माण अवधि जोकि सामान्यता 2.5 से 3 वर्षों की होती है में पूरा किया जाना अपेक्षित है। निर्धारित पूर्णता तिथि पर परियोजना की पूर्णता में विलम्ब छः दिन (पटना-बख्तियारपुर) से 1249 दिनों (बेंगलोर-होसकोट-मुलबागुल) के बीच था। समीक्षा की गई 94 परियोजनाओं में से यद्यपि 60 परियोजनाएं (अनुबंध-5) मार्च 2014 की समाप्ति या उससे पहले पूर्ण की जानी थी, केवल पांच परियोजनाएं समय पर पूर्ण की गई थीं। समय पर पूर्ण की गई परियोजनाओं से विलम्बित परियोजनाओं का अनुपात 1:11 निकलता है। समय पर पूर्ण की गई पांच¹⁴ परियोजनाओं में से केंपटी-कन्हन और नागपुर बाईपास और हुन्गुड-होसपेट के निर्माण सहित दो परियोजनाएं नामतः एमपी/एमएच बार्डर-नागपुर आंशिक रूप से पूरी की गई थी (क्रमशः 11 जून 2012 और 3 नवम्बर 2012, को जारी पीसीसी) जहां विलम्ब एनएचएआई/अपरिहार्य घटना के कारण हुआ था।

तथ्यों का स्वीकारते हुए सड़क और राजमार्ग मंत्रालय ने कहा (सितम्बर 2014) कि परियोजनाओं की पूर्णता में विलम्ब मुख्य रूप से पूर्ववर्ती शर्तों को पूरा न करने के कारण हुए थे।

5.6 'पंच सूची' मर्दों की पूर्णता में विलम्ब और ₹ 69.42 करोड़ तक के 'हर्जाने' का अनुदग्रहण

एमसीए के अनुच्छेद 15.1 के अनुसार, राजमार्ग परियोजना वाणिज्यिक परिचालन तिथि (सीओडी) पर वाणिज्यिक सेवा में प्रवेश कर जाएगी जिस पर छूटग्राही फीस की मांग और उसके एकत्रण का हकदार होगा और अनुच्छेद 27 के प्रावधानों के अनुसार शुल्क इकट्ठा करेगा। 4 लेनिंग परियोजना के मामले में, एमसीए के अनुच्छेद 14.3 के अन्तर्गत जारी पूर्णता प्रमाण पत्र या अनंतिम पूर्णता प्रमाण पत्र (पीसीसी) जैसा भी मामला हो, राजमार्ग को पूरा हुआ माना जाएगा। तदनुसार, परियोजना की सीओडी की तिथि, जिस पर ऐसा पूर्णता प्रमाण पत्र या पीसीसी जारी हुआ हो, मानी जाएगी। 6-लेनिंग परियोजनाओं के मामले में सीओडी ही परियोजना की नियत तिथि है।

¹⁴ (i) बदरपुर एलिवेटड राजमार्ग (ii) केंपटी-कन्हन नागपुर बाइपास के निर्माण सहित एमपी/एमएच बार्डर-नागपुर (iii) वडोदरा से भारूच (iv) कदतल-आरमर-पैकेज 8 (v) हुन्गुड-होस्पेट

अनुच्छेद 14 स्वतंत्र सलाहकार/स्वतंत्र अभियंता अनुसूची-I (एमसीए-2011) में यथा प्रावधानित कुछ जांचों की सफलता निर्धारित करने और यदि कम से कम राजमार्ग परियोजना की कुल लम्बाई का 75 प्रतिशत पूरा कर लिया गया हो, कि राजमार्ग परियोजना सुरक्षित और विश्वसनीय रूप से वाणिज्यिक परिचालन कर सकेगी जबकि कुछ कार्य अभी पूर्ण होने बाकी हो पीसीसी जारी कर सकता है। ऐसे मामले में, पीसीसी में आईसी/आईई और छूटग्राही (पंच सूची) द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित बकाया मर्दों की एक सूची होनी चाहिए।

एमसीए पंच सूची में सभी मर्दों को छूटग्राही द्वारा पीसीसी के जारी होने की तिथि से 90/120 दिनों (सुसंगत सीए के अनुसार) के अन्दर पूरा किया जाएगा और उसके बाद किसी विलम्ब के लिए, केवल एनएचएआई के कारणों या अप्रत्याशित घटना के कारणों के अलावा, एनएचएआई को छूटग्राही से हर्जाने की वसूली करने का हक होगा जिसे विलम्ब के प्रत्येक दिन के लिए गणना और भुगतान करार में निर्दिष्ट आईसी/आईई द्वारा ऐसी मर्दों को पूरा करने की लागत की निर्धारित दर पर अनुमानित जैसा किया जाए किया, जब तक सभी मर्दें पूरी न हो जाएं। ऐसे हर्जाने के भुगतान के अधीन, छूटग्राही पंच सूची मर्दों की पूर्णता के लिए और अवधि का हकदार होगा, जो 120/180 (प्रासंगिक सीए के अनुसार) से अधिक न हो। अप्रत्याशित घटना या एनएचएआई को मात्र आरोग्य कारणों के लिए किसी कारण से सीए में निर्धारित समय के अन्दर सभी पंच सूची मर्दों को पूरा करने में छूटग्राही की विफलता होने पर एनएचएआई को करार समाप्त करने का हक होगा।

यह पाया गया कि समीक्षा की गई 94 परियोजनाओं में से पंच सूची मर्दों के साथ 33 पूरी की गई परियोजनाओं में पीसीसी जारी किया गया था। परियोजना/पंच सूची मर्दों को 90/120 दिनों की अनुबद्ध अवधि में पूरा नहीं किया गया था। एनएचएआई ने 13 परियोजनाओं में ₹ 69.42 करोड़ का हर्जाना उदग्रहण करने की कार्रवाई नहीं की थी, जबकि सीए के अनुसार जिन्होंने 90/120 दिनों से अधिक की अवधि के विलम्ब के लिए समाप्ति नोटिस भी जारी नहीं किया (अनुबंध 6)।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितम्बर 2014) कि तीन¹⁵ परियोजनाओं में ₹ 56 लाख की शास्ति की वसूली कर ली गई थी ललितपुर-झांसी परियोजना और जालंधर-अमृतसर परियोजना में शास्ति उदग्रहीत नहीं की जा सकी थी क्योंकि अपेक्षित भूमि की अनुपलब्धता के कारण पंच सूची मर्दें पूरी नहीं की जा सकी थीं। बारा-ओरई परियोजना के मामले में, यह उत्तर दिया गया था कि छूटग्राही ने पंच सूची मर्दें पूरी कर ली थीं, यद्यपि निर्धारित अवधि के बाद। चूंकि सीए में शास्ति का कोई प्रावधान नहीं था, इसलिए ₹ 19.38 करोड़ तक की राशि की शास्ति उदग्रहण नहीं की गई थी। सात मामलों में, जुर्माना लगाने का निर्णय एनएचएआई के विचारधीन है।

¹⁵ (i) मेरठ-मुजफ्फरनगर (₹ 0.14 करोड़) (ii) महुआ-जयपुर (₹ 0.14 करोड़) (iii) लखनऊ-सीतापुर (₹ 0.28 करोड़)

तथ्य यह है कि एनएचएआई को परियोजनाओं के कार्यान्वयन के मौजूदा मॉनीटरिंग तंत्र के प्रावधान और दोषी और चूककर्ता छूटग्राहियों पर शास्ति लगाने के उदग्रहण के विशिष्ट संदर्भ के साथ गंभीर रूप से समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है।

5.7 अधूरे स्ट्रेच पर आंशिक रूप से टोलिंग के कारण सड़क प्रयोक्ताओं पर ₹ 161.67 करोड़ तक की राशि का अतिरिक्त भार पड़ा।

एमसीए ने नवम्बर 2005 में राजमार्ग परियोजना की 75 प्रतिशत लम्बाई पूरी होने पर टोल संग्रहण की अनुमति दी थी। तथापि, तब तक अनुमोदित पीपीपी परियोजनाओं के लिए, छूटग्राही को कम से कम केवल 50 कि.मी. के लगातार स्ट्रेच के पूरे होने के बाद ही परियोजना राजमार्ग के प्रयोगकर्ताओं से शुल्क संग्रहण का हक था। इसके आगे सीए में प्रावधान किया गया है कि सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय कम से कम 50 कि.मी. के लगातार स्ट्रेच की संभावित पूर्णता तिथि और/या राजमार्ग परियोजना की वाणिज्यिक परिचालन तिथि (सीओडी) के 90 दिनों के अन्दर शुल्क अधिसूचना जारी करेगा। पीसीसी जारी करने की स्थिति में, छूटग्राही को आंशिक रूप से पूर्ण स्ट्रेच पर कर संग्रहण प्रारंभ करना भी अनुमत है। तथापि, सीए के प्रावधानों के अनुसार, उस मामले में जब छूटग्राही निर्धारित परियोजना पूर्णता तिथि के अन्दर पूर्ण राजमार्ग परियोजना पूरा करने में चूक करता है, तब एक भाग के पूरा होने पर टोल के उदग्रहण के लिए पूर्व में जारी कोई शुल्क अधिसूचना तुरंत रूप से गैर अधिसूचित कर दी जाएगी। नई शुल्क अधिसूचना समस्त राजमार्ग परियोजना की पूर्णता के बाद ही जारी की जाएगी।

लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा की गई 94 परियोजनाओं में से चार¹⁶ में, जहां लगातार 50 कि.मी. स्ट्रेच की शर्त लागू थी, वहां यह पाया गया कि निर्धारित पूर्णता तिथियों पर परियोजना के पूर्ण न होने के बावजूद, सीए के खण्डों के अनुसार पूर्व की शुल्क अधिसूचना को गैर अधिसूचित नहीं किया गया था और छूटग्राहियों को आंशिक रूप से पूर्ण स्ट्रेच को ₹ 161.67 करोड़ की टोल राशि संग्रहित करना अनुमत किया गया था (अनुबंध 7)।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने कहा (सितम्बर 2014) कि लखनऊ-सीतापुर और मेरठ-मुजफ्फरनगर परियोजनाओं के मामले में छूटग्राहियों को विभिन्न कारणों जैसे भूमि न सौंपना इत्यादि के लिए ईओटीज़ प्रदान की गई थी और इसलिए आंशिक स्ट्रेच पर टोलिंग नियमित रूप से अनुमत की गई थी। जयपुर-महुआ के मामले में, एनएचएआई ने कहा कि ईओटी प्रदान की थी और आंशिक टोल संग्रहण की राशि को पृथक उप लेखे में रखा गया था अर्थात् दिनांक 9 सितम्बर 2009 के अनुपुरक करार पर आधारित हर्जाना भुगतान उप-लेखा।

¹⁶ (i) मेरठ-मुजफ्फरनगर (ii) महुआ-जयपुर (iii) लखनऊ-सीतापुर (iv) वदापे-गौंदे

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि आंशिक टोलिंग सीए (खंड 6.1) के उल्लंघन में है और इसके परिणामस्वरूप छूटग्राहियों को अनुचित लाभ हुआ। इसके अतिरिक्त उत्तर इस तथ्य के प्रति देखे जाने की आवश्यकता है कि आंशिक रूप से पूर्ण स्ट्रेच पर टोल संग्रहण, छूटग्राही के लिए निर्धारित समय में राजमार्ग परियोजना को पूर्ण करने के लिए प्रोत्साहन है और सीएज में यह कहीं भी उल्लिखित नहीं है कि आंशिक टोलिंग परियोजना के विलम्बित हो जाने पर भी अनुमत है। एनएचएआई ने स्वीकार किया कि सीए में ईओटी देने के लिए कोई प्रावधान नहीं है। इस प्रकार, ऐसे मामलों में छूटग्राही को टोल संग्रहण अनुमत करना न केवल सीए का उल्लंघन है किन्तु सड़क प्रयोक्ताओं पर परिहार्य बोझ भी पड़ता है।

5.8 “रोकी गई राशि के खाता” में टोल का गैर-हस्तांतरण

6-लेनिंग परियोजनाओं के लिए सीएज के अनुच्छेद 31.3.1ए में प्रावधान किया गया है कि माइलस्टोन प्राप्ति में छूटग्राही द्वारा चूक के मामले में, ऐसे माइलस्टोन की चूक की तिथि के बाद से संग्रहित टोल को निलंब लेखे (रोकी गई राशि खाता) में जमा किया जाएगा और ऐसी रोकी गई राशि उस समय तक दी नहीं जाएगी जब तक चूककर्ता द्वारा माइलस्टोन को प्राप्त न कर लिया जाए और परियोजना माइलस्टोन जो नवीनतम चूक के माइलस्टोन को समय से प्राप्त करने के बाद आता हो। इसमें आगे बताया गया कि सभी परिस्थितियों के अन्तर्गत रोकी गई राशि पर उपचित ब्याज एनएचएआई को दिया जाएगा।

लेखापरीक्षा में जांची गई 20 6-लेनिंग परियोजनाओं में से, तीन परियोजनाओं में ₹ 902.89 करोड़ की टोल राशि जैसा कि नीचे विवरण दिया गया है, को रोका नहीं गया या छूटग्राही को समयपूर्व निर्मुक्त कर दिया गया था।

दिल्ली-आगरा परियोजना के मामले में सीए में ऐसा कोई प्रावधान शामिल नहीं किया गया था।

तालिका 10: रोकी गई राशि के खाते में टोल हस्तांतरित न करना

परियोजना	रोका न गया टोल (₹ करोड़ में)	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां
गुडगांव-जयपुर	459.87	सीए की अनुसूची 'जी' के अनुसार छूटग्राही को परियोजना माइलस्टोन II नियत तिथि से 730 दिन (2 अप्रैल 2011) और नियत तिथि से 912वें दिन (अर्थात् 2 अक्टूबर 2011) को अनुसूचित 6-लेनिंग तिथि के अन्दर प्राप्त करना था। परियोजना माइलस्टोन II अगस्त 2013 तक प्राप्त नहीं किया गया था जबकि अनुसूचित 6 लेनिंग तिथि (अर्थात् 2 अक्टूबर 2011) समाप्त हो चुकी थी। सीए के अनुसार, यदि परियोजना माइलस्टोन समय पर प्राप्त नहीं होने पर संग्रहित टोल को रोककर पृथक एस्करो अकाउंट में रखा जाना था। तथापि, एनएचएआई ने छूटग्राही मै. पिंक सिटी एक्सप्रेसवे प्राइवेट लि. द्वारा संग्रहित ₹ 459.87 करोड़ की राशि को उक्त एस्करो अकाउंट में नहीं रखा। एनएचएआई को भी ब्याज की

परियोजना	रोका न गया टोल (₹ करोड़ में)	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां
		<p>हानि हुई यदि सीए के खंड 31 के अनुसार राशि रोककर रखी जाती तो ब्याज अर्जित किया जा सकता था।</p> <p>सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने बताया (सितम्बर 2014) कि छूटग्राही अतिरिक्त ईओटी के लिए पात्र है क्योंकि पूरा कार्य फ्रंट उपलब्ध नहीं है। सीओडी हेतु ईओटी एनएचएआई के विचाराधीन है।</p> <p>सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि सीए के अनुच्छेद 31.3.1 ए के अनुसार यदि छूटग्राही माइलस्टोन की प्राप्ति में चूक करता है तो चूक ऐसे माइलस्टोन के बाद से उसके द्वारा एकत्र किए गए टोल को निलंब खाते (रोकी गई राशि का खाता) में जमा कराया जाएगा और ऐसी रोकी गई राशि का भुगतान उस समय तक नहीं किया जाएगा जो चूकी गई माइलस्टोन प्राप्त की गई है और नवीनतम चूक किए गए माइलस्टोन के बाद तत्काल आने वाली परियोजना माइलस्टोन को समय पर प्राप्त करना है।</p>
वाराणसी- औरंगाबाद	181.24	<p>सीए के अनुसार, छूटग्राही को नियत तिथि से 255 दिनों (अर्थात् 23 मई 2012) के अन्दर परियोजना माइलस्टोन I प्राप्त करना था। यद्यपि, छूटग्राही मै. सोमा आइसोलक्स वाराणसी औरंगाबाद टोलवे प्राइवेट लि. ने अक्टूबर 2012 तक माइलस्टोन I प्राप्त नहीं किया था, एनएचएआई ने ₹ 181.25 करोड़ (अप्रैल 2013 तक) के एकत्रित टोल को नहीं रोका था। एनएचएआई को उस राशि जिसका वह हकदार था पर ब्याज की हानि हुई सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (सितम्बर 2014) कि अभी मामला न्यायाधीन है।</p>
पानीपत- जलंधर	261.78	<p>सीए के अनुच्छेद 31.3.1ए में अनुबद्ध है कि टोल की रोकी गई राशि तभी दी जा सकती है यदि छूटग्राही द्वारा प्राप्त पिछले चूके गए माइलस्टोन के तुरन्त बाद परियोजना माइलस्टोन आता हो। छूटग्राही द्वारा दूसरा माइलस्टोन प्राप्त न करने पर, आईई/पीडी/आरओ एनएचएआई की सिफारिशों पर विचार करते हुए दूसरे माइलस्टोन की तिथि पुनः निर्धारित कर छूटग्राही को 219 दिन (16 दिसम्बर 2011 तक) का समय विस्तारण दिया गया था। यद्यपि एनएचएआई ने प्रारंभ में 16 दिसम्बर 2011 तक दूसरी माइलस्टोन की प्राप्ति न होने के कारण 17 दिसम्बर 2011 से मार्च 2013 की अवधि के लिए टोल के रूप में एकत्रित ₹ 261.78 करोड़ की राशि रोकी थी, किन्तु इसे छूटग्राही (मै. सोमा आइसोलक्स एनएच वन टोलवे प्रा. लि.) को दे दिया गया था (मार्च 2013) जबकि तीसरा और अन्तिम माइलस्टोन (अर्थात् दूसरे माइलस्टोन के तुरन्त बाद) 31 मार्च 2013 तक पूर्ण होना देय था को भी प्राप्त नहीं किया था। छूटग्राही को अनुचित लाभ के अलावा एनएचएआई को उक्त राशि पर ब्याज की भी हानि हुई।</p> <p>सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने कहा (सितम्बर 2014) कि एक बार इओटी-प्रदान करने के बाद रोका गया टोल दिया गया था।</p> <p>इस संबंध में लेखापरीक्षा ने पाया कि छूट करार में ईओटी प्रदान करने के लिए कोई खण्ड नहीं था, दूसरा सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने सीए के अनुच्छेद 31.3.1ए (iv) पर टिप्पणी नहीं की है जो प्रावधान करता है कि टोल की रोकी गई राशि तभी जारी की जा सकती है यदि परियोजना का माइलस्टोन,</p>

परियोजना	रोका न गया टोल (₹ करोड़ में)	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां
		पिछले चूके गए माइलस्टोन (अर्थात् तीसरा/अन्तिम माइलस्टोन) के तुरन्त बाद आता हो को छूटग्राही द्वारा प्राप्त कर लिया गया हो। तीसरा/अन्तिम माइलस्टोन 30 मार्च 2014 तक या उस से पूर्व प्राप्त करना निर्धारित था। इस प्रकार, 17-12-2011 से मार्च 2013 तक की अवधि के लिए रोकी गई राशि को देना सीए का उल्लंघन था।
दिल्ली- आगरा	एनए	छूटग्राही के अनुरोध पर (जनवरी और फरवरी 2012) 16 अक्टूबर 2012 को नियत तिथि के रूप में 80 प्रतिशत भूमि की इन्वेंट्री पर हस्ताक्षर द्वारा निर्धारित किया गया था। छूटग्राही द्वारा स्थल पर तैयारी की गलत घोषणा की गई थी जबकि कि.मी. 54.000 और 170.000 कि.मी. के दो निर्माण स्थलों पर कोई मशीन या संयंत्र नहीं भेजे गए थे। एनएचएआई द्वारा किसी छूटग्राही पर परियोजना को गतिशील और निर्माण प्रारंभ करने में विफलता के लिए की गई कार्यवाही का कोई रिकार्ड नहीं था/छूटग्राही ने दावा किया (जून 2013) कि केवल पांच प्रतिशत भूमि ही उन्नयन हेतु उपलब्ध थी। तैयारी न करना और विभिन्न मंजूरीयां प्राप्त न करना अर्थात् पेड काटना/प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से एनओसी भी लम्बित थी जिसके कारण कार्य प्रारंभ नहीं किया जा सका। 27 जून 2013 को देय पहले माइलस्टोन के प्रति कार्य की प्रगति 'शून्य' थी। इस परियोजना में, माइलस्टोन प्राप्त करने में विफलता के मामले में टोल एकत्रण को रोकने के लिए अन्य ¹⁷ 6-लेनिंग सीए में उपलब्ध खण्ड 31.3.1ए को सीए से हटा दिया गया था। अगस्त 2013 की समाप्ति तक, छूटग्राही ने ₹ 120 करोड़ की टोल राशि एकत्र कर ली थी और ₹ 78.32 करोड़ की राशि का चल निधियों के निवेश में उपयोग कर लिया था। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने कहा (सितम्बर 2014) कि मामला जांच के अधीन है।
जोड़	902.89	

एनएचएआई द्वारा रोकी गई राशि पर ब्याज की राशि जमा करने से संबंधित विवरण का पता लगाना संभव नहीं था क्योंकि एनएचएआई में इसके समर्थन में कोई अभिलेख नहीं थे।

उत्तर इस तथ्य को अनेदेखा करता है कि उनकी ओर से कई चूकें करने के बाद भी, छूटग्राहियों को ऐसी सड़को पर टोल एकत्र करना अनुमत था जिससे प्रयोक्ताओं को उन सड़कों के लिए प्रभारित किया जा रहा था जो पूर्व परिचालन की स्थिति में नहीं थी और इस प्रकार यात्रा की गुणवत्ता में सुधार के बिना थी।

इसके अतिरिक्त, 22 जुलाई 2014 को सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय और एनएचएआई, के साथ हुई 'एग्जिट कान्फ्रेंस' में, सदस्य (वित्त) एनएचएआई ने लेखापरीक्षा आपत्ति को स्वीकार किया। सचिव, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय और अपर सचिव एवं वित्तीय

¹⁷ उदाहरण के लिए पुणे-सतारा, पानीपत-जलंधर, गुडगांव-कोटपूतली-जयपुर और वाराणसी-औरंगाबाद

सलाहकार, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने एनएचएआई को दिल्ली आगरा परियोजना के मामले में गंभीर दृष्टिकोण अपनाने की सलाह दी।

5.9 कार्यक्षेत्र में परिवर्तन (सीओएस)

एमसीए का अनच्छेद 16.1 प्रदान करता है कि एनएचएआई को कार्य के निष्पादन के दौरान किसी भी समय अतिरिक्त निर्माण कार्य और सेवाओं का निष्पादन करता पड़ सकता है जो परियोजना के कार्य क्षेत्र में शामिल नहीं हैं। इसी प्रकार, छूटग्राही उपयोक्ताओं को सुरक्षित और उन्नत सेवाएं प्रदान करने के लिए एनएचएआई को कार्यक्षेत्र में परिवर्तन का अनुरोध कर सकता है। कार्य क्षेत्र में ऐसे परिवर्तन सीए के प्रावधानों के अन्दर करने होते हैं। छूट अवधि के दौरान कार्यक्षेत्र में किसी भी परिवर्तन से लागत में सभी वृद्धि उच्चतम सीमा के अधीन छूटग्राही द्वारा वहन की जाती है। परियोजना लागत (जैसा सीए के खंडों में उल्लिखित है) के कुछ प्रतिशत तक सीमित और कोई भी अधिक व्यय की प्रतिपूर्ति एनएचएआई द्वारा की जाती है। स्थल की स्थितियों, सार्वजनिक मांग और वीवीआईपी संदर्भ के कारण एनएचएआई/छूटग्राही द्वारा कार्यक्षेत्र में परिवर्तन (सीओएस) पर किया गया किसी प्रकार का व्यय, ऐसा सीओएस अपरिहार्य है।

जांच की गई 94 परियोजनाओं में से, 23 परियोजनाओं में सीओएस पाया गया था (अनुबंध 8)। सकारात्मक और नकारात्मक सीओएस¹⁸ का वित्तीय प्रभाव (संबंधित सीएज में निर्धारित उच्चतम सीमा का निवल) क्रमशः 22 परियोजनाओं में ₹ 856.80 करोड़ और 6 परियोजनाओं में ₹ 37.72 करोड़ निकाला गया था।

सकारात्मक सीओएस की ₹ 856.80 करोड़ की राशि के कारण निम्नानुसार थे:

- स्थल परिस्थितियों के कारण- ₹ 59.65 करोड़ (64 परियोजनाओं में)¹⁹
- सार्वजनिक मांग और वीवीआईपी- ₹ 134.62 करोड़ (11 परियोजनाओं में)²⁰
- डीपीआर प्रस्ताव जिसे सीए में शामिल नहीं किया गया के कारण ₹ 334.73 करोड़ (2 परियोजनाओं में)²¹

¹⁸ सकारात्मक सीओएस का अर्थ है अतिरिक्त कार्य और सेवाओं की आवश्यकता है जिन्हें कार्यक्षेत्र में शामिल नहीं किया गया था और नकारात्मक सीओएस का अर्थ है निष्पादन किए जाने वाले कार्य क्षेत्र और सेवाओं में कमी।

¹⁹ (1) बदरपुर ऊंचा राजमार्ग ₹ 3.54 करोड़ (2) एमपी/एमएच सीमा-नागपुर, कैंपटी कनहन-नागपुर बाईपास के निर्माण सहित ₹ 0.97 करोड़, (3) मेरठ-मुजफ्फरनगर ₹ 9.45 करोड़, (4) इंदौर-जामबुआ ₹ 7.93 करोड़, (5) पदलूर-त्रिची ₹ 37.41 करोड़ (6) सिल्क बोर्ड जंक्शन ₹ 0.35 करोड़ ।

²⁰ 1) गोरखपुर बाईपास ₹ 12.49 करोड़, (2) जलंधर-अमृतसर-₹ 11.58 करोड़, (3) बारा-ओरई ₹ 0.38 करोड़, (4) पानीपत-जलंधर ₹ 33.65 करोड़, (5) नागपुर-बेतुल ₹ 12.47 करोड़, (6) पिंपलगांव-गोंदे ₹ 2.12 करोड़, (7) एमपी सीमा-धूले ₹ 39.88 करोड़, (8) मदुरै-तूतीकोरीन ₹ 18.41 करोड़, (9) सिल्क बोर्ड जंक्शन के इलैक्ट्रॉनिक शहर ₹ 0.49 करोड़, (10) इस्लामनगर-कदतल ₹ 0.42 करोड़, और कदतल-अरमूर ₹ 2.73 करोड़।

²¹ (1) जयपुर-देओली (₹ 7.4 करोड़) और 2) पुणे-सतारा (₹ 327.33 करोड़)

- दोषपूर्ण डीपीआर के कारण-₹ 327.80 करोड़ (5 परियोजनाओं में)²²

नकारात्मक सीओएस (अधिकतर स्थल स्थिति और जन विरोध के कारण) के मामले में एनएचआई को छूटग्राही से ₹ 37.72 करोड़²³ की राशि की वसूली/समायोजन करने की आवश्यकता है जिसका विवरण एनएचआई से प्रतीक्षित है।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने कहा (सितम्बर 2014) कि डीपीआर को यथार्थवादी बनाने के लिए एनएचआई द्वारा आवश्यक अनुवर्ती कार्रवाई की जा रही है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने आगे बताया कि डीपीआर सलाहकार की निष्पादन बीजी की राशि में वृद्धि विचाराधीन है ताकि दोषपूर्ण डीपीआर के मामले में पर्याप्त शास्ति लगाई जा सके।

5.10 उपयोगिता स्थानांतरण की लागत

एमसीए के अनुच्छेद 11.2 के अनुसार इलैक्ट्रिसिटी लाइनों, जल पाइप लाइन, टेलिफोन लाइन इत्यादि जैसे उपयोगिता कार्यों का स्थानांतरण लागू कानून और एनएचआई की सहायता के अधीन छूटग्राही द्वारा किया जाएगा। संबंधित राज्य सरकार ऐजेंसियों द्वारा तैयार आकलनों के आधार पर, कार्य छूटग्राही द्वारा करवाया जाता है और कार्य की लागत की प्रतिपूर्ति एनएचआई द्वारा छूटग्राही को की जाती है। लेखापरीक्षा जांच में डीपीआर/एफआर सलाहकार द्वारा ऐसे स्थानांतरण के लिए अनुमानित लागत और छूटग्राहियों द्वारा वास्तव में व्यय की गई लागत में काफी अन्तर पाए गए।

लेखापरीक्षा में समीक्षित 94 परियोजनाओं में से पांच परियोजनाएं समाप्त/ समापनाधीन थी जबकि चार परियोजनाओं में नियत तिथि घोषित नहीं की गई थी (मार्च 2014)। बकाया 85 परियोजनाओं में से 71 में, जहां उपयोगिता स्थानांतरण का कार्य पर्याप्त रूप से प्रगति कर चुका था वास्तविक लागत उपलब्ध हो चुकी थी, ऐसा अन्तर 2.34 प्रतिशत (औरंग-सरायपल्ली) से 2831.43 प्रतिशत (जिरकपुर-परवानू) के बीच था (अनुबंध 9)। इन 71 परियोजनाओं में से, 34 परियोजनाओं में अन्तर 100 प्रतिशत से अधिक था। लेखापरीक्षा का दृष्टिकोण है कि छूटग्राही को वास्तविक लागत की प्रतिपूर्ति करने के बजाय, परियोजना की टीपीसी में उपयोगिता स्थानांतरण की अनुमानित लागत को भी शामिल किया जाना चाहिए ताकि बड़े खर्च और निष्पादन की अनुमानित और वास्तविक लागत के बीच भारी अन्तर से बचा जा सके।

²² 1) जिरखपुर-परवानू ₹ 159.53 करोड़, (2) गुडगांव-जयपुर ₹ 101.41 करोड़, (3) वडापे-गोंदे ₹ 56.54 करोड़, (4) पुणे-सोलापुर ₹ 9.5 करोड़, (5) सिल्क बोर्ड जंक्शन से इलैक्ट्रानिक शहर ₹ 0.82 करोड़।

²³ मेरठ-मुजफ्फरनगर ₹ 3.46 करोड़, (2) जयपुर-महुआ ₹ 0.89 करोड़, (3) बारा-ओरई ₹ 4.54 करोड़, (4) मद्रै-तूतीकोरीन ₹ 17.44 करोड़, (5) इस्लामनगर-कदतल ₹ 7.62 करोड़ और (6) कदतल-अरमूर ₹ 3.77 करोड़

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय और एनएचएआई के साथ 22 जुलाई 2014 को हुई 'एग्जिट कान्फ्रेंस' में मामले पर चर्चा की गई थी, जहां यह बताया गया कि एनएचएआई द्वारा अनुवर्ती कार्रवाई की जा रही है। इस पर भी सहमति हुई कि टीपीआर में अपेक्षित उपयोगिता स्थानांतरण वास्तविक आधार पर निकाला जाना चाहिए और परियोजना की टीपीसी में बोली के समय छूटग्राही की लागत और जोखिम पर उपयोगिता स्थानांतरण का अनुमान भी शामिल किया जाना चाहिए।

सिफारिश 7: एनएचएआई अपनी भूमि अधिग्रहण यूनिटों की प्रभावकारिता में वृद्धि कर सकता है ताकि भूमि निर्धारित समय में सौंपी जा सके और परियोजना भी बिना विलम्ब के पूरी की जा सके।

सिफारिश 8: एनएचएआई भारी अन्तर से बचने के लिए छूटग्राही को निष्पादन की लागत की प्रतिपूर्ति करने के बजाय परियोजना की टीपीसी में ही उपयोगिता स्थानांतरण की अनुमानित लागत शामिल करने पर विचार कर सकता है।

अध्याय - 6

टोल से राजस्व

6.1 टोल राजस्व की वसूली न करना

एनएच शुल्क नियमावली 2008 के नियम 3(2) के अनुसार, एनएचएआई को अनंतिम पूर्णता प्रमाण पत्र जारी होने की तिथि या अधिसूचना जारी होने की तिथि, जो भी बाद में हो के 45 दिनों के अन्दर टोल एकत्र करना प्रारंभ करना आवश्यक है। दिनांक 16 सितम्बर 2002 के एनएचएआई के परिपत्र से स्पष्ट रूप से टोल शुल्क लगाने के लिए पूर्व नियोजन की आवश्यकता निर्दिष्ट है और परियोजना की पूर्णता की संभावित तिथि से कम से कम 120 दिन पहले शुल्क अधिसूचना के लिए कार्रवाई प्रारंभ करना आवश्यक है।

बीओटी (वार्षिकी) परियोजनाओं में चूंकि टोल अधिकार एनएचएआई के पास है, यह आवश्यक है कि टोल राजस्व हानि से बचने के लिए, टोल एकत्रण परियोजना के पूर्ण होने के तुरन्त बाद प्रारंभ होना चाहिए। तथापि, लेखापरीक्षा ने पाया कि परियोजनाओं में टोल एकत्रण प्रारंभ करने में विलम्ब या तो वाणिज्यिक परिचालन तिथि (सीओडी) प्राप्त करने में विलम्ब या सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा टोल अधिसूचना जारी करने में विलम्ब के कारण था। इस विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹ 430.84 करोड़ के अनुमानित राजस्व की उगाही नहीं हुई; जैसाकि नीचे चर्चा की गई है:

चयनित 20 वार्षिकी परियोजनाओं में से छः परियोजनाएं पूर्ण की गई थीं और टोल एकत्रण के योग्य थीं। इन परियोजनाओं की लेखापरीक्षा संवीक्षा से निम्नानुसार पता चला:-

- छः वार्षिकी परियोजनाओं²⁴ में पूर्णता की अनुसूचित तिथि (सीओडी) से पीसीसी की वास्तविक तिथि में 101 दिन से 906 दिनों तक के विलम्ब थे जिसके परिणामस्वरूप एनएचएआई को ₹ 259.47 करोड़ तक का टोल राजस्व छोड़ना पड़ा
- पीसीसी की तिथि के बाद टोल अधिसूचना जारी करने में विलम्ब 36 दिन से 595 दिनों के बीच थे जिसके परिणामस्वरूप ₹ 157.65 करोड़ टोल राजस्व को छोड़ना पड़ा।

²⁴ इस्लाम नगर-कदतल 101 दिन, (ii) महाराष्ट्र-एपी सीमा (पैकेज 6) 233 दिन, (iii) झांसी-ललितपुर 305 दिन, (iv) कोसी पुल परियोजना 674 दिन, (v) बारा-ओरई 807 दिन और (vi) गोरखपुर बाईपास 906 दिन

- 3 वार्षिकी परियोजनाओं²⁵ में टोल अधिसूचना के बाद भी 51 दिनों (झांसी-ललितपुर) से 214 दिनों (कोसी पुल) के विलम्ब देखे गए जिसके परिणामस्वरूप ₹ 13.72 करोड़ का टोल राजस्व छोड़ा गया।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने अपने उत्तर में टोल एकत्रण में विलम्ब स्वीकार किया (सितम्बर 2014) और बताया कि ऐसे विलम्ब मुख्य रूप से पूर्ववर्ती शर्तों (अर्थात् भूमि सौंपने, वन मंजूरी इत्यादि) को एनएचएआई की ओर से पूरा न करने के कारण हुए थे।

6.2 अतिरिक्त छूट शुल्क के रूप में ₹ 29.79 करोड़ की कम वसूली

सीए का खंड 26.2.1 निर्धारित करता है कि छूटग्राही को 6 लेनिंग परियोजनाओं के मामले में संबंधित सीएज में जैसे निर्दिष्ट हो अतिरिक्त छूट शुल्क की गणना के रूप में कुल उगाहे जाने वाले शुल्क के एक प्रतिशत का भुगतान एनएचएआई को करना होगा। इसके अतिरिक्त, संबंधित सीए के खण्ड 26.3 के अनुसार अतिरिक्त छूट शुल्क की गणना के लिए कुल उगाहे जाने वाला शुल्क इन दोनों का अधिकतम होना चाहिए (क) वास्तविक पीसीयू या (ख) पीसीयू की विनिर्दिष्ट संख्या। तीन 6 लेनिंग परियोजनाओं में ₹ 29.79 करोड़ के छूट शुल्क की कम वसूली की गई थी जैसा कि नीचे तालिका 11 में विवरण दिया गया है:-

तालिका 11: अतिरिक्त छूट शुल्क की कम वसूली

परियोजना का नाम	वास्तविक रूप से किए गए पीसीयू की संख्या	किए जाने वाले अपेक्षित पीसीयू	कम प्रेषण की अवधि	राशि (₹ करोड़ में)	सड़क परियोजना और राजमार्ग मंत्रालय का उत्तर
बदरपुर ऐलिवेटड राजमार्ग(मै. बदरपुर-फरीदाबाद टोलवे लि.)	-सीए में स्वीकृत 68,300 पीसीयू से कम	68,300 पीसीयू	नवम्बर 2010 से अक्टूबर 2011	2.92	सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने कहा (सितम्बर 2014) कि वसूली का नोटिस जारी कर दिया गया था।
सूरत-दहिसर (आईआरबी सूरत दहिसर टोलवे प्राइवेट लि.)	-सीए में स्वीकृत 51,375 पीसीयू से कम	51,375 पीसीयू	2009-10 से 2011-12	12.87	सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने कहा (सितम्बर 2014) कि आईई की सिफारिश के आधार पर वसूली की कार्रवाई की जाएगी।

²⁵ (i) झांसी ललितपुर, (ii) महाराष्ट्र-एपी सीमा पैकेज 6 (150 दिन) और (iii) कोसी पुल (214 दिन)

परियोजना का नाम	वास्तविक रूप से किए गए पीसीयू की संख्या	किए जाने वाले अपेक्षित पीसीयू	कम प्रेषण की अवधि	राशि (₹ करोड़ में)	सड़क परियोजना और राजमार्ग मंत्रालय का उत्तर
गुडगांव-जयपुर (मै.पिंक सिटी एक्सप्रेसवे प्रा. लि.)	बहुल एक्सेल वाहन और स्थानीय टैक्सियों/ ट्रकों और बसों को अप्राधिकृत छूटें दी गई थी जिसके परिणामस्वरूप टोल शुल्क की कम उगाही हुई जिसमें से एनएचएआई का भाग ₹ 14 करोड़ बनना है।			14.00	सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने कहा कि छूटग्राही द्वारा सीए के प्रावधानों के अनुसार टोल प्रभारित किया गया था; तथापि, मामला आगे जांच के अधीन है।
जोड़				29.79	

6.3 ₹ 303.62 करोड़ के टोल राजस्व को निर्माण कार्य पर खर्च करने के बजाय निवेश के रूप में विपथित किया गया

6.3.1 दिल्ली-आगरा: परियोजना के लिए एलओए 19 मई 2010 को सफल बोलीदाता अर्थात् मै. रिलायंस इन्फ्रास्ट्रक्चर लि. को जारी किया गया था। मै. रिलायंस इन्फ्रास्ट्रक्चर लि. ने मै. डीए टोल रोड प्राइवेट लि. के नाम पर एसपीवी (अर्थात् छूटग्राही) बनाई और गठित की और 26 मई 2010 को समविष्टी का प्रमाण पत्र जारी किया था। निलंबलेख समझौता 01 फरवरी 2011 को किया गया था और छूटग्राही के अनुरोध पर परियोजना की नियत तिथि 16 अक्टूबर 2012 घोषित की गई थी जिसने सीए प्रावधानों के अनुसार नियत तिथी से टोल एकत्र करना प्रारंभ कर दिया था। 27 जून 2013 तक परियोजना में कोई प्रगति नहीं हुई थी (1 माइलस्टोन)।

सीए के अनुच्छेद 31.3.1 के साथ साथ निलंब खाता समझौता प्रदान करता है कि रियायत अवधि के दौरान निलंब खातों से आहरण केवल सीए में विनिर्दिष्ट वरीयता के क्रम जैसे देय कर, राजमार्ग परियोजना के निर्माण कार्य, छूट शुल्क के भुगतान इत्यादि के अनुसार किया जा सकता है यदि कोई अधिशेष उपलब्ध हो उसे छूटग्राही के निर्देशों के अनुसार उपयोग किया जा सकता है।

छूटग्राही ने 16 अक्टूबर 2012 से 21 फरवरी 2013 और 01 अप्रैल 2013 से 31 मई 2013 की अवधि के दौरान टोल एकत्रण से ₹ 78.32 करोड़ की राशि का निवेश रिलायंस चल निधि में किया। 22 फरवरी 2013 से 31 मार्च 2013 के दौरान म्युचुअल फंड में निवेश की स्थिति का पता पीआईयू में निलंब खाते के विवरण के अभाव में नहीं लग सका।

निलंबलेख समझौता केवल अधिशेष निधि का निवेश प्रदान करता है और पूरे टोल एकत्रण का नहीं।

छूटग्राही ने अगस्त 2013 की समाप्ति तक ₹ 120 करोड़ का टोल एकत्र किया और वह परियोजना निर्माण कार्य पर ध्यान केन्द्रित करने के बजाय उसे सहायक वस्तुओं पर उपयोग कर रहा था। छूटग्राही के अनुरोध के आधार पर एनएचएआई की नियत तिथि घोषित करने की कार्यवाही, जबकि पर्यावरण मंजूरी के साथ साथ प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से एनओसी लम्बित था, असामयिक थी। एनएचएआई की कार्यवाही से परियोजना राजमार्ग पर कोई प्रगति किए बिना छूटग्राही को टोल एकत्र करना प्रारंभ करने की अनुमति मिली। इससे सड़क प्रयोक्ताओं को उन्नत यात्रा स्थिति के अनकूल लाभ के बिना टोल का भुगतान करना पड़ा।

6.3.2 पुणे-सतारा: छूटग्राही मै. पीएस टोल प्रा.लि. को पुणे-सतारा परियोजना में निर्माण कार्य गतिविधियों को सीए की परियोजना पूर्णता अनुसूची के अनुसार पूरा करना था। छूटग्राही परियोजना माइलस्टोन-I (30 मार्च 2011) के साथ-साथ परियोजना माइलस्टोन II (1 अक्टूबर 2011) को उपरोक्त प्रत्येक माइलस्टोन को दी गई संबंधित तिथियों से 90 दिन की छूट अवधि के बाद भी प्राप्त करने में विफल रहा। यह इस तथ्य के बावजूद था कि एनएचएआई ने नियत तिथि पर 85.84 प्रतिशत भार रहित भूमि सौंप दी थी। छूटग्राही ने नियत तिथि से टोल एकत्र करना शुरू कर दिया था और टोल एकत्र करता रहा जबकि वह I या II माइलस्टोन प्राप्त करने या सीए के अनुसार कार्य प्रारंभ करने में विफल रहा।

सीए के अनुच्छेद 31.3.1 के साथ – साथ एक्सिस बैंक के साथ निलंब करार (अगस्त 2010) के खण्ड 4.1 के अनुसार, छूट अवधि के दौरान निलंब खाते से किसी आहरण को केवल देय करों, परियोजना राजमार्ग के निर्माण, रियायती फीस का भुगतान आदि जैसी सीए में निर्दिष्ट प्राथमिकता के अनुसार उपयोग किया जा सकता है तथा उपलब्ध अधिशेष, यदि कोई हो तो उसे छूटग्राही के निर्देशों के अनुसार उपयोग किया जा सकता है। छूटग्राही ने नियुक्ति की तिथि अर्थात् अक्टूबर 2010 से मार्च 2014 तक ₹ 542.17 करोड़ की राशि का टोल संग्रहित किया जिसमें से ₹ 225.30 करोड़ (8 अगस्त 2012 तक) का रिलायंस लिक्विड फंड/रिलायंस मनी मैनेजर फंड में निवेश किया गया जो सीए के अनुच्छेद 31.3.1 तथा निलंब करार के खण्ड 4.1 का उल्लंघन था। 42 माह की समाप्ति के पश्चात भी, मार्च 2014 तक परियोजना का केवल 64.99 प्रतिशत ही पूरा हुआ तथा टोल प्रभारों के भुगतान के बावजूद, सड़क उपयोगकर्ताओं को 6-लेनिंग की परियोजना के लाभ से वंचित रखा गया।

22 जुलाई 2014 को सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय तथा एनएचएआई के साथ आयोजित 'एक्जिट कान्फ्रेंस' में, एनएचएआई ने स्वीकार किया कि लेखापरीक्षा आपत्तियां यथार्थ हैं।

सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितम्बर 2014) कि निलंब खाते में विसंगति को कारगर बनाया गया है। तथापि, टोल राजस्व के विपथन पर सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय द्वारा कोई उत्तर नहीं दिया गया है।

सिफारिश 9 : एनएचएआई को फीस अधिसूचना जारी करने तथा टोल के विलम्बित संग्रहण के कारण हानि से बचने के लिए टोल फीस के उदग्रहण हेतु पहले ही योजना बनाने के लिए समय पर कार्रवाई आरंभ करना आवश्यक होगा।

सिफारिश 10 : एनएचएआई को नियुक्ति तिथि की घोषणा की प्रणाली की विवेचनात्मक समीक्षा करने तथा यह सुनिश्चित करने हेतु एक तंत्र भी बनाने की आवश्यकता है कि इटग्राही इसके निपटान पर टोल राजस्व को संस्वीकृत परियोजना उद्देश्य के लिए निवेश करने के अलावा वित्तीय उपकरणों के काम में लगाकर निधियों का अनुचित लाभ प्राप्त नहीं करता है।

परियोजनाओं की मॉनीटरिंग

7.1 पीपीपी मोड के तहत एनएचएआई परियोजनाओं के समय पर तथा दक्षता से क्रियान्वयन हेतु प्राथमिक उत्तरदायित्व छूटग्राहियों, स्वतंत्र इंजीनियरों (आईई), सुरक्षा सलाहकारों आदि के साथ कार्य की अपेक्षित गुणवत्ता सुनिश्चित करना है। एनएचएआई अपने (एनएचएआई) तथा साथ ही साथ छूटग्राही द्वारा भूमि अधिग्रहण तथा पूर्ववर्ती शर्तों को पूरा करने हेतु उत्तरदायी है।

छूटग्राही/आईई आदि द्वारा सीए के उल्लंघन के मामले यदि कोई हो, तो उसमें कार्यवाही करने पर आईई/सुरक्षा सलाहकार द्वारा प्रस्तुत की गई मासिक प्रगति रिपोर्टों (एमपीआर) में लेखापरीक्षा ने प्रभावी मॉनीटरिंग अवरोधन करने में एनएचएआई द्वारा भारत सरकार के अनुदेशों का अनुपालन न करने वाले मामलों सहित पीपीपी के कार्यान्वयन की मॉनीटरिंग में कमियों को दर्शाया जिसकी आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

7.2 एनएचएआई हेतु स्वतंत्र संवर्ग बनाने के लिए सरकार के निर्णय का सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय/एनएचएआई द्वारा अनुपालन न करना

कार्मिक एवं प्रशिक्षण विभाग (डीओपीटी), कार्मिक मंत्रालय, सार्वजनिक शिकायत एवं पेंशन की छूट हेतु एनएचएआई के अनुरोध पर, डीओपीटी ने सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय को प्रतिनियुक्ति पर एनएचएआई में कार्यरत अधिकारियों के संदर्भ में भारत सरकार के दिशा-निर्देशों को दिनांक 20 नवम्बर 2009 के कार्यालय ज्ञापन द्वारा निम्नलिखित निर्णय सूचित किए:

(i) सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय यह सुनिश्चित करेगा कि दो वर्षों के अन्दर सीधी भर्ती तथा प्रतिनियुक्तियों को अवशोषण के माध्यम से एनएचएआई के ढांचे में अपने स्वयं के स्वतंत्र संवर्ग की व्यवस्था करने के लिए सुधार किया जाएगा। लक्ष्य प्राप्त करने हेतु मील के पत्थर को सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय द्वारा पहचाना जाएगा तथा जानकारी के लिए आदरणीय प्रधानमंत्री को डीओपीटी के माध्यम से भेजा जाएगा।

(ii) एक महत्वपूर्ण मामले के रूप में, सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय को पहले से ही अक्टूबर 2012 तक पांच वर्षीय निर्धारित अवधि से अधिक भी प्रतिनियुक्त अधिकारियों को बनाये रखने की संस्वीकृति दी गई। इस अवधि के दौरान सचिव, सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय द्वारा अध्यक्षित एक समिति द्वारा चयनित अधिकारियों को गहन संवीक्षा के पश्चात तथा

मंत्री, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय की संस्वीकृति के पश्चात विस्तारण दिया जाना चाहिए।

उपरोक्त निर्णय के बाद, जब एनएचएआई ने 94 प्रबंधक स्तर के अधिकारियों के संदर्भ में प्रतिनियुक्ति अवधि के विस्तारण से संबंधित एक प्रस्ताव भेजा (जून 2011), तब सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय ने कहा (अगस्त 2011) कि एनएचएआई में सभी भर्तियों को पीडब्ल्यूडी/अन्य सरकारी एजेंसियों से प्रतिनियुक्ति के आधार पर किया गया है जिसके परिणामस्वरूप एनएचएआई की श्रमशक्ति बुरी तरह से कम स्तर तक क्षीण हुई तथा नई भर्तियों को करने में संस्था में एक निर्बलता उत्पन्न की। इसलिए, सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय ने निर्देश दिए (अगस्त 2011) कि एनएचएआई को शीघ्र ही भर्ती की प्रक्रिया प्रारम्भ करनी चाहिए तथा तीन महीनों में, अपनी रिक्तियों तथा इसे भरने की कार्य योजना का पूरा विवरण देना चाहिए।

लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि एनएचएआई के अधिकतर कर्मचारी (अधिकारी तथा कर्मचारी) विभिन्न सरकारी विभागों से प्रतिनियुक्ति पर थे। 31 मार्च 2013 तक प्रतिनियुक्त व्यक्तियों की स्थाई कर्मचारियों के प्रति दर 83:17 थी। इसने दर्शाया कि भारत सरकार द्वारा लिए गए निर्णयों का अनुपालन करने में एनएचएआई के प्रयासों में कमी थी।

सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय ने कहा (सितम्बर 2014) कि एनएचएआई में निरन्तरता से संबंधित मामलें हैं क्योंकि अधिकतम संस्थागत धारणा तब समाप्त हो जाती है जब कार्मिक को उनके मूल विभाग/संस्था से हटाकर प्रतिनियुक्ति पर लिया जाता है। मुख्य रूप से भिन्न सड़क परियोजनाओं की निर्माण अवधि तथा रख-रखाव अवधि के दौरान कर्मचारियों की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए, एनएचएआई ने स्थाई संवर्ग बनाते हुए कुछ सीमाएँ निश्चित की हैं। तथापि, सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय ने कहा कि एनएचएआई द्वारा अपना स्वयं का संवर्ग बनाने के लिए कुछ कदम उठाये गये हैं।

7.3 परियोजना वार लाभप्रदता को मॉनीटर करने की आवश्यकता :

एनएचएआई परियोजना-वार लेखे अनुरक्षण नहीं करता है जो एक परियोजना विशेष की लाभप्रदता का निर्धारण करने के लिए अनिवार्य है। जैसाकि यह ये निर्धारित करने की स्थिति में नहीं था कि क्या किसी परियोजना विशेष के सुधार करने के लिए उनके निर्णय आर्थिक रूप से व्यवहार्य तथा लाभप्रद थे। एनएचएआई अपने वरिष्ठ प्रबंधन या सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय को यथार्थ जानकारी उपलब्ध कराने की स्थिति में भी नहीं थी जिसे राजस्व शेयरिंग हेतु आगामी योजना बनाते या औचित्य निर्धारण करते समय उपयोग किया जा सकता था। इसे नागपुर-बैतूल की वार्षिक वृत्ति परियोजना के एक दृष्टान्त के रूप में देखा जा सकता था जिसकी

पहले ही पैरा 4.2.1.1 में चर्चा की गई है। इस परियोजना में ₹ 58 करोड़ परिनियोजित राजस्व के प्रति वार्षिक वृत्ति भुगतान ₹ 581.60 करोड़ था जिससे स्पष्ट रूप से यह तथ्य पता चलता है कि परियोजना वित्तीय रूप से व्यवहार्य नहीं थी। ऐसे आँकड़ों के उपलब्ध न होने के कारण, पहले ही प्रारम्भ परियोजनाओं से कोई सीख नहीं ली जा सकती तथा यह मंजूरीदाता प्राधिकारी को उचित निर्णय लेने से रोकता है।

सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय ने कहा (सितम्बर 2014) कि एनएचएआई 'परियोजना वित्तीय प्रबंधन प्रणाली' (ई-पीएफएमएस) में परियोजना-वार लेखे अनुरक्षण कर रहा है। सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय का उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि यह पाया गया कि लेखांकन हेतु उपयोग की गई ई-पीएफएमएस का एनएचएआई द्वारा पूर्ण रूप से दोहन/उपयोग नहीं किया जाता है। ई-पीएफएमएस में परियोजना-वार 'विस्तृत लेजर/मासिक प्रगति व्यय विवरण' तैयार करने का एक विकल्प है परन्तु सुसंगत आंकड़े नियमित आधार पर कार्यक्रम के अन्दर प्रविष्ट नहीं किये जाते।

7.4 स्वतंत्र परामर्शदाता/स्वतंत्र इंजीनियर (आईसी/आईई) की नियुक्ति

एमसीए का अनुच्छेद 23 अनुबंधित करता है कि एनएचएआई को एमसीए में निर्धारित किए चयन मानदण्ड के अनुपालन में एनएचएआई द्वारा निर्मित दस फर्मों या कॉर्पोरेट निकायों के पैनल से स्वतंत्र परामर्शदाता/स्वतंत्र इंजीनियर (आईसी/आईई) के रूप में कार्य करने के लिए सलाहकार इंजीनियरिंग फर्म को नियुक्त करना चाहिए। आईई/आईसी की नियुक्ति निर्दिष्ट अवधि (सामान्य तौर पर सीए पर हस्ताक्षर की तिथि से 90 दिनों) से पहले की जानी थी। कार्यान्वयन के पीपीपी मोड के तहत, एनएचएआई ने कार्यान्वयन के पीपीपी मोड के तहत, छूटग्राहियों द्वारा क्रियान्वित कार्य का प्रत्यक्ष पर्यवेक्षण नहीं किया परन्तु इसने ऐसे पर्यवेक्षण को करने के लिए आईई/आईसी पर विश्वास किया जो परियोजना के कार्यान्वयन में आईसी/आईई के महत्व को रेखांकित करता है।

7.4.1 लेखापरीक्षा ने समीक्षित 94 परियोजनाओं में से 84 में आईसी/आईई की नियुक्ति में विलम्ब देखें जो छः दिनों (दुर्ग बाईपास परियोजना की समाप्ति) से 725 दिनों (दिल्ली-आगरा परियोजना) के बीच था (अनुबंध 10)। केवल पांच परियोजनाओं में आईई की नियुक्ति समय पर की गई तथा पांच परियोजनाओं में एनएचएआई द्वारा सूचना उपलब्ध नहीं कराई गई।

7.4.2 सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय ने आईसी/आईई की नियुक्ति में विलम्ब हेतु एनएचएआई के आरएफक्यू/आरएफपी से पर्याप्त उत्तर प्राप्त न करने, चयनित बोलीदाता के विभिन्न पदों हेतु नामित व्यक्तियों की अनुपलब्धता, जो परामर्शित करार देने में विलम्ब का कारण बना, आदि जैसे भिन्न कारण प्रदान किए (सितम्बर 2014)। इसके अलावा, सड़क

परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय ने यह भी कहा कि ऐसे सभी मामलों में जहां आईसी/आईई की नियुक्ति में विलम्ब हुआ है, वहां निरपवाद रूप से परियोजना निदेशकों को परियोजना के इंजीनियर के रूप में नियुक्त किया जाता है तथा यह सुनिश्चित किया जाता है कि परियोजना कार्य की मॉनीटरिंग प्रभावित न हो।

7.4.3 उत्तर इस तथ्य को नहीं नकारता कि आईईज की विलम्बित नियुक्ति परियोजनाओं की मॉनीटरिंग को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करेगी। सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय के इस तर्क कि आईसी/आईई की नियुक्ति को अंतिम रूप देने की अवधि के दौरान संदर्भित पीआईयूज के परियोजना निदेशकों (पीडी) को आईसी/आईई का अतिरिक्त प्रभार दिया गया था, की इस संदर्भ में समीक्षा करने की आवश्यकता है कि सामान्य तौर पर एक पीडी कई परियोजनाओं का क्षेत्रीय अधिकारी होता है तथा इसलिए उससे अपने नियमित कर्तव्यों के अलावा इस कार्य से न्याय करने की अपेक्षा नहीं की जा सकती है। इस प्रकार आईई की नियुक्ति में विलम्ब ने आईई की विशेष सेवाओं से परियोजना को वंचित रखा, विशेष रूप से तब जब उसकी सेवा ड्राइंग (निर्माण से पूर्व एक आवश्यक कार्य) की समीक्षा स्तर पर तथा प्रारंभिक अवस्थाओं में निर्माण कार्य के पर्यवेक्षण हेतु अपेक्षित थी।

7.5 सुरक्षा परामर्शदाता की नियुक्ति

एमसीए का अनुच्छेद 18.1.1 अनुबंधित करता है कि छूटग्राही को सीए के उचित प्रावधानों, व्यवहार्य कानूनों तथा अनुज्ञप्तियों का अनुपालन करना चाहिए तथा सड़क उपयोगकर्ता को सुरक्षा देने के लिए 'अच्छी उद्योग पद्धति' को सुनिश्चित करना चाहिए। छूटग्राही को भी राजमार्ग परियोजना पर सुरक्षित पर्यावरण देने के लिए निरीक्षण तथा सुरक्षा कार्यक्रम का विकास करना, लागू करना तथा व्यवस्था करना और सीए की अनुचित अनुसूचियों में निर्धारित सुरक्षा आवश्यकताओं का अनुपालन करना अपेक्षित है।

7.5.1 एमसीए का अनुच्छेद 18.1.2 सुरक्षा परामर्शदाता (एससी) के रूप में एक अनुभवी तथा योग्यता प्राप्त फर्म या संस्था की नियुक्ति का निर्देश करता है। एससी राजमार्ग परियोजना की सुरक्षा लेखापरीक्षा करने के लिए उत्तरदायी है तथा एमसीए की अनुसूची 'एल' के अनुसार सुरक्षा आवश्यकताओं का अनुपालन करने हेतु आवश्यक सभी अन्य कार्यवाहियां करना अपेक्षित है। अनुसूची 'एल' के पैरा 4.1 ने अनुबंधित किया कि एससी की नियुक्ति को सीए के हस्ताक्षर करने की तिथि से 90 दिनों के भीतर किया जाना अपेक्षित है। लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि एससी को केवल एक परियोजना (यमुनानगर-पंचकुला) में समय पर नियुक्त किया गया। लेखापरीक्षा में समीक्षित 94 परियोजनाओं में से 61 में एससी की नियुक्ति में 34 दिनों (फरक्का-रायगंज) से 1408 दिनों (इन्दौर-झबुआ)(अनुबंध 10) के बीच विलम्ब देखा गया। 31 परियोजनाओं में एससी की नियुक्ति हेतु सीए में कोई प्रावधान नहीं था तथा लेखापरीक्षा में जांच

की गई शेष 63 परियोजनाओं में से, मार्च 2014 तक एनएचएआई द्वारा एक परियोजना के मामले में जानकारी उपलब्ध नहीं कराई गई। इस प्रकार, एससी की नियुक्ति में विलम्ब के कारण, सुरक्षा लेखापरीक्षाएं नहीं की जा सकी तथा इसकी कोई सुनिश्चितता नहीं थी कि परियोजनाओं के निर्माण में सुरक्षा उपायों से समझौता नहीं किया गया था।

7.5.2 सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय ने लेखापरीक्षा आपत्तियों को स्वीकार करते हुए कहा (सितम्बर 2014) कि एससी की नियुक्ति में विलम्ब को ध्यान में रखते हुए, जुलाई 2012 में प्रत्येक वर्ष नवीकृत होने हेतु एक वर्ष के लिए मान्य एक पैनल बनाने का निर्णय लिया गया। इसने दस्तावेज बनाने तथा मनोनयन प्रक्रिया को अन्तिम रूप देने में लगभग आठ से 10 माह लिए। बोली को अप्रैल 2013 में पूरा किया गया तथा मनोनयन को मई 2013 में पूरा किया गया। इसके अलावा, एनएचएआई ने कहा कि इसके बाद से आगामी परियोजनाओं हेतु एससी की नियुक्ति में कोई विलम्ब नहीं होगा।

7.6 ₹ 769.53 करोड़ के अनुदान का समय से पूर्व भुगतान

बीओटी (टोल) परियोजनाओं के मामले में, इक्विटी सहायता/अनुदान (वीजीएफ) देय होना चाहिए तथा परवर्ती को इक्विटी की निर्धारित प्रतिशतता विस्तारित करने के बाद छूटग्राही को भुगतान योग्य होना चाहिए। एमसीए का अनुच्छेद 25 इक्विटी के 80/100 प्रतिशत को विस्तारित करने के बाद किशतों में अनुदान के भुगतान हेतु प्रावधान करता है जिसे ऋण निधियों सहित आनुपातिक रूप से वितरित किया जाएगा उसके पश्चात शेष को वित्तपोषण करारों के अन्तर्गत वरिष्ठ ऋणदाता द्वारा संवितरित किया जाएगा। छूटग्राही को सीए के मेटिरियल ब्रीच में भी नहीं होना चाहिए।

लेखापरीक्षा में समीक्षा की गई चयनित 94 परियोजनाओं में से चार में ₹ 769.53 करोड़ की अनुदान राशि का समय से पूर्व भुगतान देखा गया था। (ब्यौरे तालिका 12 में दिए गए हैं)। समय से पूर्व/अनियमित भुगतान व्यय के रूप में ईपीसी ठेकेदार को अग्रिम राशि पर विचार करने के कारण और अनुदान की राशि की गणना करते समय भुगतान न किए गए शेष ऋण की यथानुपात राशि की गणना में त्रुटि के कारण किया गया था। इन मामलों की व्याख्या नीचे की गई है :-

तालिका 12: अनुदान का समय से पूर्व भुगतान

परियोजना का नाम तथा सीए के अनुसार टीपीसी	इक्विटी सहायता के भुगतान हेतु सीए के अनुसार शर्त	छूटग्राही द्वारा शर्तों के अनुपालन की स्थिति	समय से पूर्व भुगतान की गई अनुदान की राशि (₹ करोड़ में)	टिप्पणी
लखनऊ-सीतापुर (₹ 322 करोड़)	इक्विटी के 80 प्रतिशत को खर्च करने के बाद	जून 2010 तक छूटग्राही ने स्वयं की निधियों में से ₹ 119.33 करोड़ का योगदान और व्यय किया था। ईपीसी ठेकेदार को ₹ 39.27 करोड़ के अग्रिम को छोड़ने के बाद खर्च की गई इक्विटी की गणना केवल 67.09 प्रतिशत थी।	68.00	छूटग्राही ने ईपीसी ठेकेदार को अग्रिम के रूप में ₹ 39.27 करोड़ दिए थे जिसे परियोजना पर व्यय की गई राशि के रूप में माना नहीं जा सकता। इस प्रकार एनएचएआई द्वारा जनवरी 2010 में छूटग्राही (मै. लखनऊ -सीतापुर एक्सप्रेस वे लिमिटेड) को ₹ 0.68 करोड़ का अनुदान का भुगतान समय से पूर्व था।
कडपा-माईदुकर-कुरनूल (₹ 1585 करोड़)	100 प्रतिशत इक्विटी खर्च करने के बाद	31 मार्च 2012 तक, छूटग्राही ने केवल ₹ 19 लाख की इक्विटी पूंजी डाली। ₹ 131.03 करोड़ के 14 प्रतिशत प्रति वार्षिक के ब्याज को वहन करने वाले परिवर्तनीय डिबेंचर (सीडी) तथा ₹ 75.77 करोड़ के शेयर पर प्रीमियम को एनएचएआई द्वारा इक्विटी के रूप में माना गया था। जैसाकि इक्विटी में सीडीज के रूपान्तरण के लिए कोई विशेष समय निर्धारित नहीं था और जैसाकि सीडीज ब्याज वहन करती थी, वे इक्विटी पूंजी के रूप में माने जाने के लिए अयोग्य थी।	400.01	नवम्बर 2012 तक, एनएचएआई ने ₹ 400.01 करोड़ के अनुदान का भुगतान किया था। जैसाकि छूटग्राही ने सीए द्वारा अपेक्षित इक्विटी को इनफ्यूज नहीं किया था, तब एनएचएआई द्वारा इस प्रकार भुगतान की गई ₹ 400.01 करोड़ की समस्त राशि वीजीएफ का अनियमित/अधिक भुगतान बन गई थी।
जयपुर-टॉक-देओली (₹ 792.06 करोड़)	100 प्रतिशत इक्विटी खर्च करने के बाद	छूटग्राही ने ईपीसी ठेकेदार (संबंधित पार्टी) तथा इसकी धारक कम्पनी को ₹ 148.50 करोड़ का मोबिलाइजेशन अग्रिम दिया था। अभिलेखों से पता चला कि सितम्बर 2012 तथा मार्च 2013 तक ईपीसी ठेकेदार द्वारा किए गए कार्य के प्रति क्रमशः ₹ 22.03 करोड़ तथा ₹ 1.55 करोड़ का मोबिलाइजेशन अग्रिम असमायोजित रहा।	284.58	सीए के अनुसार, छूटग्राही को अनुदान का भुगतान करने से पूर्व 100 प्रतिशत इक्विटी खर्च करना अपेक्षित था। ₹ 284.58 करोड़ राशि के अनुदान का परियोजना पर व्यय के रूप में मोबिलाइजेशन अग्रिम की असमायोजित राशि पर विचार करके छूटग्राही को एनएचएआई द्वारा नवम्बर 2012 में समय से पूर्व भुगतान किया गया।

परियोजना का नाम तथा सीए के अनुसार टीपीसी	इक्विटी सहायता के भुगतान हेतु सीए के अनुसार शर्तें	छूटग्राही द्वारा शर्तों के अनुपालन की स्थिति	समय से पूर्व भुगतान की गई अनुदान की राशि (₹ करोड़ में)	टिप्पणी
काम्पटी-कान्हन तथा नागपुर बाईपास के निर्माण सहित एमपी/एमएच बाईर-नागपुर (₹ 1170.52 करोड़)	100 प्रतिशत इक्विटी खर्च करने के बाद	अक्टूबर 2010 में भुगतान किए गए ₹ 35.31 करोड़ के अनुदान की प्रथम ट्रांच की छूटग्राही ,मै. ओरिएण्टल सट्रक्चर इंजीनियरस लिमिटेड को ऋणदाता द्वारा पहले ही वितरित किए ₹ 50 करोड़ के ऋण की पहली किश्त को घटाए बिना एनएचएआई द्वारा गणना की गई।	16.94	सीए के अनुसार, छूटग्राही को अनुदान का भुगतान करने से पूर्व 100 प्रतिशत इक्विटी खर्च करना अपेक्षित था जिसे ऋण निधि के अनुपात में वितरित करना था इसके पश्चात शेष को वित्तपोषित करारों के तहत वरिष्ठ ऋणदाताओं द्वारा संवितरित किया जाएगा। तदनुसार, अक्टूबर 2010 तक ₹ 18.37 करोड़ का अनुदान भुगतान करने योग्य था। तथापि, एनएचएआई ने ₹ 35.31 करोड़ के अनुदान का भुगतान किया जिसके परिणामस्वरूप ₹ 16.94 करोड़ के अनुदान का समय से पूर्व भुगतान हुआ।
		जोड़	769.53	

उपरोक्त से यह स्पष्ट है कि एनएचएआई द्वारा छूटग्राही को अनुदान के भुगतान में यथोचित उद्यम कम था।

सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितम्बर 2014) कि:-

- लखनऊ-सीतापुर तथा जयपुर-टोंक-देओली के मामले में, संग्रहण अग्रिम को परियोजना व्यय के भाग के रूप में व्यवहारित किया जाना चाहिए। सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय का उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि इन दोनों मामलों में, ईपीसी ठेकेदार एसपीवी के सहायता संघ/संयुक्त उद्यम का एक सदस्य था। इस जेवी ने इक्विटी के कारण एसपीवी के अन्दर निधियां डाली। तब इसके पश्चात एसपीवी द्वारा मोबिलाइजेशन अग्रिम के रूप में ईपीसी ठेकेदार (अर्थात सहायता संघ के सदस्य) को भुगतान किया गया। मोबिलाइजेशन अग्रिम की राशि को अनुदान के भुगतान की तिथि तक ईपीसी ठेकेदार द्वारा खर्च नहीं किया गया। इसलिए, मोबिलाइजेशन अग्रिम को 'परियोजना पर व्यय' राशि के रूप में कल्पित/व्यवहारित नहीं किया जा सका।

- कड़पा-माइदुकर-कुरनूल के मामले में, मंत्रालय ने कहा है कि अनुदान की प्रत्येक किश्त का एनएचएआई द्वारा छूटग्राही को केवल आईई की सिफारिशों के पश्चात भुगतान किया गया अतः अनुदान का समय से पूर्व भुगतान नहीं किया जाता। तथापि, प्रबंधन ने इक्विटी के रूप में व्यवहारित परिवर्तनीय डिबेंचर से संबंधित मामले पर उत्तर नहीं दिया है।
- काम्पटी-कान्हन तथा नागपुर बाईपास के निर्माण को शामिल करते हुए एमपी/एमएच बाईर-नागपुर के मामलों में, मंत्रालय ने कहा (सितम्बर 2014) कि अनुदान का ऋणदाता द्वारा छूटग्राही को संवितरित ऋण निधियों के आधार पर अनुपातिक रूप से भुगतान किया गया था। यह उत्तर लेखापरीक्षा द्वारा बताए तथ्यों पर आधारित नहीं है। एमसीए का अनुच्छेद 25 इक्विटी के 80/100 प्रतिशत का विस्तार करने के पश्चात किश्तों में अनुदान का भुगतान करने की व्यवस्था करता है जिसे ऋण निधियों के साथ अनुपातिक रूप से संवितरित किया जाएगा तथा उसके पश्चात शेष को वित्तपोषण करारों के तहत वरिष्ठ ऋणदाताओं द्वारा संवितरित किया जाना चाहिए। अनुदान की प्रथम किश्त की ऋणदाता द्वारा पूर्व ही भुगतान किए गए ऋण की प्रथम किश्त को घटाए बिना तथा 100 प्रतिशत इक्विटी खर्च करने से पूर्व गणना की गई।

7.7 छूटग्राही द्वारा राजमार्ग परियोजना का रखरखाव न करने के कारण ₹ 67.21 करोड़ राशि के नुकसान का उदग्रहण न होना

एमसीए (2009) का अनुच्छेद 17.1 अनुबंधित करता है कि छूटग्राही को या तो स्वयं या ओएंडएम ठेकेदार के माध्यम से सीए के अनुसार राजमार्ग परियोजना का संचालन तथा रख-रखाव करना चाहिए। इसके अलावा, एमसीए का अनुच्छेद 17.8.1 अनुबंधित करता है कि इस मामले में, यदि छूटग्राही निर्दिष्ट अवधि के अन्दर रखरखाव आवश्यकताओं की स्थापना में किसी खराबी या कमी को सुधारने या संशोधित करने में विफल होता है तो उसे सीए का एक उल्लंघन माना जाएगा तथा एनएचएआई, आईई द्वारा अनुमानित रूप में (क) 0.5 प्रतिशत दैनिक औसत फीस (एमसीए 2006 से पूर्व के सीएज में इसे ₹ 10000 में परिवर्तित कर दिया गया है) तथा (ख) ऐसे संशोधन या समाधान की आईई द्वारा अनुमानित लागत के 0.1 प्रतिशत की उच्चतर दर में जो भी अधिक हो, जब तक उल्लंघन ठीक न हो, तब विलम्ब के प्रत्येक दिन के लिए संगणित तथा भुगतान किए जाने वाले नुकसान की वसूली करने के योग्य होगा। ऐसे नुकसान की वसूली को सीए के अन्तर्गत उसके समाप्त करने के अधिकार सहित एनएचएआई के अधिकार को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किए बिना किया जाता है। लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि पांच परियोजनाओं में (जहां एनएचएआई ने अपेक्षित जानकारी प्रदान की), ₹ 67.21 करोड़ की राशि छूटग्राहियों द्वारा राजमार्ग परियोजना के गैर-रख-रखाव के लिए वसूली योग्य जारी रही जैसाकि तालिका 13 में विवरण दिया गया है:

तालिका 13: सीए के अनुसार छूटग्राही द्वारा ओएंडएम न करने से नुकसानों के विवरण

क्रम सं.	विस्तार का नाम	नुकसान ₹ करोड़ में	लेखापरीक्षा अवलोकन
1	झांसी-ललितपुर	15.93	<p>अगस्त 2012 से अक्टूबर 2012 के एमपीआर की नमूना जांच से पता चला कि आईसी ने परियोजना राजमार्ग पर खराबियों तथा कमियों के कुछ मामले बताए थे जिन्हें सीए प्रावधानों के उल्लंघन में निर्दिष्ट अवधि के अन्दर छूटग्राही द्वारा परिशोधित नहीं किया गया (अक्टूबर 2012 तक)। खराबियों तथा कमियों के परिशोधन में विलम्ब से सीए प्रावधानों के अनुसार ₹ 23.64 करोड़ की राशि के नुकसानों का उदग्रहण हुआ। तथापि, पीआईयू ने न तो अनुबंधित समय के अन्दर खराबियों के परिशोधन करने के लिए छूटग्राही/आईसी का अनुसरण किया न ही उपयुक्त नुकसानों का उदग्रहण किया। इसके अलावा, नुकसानों को प्रत्यक्ष रूप से निलंब खाते से वापिस भी नहीं लिया गया। एनएचआई ने कहा (अगस्त 2013) कि नुकसानों को एक साथ ली गई सारी खराबियों के लिए चूक के @ ₹ 10000 प्रतिदिन पर प्रभारित किया जाना था। उत्तर इस तथ्य को अनदेखा करता है कि सीए ऐसी खराब मद की लागत के @ 0.1 प्रतिशत या ₹ 10000/- जो भी अधिक हो, पर चूक के प्रत्येक दिन के लिए नुकसानों की व्यवस्था करता है। जैसाकि आईई/एससी ने ऐसी मरम्मत की लागत की गणना नहीं की थी, अतः प्रत्येक चूक के लिए नुकसानों को चूक के ₹ 10,000 प्रति दिन को ध्यान में रखते हुए संगणित किया जाना चाहिए। इसके अलावा, सिल्क बोर्ड जंक्शन टू इलेक्ट्रॉनिक सीटी के मामले में नुकसानों की राशि की संगणना करते समय, आईई ने भी लेखापरीक्षा द्वारा अपनाई उपरोक्त विधि को अपनाया था।</p> <p>सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय नुकसानों की राशि की संगणना करते हुए लेखापरीक्षा द्वारा उपयोग की गई विधि से सहमत नहीं हुआ (सितम्बर 2014)। इस संदर्भ में यह कहा जाता है कि लेखापरीक्षा ने सिल्क बोर्ड जंक्शन टू इलेक्ट्रॉनिक सीटी रोड प्रोजेक्ट के मामले में आईई द्वारा अपनाई गई तथा एनएचआई द्वारा स्वीकृत नुकसानों की संगणना के लिए इस कार्य-प्रणाली का उपयोग किया है।</p>
2	गुडगांव-जयपुर	17.69	<p>आईई ने मौजूदा राजमार्ग की मरम्मत एवं रखरखाव (आर एंड एम) करने के लिए लिए 23 मार्च 2011 के प्रारम्भ से पत्र तथा कई अनुस्मारक जारी किए थे। आईई ने दिनांक 02 मई 2011 के पत्र द्वारा 15 दिनों के अन्दर आरएंडएम कार्य को पूरा करने के लिए अंतिम नोटिस भेजा जिसमें विफल रहने पर कार्य को दूसरी एजेंसी द्वारा पूरा करने के लिए एनएचआई को सिफारिश की जानी थी और क्षतिपूर्ति सहित लागत छूटग्राही से वसूली योग्य थी। आईई ने अपने दिनांक 3 मई 2011 के पत्र के माध्यम से छूटग्राही द्वारा विलम्ब और ओएंडएम दायित्वों के उल्लंघन के लिए 20 प्रतिशत की क्षतिपूर्ति सहित शेष</p>

क्रम सं.	विस्तार का नाम	नुकसान ₹ करोड़ में	लेखापरीक्षा अवलोकन
			आरएंडएम कार्य की लागत के रूप में ₹ 17.69 करोड़ का अनुमान लगाया। चूंकि छूटग्राही निर्धारित समय में दायित्वों को पूरा करने में विफल रहा, अतः एनएचएआई ने उपरोक्त कार्य के लिए निविदाएं मांगी (4 मई 2011)। अभिलेखों में यह दर्शाने के लिए कुछ भी नहीं था कि मरम्मत और अनुरक्षण किया गया था या कोई क्षतिपूर्ति छूटग्राही से उदग्रहित की गई थी। सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय ने बताया (सितम्बर 2014) कि जैसाकि राजमार्ग का छूटग्राही द्वारा रखरखाव किया गया था, इसलिए कोई नुकसान उदग्रहित नहीं किया गया था। यह उत्तर उस तिथि के कोई ब्यौरे उपलब्ध नहीं कराता जिस पर मरम्मत की गई थी और इसने सीए के उल्लंघन के लिए छूटग्राही पर नुकसान का उदग्रहण न करने के कारणों को स्पष्ट नहीं किया।
3	पानीपत-जालंधर	5.74	अवधि के दौरान (मार्च 2010 से जुलाई 2012), आईई ने राजमार्ग परियोजना के रख-रखाव में छूटग्राही की निरन्तर विफलता पर पांच बार एनएचएआई को सूचना दी। दण्ड ब्याज सहित सीए शर्तों के उल्लंघन के लिए नुकसान ₹ 5.74 करोड़ था। एनएचएआई ने न तो नुकसान की वसूली की न ही निलंब खाते से प्रत्यक्ष रूप से राशि का आहरण किया। मंत्रालय ने उत्तर दिया कि भारत के माननीय सर्वोच्च न्यायालय का निर्णय केवल 16 मई 2014 को दिया गया था और शेष विस्तारण को पूरा करने के लिए कार्य शीघ्र प्रारंभ होगा।
4	त्रिशूर-अंगमल्ली	27.54	आईई ने राजमार्ग परियोजना का रखरखाव करने के लिए छूटग्राही की ओर से विफलता हेतु नुकसानों के प्रति ₹ 23.26 करोड़ की राशि (31 जुलाई 2013 तक) तथा 31 दिसम्बर 2013 तक ₹ 27.54 करोड़ की संचित राशि की संगणना की (अगस्त 2013)। मंत्रालय ने कहा कि आईई की सिफारिश के आधार पर कार्यवाही को निलंब खाते से नुकसान की वसूली के लिए प्रारंभ किया गया था तथापि, अभी तक निलंब बैंकर/छूटग्राही से कोई सकारात्मक प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई है।
5	सिल्क बोर्ड जं.- इलेक्ट्रॉनिक सीटी	0.31	आईई ने राजमार्ग परियोजना के रखरखाव के लिए छूटग्राही की विफलता को बताया था (मई 2012 से अगस्त 2012) तथा ₹ 0.31 करोड़ के नुकसान के उदग्रहण की सिफारिश की थी। एनएचएआई ने छूटग्राही पर ₹ 0.31 करोड़ का जुर्माना लगाया। सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितम्बर 2014) कि जुर्माना राशि के प्रति ₹ 10.70 लाख की राशि को वसूल किया गया है।
	जोड़	67.21	

7.8 पीपीपी परियोजना मॉनीटरिंग इकाईयों की स्थापना न करना

7.8.1 सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं की मॉनीटरिंग के लिए पीपीपी परियोजनाओं के निष्पादन की मॉनीटरिंग हेतु दो स्तरीय तंत्र बनाने के लिए सीसीआई द्वारा संस्वीकृत दिशा-निर्देश निम्नलिखित की व्यवस्था करते हैं:

- परियोजना प्राधिकरण स्तर पर एक पीपीपी परियोजना मॉनीटरिंग यूनिट (पीएमयू)
- मंत्रालय या राज्य सरकार जैसा भी मामला हो, पर एक पीपीपी निष्पादन समीक्षा यूनिट (पीआरयू)।

सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय पर पीपीपी पीआरयू के लिए एनएचएआई के पीपीपी पीएमयू द्वारा प्रस्तुत रिपोर्ट के आधार पर, वित्त मंत्रालय को एक प्रति के साथ योजना आयोग को तिमाही रिपोर्ट भेजने के लिए उत्तरवर्ती अपेक्षित था। वित्त मंत्रालय की परामर्श से योजना आयोग को सीसीआई के समक्ष प्रस्तुत करने के लिए आगे की कार्यवाही/सुधारों से संबंधित परामर्श के साथ इन रिपोर्टों का सारांश बनाना अपेक्षित था।

7.8.2 सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय ने कहा (सितम्बर 2014) कि सभी पीपीपी परियोजनाओं को एनएचएआई के साथ-साथ सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय में उच्च स्तर पर मॉनीटरिंग की जा रही है। उत्तर को अगस्त 2013 में एनएचएआई द्वारा प्रस्तुत उत्तर के संयोजन में देखने की आवश्यकता है जिसमें यह कहा गया था कि मॉनीटरिंग यूनिटों के सृजन के मामले पर सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय तथा एनएचएआई के बीच विचार-विमर्श किया गया और यह निर्णय लिया गया कि एनएचएआई सितम्बर 2013 तक एक पीपीपी मॉनीटरिंग माड्यूल का विकास करेगा। तथापि, मोड्यूल के संबंध में तथा योजना आयोग को तिमाही रिपोर्ट की प्रस्तुति के प्रश्न पर, मंत्रालय द्वारा कोई अतिरिक्त उत्तर नहीं दिया गया है।

7.8.3 इस प्रकार, सीसीआई को एनएचडीपी के तहत विभिन्न परियोजनाओं के क्रियान्वयन में प्रगति के साथ-साथ कमियों, यदि कोई हो, को बताया नहीं जा रहा था।

7.9 ₹ 14.55 करोड़ की निष्पादन प्रतिभूति का अनुचित भुगतान करना

एमसीए के अनुच्छेद 37.1.1 (सी) के अनुसार, यदि छूटग्राही मुख्य नवीन शेष परियोजना को प्राप्त नहीं करता तथा 120 दिनों के लिए इस चूक को जारी रखता है तो छूटग्राही को दोषी माना जाएगा तथा यदि ऐसी चूक को 60 दिनों में सुधारा नहीं गया तो एनएचएआई द्वारा करार/रियायत को समाप्त किया जा सकता था। इसके अलावा, एमसीए के अनुच्छेद 9.3 ने अनुबंधित किया कि निष्पादन सुरक्षा (पीएस) को 'नियुक्ति तिथि' से एक वर्ष की अवधि हेतु

उपलब्ध कराना होगा। पीएस एक राशि जो कुल परियोजना लागत के 20 प्रतिशत से कम न हो, को परियोजना निर्माण पर छूटग्राही व्यय पर पहले भुगतान किया जा सकता था; बशर्ते कि छूटग्राही सीए का उल्लंघन न करता हो।

रायबरेली-इलाहाबाद सेक्शन के पेव्ड शॉल्डर की 2-लेनिंग की लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि यद्यपि छूटग्राही ने निर्धारित दिनांक (अर्थात् 13 जनवरी 2013) से आठ माह से अधिक बीत जाने के बावजूद परियोजना माइलस्टोन-11 को प्राप्त नहीं किया था, यह दर्शाने के लिए अभिलेख पर कुछ नहीं था कि एनएचएआई ने छूटग्राही पर शास्ति लगाई थी। लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि एनएचएआई ने एमसीए के पूर्वकथित प्रावधानों के उल्लंघन में छूटग्राही को ₹ 14.55 करोड़ की निष्पादन प्रतिभूति का भुगतान किया था (जुलाई 2013)।

सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय ने उत्तर दिया (सितम्बर 2014) कि निष्पादन प्रतिभूति का भुगतान रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार आईई की सिफारिश के आधार पर 29 जुलाई 2013 को किया गया था। सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि छूटग्राही ने निर्धारित दिनांक के आठ माह बीत जाने के बावजूद माइलस्टोन -11 को प्राप्त नहीं किया था। निर्धारित अवधि में परियोजना माइलस्टोन को प्राप्त करने में विफलता ठेका का उल्लंघन है।

सिफारिश 11: एनएचएआई को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि अनुदान के भुगतान के लिए मानदण्ड सभी रियायत करारों में समान हैं। अनुदान के समय से पूर्व भुगतान से बचने हेतु छूटग्राही के लिए अनुदानों के भुगतान के लिए सम्यक तत्परता आवश्यक है।

सिफारिश 12: सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय/एनएचएआई को शीघ्रता से निष्पादन समीक्षा इकाई/परियोजना मॉनीटरिंग यूनिट स्थापित करने और यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि अपेक्षित रिपोर्ट को सीसीआई के समक्ष प्रस्तुत किया जाता है।

अध्याय - 8

निष्कर्ष

निर्माण की बेहतर गुणवत्ता के लिए व्यावसायिक परियोजना प्रबंधन के तरीके लाने तथा प्रौद्योगिकी को सुधारने के लिए इसके वित्तपोषण पर निर्भरता को कम करने के लिए, भारत सरकार ने बीओटी (निर्माण प्रचालन तथा हस्तांतरण) मोड के माध्यम से निजी क्षेत्र की भागीदारी को शामिल करने का निर्णय लिया था तथा फेस -III से सभी परियोजनाओं को एनएचएआई द्वारा पीपीपी मोड में दिया गया है। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि पीपीपी मोड के माध्यम से परियोजनाओं के क्रियान्वयन को योजना के साथ-साथ क्रियान्वयन में कमी का सामना करना पड़ा। सड़क परियोजनाओं की शीघ्रता से प्रगति सुनिश्चित करने के लिए अपेक्षित विधिक तथा वित्तीय अधिकारों के साथ निहित एकल एजेंसी के रूप में सीसीआई/सीसीईए, पीपीपीएसी तथा एनएचएआई जैसे एक संस्थागत ढाँचे के निर्माण के बावजूद, कार्यान्वयन के पीपीपी मोड के परिणाम संतोषजनक नहीं थे। सड़क परियोजना की पहचान करने तथा प्राथमिकता की प्रक्रिया अपारदर्शी थी तथा विकास के लिए मूल रूप से चयनित सड़क स्ट्रेचों को बाद में स्पर्धीकरण के बिना अन्य स्ट्रेचों से बदल दिया गया।

यद्यपि क्रियान्वयन के पीपीपी मोड का एक उद्देश्य सरकारी वित्तपोषण पर निर्भरता को कम करना था, तथापि इसे पूर्ण रूप से किया नहीं जा सका। एनएचएआई की उपलब्ध निधियों को टोल के प्लो बैंक, केन्द्रीय सड़क निधि से अनुदान तथा कर मुक्त बांड जारी करके जुटाई गई थी जिसमें से प्रत्येक सरकारी स्रोत से प्राप्त हुआ था। एनएचएआई के पास वर्ष के अन्त तक निधियों की बड़ी राशि थी जिसे वह सड़क परियोजना में निवेश करने में असमर्थ था तथा इसके बावजूद वह बैंकों में फिक्स्ड डिपॉजिट में रखी गई थी। सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय /एनएचएआई प्रति दिन 20 किमी. सड़क के विकास हेतु निर्धारित लक्ष्य को प्राप्त करने में विफल हुआ।

पारदर्शिता तथा प्रतिस्पर्धात्मक बोली बढ़ाने के लिए गुंजाइश थी क्योंकि नई आरएफक्यू मांगे बिना बोली प्रक्रिया के दौरान टीपीसी तथा प्रारंभिक परियोजना मापदण्डों में प्रमुख परिवर्तन करके परियोजनाओं को पुनर्गठित किया गया था।

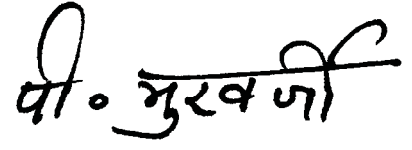
बोली बुलवाने, कार्य देने तथा एसपीवी के निर्माण, नियुक्त तिथि प्राप्त करने, वित्तीय समापन तथा पूर्ववर्ती शर्तों को पूरा करने में छूटग्राहियों की ओर से विलम्ब में एनएचएआई के प्रक्रियात्मक विलम्ब के कारण पीपीपीएसी/सीसीईए/सीसीए द्वारा संस्वीकृति के पश्चात परियोजनाओं को देने में विलम्ब हुआ। मुख्य बाधाओं में से एक भूमि अधिग्रहण तथा समय पर सरकारी एजेंसी से संस्वीकृति प्राप्त करने में एनएचएआई की विफलता थी।

पीपीपी मोड से उपयोगकर्ताओं के लिए उपयोगकर्ता अनुकूल तथा लाभकारी होने की आशा थी। यद्यपि उपयोगकर्ताओं को 6-लेनिंग परियोजनाओं में नियुक्ति तिथि से टोल भुगतान करना अपेक्षित था तथापि, उन्हें टोल का भुगतान करने के बावजूद कुछ परियोजनाओं में दीर्घ अवधि के लिए बिना सुधरी हुई सड़क का लाभ उठाना होगा। उपयोगकर्ताओं को अनेक मामलों में तर्कसंगत अवधि से अधिक लम्बी अवधि के लिए टोल का भार सहन करना होगा, परियोजना की रियायती अवधि लम्बी थी जिसके बदले में रियायत अवधि के निर्धारण हेतु यातायात की मात्रा/वहन करने की क्षमता को न अपनाने के कारण ऐसा हुआ। संरचनाओं/सड़कों जिसे यातायात की मात्रा द्वारा अनुबद्ध नहीं किया गया था, के समावेशन के परिणामस्वरूप टोल (2-लेन परियोजनाओं) की उच्चतर दर तथा निजी राजकोष से वीजीएफ तथा वार्षिकी के भुगतान के माध्यम से सड़क उपयोगकर्ताओं पर अनुचित बोझ भी होगा।

रियायत करार में प्रदत्त रूप में नुकसानों के उदग्रहण में एनएचएआई की विफलता के कारण छूटग्राहियों को अनावश्यक रूप से लाभान्वित किया गया। पीपीपी परियोजनाओं की मॉनीटरिंग अपर्याप्त थी क्योंकि सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय में सीसीआई द्वारा संस्वीकृत रूप में पीपीपी निष्पादन समीक्षा यूनिट को स्थापित नहीं किया गया।

लेखापरीक्षा ने स्ट्रेचों जिन्हें चौड़ा करने की आवश्यकता थी, को पहचानने के लिए एक मजबूत तंत्र नहीं पाया। कई मामलों में, हमने पाया कि 4/6 लेनिंग जहां ऐसे स्ट्रेचों में यातायात में ऐसे निवेश के लिए उचित नहीं बताया गया, हेतु स्ट्रेचों को लिया गया था।

लेखापरीक्षा ने ऐसे मामले भी देखे जहां वीजीएफ प्रदान किया जा रहा था जबकि मानदंडों ने ऐसे निवेश को उचित नहीं बताया।



नई दिल्ली
दिनांक: 02 दिसम्बर, 2014

(प्रसेनजीत मुखर्जी)
उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक एवं
अध्यक्ष, लेखापरीक्षा बोर्ड

प्रतिहस्ताक्षरित



नई दिल्ली
दिनांक: 02 दिसम्बर, 2014

(शशि कान्त शर्मा)
भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

अनुबंध

अनुबन्ध 1

(पैरा 5.1, 5.2.2, 5.2.3, 5.3)

प्रतिबन्ध पूर्वनिर्णय पूरा करने में अनुमोदन के विभिन्न चरणों पर विलम्ब

क्र. सं.	परियोजना का नाम	एलओए की तारीख	सीए हस्ताक्षर करने की तारीख	एलओए से सीए हस्ताक्षर करने में विलम्ब (एलओए के 45 दिन बाद)	अनुसूचित तारीख/ बन्दी/निर्माण कार्यकलाप अर्थात् आरओबी एवं ईसी	वास्तविक नियत तारीख	वास्तविक नियत तारीख की अनुसूचित तारीख से विलम्ब	वास्तविक वित्तीय बन्दी	वित्तीय बन्दी में विलम्ब	आरओबी अनुमोदन प्राप्त करने की वास्तविक तारीख	अनुसूचित तारीख से आरओबी अनुमोदन प्राप्त करने में विलम्ब	ईसी प्राप्त करने की वास्तविक तारीख	अनुसूचित तारीख से ईसी प्राप्त करने में विलम्ब
		क	ख	ग-क-ख	घ	ङ.	च-ङ-घ	छ	ज-छ-घ	झ	ञ-झ-घ	ट	ठ-ट-घ
1	लखनऊ-रायबरेली	30/11/2011	3/02/2012	20	1/08/2012	18/07/2012	-14	31/07/2012	-1	8/06/2012	0	30/04/2012	-93
2	दिल्ली-आगरा	19/05/2010	16/07/2010	13	12/01/2011	16/10/2012	643	12/01/2011	0	26/05/2014	1230	23/07/2012	558
3	गोरखपुर बाईपास	28/04/2006	6/10/2006	116	4/04/2007	6/04/2007	2	20/07/2007	107	8/09/2011	1618	29/04/2005	-705
4	गजियाबाद-अलीगढ़	15/12/2009	20/05/2010	111	16/11/2010	25/02/2011	101	11/08/2011	268	29/03/2011	133	3/03/2009	-623
5	यमुनानगर-पंचकुला	20/03/2012	30/07/2012	87	26/01/2013	31/3/2014 को घोषित नहीं	429	31/3/2014 को घोषित नहीं	429	आरओबी नहीं	लागू नहीं*	लागू नहीं	लागू नहीं
6	रायबरेली से इलाहाबाद	29/12/2010	31/03/2011	47	27/09/2011	18/07/2012	295	21/11/2011	55	18/05/2012	234	10/07/2012	287

* लागू नहीं= छूट अनुबन्ध के अनुसार लागू नहीं

क्र. सं.	परियोजना का नाम	एलओए की तारीख	सीए हस्ताक्षर करने की तारीख	एलओए से सीए हस्ताक्षर करने में विलम्ब (एलओए के 45 दिन बाद)	अनुसूचित तारीख/ बन्दी/निर्माण कार्यकलाप अर्थात् आरओबी एवं ईसी	वास्तविक नियत तारीख	वास्तविक नियत तारीख की अनुसूचित तारीख से विलम्ब	वास्तविक बन्दी	वित्तीय बन्दी में विलम्ब	आरओबी अनुमोदन प्राप्त करने की वास्तविक तारीख	अनुसूचित तारीख से आरओबी अनुमोदन प्राप्त करने में विलम्ब	ईसी प्राप्त करने की वास्तविक तारीख	अनुसूचित तारीख से ईसी प्राप्त करने में विलम्ब
		क	ख	ग-क-ख	घ	ङ.	च-ङ-घ	छ	ज-छ-घ	झ	ञ-झ-घ	ट	ठ-ट-घ
7	काजीगुड-बनहल	30/04/2010	13/07/2010	29	8/01/2011	5/06/2011	148	22/06/2011	165	18/05/2011	130	13/07/2007	-1275
8	नागपुर-बैतल	21/05/2010	30/08/2010	56	26/02/2011	20/01/2012	328	25/02/2011	-1	4/07/2012	494	20/01/2012	328
9	कानपुर-कबरई	25/11/2010	11/03/2011	61	7/09/2011	23/01/2013	504	5/09/2011	-2	8/05/2012	244	17/08/2012	345
10	एमपी/एमएच सीमा-नागपुर काम्पटी-कान्हा तथा नागपुर बाईपास	27/08/2009	5/10/2009	-6	3/04/2010	3/04/2010	0	3/04/2010	0	22/01/2008	0	13/12/2013	1350
11	महुआ-जयपुर	7/03/2005	23/09/2005	155	22/03/2006	21/03/2006	-1	20/03/2006	-2	9/08/2009	1236	1/08/2006	132
12	लखनऊ-सीतापुर	29/08/2005	23/12/2005	71	22/06/2006	22/06/2006	0	8/12/2006	169	आरओबी नहीं	लागू नहीं*	31/07/2006	39
13	जम्मू-ऊधमपुर	30/04/2010	19/07/2010	35	15/01/2011	17/06/2011	153	24/03/2011	68	आरओबी नहीं	लागू नहीं	31/08/2010	-137
14	चेन्नई-नसरी	30/04/2010	28/06/2010	14	25/12/2010	23/05/2011	149	23/05/2011	149	आरओबी नहीं	लागू नहीं	24/02/2010	-304
15	इन्दौर-झाबुआ	30/12/2009	22/02/2010	9	21/08/2010	20/08/2010	-1	30/10/2010	70	आरओबी नहीं	लागू नहीं	18/10/2010	58
16	झांसी-ललितपुर	29/04/2006	29/09/2006	108	28/03/2007	28/03/2007	0	14/05/2007	47	आरओबी नहीं	लागू नहीं	18/06/2009	813

* लागू नहीं= छूट अनुबन्ध के अनुसार लागू नहीं

क्र. सं.	परियोजना का नाम	एलओए की तारीख	सीए हस्ताक्षर करने की तारीख	एलओए से सीए हस्ताक्षर करने में विलम्ब (एलओए के 45 दिन बाद)	अनुसूचित तारीख/ बन्दी/निर्माण कार्यकलाप अर्थात् आरओबी एवं ईसी	वास्तविक नियत तारीख	वास्तविक नियत तारीख की अनुसूचित नियत तारीख से विलम्ब	वास्तविक वित्तीय बन्दी	वित्तीय बन्दी में विलम्ब	आरओबी अनुमोदन प्राप्त करने की वास्तविक तारीख	अनुसूचित तारीख से आरओबी अनुमोदन प्राप्त करने में विलम्ब	ईसी प्राप्त करने की वास्तविक तारीख	अनुसूचित तारीख से ईसी प्राप्त करने में विलम्ब
		क	ख	ग-क-ख	घ	ङ.	च-ङ-घ	छ	च-छ-घ	झ	ञ-झ-घ	ट	ठ-ट-घ
17	कीरतपुर-नेरचौक	2/02/2012	16/03/2012	-2	12/09/2012	14/11/2013	428	5/09/2012	-7	आरओबी नहीं	लागू नहीं	21/03/2013	190
18	बारा-उरई	6/01/2006	27/04/2006	66	24/10/2006	24/10/2006	0	21/04/2007	179	आरओबी नहीं	लागू नहीं	6/05/2006	-171
19	बदरपुर-एलीवेटेड राजमार्ग	27/06/2008	4/09/2008	24	3/03/2009	23/12/2008	-70	23/12/2008	-70	आरओबी नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
20	पानीपत-जालंधर	21/02/2008	9/05/2008	33	5/11/2008	11/05/2009	187	9/04/2009	155	31/05/2012	1303	लागू नहीं	लागू नहीं
21	मेरठ-मुजफ्फरनगर	23/03/2005	9/09/2005	125	8/03/2006	9/03/2006	1	2/09/2006	178	28/05/2009	1177	20/04/2005	-322
22	जालंधर-अमृतसर	25/05/2005	30/11/2005	144	29/05/2006	13/07/2006	45	13/07/2006	45	1/08/2008	795	लागू नहीं*	लागू नहीं
23	झिरकपुर-परवाणू	17/02/2007	31/08/2007	150	27/02/2008	1/03/2008	3	11/06/2008	105	5/02/2009	344	लागू नहीं	लागू नहीं
24	किशनगढ़-अहमदाबाद	22/09/2011	30/11/2011	24	28/05/2012	31/3/2014 को घोषित नहीं	672	28/05/2012	0	27/08/2012	91	21/03/2013	297
25	अलीगढ़-कानपुर	29/12/2010	11/03/2011	27	7/09/2011	31/07/2014 की समापनाधीन	31/07/2014 की समापनाधीन	9/09/2011	2	आरओबी नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं

* लागू नहीं= छूट अनुबन्ध के अनुसार लागू नहीं

क्र. सं.	परियोजना का नाम	एलओए की तारीख	सीए हस्ताक्षर करने की तारीख	एलओए से सीए हस्ताक्षर करने में विलम्ब (एलओए के 45 दिन बाद)	अनुसूचित तारीख/ बन्दी/निर्माण कार्यकलाप अर्थात् आरओबी एवं ईसी	वास्तविक नियत तारीख	वास्तविक नियत तारीख की अनुसूचित तारीख से विलम्ब	वास्तविक वित्तीय बन्दी	वित्तीय बन्दी में विलम्ब	आरओबी अनुमोदन प्राप्त करने की वास्तविक तारीख	अनुसूचित तारीख से आरओबी अनुमोदन प्राप्त करने में विलम्ब	ईसी प्राप्त करने की वास्तविक तारीख	अनुसूचित तारीख से ईसी प्राप्त करने में विलम्ब
		क	ख	ग-क-ख	घ	ङ.	च-ङ-घ	छ	ज-छ-घ	झ	ञ-झ-घ	ट	ठ-ट-घ
26	जयपुर-टॉक-देवली	14/10/2009	16/12/2009	18	14/06/2010	14/06/2010	0	23/07/2010	39	8/01/2009	0	16/10/2007	-972
27	वाराणसी-औरंगाबाद	29/04/2010	30/07/2010	47	26/01/2011	12/09/2011	229	20/05/2011	114	31/07/2012	552	लागू नहीं	लागू नहीं
28	गुडगांव-कोटपुतली-जयपुर	21/02/2008	6/06/2008	61	3/12/2008	3/04/2009	121	3/04/2009	121	31/3/2014 को प्राप्त नहीं	1579	6/06/2008	-180
29	ब्यावर-पाली-पिण्डवाड़ा	10/05/2011	22/06/2011	-2	19/12/2011	19/12/2011	0	19/12/2011	0	7/04/2011	0	23/12/2008	-1091
30	आगरा-अलीगढ़	4/11/2010	23/12/2010	4	21/06/2011	18/04/2012	302	18/06/2011	-3	28/04/2011	0	5/09/2012	442
31	मुरादाबाद-बरेली	29/12/2009	19/02/2010	7	18/08/2010	4/12/2010	108	17/08/2010	-1	13/07/2011	329	10/12/2008	-616
32	पिम्पलगांव-धूले	7/03/2005	28/09/2005	160	27/03/2006	27/03/2006	0	21/09/2006	178	11/08/2008	868	27/12/2005	-90
33	पिम्पगांव-नासिक-गोण्डे	15/01/2009	8/07/2009	129	4/01/2010	4/01/2010	0	30/12/2009	-5	आरओबी नहीं	लागू नहीं*	10/04/2007	-1000
34	एमपी-एमएच सीमा-धूले	15/01/2009	24/06/2009	115	21/12/2009	21/12/2009	0	21/12/2009	0	28/02/2011	434	13/03/2007	-1014

* लागू नहीं= छूट अनुबन्ध के अनुसार लागू नहीं

2014 की प्रतिवेदन संख्या 36

क्र. सं.	परियोजना का नाम	एलओए की तारीख	सीए हस्ताक्षर करने की तारीख	एलओए से सीए हस्ताक्षर करने में विलम्ब (एलओए के 45 दिन बाद)	अनुसूचित तारीख/ बन्दी/निर्माण कार्यकलाप अर्थात आरओबी एवं ईसी	वास्तविक नियत तारीख	वास्तविक नियत तारीख की अनुसूचित तारीख से विलम्ब	वास्तविक वित्तीय बन्दी	वित्तीय बन्दी में विलम्ब	आरओबी अनुमोदन प्राप्त करने की तारीख	अनुसूचित तारीख से आरओबी अनुमोदन प्राप्त करने में विलम्ब	ईसी प्राप्त करने की वास्तविक तारीख	अनुसूचित तारीख से ईसी प्राप्त करने में विलम्ब
		क	ख	ग-क-ख	घ	ड.	च-ड-घ	छ	च-छ-घ	झ	अ-झ-घ	ट	ठ-ट-घ
35	वादापे-गोण्डे	16/06/2005	14/10/2005	75	12/04/2006	12/04/2006	0	1/06/2006	50	15/03/2007	337	8/05/2006	26
36	पूणे-सतारा	20/01/2010	10/03/2010	4	6/09/2010	1/10/2010	25	1/10/2010	25	आरओबी नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
37	पूणे-शोलापुर पैकेज-I	17/02/2009	19/05/2009	46	15/11/2009	14/11/2009	-1	14/11/2009	-1	28/04/2010	164	22/09/2011	676
38	पूणे-शोलापुर पैकेज-II	27/08/2009	30/09/2009	-11	29/03/2010	28/09/2011	548	25/01/2010	-63	13/06/2008	0	17/11/2011	598
39	अहमदाबाद-वडोदरा	28/04/2011	25/07/2011	43	21/01/2012	10/04/2012	80	1/01/2013	346	31/3/2014 को प्राप्त नहीं	800	16/12/2012	330
40	अहमदाबाद-गोधरा	11/01/2010	25/03/2010	28	21/09/2010	27/12/2010	97	18/09/2010	-3	11/04/2011	202	3/06/2009	-475
41	कांथला-मुंद्रा	12/01/2010	10/03/2010	12	6/09/2010	19/01/2011	135	19/01/2011	135	21/05/2013	988	18/10/2010	42
42	शामख्याली-गांधीधाम	20/01/2010	17/03/2010	11	13/09/2010	11/09/2010	-2	11/09/2010	-2	26/02/2013	897	लागू नहीं	लागू नहीं
43	वडोदरा-भडूच	31/05/2006	12/07/2006	-3	8/01/2007	8/01/2007	0	8/01/2007	0	26/06/2008	535	लागू नहीं	लागू नहीं
44	भडूच-सरत	31/05/2006	7/07/2006	-8	3/01/2007	3/01/2007	0	7/12/2006	-27	7/10/2009	1008	लागू नहीं	लागू नहीं
45	महा/गुज सरत-हजीरा पोर्ट	18/02/2009	18/05/2009	44	14/11/2009	30/03/2010	136	18/11/2009	4	4/10/2010	324	30/03/2010	136

क्र. सं.	परियोजना का नाम	एलओए की तारीख	सीए हस्ताक्षर करने की तारीख	एलओए से सीए हस्ताक्षर करने में विलम्ब (एलओए के 45 दिन बाद)	अनुसूचित तारीख/ बन्दी/निर्माण कार्यकलाप अर्थात् आरओबी एवं ईसी	वास्तविक नियत तारीख	वास्तविक नियत तारीख की अनुसूचित तारीख से विलम्ब	वास्तविक बन्दी	वित्तीय बन्दी में विलम्ब	आरओबी अनुमोदन प्राप्त करने की वास्तविक तारीख	अनुसूचित तारीख से आरओबी अनुमोदन प्राप्त करने में विलम्ब	ईसी प्राप्त करने की वास्तविक तारीख	अनुसूचित तारीख से ईसी प्राप्त करने में विलम्ब
		क	ख	ग-क-ख	घ	ङ.	च-ङ-घ	छ	ज-छ-घ	झ	ञ-झ-घ	ट	ठ-ट-घ
46	सूरत-दहिसर	21/02/2008	30/04/2008	24	27/10/2008	20/02/2009	116	20/02/2009	116	19/08/2011	1026	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
47	बारासात-कृष्णानगर	21/02/2011	20/06/2011	74	17/12/2011	7/08/2012	234	29/12/2011	12	2/04/2012	107	10/02/2007	-1771
48	कृष्णानगर-बहरामपुर	21/02/2011	16/06/2011	70	13/12/2011	10/01/2012	28	10/01/2012	28	21/04/2011	0	10/02/2007	-1767
49	बहरामपुर-फरक्का	8/02/2010	28/06/2010	95	25/12/2010	3/02/2011	40	13/01/2011	19	28/02/2014	1161	19/08/2008	-858
50	फरक्का-रायगंज	8/02/2010	19/07/2010	116	15/01/2011	3/02/2011	19	13/01/2011	-2	7/06/2011	143	16/09/2008	-851
51	रायगंज-डालखोला	8/02/2010	28/06/2010	95	25/12/2010	3/02/2011	40	22/12/2010	-3	15/06/2011	172	22/10/2007	-1160
52	बारवा अड्डा-पाना गढ़	19/05/2011	5/08/2011	33	1/02/2012	1/04/2014	790	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	8/06/2012	128	25/07/2012	175
53	दानकुन्ची-खडगपुर	25/02/2011	20/06/2011	70	17/12/2011	1/04/2012	106	17/12/2011	0	1/01/2014	746	लागू नहीं*	लागू नहीं
54	मदुरई-त्तीकोरन	23/02/2006	24/07/2006	106	20/01/2007	20/01/2007	0	13/01/2007	-7	16/03/2009	786	11/06/2007	142

* लागू नहीं= छूट अनुबन्ध के अनुसार लागू नहीं

क्र. सं.	परियोजना का नाम	एलओए की तारीख	सीए हस्ताक्षर करने की तारीख	एलओए से सीए हस्ताक्षर करने में विलम्ब (एलओए के 45 दिन बाद)	अनुसूचित तारीख/ बन्दी/निर्माण कार्यकलाप अर्थात आरओबी एवं ईसी	वास्तविक नियत तारीख	वास्तविक नियत तारीख की अनुसूचित तारीख से विलम्ब	वास्तविक बन्दी	वित्तीय बन्दी में विलम्ब	आरओबी अनुमोदन प्राप्त करने की वास्तविक तारीख	अनुसूचित तारीख से आरओबी अनुमोदन प्राप्त करने में विलम्ब	ईसी प्राप्त करने की वास्तविक तारीख	अनुसूचित तारीख से ईसी प्राप्त करने में विलम्ब
		क	ख	ग-क-ख	घ	ङ.	च-ङ-घ	छ	ज-छ-घ	झ	ञ-झ-घ	ट	ठ-ट-घ
55	त्रिची-डिडीगुल	15/03/2007	19/07/2007	81	15/01/2008	15/01/2008	0	28/03/2008	73	आरओबी नहीं	लागू नहीं	समय पर	0
56	पादात्सू-त्रिची	28/02/2006	30/05/2006	46	26/11/2006	25/11/2006	-1	18/11/2006	-8	समय पर	0	समय पर	0
57	सलेम-करूर	30/09/2005	30/01/2006	77	29/07/2006	29/07/2006	0	9/09/2006	42	4/04/2002	0	13/06/2005	-411
58	कृष्णागिरी-बलाजपेट	31/03/2010	13/05/2010	-2	9/11/2010	7/06/2011	210	7/06/2011	210	आरओबी नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
59	सलेम-उलंदुरपेट	30/03/2007	19/07/2007	66	15/01/2008	15/01/2008	0	18/04/2008	94	7/05/2008	113	10/04/2007	-280
60	सलेम-कुमारपलयम	30/09/2005	20/01/2006	67	19/07/2006	19/07/2006	0	11/12/2006	145	13/11/2006	117	11/09/2006	54
61	कुमारपलयम-चेंगापल्ली	30/09/2005	20/01/2006	67	19/07/2006	20/07/2006	1	11/12/2006	145	आरओबी नहीं	लागू नहीं	11/09/2006	54
62	चेंगापल्ली-केरल सीमा	11/01/2010	25/03/2010	28	21/09/2010	9/09/2010	-12	11/03/2011	171	आरओबी नहीं	लागू नहीं*	9/09/2010	47
63	पाण्डिचेरी-टिडीवनम	5/03/2007	19/07/2007	91	15/01/2008	15/01/2008	0	15/01/2008	0	आरओबी नहीं	लागू नहीं	10/04/2007	-280
64	त्रिशुर-अंगामल्ली	30/09/2005	27/03/2006	133	23/09/2006	22/02/2006	-213	16/03/2007	174	आरओबी नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं

* लागू नहीं= छूट अनुबन्ध के अनुसार लागू नहीं

क्र. सं.	परियोजना का नाम	एलओए की तारीख	सीए हस्ताक्षर करने की तारीख	एलओए से सीए हस्ताक्षर करने में विलम्ब (एलओए के 45 दिन बाद)	अनुसूचित तारीख/ बन्दी/निर्माण कार्यकलाप अर्थात आरओबी एवं ईसी	वास्तविक नियत तारीख	वास्तविक नियत तारीख की अनुसूचित नियत तारीख से विलम्ब	वास्तविक बन्दी	वित्तीय बन्दी में विलम्ब	आरओबी अनुमोदन प्राप्त करने की वास्तविक तारीख	अनुसूचित तारीख से आरओबी अनुमोदन प्राप्त करने में विलम्ब	ईसी प्राप्त करने की वास्तविक तारीख	अनुसूचित तारीख से ईसी प्राप्त करने में विलम्ब
		क	ख	ग-क-ख	घ	ड.	च-ड-घ	छ	च-छ-घ	झ	ञ-झ-घ	ट	ठ-ट-घ
65	कन्नूर-बैंगालम-कुट्टीपुरम-I	20/07/2009	24/02/2010	174	23/08/2010	समाप्त	समाप्त	समाप्त	समाप्त	5/10/2010	43	समाप्त	समाप्त
66	कन्नूर-बैंगालम-कुट्टीपुरम-II	20/07/2009	24/02/2010	174	23/08/2010	समाप्त	समाप्त	समाप्त	समाप्त	2/03/2010	0	समाप्त	समाप्त
67	सिल्क बोर्ड जंक्शन से इलेक्ट्रॉनिक सिटी	16/11/2005	25/01/2006	25	24/07/2006	24/07/2006	0	18/10/2006	86	आरओबी नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
68	बैंगलौर-होसकोटे-मूलाबगुल	13/02/2007	9/07/2007	101	5/01/2008	5/01/2008	0	29/05/2008	145	1/05/2008	117	लागू नहीं	लागू नहीं
69	कुन्नूल-माइशंकुर-कडपा	26/02/2009	11/02/2010	305	10/08/2010	15/11/2010	97	15/11/2010	97	13/11/2011	460	29/05/2008	0
70	हैदराबाद-विजयवाडा	27/05/2009	9/10/2009	90	7/04/2010	6/04/2010	-1	5/08/2010	120	5/09/2012	882	समय पर	0
71	महाराष्ट्र-एपी सीमा (पैकेज 6)	26/12/2006	7/05/2007	87	3/11/2007	2/11/2007	-1	14/03/2008	132	समय पर	0	11/06/2007	-145
72	इस्लाम नगर - कदताल (पैकेज 7)	30/03/2007	5/09/2007	114	3/03/2008	2/03/2008	-1	9/08/2008	159	आरओबी नहीं	लागू नहीं	समय पर	0

क्र. सं.	परियोजना का नाम	एलओए की तारीख	सीए हस्ताक्षर करने की तारीख	एलओए से सीए हस्ताक्षर करने में विलम्ब (एलओए के 45 दिन बाद)	अनुसूचित तारीख/ बन्दी/निर्माण कार्यकलाप अर्थात आरओबी एवं ईसी	वास्तविक नियत तारीख	वास्तविक नियत तारीख की अनुसूचित तारीख से विलम्ब	वास्तविक वित्तीय बन्दी	वित्तीय बन्दी में विलम्ब	आरओबी अनुमोदन प्राप्त करने की तारीख	अनुसूचित तारीख से आरओबी अनुमोदन प्राप्त करने में विलम्ब	ईसी प्राप्त करने की वास्तविक तारीख	अनुसूचित तारीख से ईसी प्राप्त करने में विलम्ब
		क	ख	ग-क-ख	घ	ङ.	च-ङ-घ	छ	च-छ-घ	झ	अ-झ-घ	ट	ठ-ट-घ
73	कदताल - अरमूर (सेकज 8)	26/12/2006	4/05/2007	84	31/10/2007	30/10/2007	-1	29/10/2007	-2	आरओबी नहीं	लागू नहीं*	11/06/2007	-142
74	तुमकुर - चित्रदुर्ग - छ: लेन	19/05/2010	16/08/2010	44	12/02/2011	4/06/2011	112	3/03/2011	19	आरओबी नहीं	लागू नहीं	समय पर	0
75	हुंगुन्द - होसपेठ	8/02/2010	22/03/2010	-3	18/09/2010	18/09/2010	0	18/09/2010	0	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	25/06/2008	-815
76	चिलाकसूरीपेठ - नेल्सोर	19/05/2010	15/07/2010	12	11/01/2011	21/11/2011	314	21/11/2011	314	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	14/11/2011	307
77	विजयवाडा - विलकसूरीपेठ	21/02/2008	4/06/2008	59	1/12/2008	1/05/2009	151	1/05/2009	151	31/3/2014 को प्राप्त नहीं	1946	लागू नहीं	लागू नहीं
78	अंगुल-सम्मलपुर	30/11/2011	13/03/2012	59	9/09/2012	31/3/2014 को घोषित नहीं	568	31/3/2014 को घोषित नहीं	568	6/05/2013	239	6/09/2013	362
79	भुवनेश्वर-चादीकोले	29/04/2010	6/08/2010	54	2/02/2011	14/12/2011	315	12/08/2011	191	22/11/2011	293	लागू नहीं	लागू नहीं

* लागू नहीं= छूट अनुबन्ध के अनुसार लागू नहीं

क्र. सं.	परियोजना का नाम	एलओए की तारीख	सीए हस्ताक्षर करने की तारीख	एलओए से सीए हस्ताक्षर करने में विलम्ब (एलओए के 45 दिन बाद)	अनुसूचित तारीख/ बन्दी/निर्माण कार्यकलाप अर्थात् आरओबी एवं ईसी	वास्तविक नियत तारीख	वास्तविक नियत तारीख की अनुसूचित तारीख से विलम्ब	वास्तविक बन्दी	वित्तीय बन्दी में विलम्ब	आरओबी अनुमोदन प्राप्त करने की वास्तविक तारीख	अनुसूचित तारीख से आरओबी अनुमोदन प्राप्त करने में विलम्ब	ईसी प्राप्त करने की वास्तविक तारीख	अनुसूचित तारीख से ईसी प्राप्त करने में विलम्ब
		क	ख	ग-क-ख	घ	ङ.	च-ङ-घ	छ	च-छ-घ	झ	ञ-झ-घ	ट	ठ-ट-घ
80	पानीकोली-रिमोली	11/08/2011	28/09/2011	3	26/03/2012	2/05/2013	402	4/09/2013	527	11/06/2008	0	16/05/2007	-1776
81	सम्मलपुर - बारागढ़	19/05/2010	29/06/2010	-4	26/12/2010	14/11/2011	323	25/01/2011	30	30/05/2012	521	14/11/2011	323
82	हजरीपुर - मुजफ्फरपुर	18/11/2009	24/02/2010	53	23/08/2010	12/08/2010	-11	18/08/2010	-5	22/04/2010	0	15/05/2007	-1196
83	छपरा- हजरीपुर	13/05/2010	28/07/2010	31	24/01/2011	27/01/2011	3	24/01/2011	0	2008	0	समय पर	0
84	कोसी पुल कार्य	28/04/2006	6/10/2006	116	4/04/2007	4/04/2007	0	25/07/2007	112	समय पर	0	समय पर	0
85	पटना - बख्तियारपुर	30/12/2010	31/03/2011	46	27/09/2011	26/09/2011	-1	26/09/2011	-1	28/09/2010	0	19/09/2011	-8
86	खगडिया-पूर्णिया	15/02/2011	8/04/2011	7	5/10/2011	5/10/2011	0	5/10/2011	0	आरओबी नहीं	लागू नहीं*	लागू नहीं	लागू नहीं
87	बरही-हजारीबाग	19/05/2010	31/08/2010	59	27/02/2011	11/02/2012	349	21/04/2011	53	आरओबी नहीं	लागू नहीं	10/02/2012	348
88	हजारीबाग-रांची	19/08/2009	8/10/2009	5	6/04/2010	1/08/2010	117	18/08/2010	134	31/01/2012	665	19/02/2007	-1142
89	रांची-रारगांव जमशेदपुर	8/03/2011	20/04/2011	-2	17/10/2011	4/12/2012	414	31/01/2012	106	15/04/2011	0	10/07/2012	267

* लागू नहीं= छूट अनुबन्ध के अनुसार लागू नहीं

2014 की प्रतिवेदन संख्या 36

क्र. सं.	परियोजना का नाम	एलओए की तारीख	सीए हस्ताक्षर करने की तारीख	एलओए से सीए हस्ताक्षर करने में विलम्ब (एलओए के 45 दिन बाद)	अनुसूचित तारीख/ बन्दी/निर्माण कार्यकलाप अर्थात आरओबी एवं ईसी	वास्तविक नियत तारीख	वास्तविक नियत तारीख की अनुसूचित नियत तारीख से विलम्ब	वास्तविक वित्तीय बन्दी	वित्तीय बन्दी में विलम्ब	आरओबी अनुमोदन प्राप्त करने की वास्तविक तारीख	अनुसूचित तारीख से आरओबी अनुमोदन प्राप्त करने में विलम्ब	ईसी प्राप्त करने की वास्तविक तारीख	अनुसूचित तारीख से ईसी प्राप्त करने में विलम्ब
		क	ख	ग-क-ख	घ	ड.	च-ड-घ	छ	च-छ-घ	झ	अ-झ-घ	ट	ठ-ट-घ
90	औरंगाबाद-बाखा अड्डा	31/03/2012	18/05/2012	3	14/11/2012	31/3/2014 को घोषित नहीं	502	31/3/2014 को घोषित नहीं	502	31/3/2014 को प्राप्त नहीं	502	31/3/2014 को प्राप्त नहीं	502
91	महुलिया-खड्गपुर	7/12/2011	29/02/2012	39	27/08/2012	31/3/2014 को घोषित नहीं	581	17/07/2012	-41	19/02/2013	176	10/01/2014	501
92	रायपुर-बिलासपुर	30/11/2011	25/01/2012	11	23/07/2012	समाप्त	समाप्त	समाप्त	समाप्त	7/12/2012	137	12/05/2012	-72
93	दुर्ग बाईपास का अन्त	1/12/2006	23/01/2008	373	21/07/2008	22/07/2008	1	14/01/2009	177	आरओबी नहीं	लागू नहीं	11/06/2007	-406
94	औरंग-सरायपल्ली	29/08/2011	25/01/2012	104	23/07/2012	15/02/2013	207	23/07/2012	0	आरओबी नहीं	लागू नहीं	10/5/2012	74

अनुबन्ध 2
(देखें पैरा 5.3)

नियत तारीख प्राप्त के लिए विलम्ब तथा हर्जाने के ब्यौरे

क्र सं	विस्तार	अनुबन्ध की तारीख	अनुसूचित वित्तीय समाप्ति तारीख/नियत प्राप्त करने की अन्तिम तारीख	वित्तीय समाप्ति प्राप्त करने की तारीख	नियत तारीख	नियत तारीख प्राप्त करने में दिनों में विलम्ब	हर्जाने/छोड़ना	नियत तारीख प्राप्त करने में विलम्ब के कारण
1	2	3	4	5	6	7=6-4	8	9
1	गोरखपुर बाईपास	06/10/2006	04/04/2007	20/07/2007/ 107 दिन	06/04/2007	2 दिन		वित्तीय समाप्ति प्राप्त करने में विलम्ब के लिए ब्याज के रूप में रुपये 16 लाख तथा रुपये 26517 की शास्ति का ग्राही ने भुगतान किया।
2	जम्सू-ऊधमपुर	19/07/2010	15/01/2011	24/03/2011/ 68 दिन	17/06/2011	153 दिन	शास्ति छोड़ दी गई	एनएचआई ने हर्जाने छोड़ दिए।
3	काजीगुड-बनिहाल	13/07/2010	08/01/2011	22/06/2011/ 165 दिन	05/06/2011	148 दिन	शास्ति प्रभारित नहीं की गई	विलम्ब ग्राही को आरोप्य है क्योंकि एनएचआई ने अपनी सभी बाध्यताएं समय पर पूरी की हैं।
4	पानीपत-जालंधर	09/05/2008	05/11/2008	09/04/2009/ 155 दिन	11/05/2009	187 दिन	शास्ति छोड़ दी गई	वित्तीय बाजार में द्रव्यता कठिनाई के आधार पर दोनों ओर से वित्तीय समाप्ति में विलम्ब के लिए हर्जाने छोड़ दिए गए। इसलिए वित्तीय समाप्ति प्राप्त करने में विलम्ब के लिए रुपये 21.29 करोड़ के हर्जानों को छोड़े जाने के परिणामस्वरूप ग्राही को अदेय लाभ हुआ।
5	गुडगांव - कोटपूतली - जयपुर	06/06/2008	03/12/2008	03/04/2009 121 दिन	03/04/2009	121 दिन	शास्ति छोड़ दी गई	वित्तीय बाजारों में लिक्विडिटी टाइटनिंग के आधार पर दोनों ओर से वित्तीय समापन हेतु हर्जानों को माफ करना। इसलिए वित्तीय समापन प्राप्त करने में विलम्ब के लिए रुपये 10.42 करोड़ के हर्जाने के माफ करने के परिणामस्वरूप इंटग्राही को अनुचित लाभ हुआ।

क्र सं	विस्तार	अनुबन्ध की तारीख	अनुसूचित वित्तीय समाप्ति तारीख/नियत प्राप्त करने की अन्तिम तारीख	वित्तीय समाप्ति प्राप्त करने की तारीख	नियत तारीख	नियत तारीख प्राप्त करने में दिनों में विलम्ब	हर्जाने/ छोड़ना	नियत तारीख प्राप्त करने में विलम्ब के कारण
1	2	3	4	5	6	7=6-4	8	9
6	वाराणसी-औरंगाबाद	30/07/2010	26/01/2011	20/05/2011 114 दिन	12/09/2011	229 दिन	शास्ति छोड़ दी गई	नियत तारीख में विलम्ब के हर्जाने छोड़ दिए गए। वित्तीय समाप्ति में विलम्ब पर सीए के खण्ड 24.1.1 के अनुसार रुपये 11.04 करोड़ के हर्जाने लगते हैं। एनएचआई ने वित्तीय समाप्ति में विलम्ब के लिए 114 दिनों की शास्ति लगाने के लिए नोटिस देने की सिफारिश की परन्तु एनएचआई अभिलेख के अनुसार 26.01.2011 को बाधायुक्त भूमि के 83.3 प्रतिशत (983.42 हैक्टर) और 88.05 हैक्टर (7 प्रतिशत) का प्रावधान किया गया। हर्जाने केवल एनएचआई की किसी चूक अथवा विलम्ब के परिणामस्वरूप विलम्ब के मामले में केवल छोड़े जा सकते थे जबकि पीएनबी के साथ हस्ताक्षरित ग्राही का वित्तीय अनुबन्ध सशर्त था अर्थात् आरओडब्ल्यू और विलम्ब लेख अनुबन्ध तथा सभी लागू अनुमति पत्र ग्राही द्वारा प्राप्त नहीं किए गए थे।
7	काम्पटी कान्हा तथा नागपुर बाईपास सहित एमपी/महा सीमा - नागपुर	05/10/2009	03/04/2010	03/04/2010	03/04/2010	समय पर प्राप्त		कोई विलम्ब नहीं हुआ।
8	इन्दौर-झाबुआ-गुजरात एमपी सीमा	22/02/2010	21/08/2010	30/10/2010/ 70 दिन	20/08/2010	समय पर प्राप्त		एक अनुबन्ध करने के द्वारा वित्तीय समाप्ति में 70 दिनों के विलम्ब के लिए रुपये 4.11 करोड़ के हर्जाने प्राधिकरण ने छोड़ दिए।
9	जयपुर-टोंक-देवली	16/12/2009	14/06/2010	23/07/2010/ 14/06/2010 39 दिन	14/06/2010 (समय पर प्राप्त)	समय पर प्राप्त	शास्ति छोड़ दी गई	वित्तीय समाप्ति और नियत तारीख प्राप्त करने के नियत तारीख 14 जून 2010 थी। वित्तीय समाप्ति 39 दिनों के विलम्ब से 23 जुलाई 2010 को प्राप्त की गई। एनएचआई ने इस आधार पर कि एनएचआई छूट

क्र सं	विस्तार	अनुबन्ध की तारीख	अनुसूचित वित्तीय समाप्ति तारीख/नियत प्राप्त करने की अन्तिम तारीख	वित्तीय समाप्ति प्राप्त करने की तारीख	नियत तारीख	नियत तारीख प्राप्त करने में दिनों में विलम्ब	हर्जाने/छोड़ना	नियत तारीख प्राप्त करने में विलम्ब के कारण
		3	4	5	6	7=6-4	8	9
10	मुरादाबाद-बरेली	19/02/2010	18/08/2010	17/08/2010	04/12/2010	108 दिन	शास्ति छोड़ दी गई	108 दिन के विलम्ब के बाद नियत तारीख 04/12/2010 घोषित की गई थी। चूँकि एनएचआई भूमि नहीं दे सका। इसलिए नियत तारीख किसी भी पार्टी पर कोई शास्ति लगाए बिना आपसी सहमति से निर्धारित की गई थी।
11	गाजियाबाद-अलीगढ़	20/05/2010	16/11/2010	11/08/2011/ 268 दिन	25/02/2011	101 दिन	हर्जाने का खण्ड सीए से निकाल दिया	हर्जाने का खण्ड सीए से निकाल दिया गया। छूट अनुबन्ध इस सीमा तक दोषपूर्ण है।
12	दयावर-पाली-पिण्डवारा	22/06/2011	19/12/2011	19/12/2011	19/12/2011	समय पर प्राप्त (एनएचआई के अनुसार परन्तु ग्राही ने उसे स्वीकार करने से मना कर दिया)		ग्राही ने कार्यस्थल सूची जापन हस्ताक्षर न करने और शर्त पूर्व निर्णय का एनएचआई द्वारा पूरा न करने के आधार पर नियत तारीख को स्वीकार नहीं किया। ग्राही द्वारा किए गए विवाद को निपटाने के लिए एनएचआई में 18/04/2012 को आयोजित बैठक में एनएचआई ने सभी दावों से इनकार कर दिया क्योंकि उन्होंने समय पर उपर्युक्त सभी शर्तों को पूरा किया है। एनएचआई ने आगे स्पष्ट किया कि केवल एनएचआई द्वारा और ग्राही द्वारा (कुछ अनुसूची ई अपेक्षाओं को छोड़कर) सभी शर्त पूर्ण निर्णयों को पूरा करने पर नियत तारीख प्राप्त की गई है और तदनुसार अधिसूचित की गई है। लेखापरीक्षा में पाया गया कि नियत तारीख अधिसूचित करने के नौ माह से अधिक बीत जाने के बाद भी प्राधिकरण ग्राही के साथ नियत तारीख के मामलों को निपटा नहीं सका नियत तारीख के उचित

क्र सं	विस्तार	अनुबन्ध की तारीख	अनुसूचित वित्तीय समाप्ति तारीख/नियत प्राप्त करने की अन्तिम तारीख	वित्तीय समाप्ति प्राप्त करने की तारीख	नियत तारीख	नियत तारीख प्राप्त करने में दिनों में विलम्ब	हर्जाने/छोड़ना	नियत तारीख प्राप्त करने में विलम्ब के कारण
1	2	3	4	5	6	7=6-4	8	9
13	बदरपुर एलीवेटेड बाईपास	04/09/2008	03/03/2009	23/12/2008	23/12/2008	समय पर प्राप्त		अधिसूचित करने और ग्राही द्वारा स्वीकृति के अभाव में परियोजना के नियत तारीखों का निर्धारण सम्भव नहीं है।
14	सीतापुर लखनऊ	23/12/2005	22/06/2006	08/12/2006	22/06/2006	समय पर प्राप्त		कोई विलम्ब नहीं हुआ।
15	मेरठ मुजफ्फरनगर	09/09/2005	08/03/2006	02/09/2006	09/03/2006	1 दिन		इस मामले में नियत तारीख सीए हस्ताक्षर करने से 180 ^{वें} दिन निर्धारित की गई है।
16	झांसी-बलितपुर	29/09/2006	28/03/2007	14/05/2007 47 दिन	28/03/2007	समय पर प्राप्त		इस मामले में नियत तारीख सीए हस्ताक्षर करने से 180 ^{वें} दिन निर्धारित की गई है।
17	महुआ-जयपुर	23/09/2005	22/03/2006	20/03/2006	21/03/2006	समय पर प्राप्त		इस मामले में नियत तारीख सीए हस्ताक्षर करने से 180 ^{वें} दिन निर्धारित की गई है।
18	बारा-उरई	27/04/2006	24/10/2006	21/4/2007 179 दिन	24/10/2006	समय पर प्राप्त		इस मामले में नियत तारीख सीए हस्ताक्षर करने से 180 ^{वें} दिन निर्धारित की गई है।
19	जालंधर-अमृतसर	30/11/2005	29/05/2006	13/07/2006 45 दिन	13/07/2006	45 दिन	नियत तारीख के लिए उदग्रहीत हर्जाने से सम्बन्धित ब्यौरे नहीं	ग्राही ने वित्तीय बन्दी में विलम्ब के लिए शास्ति के रूप में रुपये 8.00 लाख के प्रति रुपये 5.00 लाख जमा किए। शेष रुपये 3.00 लाख के ब्यौरे अभिलेख में उपलब्ध नहीं थे। नियत तारीख वित्तीय बन्दी की प्राप्ति के रूप में निर्धारित की गई थी। तथापि, ग्राही द्वारा शर्त पूर्व निर्णय (अनुसूची 'ई' में उल्लिखित अनुमति) को पूरा करने से सम्बन्धित ब्यौरे लेखापरीक्षा को प्रस्तुत नहीं

क्र सं	विस्तार	अनुबन्ध की तारीख	अनुसूचित वित्तीय समाप्ति तारीख/नियत प्राप्त करने की अन्तिम तारीख	वित्तीय समाप्ति प्राप्त करने की तारीख	नियत तारीख	नियत तारीख करने में दिनों में विलम्ब	हर्जाने/छोड़ना	नियत तारीख प्राप्त करने में विलम्ब के कारण
1	2	3	4	5	6	7=6-4	8	9
20	झिरकपुर-परवाणु	31/08/2007	27/02/2008	11/06/2008 105 दिन	1/03/2008	3 दिन		किए गए थे। प्राधिकरण ने आरओबी के लिए जीएडी अनुमोदन प्राप्त करने में विलम्ब किया है (अगस्त 2008)।
21	दिल्ली-आगरा	16/07/2010	12/01/2011	12/01/2011	16/10/2012	643 दिन	शास्ति छोड़ दी गई	3 दिन (180 दिनों के बाद) के विलम्ब के बाद 1 मार्च 2008 को नियत तारीख प्राप्त की गई थी।
22	किशनगढ़-अहमदाबाद	30/11/2011	28/05/2012	28/05/2012	31/03/2014 तक घोषित नहीं	672 दिन		ग्राही से नियत तारीख घोषित करने के लिए कहा गया था क्योंकि 80% भूमि उपलब्ध थी। शर्त पूर्व निर्णय पूरा करने में दोनों पार्टियों चूक कर्तों हैं।
23	यमुनानगर-पंचकुल	30/07/2012	26/01/2013	मार्च, 2014 को निर्धारित नहीं 429 दिन	मार्च, 2014 को निर्धारित नहीं	429 दिन		इस तथ्य के बावजूद कि वित्तीय समाप्ति 28.5.2012 को प्राप्त की गई थी नियत तारीख घोषित नहीं की गई थी। जो सीए के प्रावधानों का उल्लंघन है।
24	किरतपुर-नेर-चौक	16/03/2012	12/09/2012	05/09/2012	14/11/2013	428 दिन		परियोजना निदेशक पीआईईयू चण्डीगढ़ ने उत्तर दिनांक 06/11/2012 द्वारा बताया कि ग्राही ने परियोजना राजमार्ग के निर्माण हेतु जुटाव नहीं किया है।
25	नागपुर बैतूल	30/08/2010	26/02/2011	25/02/2011	20/01/2012	328 दिन	शास्ति छोड़ दी गई	ग्राहीने 05/09/2012 को वित्तीय समाप्ति प्राप्त थी। चूंकि वित्तीय समाप्ति पहले ही घोषित की गई थी इसलिए वित्तीय समाप्ति के बाद नियत तारीख घोषित करना सीए का उल्लंघन है।
								दस्तावेजों की समीक्षा और टिप्पणियां भेजने में विलम्ब के कारण केवल सात दिन विलम्ब प्राधिकरण को आरोप्य था। एनएचएआई ने वित्तीय समाप्ति प्राप्त करने में विलम्ब के लिए रुपये 9.99 करोड़ (80x124.93x0.1 प्रतिशत) का 80 दिनों के विलम्ब हेतु

क्र सं	विस्तार	अनुबन्ध की तारीख	अनुसूचित वित्तीय समाप्ति तारीख/नियत प्राप्त करने की अन्तिम तारीख	वित्तीय समाप्ति प्राप्त करने की तारीख	नियत तारीख	नियत तारीख प्राप्त करने में दिनों में विलम्ब	हर्जाने/छोड़ना	नियत तारीख प्राप्त करने में विलम्ब के कारण
1	2	3	4	5	6	7=6-4	8	9
26	आगरा-अलीगढ़	23/12/2010	21/06/2011	18/06/2011	18/04/2012	302 दिन	शास्ति छोड़ दी गई	ग्राहो के सामंजस्य से दोनों पार्टियों द्वारा शर्त पूर्व निर्णय पूरा न करने को छोड़ने के द्वारा 18/04/2012 के नियत तारीख घोषित की गई थी परन्तु 03/05/2012 को ग्राहोने शर्तों के अधिन्याग की अपनी वचनबद्धता वापस लेली और इस आधार पर परिकल्पित नियत तारीख के आस्थानन का प्राधिकरण से अनुरोध किया कि एनएचएआई द्वारा निर्धारित फीस जमा कर वन विभाग से पेड काटने का अनुमोदन प्राप्त नहीं किया था। नियत तारीख 9/10/2012 को पुनः निर्धारित की गई थी।
27	कानपुर-कबरई	11/03/2011	07/09/2011	05/09/2011	11/3/2013	551 दिन		नियत तारीख घोषित करने में 551 दिन का विलम्ब हुआ था।
28	लखनऊ-रायबरेली	03/02/2012	01/08/2012	31/7/2012	18/07/2012	समय पर प्राप्त		नियत तारीख घोषित करने में 551 दिन का विलम्ब हुआ था हर्जाना छोड़ने से सम्बन्धित कुछ भी अभिलेख पर नहीं पाया गया था। तथापि ग्राही ने लिखा था कि एनएचएआई ने अनुच्छेद 4.1.2(क) में यथा अपेक्षित 80 प्रतिशित भूमि सौंपी नहीं थी और सितम्बर 2012 में स्थिति फिर दोहराई गई थी कि केवल 5.89 प्रतिशत क्षेत्र उपलब्ध था जो थोड़ा भी था।
29	रायबरेली से इलाहाबाद	31/03/2011	27/09/2011	21/11/2011	18/7/2012	295 दिन	शास्ति छोड़ दी गई	दोनों पार्टियों द्वारा छोड़ा गया

क्र सं	विस्तार	अनुबन्ध की तारीख	अनुसूचित वित्तीय समाप्ति तारीख/नियत प्राप्त करने की अन्तिम तारीख	वित्तीय समाप्ति प्राप्त करने की तारीख	नियत तारीख	नियत तारीख प्राप्त करने में दिनों में विलम्ब	हर्जाने/छोड़ना	नियत तारीख प्राप्त करने में विलम्ब के कारण
1	2	3	4	5	6	7=6-4	8	9
30	अलीगढ़-कानपुर	11/03/2011	07/09/2011	09/09/2011 2 दिन	समापना धीन			समापनाधीन
31	चेनानी-नशरी	28/06/2010	25/12/2010	23/05/2011 149 दिन	23/05/2011	149 दिन		नियत तारीख तथा वित्तीय समाप्ति में विलम्ब के कारण शतपूर्ण निर्णय त्यागने और शास्ति लगाने/छोड़ने से सम्बन्धित अभिलेख पर कुछ नहीं पाया गया था।
32	पिम्पलगांव-धूले	28/09/2005	27/03/2006	21/09/2006	27/03/2006	कोई विलम्ब नहीं	लागू नहीं	नियत तारीख प्राप्त करने में कोई विलम्ब नहीं हुआ है।
33	पिम्पलगांव-नासिक-गोण्डे	08/07/2009	4/1/2010	30/12/2009	4/01/2010	कोई विलम्ब नहीं		नियत तारीख प्राप्त करने में कोई विलम्ब नहीं हुआ है।
34	एमपी-रामराज सीमा धूले	24/06/2009	21/12/2009	21/12/2009	21/12/2009	कोई विलम्ब नहीं	लागू नहीं	नियत तारीख में विलम्ब नहीं
35	वदापे-गोण्डे	14/10/2005	12/04/2006	1/6/2006	12/04/2006	कोई विलम्ब नहीं	लागू नहीं	नियत तारीख में विलम्ब नहीं
36	पूणे-सतारा	10/03/2010	06/09/2010	1/10/10	01/10/2010	25 दिन	उद्गृहीत नहीं	विलम्ब महत्वपूर्ण नहीं
37	पूणे-शोलपुर पकेज-I	19/05/2009	15/11/2009	14/11/2009	14/11/2009	कोई विलम्ब नहीं	लागू नहीं	नियत तारीख में विलम्ब नहीं
38	पूणे-शोलापुर पकेज-II	30/09/2009	29/03/2010	25/01/2010	28/09/2011	548 दिन	उद्गृहीत नहीं	शोलापुर नगर निगम क्षेत्राधिकार को छोड़कर खण्ड में पेड काटने की अनुमति लम्बित थी क्योंकि वन्यजीव अभयारण्य का मामला माननीय उच्चतम न्यायालय के समक्ष था। परियोजना का पर्यावरण निर्वाधन की 22/09/2011 को विशेषज्ञ मूल्यांकन समिति द्वारा सिफारिश की गई है

क्र सं	विस्तार	अनुबन्ध की तारीख	अनुसूचित वित्तीय समाप्ति तारीख/नियत प्राप्त करने की अन्तिम तारीख	वित्तीय समाप्ति प्राप्त करने की तारीख	नियत तारीख	नियत तारीख प्राप्त करने में दिनों में विलम्ब	हर्जाने/छोड़ना	नियत तारीख प्राप्त करने में विलम्ब के कारण
1	2	3	4	5	6	7=6-4	8	9
								जिसके परिणामस्वरूप ग्राही की नियत तारीख की घोषणा में 18 माह का विलम्ब हुआ।
39	अहमदाबाद वडोदरा	25/07/2011	21/01/2012	01/01/2013	10/04/2012	80 दिन	उद्ग्रहीत नहीं	भूमि अधिग्रहण और पर्यावरण/वन निर्वाधन में विलम्ब के कारण नियत तारीख में विलम्ब। इसके अलावा वित्तीय समाप्ति प्राप्त करने में 80 दिनों का विलम्ब हुआ था जिसके लिए रुपये 8.39 करोड़ की शास्ति प्राधिकरण द्वारा उद्ग्रहीत की गई है।
40	अहमदाबाद-गोधरा	25/03/2010	21/09/2010	18/09/2010	27/12/2010	97 दिन	उद्ग्रहीत नहीं	भूमि अधिग्रहण में विलम्ब
41	कांधला-मुन्द्रा	10/03/2010	06/09/2010	19/11/2011	19/01/2011	135 दिन	उद्ग्रहीत नहीं	भूमि अधिग्रहण और पर्यावरण/वन निर्वाधन में विलम्ब।
42	शामखियाली गांधीधाम	17/03/2010	13/09/2010	11/09/2010	11/09/2010	कोई विलम्ब नहीं	लागू नहीं	नियत तारीख में विलम्ब नहीं
43	वडोदरा-भइच	12/07/2006	08/01/2007	08/01/2007	08/01/2007	कोई विलम्ब नहीं	लागू नहीं	नियत तारीख में विलम्ब नहीं
44	भइच-सूरत	07/07/2006	03/01/2007	07/12/2006	03/01/2007	कोई विलम्ब नहीं	लागू नहीं	नियत तारीख में विलम्ब नहीं
45	महा/गुज सीमा-सूरत/हजीरा पोर्ट	18/05/2009	14/11/2009	18/11/2009	30/03/2010	136 दिन	उद्ग्रहीत नहीं	भूमि अधिग्रहण और पर्यावरण/वन निर्वाधन में विलम्ब।
46	सूरत-दहिसर	30/04/2008	27/10/2008	20/02/2009	20/2/2009	116 दिन	शास्ति छोड़ दी गई	छोड़ने के कारण उपलब्ध नहीं थे।

क्र सं	विस्तार	अनुबन्ध की तारीख	अनुसूचित वित्तीय समाप्ति तारीख/नियत प्राप्त करने की अन्तिम तारीख	वित्तीय समाप्ति प्राप्त करने की तारीख	नियत तारीख	नियत तारीख प्राप्त करने में दिनों में विलम्ब	हर्जाने/छोड़ना	नियत तारीख प्राप्त करने में विलम्ब के कारण
1	2	3	4	5	6	7=6-4	8	9
47	मदुरई-त्तीकोरन	24/07/2006	20/01/2007	13/01/2007	20/01/2007	कोई विलम्ब नहीं	लागू नहीं	नियत तारीख में विलम्ब नहीं
48	त्रिची-डिंडीगुल (एनएच 45)	19/07/2007	15/01/2008	28/03/2008	15/01/2008	कोई विलम्ब नहीं	लागू नहीं	नियत तारीख में विलम्ब नहीं
49	पदात्त-त्रिची (एनएच 45)	30/05/2006	26/11/2006	18/11/2006	25/11/2006	कोई विलम्ब नहीं	लागू नहीं	नियत तारीख में विलम्ब नहीं
50	सलेम-कन्नूर	30/01/2006	29/07/2006	09/09/2006	29/07/2006	कोई विलम्ब नहीं	रुपये 7 लाख	वित्तीय समाप्ति प्राप्त करने में विलम्ब के लिए हर्जाने ग्राही से वसूल किए गए।
51	कृष्णागिरी-वालाजापेठ	13/05/2010	09/11/2010	07/06/2011	07/06/2011	210 दिन	शास्ति छोड़ दी गई	ग्राही द्वारा अनुमति पत्र प्राप्त करने में विलम्ब
52	सलेम-उजुन्दुरपेठ	19/7/2007	15/01/2008	18/04/2008	15/01/2008	कोई विलम्ब नहीं		नियत तारीख में विलम्ब नहीं
53	सलेम-कुमारपलायम	20/01/2006	19/07/2006	11/12/2006	19/07/2006	कोई विलम्ब नहीं		नियत तारीख में विलम्ब नहीं
54	कुमारपलायम-चेंगापल्ली	20/1/2006	19/07/2006	11/12/2006	20/07/2006	1		--
55	चेंगापल्ली केरल सीमा	25/03/2010	21/09/2010	11/03/2011	09/09/2010	12		--
56	पाण्डिचरी-टिडीवनम	19/07/2007	15/01/2008	15/01/2008	15/01/2008	कोई विलम्ब नहीं	लागू नहीं	--

क्र सं	विस्तार	अनुबन्ध की तारीख	अनुसूचित वित्तीय समाप्ति तारीख/नियत प्राप्त करने की अन्तिम तारीख	वित्तीय समाप्ति प्राप्त करने की तारीख	नियत तारीख	नियत तारीख प्राप्त करने में दिनों में विलम्ब	हर्जाने/छोड़ना	नियत तारीख प्राप्त करने में विलम्ब के कारण
1	2	3	4	5	6	7=6-4	8	9
57	त्रिशूर-अंगामल्ली	27/03/2006	23/09/2006	16/03/2007/ 174 दिन	22/02/2006	-213	समय पर प्राप्त	नियत तारीख में विलम्ब नहीं
58	कन्नूर-कुट्टीपुरम-I	24/02/2010	23/08/2010	समाप्त	समाप्त	समाप्त	समाप्त	--
59	कन्नूर-कुट्टीपुरम-II	24/02/2010	23/08/2010	समाप्त	समाप्त	समाप्त	समाप्त	--
60	बारसात-कृष्णानगर	20/06/2011	17/12/2011	29/12/2011	07/08/2012	234 दिन	शास्ति छोड़ दी गई	कारण भूमि सौंपने में विलम्ब थे
61	कृष्णानगर-बहरामपुर	16/06/2011	13/12/2011	10/01/2012	10/01/2012	28 दिन	शास्ति छोड़ दी गई	
62	बहरामपुर-फरक्का	28/06/2010	25/12/2010	13/01/2011	03/02/2011	40 दिन	शास्ति छोड़ दी गई	
63	फरक्का-रायगंज	19/07/2010	15/01/2011	13/01/2011	03/02/2011	19 दिन	शास्ति छोड़ दी गई	
64	रायगंज-डलखोला	28/06/2010	25/12/2010	22/12/2010	03/02/2011	40 दिन	शास्ति छोड़ दी गई	
65	बारवा अड्डा-पानागढ	05/08/2011	01/02/2012	उपलब्ध नहीं	31/03/2014 को घोषित नहीं	790 दिन		
66	दानकुन्नी-खडगपुर	20/06/2011	17/12/2011	17/12/2011	01/04/2012	106 दिन	लागू नहीं	नियत तारीख 01/03/2012 से निर्धारित की गई थी परन्तु पूरक अनुबन्ध करने के द्वारा 01/04/2012 को पुनः निर्धारित की गई थी।

क्र सं	विस्तार	अनुबन्ध की तारीख	अनुसूचित वित्तीय समाप्ति तारीख/नियत प्राप्त करने की अन्तिम तारीख	वित्तीय समाप्ति प्राप्त करने की तारीख	नियत तारीख	नियत तारीख प्राप्त करने में दिनों में विलम्ब	हर्जाने/छोड़ना	नियत तारीख प्राप्त करने में विलम्ब के कारण
1	2	3	4	5	6	7=6-4	8	9
67	सिल्क बोर्ड जंक्शन से इलेक्ट्रॉनिक सिटी	25/01/06	24/07/06	18/10/06	24/07/06	कोई विलम्ब नहीं	लागू नहीं	सीए हस्ताक्षर करने की तारीख से 180 ^{वां} दिन करार की नियत तारीख थी (वित्तीय समाप्ति से सम्बन्ध नहीं)।
68	बेगलुरु-होसकोटे-मुलबगुल	09/07/07	05/01/08	29/5/08	05/01/08	कोई विलम्ब नहीं	लागू नहीं	सीए हस्ताक्षर करने की तारीख से 180 ^{वां} दिन करार की नियत तारीख थी (वित्तीय समाप्ति से सम्बन्ध नहीं)।
69	कुरनूल - मिडिकुर - कडप्पा	2/11/2010	10/08/10	15/11/10	15/11/10	97 दिन	शास्ति छोड़ दी गई	सीए के अनुसार एनएचआई को 09/08/2010 तक कुल भूमि का 50 प्रतिशत सौंपना था। तथापि यह 15/11/2010 अर्थात संयुक्त निरीक्षण करने के बाद 98 दिन के विलम्ब के बाद तक केवल 52 प्रतिशत भूमि सौंप सका और परिणामस्वरूप ग्राही द्वारा हर्जाने माफ करके 15/11/2010 को नियत तारीख घोषित की गई थी।
70	हैदराबाद-विजयवाडा	09/10/09	07/04/10	05/8/10	06/04/10	कोई विलम्ब नहीं	लागू नहीं	सीए के अनुसार अनुसूचित नियत तारीख 07/04/2010 थी। इस तारीख तक एनएचआई को 50 प्रतिशत भूमि सौंपी जानी चाहिए थी परन्तु यह ग्राही को 71.72 प्रतिशत भूमि सौंप सका और ग्राही ने 06/04/2010 को कार्य आरम्भ किया। इसके आधार पर एनएचआई ने दोनों पार्टियों द्वारा अन्य शर्तें पूर्व निर्णय प्राप्ति को त्यागने के द्वारा 06/04/2010 को नियत तारीख घोषित की है। इसलिए नियत तारीख की घोषणा में कोई विलम्ब नहीं।
71	महाराष्ट्र-एपी सीमा (पैकेज 6)	07/05/07	03/11/07	14/3/08	02/11/07	कोई विलम्ब नहीं	लागू नहीं	सीए हस्ताक्षर करने की तारीख से 180 ^{वां} दिन ठेका की आरम्भ तारीख थी (वित्तीय समाप्ति से सम्बन्ध नहीं)।
72	इस्लामनगर-कादताल (पैकेज 7)	05/09/07	03/03/08	09/08/08	02/03/08	कोई विलम्ब नहीं	लागू नहीं	सीए हस्ताक्षर करने की तारीख से 180 ^{वां} दिन ठेका की आरम्भ तारीख थी (वित्तीय समाप्ति से सम्बन्ध नहीं)।

क्र सं	विस्तार	अनुबन्ध की तारीख	अनुसूचित वित्तीय समाप्ति तारीख/नियत प्राप्त करने की अन्तिम तारीख	वित्तीय समाप्ति प्राप्त करने की तारीख	नियत तारीख	नियत तारीख प्राप्त करने में दिनों में विलम्ब	हर्जाने/छोड़ना	नियत तारीख प्राप्त करने में विलम्ब के कारण
1	2	3	4	5	6	7=6-4	8	9
73	कादताल-अरमूर (पैकेज 8)	04/05/07	31/10/07	29/10/07	30/10/07	कोई विलम्ब नहीं	लागू नहीं	सीए हस्ताक्षर करने की तारीख से 180 ^{वाँ} दिन ठेका की आरम्भ तारीख थी (वित्तीय समाप्ति से सम्बन्ध नहीं)
74	तुमकुर-चित्रदुर्ग छ: लेन	16/08/10	12/02/11	03/03/11	04/06/11	112 दिन	शास्ति छोड़ दी गई	छ: लेन परियोजना होने पर 180 ^{वाँ} दिन अनुसूचित सीओडी था। नियत तारीख की घोषणा फीस अधिसूचना (05/05/2011 की अधिसूचित) में विलम्ब के कारण विलम्बित थी। नियत तारीख 04/06/2011 घोषित की गई क्योंकि टोल संग्रहण 04/06/2011 से आरम्भ हुआ और शर्त पूर्वनियत की प्राप्त में विलम्ब के लिए हर्जाने एनएचआई तथा ग्राही दोनों द्वारा छोड़े गए थे। ग्राही ने देय तारीख (14 दिनों के छोटे विलम्ब से जिसे एनएचआई द्वारा छोड़ा गया था) के अन्दर वित्तीय समाप्ति प्राप्त की।
75	हुन्नगुण्ड-होसपेठ	22/03/10	18/09/10	18/9/10	18/09/10	कोई विलम्ब नहीं	लागू नहीं	नियत तारीख घोषित करने में विलम्ब नहीं हुआ था।
76	चिलकसूरीपेठ-नेल्लौर	15/07/10	11/01/11	21/11/11	21/11/11	314 दिन	शास्ति छोड़ दी गई	एनएचआई ने शर्त पूर्व निर्णय अर्थात आरओबी के लिए जीएडी अनुमोदन, पर्यावरण निर्वाधन वन निर्वाधन और बाधा रहित भूमि सौंपने को 11/01/2011 तक प्राप्त करना था। चूँकि यह शर्त पूर्व निर्णय में से किसी को प्राप्त नहीं कर सका इसलिए ग्राही तथा एनएचआई दोनों की आपसी सहमति से नियत तारीख 21/11/2011 घोषित की गई और ग्राही ने शास्ति लगाने को छोड़ दिया।
77	विजयवाड़ा-चिलकसूरीपेठ	04/06/08	1/12/08	01/5/09	01/05/09	151 दिन	शास्ति छोड़ दी गई	ग्राही को दिसम्बर 2008 तक वित्तीय समाप्ति प्राप्त करनी चाहिए थी। तथापि 151 दिनों के विलम्ब के बाद वित्तीय समाप्ति/नियत तारीख 1 मई 2009 को प्राप्त की गई थी और किसी पार्टी पर हर्जाने उद्वेगण बिना उस

क्र सं	विस्तार	अनुबन्ध की तारीख	अनुसूचित वित्तीय समाप्ति तारीख/नियत प्राप्त करने की अन्तिम तारीख	वित्तीय समाप्ति प्राप्त करने की तारीख	नियत तारीख	नियत तारीख प्राप्त करने में दिनों में विलम्ब	हर्जाने/ छोड़ना	नियत तारीख प्राप्त करने में विलम्ब के कारण
1	2	3	4	5	6	7=6-4	8	9
78	अंगुल-सम्भलपुर	13/03/12	09/09/12	31/03/2014 तक घोषित नहीं	31/03/2014 तक घोषित नहीं	568 दिन	उपलब्ध नहीं	एनएचआई द्वारा किसी भूमि के अधिग्रहण में विलम्ब के कारण नियत तारीख घोषित नहीं की गई थी।
79	भुवनेश्वर-चण्डीकोले	06/08/10	02/02/11	12/8/11	14/12/11	315 दिन	उपलब्ध नहीं	नियत तारीख 14 दिसम्बर 2011 को घोषित की गई थी। इसे एनएचआई द्वारा शर्त पूर्व निर्णय प्राप्त करने में विलम्ब को आरोपित किया गया। इस संबंध में लेखापरीक्षा में पाया गया कि एनएचआई 30 नवम्बर 2010 तक 80 प्रतिशत भूमि सौंप सका और 19/10/2011 तक फीस अधिसूचना जारी करा सका। चूँकि अपेक्षित भूमि 30 नवम्बर 2010 तक सौंपी गई थी इसलिए एनएचआई फीस अधिसूचना जारी और 14 दिसम्बर 2011 के स्थान पर 30 नवम्बर 2010 को नियत तारीख घोषित करा सका था। इसके परिणामस्वरूप 379 दिनों तक छूट अवधि का आस्थगन हुआ।
80	पानीकोली-रिमोली	28/09/11	26/03/12	04/09/2013	02/05/2013	402 दिन		
81	सम्भलपुर-बाराहगढ़	29/06/10	26/12/10	25/01/11	14/11/11	323 दिन	शास्ति छोड़ दी	एनएचआई ने पर्यावरण निर्वाहन की प्राप्ति के आधार पर 14/11/2011 को नियत तारीख घोषित किया यद्यपि अन्य शर्त पूर्व निर्णयों जैसे आरओबी अनुमोदन तथा भूमि अधिग्रहण प्राप्त करने में विलम्ब हुआ था। सौंपे जाने के लिए निम्नतम भूमि सुनिश्चित किए बिना सीए के प्रावधानों के प्रतिकूल अग्रिम में नियत तारीख घोषित की गई थी। ग्राही ने शास्तियों को लगाने से छोड़ दिया।

क्र सं	विस्तार	अनुबन्ध की तारीख	अनुसूचित वित्तीय समाप्ति तारीख/नियत प्राप्त करने की अन्तिम तारीख	वित्तीय समाप्ति प्राप्त करने की तारीख	नियत तारीख	नियत तारीख प्राप्त करने में दिनों में विलम्ब	हर्जाने/छोड़ना	नियत तारीख प्राप्त करने में विलम्ब के कारण
1	2	3	4	5	6	7=6-4	8	9
82	हाजीपुर-मुजफ्फपुर	24/02/10	23/08/10	18/08/10	12/08/10	समय पर प्राप्त	लागू नहीं	प्राधिकरण ने इस तर्क कि ग्राही ने काय से आरम्भ कर दिया था, पर 12/08/10 को नियत तारीख निर्धारित कर दी तथापि ग्राही ने 18/08/2010 से उसपर विवाद का दिया क्योंकि वित्तीय समाप्ति 18/08/2010 को प्राप्त की गई थी।
83	छपरा-हाजीपुर	28/07/10	24/01/11	24/01/11	27/01/11	3 दिन	शास्ति छोड़ दी	एनएचएआई तथा ग्राही के बीच बैठक (जुलाई 2011) के कार्यकृत में 24.01.2011 के नियत तारीख निर्धारण पर सहमति हुई थी। लेखापरीक्षा में देखा गया कि एनएचएआई (दिसम्बर 2011) ने 27.01.2011 के नियत तारीख निर्धारित की। नियत तारीख को 24.01.2011 से बढ़ाकर 27.01.2011 करने का कारण अभिलेख पर उपलब्ध नहीं था।
84	कोसी नदी पर 4 लेन पुल	06/10/06	04/04/07	25/07/07	04/04/07	समय पर प्राप्त		सीए के अनुसार नियत तारीख सीए की तारीख अर्थात् 06/10/2006 के 180 दिन होनी चाहिए। वित्तीय समाप्ति प्राप्ति करने में विलम्ब के लिए ग्राही ने शास्ति जमा व्याज का भुगतान किया।
85	पटना-बख्तियारपुर	31/03/11	27/09/11	26/09/11	26/09/11	समय पर प्राप्त	लागू नहीं	
86	खगडिया-पूर्णिया	08/04/11	05/10/11	05/10/11	05/10/11	समय पर प्राप्त	लागू नहीं	प्राधिकरण ने 05/10/11 को नियत तारीख निर्धारित की, तथापि ग्राही ने इस आधार पर इसका विरोध किया कि अपेक्षित भूमि 17/11/2011 को सौंपी गई थी।
87	बरही-हाजीबाग	31/08/10	27/02/11	21/04/11	11/02/12	349 दिन	शास्ति छोड़ दी	विलम्ब विलम्ब लेखा हस्ताक्षर न करने, जनोपयोगी सेवाएं बदलने में विलम्ब और एमओईएफ से प्रमाण पत्र प्राप्त न करने के कारण हुआ था।

क्र सं	विस्तार	अनुबन्ध की तारीख	अनुसूचित वित्तीय समाप्ति तारीख/नियत प्राप्त करने की अन्तिम तारीख	वित्तीय समाप्ति प्राप्त करने की तारीख	नियत तारीख	नियत तारीख प्राप्त करने में दिनों में विलम्ब	हर्जाने/छोड़ना	नियत तारीख प्राप्त करने में विलम्ब के कारण
1	2	3	4	5	6	7=6-4	8	9
88	हजारीबाग-रांची	08/10/09	06/04/10	18/08/10	01/08/10	117 दिन	शक्ति छोड़ दी	विलम्ब निलम्ब लेखा हस्ताक्षर न करने, जनोपयोगी सेवाएं बदलने में विलम्ब और एमओएफ से प्रमाण पत्र प्राप्त न करने के कारण हुआ था।
89	रांची रायगांव-जमशेदपुर	20/04/11	17/10/11	31/01/12	4/12/2012	414 दिन	---	---
90	औरंगाबाद-बारवा अड्डा	18/05/12	14/11/12	अभी प्राप्त किया जाना है (31/03/2014 तक)	अभी घोषित किया जाना है (31/03/2014 तक)	502 दिन	---	---
91	महुलिया-खडगपुर	29/02/12	27/08/12	17/7/2012	अभी निर्धारित किया जाना है (31/03/2014 तक)	581 दिन	---	---
92	रायपुर-विलासपुर	25/01/12	23/07/12	समाप्त	समाप्त	समाप्त	---	---
93	दुर्ग बाईपास का अन्त	23/01/08	21/07/08	14/01/09	22/07/08	1 दिन	---	---
94	औरंग-सरायपल्ली	25/01/12	23/07/12	23/07/12	15/02/2013	207 दिन	---	निलम्ब लेखा हस्ताक्षर करने में विलम्ब

अनुबन्ध 3
(देखें पैरा 5.3)

वित्तीय समाप्ति की तारीख के बाद नियत तारीख निर्धारित की गई थी

क्र. सं.	पैकेज	नियत तारीख की वास्तविक तारीख	वास्तविक वित्तीय समाप्ति	क्षेत्रीय समाप्ति तारीख से अतिरिक्त दिन
1	महुआ-जयपुर	21/03/2006	20/03/2006	1
2	कदतल-अरमूर (पैकेज 8)	30/10/2007	29/10/2007	1
3	छपरा-हाजीपुर	27/01/2011	24/01/2011	3
4	पिम्पलगांव-नासिक-गौण्डे	4/01/2010	30/12/2009	5
5	मदुरई-त्तीकोरन	20/01/2007	13/01/2007	7
6	पदालूर-त्रिची (एनएच 45)	25/11/2006	18/11/2006	7
7	बहरामपुर-फरक्का	3/02/2011	13/01/2011	21
8	फरक्का-रायगंज	3/02/2011	13/01/2011	21
9	भरूच-सूरत	3/01/2007	7/12/2006	27
10	पानीपत-जालंधर	11/05/2009	9/04/2009	32
11	रायगंज-दलखोला	3/02/2011	22/12/2010	43
12	जम्मू-उधमपुर	17/06/2011	24/03/2011	85
13	तुमकुर-चित्रदुर्ग छ लेन	4/06/2011	3/03/2011	93
14	अहमदाबाद-गोधरा	27/12/2010	18/09/2010	100
15	दानकुनी-खडगापुर	1/04/2012	17/12/2011	106
16	मुरादाबाद-बरेली	4/12/2010	17/08/2010	109

क्र. सं.	पैकेज	नियत तारीख की वास्तविक तारीख	वास्तविक वित्तीय समाप्ति	क्षेत्रीय समाप्ति तारीख से अतिरिक्त दिन
17	वाराणसी-औरंगाबाद	12/09/2011	20/05/2011	115
18	भुवनेश्वर-चण्डीकोले	14/12/2011	12/08/2011	124
19	एमएच/गुजरात सीमा-सूरत/हजीरा पोर्ट	30/03/2010	18/11/2009	132
20	औरंग-सरायपल्ली	15/02/2013	23/07/2012	207
21	बारासात-कृष्ण नगर	7/08/2012	29/12/2011	222
22	रायबरेली से इलाहाबाद	18/07/2012	21/11/2011	240
23	सम्भलपुर-बारागढ़	14/11/2011	25/01/2011	293
24	बरही-रुजारीबाग	11/02/2012	21/04/2011	296
25	आगरा-अलीगढ़	18/04/2012	18/06/2011	305
26	रांची-रारगांव-जमशेदपुर	4/12/2012	31/01/2012	308
27	नागपुर-बैतूल	20/01/2012	25/02/2011	329
28	कीरतपुर-नेरचौक	14/11/2013	5/09/2012	435
29	कानपुर-कबराई	23/01/2013	5/09/2011	506
30	पूणे-शोलापुर पैकेज II	28/09/2011	25/01/2010	611
31	महुलिया-खडगपुर	31/03/2014 को प्राप्त नहीं	17/07/2012	622
32	दिल्ली-आगरा	16/10/2012	12/01/2011	643
33	किशनगढ़-अहमदाबाद	31/03/2014 को प्राप्त नहीं	28/05/2012	672

अनुबन्ध 4
(पैरा 5.4 देखें)

सीए के अनुसार और सामान्य ऋण अनुबन्ध के अनुसार टीपीसी के ब्यौरे

क्र. सं.	स्ट्रेच	सीए के अनुसार कुल परियोजना लागत (₹ करोड़ में)	सामान्य ऋण अनुबन्ध के अनुसार कुल परियोजना ₹ करोड़ में)	अन्तर (₹ करोड़ में)	{(5) * 100} / (3)
1	गोरखपुर बाईपास	600.24	753	152.76	25.45
2	जम्कू-धमपुर	1813.76	2400	586.24	32.32
3	काजीगुण्ड-बनिहाल	1987	2414.15	427.15	21.50
4	पानीपत-जालंधर	2447.5	4518.17	2070.67	84.60
5	गुडगांव-कोटपूतली-जयपुर	1896.25	3009.01	1112.76	58.68
6	वाराणसी-औरंगाबाद	2848	3379.45	531.45	18.66
7	एमपी/महाराष्ट्र सीमा-नागपुर काम्पटी कान्हन तथा नागपुर बाईपास सहित	1170.52	1971.31	800.79	68.41
8	इन्दौर-झाबुआ-गुजरात/एमपी सीमा	1175	1523.71	348.71	29.68
9	जयपुर-टोंक-देवली	792.06	1733	940.94	118.80
10	मुरादबाद-बरेली	1267	1983.63	716.63	56.56
11	गाजियाबाद-अलीगढ़	1141	2018.68	877.68	76.92
12	व्यावर-पाली-पिण्डवारा	2388	2472	84	3.52
13	बदरपुर एलीवेटेड राजमार्ग	340	572	232	68.24
14	सीतापुर-लखनऊ	322	450.41	128.41	39.88
15	मेरठ-मुजफ्फनगर	359	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं

क्र. सं.	स्टैंच	सीए के अनुसार कुल परियोजना लागत (₹ करोड़ में)	सामान्य ऋण अनुबन्ध के अनुसार कुल परियोजना ₹ करोड़ में)	अन्तर (₹ करोड़ में)	{(5) * 100 } / (3)
16	झांसी-ललितपुर	276.09	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
17	महुआ-जयपुर	483	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
18	बारा-उरई	465	584.83	119.83	25.77
19	जालंधर-अमृतसार	263	340.03	77.03	29.29
20	ज़िरकपुर-परवान्	295	474.79	179.79	60.95
21	दिल्ली-आगरा	1928.22	3071.49	1143.27	59.29
22	किशनगढ़-अहमदाबाद	5387.3	7710	2322.7	43.11
23	यमुनानगर-पंचकुला	934.94	1376.65	441.71	47.24
24	कीरतपुर-नेर चौक	1818.47	2291	472.53	25.99
25	नागपुर बैतूल	2498.76	3515	1016.24	40.67
26	आगरा-अलीगढ़	250	254.26	4.26	1.70
27	कानपुर-कबरई	373	458.5	85.5	22.92
28	लखनऊ-रायबरेली	635.9	659.5	23.6	3.71
29	रायबरेली-इलाहाबाद	291	356.29	65.29	22.44
30	अलीगढ़-कानपुर	723.25	1084.2	360.95	49.91
31	चेनानी-नशरी	2519	3720	1201	47.68
32	पिम्पलगांव-धूले	556	606.04	50.04	9.00
33	पिम्पलगांव-नाशिक-गौण्डे	940	1691	751	79.89

क्र. सं.	स्ट्रेच	सीए के अनुसार कुल परियोजना लागत (₹ करोड़ में)	सामान्य ऋण अनुबन्ध के अनुसार कुल परियोजना ₹ करोड़ में)	अन्तर (₹ करोड़ में)	{(5) * 100 } / (3)
34	एमपी/महा सीमा-श्ले	835	1420	585	70.06
35	वादापे-गोण्डे	579	643	64	11.05
36	पूणे-सतारा	1724.55	1984.77	260.22	15.09
37	पूणे-शोलापुर चैकज-I	1110	1371	261	23.51
38	पूणे-शोलापुर चैकज-II	835	1402.78	567.78	68.00
39	अहमदाबाद-वडोदरा	2125.24	4880	2754.76	129.62
40	अहमदाबाद-गोधरा	1008.5	1155.4	146.9	14.57
41	काडला-मुन्द्रा	953.88	1128	174.12	18.25
42	सामाखियाली-गांधीधाम	805.39	1300	494.61	61.41
43	वडोदरा-भरुच बीओटी-I	660	1450	790	119.70
44	भरुच-सूरत बीओटी-II	492	1588.91	1096.91	222.95
45	महाराष्ट्र/गुजरात सीमा-सूरत/हजिरा पोर्ट	1509.1	2418.64	909.54	60.27
46	दहिसर-सूरत	1693.75	2528.57	834.82	49.29
47	मदुरई-तूतीकोरन	629	920	291	46.26
48	तिरुची-डिंडीगुल (एनएच 45)	576	537.32	-38.68	-6.72
49	पदावर-तिरुची (एनएच 45)	320	411	91	28.44
50	सलेम-करूर	205.6	344.77	139.17	67.69
51	कृष्णगिरी-वलाजोपठ	1250	1370	120	9.60

क्र. सं.	स्टैंच	सीए के अनुसार कुल परियोजना लागत (₹ करोड़ में)	सामान्य ऋण अनुबन्ध के अनुसार कुल परियोजना ₹ करोड़ में)	अन्तर (₹ करोड़ में)	{(5) * 100 } / (3)
52	सलेम-उलुन्दरपेठ	941	1061.34	120.34	12.79
53	सलेम-कुमरापलायम	469.8	502	32.2	6.85
54	कुमारपलदात्म-चैगापल्ली	379.8	421.55	41.75	10.99
55	चैगापल्ली-केरल सीमा	852	1123.17	271.17	31.83
56	पाण्डिचेरी-टिण्डीवनम	285	314.62	29.62	10.39
57	त्रिशूर-अंगमल्ली	312.54	437.6	125.06	40.01
58	कन्नूर-वैंगालम-कुट्टीपुरम-I	1366		ईस्ट अनुबन्ध समाप्त किया गया था	
59	कन्नूर-वैंगालम-कुट्टीपुरम-II	1312		ईस्ट अनुबन्ध समाप्त किया गया था	
60	बारासात-कृष्णनगर	867	980	113	13.03
61	कृष्णानगर-बहरामपुर	702.16	750.4	48.24	6.87
62	बहरामपुर-फरक्का	998.79	1169.11	170.32	17.05
63	फरक्का-रायगंज	1078.84	1378.44	299.6	27.77
64	रायगंज-दलखोला	580.43	684	103.57	17.84
65	बरवा अड्डा-पानागढ़	1665	2434.86	769.86	46.24
66	दानकुनी-खडगपुर	1396.18	2205.15	808.97	57.94
67	सिल्वक बोर्ड जंक्शन से इलेक्ट्रॉनिक सिटी	450	775.52	325.52	72.34
68	बैंगलोर-होसकोटे-मुलबगुल	565	736.38	171.38	30.33
69	कुरनूल-माइडाकुर-कादापा	1585	1636	51	3.22
70	हैदराबाद-विजयवाडा	1740	2194	454	26.09

क्र. सं.	स्ट्रैच	सीए के अनुसार कुल परियोजना लागत (₹ करोड़ में)	सामान्य ऋण अनुबन्ध के अनुसार कुल परियोजना ₹ करोड़ में)	अन्तर (₹ करोड़ में)	{(5) * 100 } / (3)
71	महाराष्ट्र एपी सीमा (पैकेज 6)	360.42	469.4	108.98	30.24
72	इस्लाम नगर-कदताल (पैकेज 7)	518.46	600	81.54	15.73
73	कदताल-अरमूर (पैकेज 8)	271.73	315	43.27	15.92
74	तुमकुर-चिन्तुर्गा छ: लेन	839	1204	365	43.50
75	हुनगुंद-होसपेठ	946	1650.92	704.92	74.52
76	चिलकलुरीपेठ-नेल्लोर	1535	2550	1015	66.12
77	विजयवाडा-चिलकलुरी पेठ	675.38	804	128.62	19.04
78	अंगुल-सम्भलपुर	1220.32	1326.05	105.73	8.66
79	भुवनेश्वर-चण्डीकोले	1047	1587	540	51.58
80	पानीकोली-रिमोली	1410	2306.16	896.16	63.56
81	सम्भलपुर-बाराहगढ़	909	1142.18	233.18	25.65
82	हाजीपुर-मुजफ्फरपुर	671.7	940.05	268.35	39.95
83	छपरा-हाजीपुर	575	812.5	237.5	41.30
84	पटना-बख्तियारपुर	574	908.02	334.02	58.19
85	कोसी नदी पर 4 लेन पुल	418.04	439.61	21.57	5.16
86	खगडिया-पूर्णियां	664	735	71	10.69
87	बरही-हजारीबाग	398	467.6	69.6	17.49
88	हजारीबाग-रांची	625.07	869.18	244.11	39.05
89	रांची-रारगांव-जमशेदपुर	1479	1655	176	11.90

क्र. सं.	स्ट्रैच	सीए के अनुसार कुल परियोजना लागत (₹ करोड़ में)	सामान्य ऋण अनुबन्ध के अनुसार कुल परियोजना ₹ करोड़ में)	अन्तर (₹ करोड़ में)	{(5) * 100 } / (3)
90	औरंगाबाद-बारवा अड्डा	2340	2340	0	0.00
91	महुलिया-खडगपुर	940	940	0	0.00
92	रायपुर-बिलासपुर	1216.03	1216.03	0	0.00
93	दुर्ग बाईपास का अन्त	464	587	123	26.51
94	औरंग-सरायपल्ली	1232	1236	4	0.32

अनुबन्ध 5
(पैरा 5.5 देखें)
31/03/2014 तक पूर्ण किए जाने को निर्धारित परियोजनाओं के समापन में विलम्ब

क्र. सं.	खण्ड	नियत तारीख	समापन की निर्धारित तारीख	पीसीसी जारी करने की तारीख	निर्धारित समापन तारीख से पीसीसी की तारीख तक दिनों में विलम्ब	अभ्युक्तियां
1	गोरखपुर बाईपास	6/04/2006	5/10/2009	25/1/13 से 31/3/12	1208	आईसी द्वारा 31/03/2012 से 25/01/2013 को पीसीसी जारी किया गया। दिनों में विलम्ब पीसीसी जारी करने की तारीख से परिकल्पित किया गया।
2	सीतापुर-लखनऊ	22/06/2006	21/06/2009	17/10/2011(आंशिक) 02/08/2012 को पूर्ण	1138	
3	बारा ओरई	24/10/2006	24/04/2009	11/07/2011 से 30/06/2009	808	आईसी द्वारा पीसीसी 30/06/2009 के पूर्व व्यापक प्रभाव से से 11/07/2011 को जारी किया गया। दिनों में विलम्ब पीसीसी जारी करने की तारीख से परिकल्पित किया गया।
4	मरेठ-मुजफ्फरनगर	9/03/2006	5/03/2009	18/04/2011 (आंशिक) 21/10/2011 को पूर्ण	960	
5	जालंधर-अमृतसर	13/07/2006	30/11/2008	29/04/2010	515	
6	ज़िकपुर-परवानु	1/03/2008	28/08/2010	22/03/2012	572	
7	गुडगांव-जयपुर	3/04/2009	2/10/2011	31/03/2014 को पूर्ण नहीं	911	31/03/2014 को पूर्ण नहीं
8	पानीपत-जालंधर	11/05/2009	7/11/2011	31/03/2014 को पूर्ण नहीं	875	31/03/2014 को पूर्ण नहीं
9	झांसी-ललितपुर	28/03/2007	28/09/2009	31/07/2010	306	
10	महुआ-जयपुर	21/03/2006	20/03/2009	26/09/2009	190	
11	जयपुर-देवली	23/07/2010 को 14/06/2010 पुनः निर्धारित किया गया	22/12/2012	27/09/2013	279	

क्र. स.	खण्ड	नियत तारीख	समापन की निर्धारित तारीख	पीसीसी जारी करने की तारीख	निर्धारित समापन तारीख से पीसीसी की तारीख तक दिनों में विलम्ब	अभ्युक्तियां
12	बदरपुर एलिवेटेड राजमार्ग	23/12/2008	23/12/2010	30/11/2010	-23	
13	एमपी/महा सीमा-नागपुर कैम्पटी कान्हन तथा नागपुर बाईपास सहित	3/04/2010	29/09/2012	11/06/2012	-110	115 कि. मी. की कुल लम्बाई में से 78 कि. मी. (विद्यमान 22 कि. मी. 4 लेन सहित) का कार्य पूर्ण हो चुका है। शेष वन मंजूरी की आवश्यकता के कारण लम्बित है।
14	इन्दौर-झुआ-गुजरात/एमपी सीमा	20/08/2010	14/02/2013	31/03/2014 को पूर्ण नहीं	410	31/03/2014 को पूर्ण नहीं
15	गाजियाबाद-अलीगढ़	25/02/2011	22/08/2013	31/03/2014 को पूर्ण नहीं	221	31/03/2014 को पूर्ण नहीं
16	पिम्पलगांव-धूले	27/03/2006	26/03/2009	3/03/2010	342	मुख्य विलम्ब निम्न के संबंध में विलम्बों के कारण है क. वन भूमि के विपथन के कारण 53 दिन विलम्ब ख. भूमि अधिग्रहण के कारण 286 दिन विलम्ब ग. दंगे के कारण अपरिहार्य 6 दिन विलम्ब
17	पिम्पलगांव-नासिक गोण्डे	4/01/2010	1/07/2012	31/03/2014 को पूर्ण नहीं	638	विलम्ब के कारण भूमि की अनुपलब्धता, जनोपयोगी सुविधाएं बदलाने के अनुमानों के अनुमोदन में विलम्ब थे। 31/03/2014 को पूर्ण नहीं हुआ।
18	एमपी/महा सीमा-धूले	21/12/2009	17/06/2012	20/07/2012	33	परियोजना में 33 दिनों का विलम्ब हुआ था।
19	बदापे-गोण्डे	12/04/2006	11/04/2009	27/12/2011	990	आरओबी के लिए रेलवे द्वारा अनुमति और जीएडी के अनुमोदन में विलम्ब के कारण। अतिरिक्त भूमि सौंपने में विलम्ब और वन निर्वाधन प्राप्त करने में विलम्ब (780 दिन + 209 दिन जिसके लिए र्जना उदग्रहीत किया गया)
20	पूणे-सतारा	1/10/2010	31/03/2013	31/03/2014 को पूर्ण नहीं	365	भूमि अधिग्रहण में विलम्ब और कार्य की धीमी प्रगति के कारण 31/03/2014 को पूर्ण नहीं हुआ।

क्र. सं.	खण्ड	नियत तारीख	समापन की निर्धारित तारीख	पीसीसी जारी करने की तारीख	निर्धारित समापन तारीख से पीसीसी की तारीख तक दिनों में विलम्ब	अभ्युक्तियां
21	पूणे-शोलापुर पैकेज-I	14/11/2009	11/05/2012	31/03/2014 को पूर्ण नहीं	689	विलम्ब का कारण भूमि की अनुपलब्धता था। 31/03/2014 का पूर्ण नहीं हुआ।
22	अहमदाबाद-गोधरा	27/12/2010	24/06/2013	31/03/2014 को पूर्ण नहीं	280	31/03/2014 को पूर्ण नहीं हुआ
23	कांडला-मुन्द्रा	19/01/2011	18/07/2013	31/03/2014 को पूर्ण नहीं हुआ	256	31/03/2014 को पूर्ण नहीं हुआ
24	शामख्याली-गांधीधाम	11/09/2010	10/03/2013	31/03/2014 को पूर्ण नहीं हुआ	386	31/03/2014 को पूर्ण नहीं हुआ
25	बड़ोदरा-भरुच (बीओटी)-I	8/01/2007	7/07/2009	2/06/2009	-35	इस परियोजना में कोई विलम्ब नहीं हुआ
26	भरुच-सूरत (बीओटी)-II	3/01/2007	2/07/2009	1/09/2009	61	ग्राही से करार के अनुसार निर्णीत हर्जाने वसूल किए गए
27	महाराष्ट्र-गुजरात सीमा-सूरत/हजीरा पोर्ट	30/03/2010	25/09/2012	31/03/2014 को पूर्ण नहीं हुआ	552	31/03/2014 को पूर्ण नहीं हुआ
28	सूरत-दरिसर मद्रुई-वृत्तीकोरन	20/02/2009	20/08/2011	31/03/2014 को पूर्ण नहीं हुआ	954	विलम्ब के कारण भूमि की अनुपलब्धता थी। 31/03/2014 को पूर्ण नहीं हुआ
29	मद्रुई-वृत्तीकोरन	20/01/2007	19/01/2010	1/07/2011	528	405 दिनों के लिए ईओटी एनएफएआई को आरोप्य, भूमि अधिग्रहण समस्या और 128 दिनों की ईओटी होने के कारण ग्राही को आरोप्य जिसने सीओडी के लिए सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन की कमी के लिए हर्जाने के ₹ 1.10 करोड़ जमा किए।
30	त्रिची-डिंडीगुल	15/01/2008	14/07/2010	10/01/2012	545	पूर्व अनुबन्ध 05/09/2011 को किया गया था जिसमें एलडी बिना छूट अवधि बढ़ाए बिना पीसीसी तक निर्माण अवधि के लिए ईओटी शामिल है। परियोजना के समापन पर एक बार फिर ईओटी का विस्तृत मूल्यांकन किया गया था और अनुमोदन हेतु एनएफएआई मुख्यालय को सीजीएम आरओ चेन्नई द्वारा संस्तुति की गई थी।

क्र. सं.	खण्ड	नियत तारीख	समापन की निर्धारित तारीख	पीसीसी जारी करने की तारीख	निर्धारित समापन तारीख से पीसीसी की तारीख तक दिनों में विलम्ब	अभ्युक्तियां
31	पदालूर-त्रिची	25/11/2006	24/05/2009	5/05/2010	346	डूट अवधि बढ़ाए बिना और एलडी बिना पीसीसी तारीख 05/05/2010 तक निर्माण अवधि हेतु ईओटी एनएचआई मुख्यालय अनुमोदन के लिए सीजीएम, आरओ चेन्नाई द्वारा सिफारिश की गई थी।
32	सलेम करूर	29/07/2006	29/01/2009	22/08/2009	205	स्वतन्त्र सलाहकार द्वारा 205 दिनों के लिए ईओटी सिफारिश की।
33	सलेम-डुंदुरपेट	15/01/2008	14/01/2011	28/07/2012	561	सीओडी की वास्तविक तारीख तक वृद्धि दी गई। भूमि अधिग्रहण में बाधाओं, न्यायालय मामलों, वेमोसमी बरसात और आरओबी की डिजाइन के लिए दक्षिण रेलवे से निवार्धन में विलम्ब के कारण विलम्ब।
34	सलेम-कुमारपलायम	19/07/2006	18/01/2009	30/06/2010	528	सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन प्रतीक्षित (मार्च 2013)
35	कुमारपलायम-चेनागपल्ली	20/07/2006	19/01/2009	26/08/2009	219	सक्षम प्राधिकारी अनुमोदन प्रतीक्षित (मार्च 2013)
36	चेनागपल्ली-केरल सीमा	9/09/2010	6/03/2013	31/03/2014 को पूर्ण नहीं हुआ	390	
37	पाण्डिचेरी-टिंडीवनम	15/01/2008	14/07/2010	12/12/2011	516	419 दिनों के अनुमोदन हेतु ईओटी पर विचार किया गया जो ग्राही को आरोप्य नहीं था। कारण भूमि अधिग्रहण समस्या तथा भारी बरसात और 97 दिनों की ईओटी पर धीमी प्रगति और ग्राही से नकदी प्रवाह समस्या के कारण विचार किया गया। सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन प्रतीक्षित।
38	त्रिशूर-अंगामल्ली	22/02/2006	21/12/2010	4/12/2011	348	सीओडी के समक्ष सीए में प्रावधानों के अनुसार ₹ 90.63 लाख का ग्राही ने विलम्ब के लिए हर्जानों का भुगतान किया
39	बहारमपुर-फरक्का	3/02/2011	31/08/2013	31/03/2014 को पूर्ण नहीं हुआ	212	
40	फरक्का-रायगंज	3/02/2011	31/08/2013	31/03/2014 को पूर्ण नहीं हुआ	212	
41	रायगंज-दलखोला	3/02/2011	31/08/2013	31/03/2014 को पूर्ण नहीं हुआ	212	

क्र. स.	खण्ड	नियत तारीख	समापन की निर्धारित तारीख	पीसीसी जारी करने की तारीख	निर्धारित समापन तारीख से पीसीसी की तारीख तक दिनों में विलम्ब	अभ्युक्तियां
42	सिल्क बोर्ड जंक्शन से इलेक्ट्रॉनिक सिटी	24/07/2006	25/07/2008	6/04/2010	620	परियोजना 25/07/2008 तक पूर्ण की जानी थी परन्तु 06/04/2010 तक अनन्तिम रूप से पूर्ण हुई। अप्रैल 2009 से (चूँकि आईई ने 21/03/2009 तक ईओटी की सिफारिश की) माइलस्टोन III तथा निर्धारित सीओडी की प्राप्ति में 90 दिन तथा 52 सप्ताह का विलम्ब हुआ था। इस संबंध में लेखापरीक्षा में पाया गया कि आईसी ने 21/03/2009 तक सीओडी की प्राप्ति में समय वृद्धि की सिफारिश की और इसके बाद 06/04/2010 तक की सिफारिश की। एनएचएआई ने परियोजना के समापन में विलम्ब पर कोई शास्ति नहीं लगाई।
43	बंगलौर-होसकोट मुलबगुल	5/01/2008	4/07/2010	4/12/2013 को सीओडी प्राप्त	1249	ग्राही को परियोजना 4 जुलाई 2010 तक पूर्ण करनी थी परन्तु सीओडी 4/12/2013 को प्राप्त की गई। निर्धारित समापन तारीख ग्राही को भूमि सौंपने में एनएचएआई को आरोप्य कारणों से 11/12/2010 तक बढ़ाई गई थी। परियोजना आदि के समापन में विलम्ब के लिए हर्जानों की वसूली जैसी कुछ शर्तों के अनुपालन के अध्यक्षीन अनन्तिम समापन प्रमाणपत्र जारी करने का सक्षम प्राधिकारी ने अनुमोदन किया (28/05/2013)
44	कुरनूल-मेदाकुर-कडप्पा	15/11/2010	12/05/2013	31/03/2014 को पूर्ण नहीं	323	परियोजना 12/05/2013 तक पूर्ण किये जाने को निर्धारित थी। तथापि 30 जून 2013 तक केवल 64.92 प्रतिशत कार्य पूर्ण हुआ। आईई ने मासिक प्रगति रिपोर्ट में बताया कि यह निरन्तर नकदी प्रवाह समस्याओं और श्रम तथा सामग्री का इष्टतम उपयोग करने के लिए कार्यों की अनुचित योजना के कारण ग्राही द्वारा कार्यों की धीमी प्रगति के कारण था। तथापि आईई ने भूमि सौंपने में एनएचएआई को आरोप्य कारण उद्धरित कर 26/09/2013 तक माइलस्टोन III तथा सीओडी के लिए समय वृद्धि की सिफारिश की जो मासिक प्रगति रिपोर्ट में दी गई स्थिति के प्रतिकूल है। 31/03/2014 की पूर्ण नहीं। अनन्तिम सीओडी 20/12/2012 को घोषित की गई और कोई शास्ति प्रस्तावित नहीं थी।
45	हैदराबाद-विजयवाड़ा	6/04/2010	2/10/2012	20/12/2012	79	
46	महाराष्ट्र-रपी सीमा (पैकेज 6)	2/11/2007	2/11/2009	24/06/2010	234	सीए के अनुसार एमएचएआई को नियत तारीख को वर्तमान कार्यस्थल सौंपना था। उसे निर्धारित नियत तारीख अर्थात् 29/10/2007 को सौंपा गया था। 258.42 हैक्टेयर अतिरिक्त भूमि में से एनएचएआई को 6 माह के अन्दर 50% और शेष भूमि नियत तारीख से 12 माह के अन्दर सौंपनी थी। एनएचएआई 6 माह तथा 16 माह के विलम्ब से क्रमशः 5.1 हैक्टेयर तथा 22.26 हैक्टेयर भूमि को छोड़कर सभी भूमि सौंप सका। यह वन भूमि की अन्तर्गस्तता के कारण था।

क्र. सं.	खण्ड	नियत तारीख	समापन की निर्धारित तारीख	पीसीसी जारी करने की तारीख	निर्धारित समापन तारीख से पीसीसी की तारीख तक दिनों में विलम्ब	अभ्युक्तियां
47	इस्लामनगर-कदताल-(पैकेज 7)	2/03/2008	1/03/2010	11/06/2010	102	सीए के अनुसार एनएचआई को नियत तारीख को वर्तमान कार्यस्थल सौंपना था। उसे निर्धारित नियत तारीख अर्थात् 25/02/2008 को सौंपा गया था। 362.28 हेक्टेयर अतिरिक्त भूमि में से एनएचआई को 6 माह के अन्दर 50 प्रतिशत और शेष भूमि नियत तारीख से 12 माह के अन्दर सौंपनी थी। एनएचआई 12 माह के अन्दर 72.68 प्रतिशत भूमि सौंप सका शेष भूमि 3 माह से 15 माह के बीच विलम्ब से सौंपी गई थी। यह वन भूमि की अन्तर्ग्रस्तता के कारण था।
48	कदताल-अरमूर (पैकेज 8)	30/10/2007	29/10/2009	22/07/2009	-99	परियोजना 29/10/2009 तक पूर्ण की जानी निर्धारित थी। अनन्तिम सीओडी पंच लिस्ट मर्दों के साथ 22/07/2009 के घोषित की गई थी। इस प्रकार ग्राही शीघ्र समापन के लिए बोनस का दावा करने का हकदार था। यह एनएचआई के पास लम्बित था क्योंकि निर्धारित 120 दिनों के अन्दर पंच लिस्ट के समापन और अन्तिम एओडी जारी करने में विलम्ब पर ग्राही तथा एनएचआई के बीच विवाद हुआ था।
49	हुनगुण्ड-होसपेठ	18/09/2010	15/03/2013	3/11/2012	-132	99.054 कि. मी में से 88.81 कि. मी के पूर्ण होने के बाद अनन्तिम सीओडी 03/11/2012 को जारी किया गया था। पंच लिस्ट मर्दों सीए के अनुसार 90 दिन के अन्दर पूर्ण की जानी थी और ये 90 दिन के ही अन्दर 31/01/2013 तक पूर्ण की गई थी जैसा 2 किमी से अधिक रेलवे इंटरचेंज को छोड़कर आईई द्वारा प्रमाणित किया गया। यह पूर्ण नहीं हो सका क्योंकि एनएचआई 4.22 एकड़ अपेक्षित भूमि सौंप नहीं सका। इसे अक्टूबर 2013 तक सौंपने पर सहमति हुई थी और संशोधित निर्धारित माइलास्टोन IV की 31/03/2014 तक पीआईयू द्वारा सिफारिश की गई थी।
50	विजयवाड़ा-चिलकालुरीपेठ	1/05/2009	10/31/2011 को पुनः निर्धारित 31/01/2014	31.03.2014 को पूर्ण नहीं	882	समापन की आरम्भिक निर्धारित तारीख 31.10.2011 थी। तथापि ग्राही तथा एनएचआई दोनों को आरोग्य विलम्बों के कारण परियोजना पूर्ण नहीं की जा सकी। मील पत्थर की प्राप्ति और एनएचआई द्वारा हर्जानों का परिणामी आरोपण पर विभिन्न स्तर पर लम्बित चालू मध्यस्थ मामले थे। इसलिए 31.01.2014 को निर्धारित सीओडी के साथ मीलपत्थर I एवं II की प्राप्ति संशोधित करने के लिए पूरक अनुबन्ध किया गया था।
51	हाजीपुर-मुजफ्फरपुर	12/08/2010	8/02/2013	31.03.2014 को पूर्ण नहीं	416	31.03.2014 को पूर्ण नहीं हुआ

क्र. सं.	खण्ड	नियत तारीख	समापन की निर्धारित तारीख	पीसीसी जारी करने की तारीख	निर्धारित समापन तारीख से पीसीसी की तारीख तक दिनों में विलम्ब	अभ्युक्तियां
52	छपरा-हजीपुर	27/01/2011	25/07/2013	31.03.2014 को पूर्ण नहीं	249	31.03.2014 को पूर्ण नहीं हुआ
53	कोसी नदी पर 4 लेन पुल	4/04/2007	4/04/2010	8/02/2012	675	पीसीसी 08.02.2012 को जारी किया गया था, तथापि विलम्ब दिवस प्राधिकारी द्वारा अभी अनुमोदित किए जाने थे।
54	हजारीबाग-रौंची	1/08/2010	27/01/2013	31.03.2014 को पूर्ण नहीं	428	31.03.2014 को पूर्ण नहीं हुआ
55	दुर्ग वाईपास का अन्त	22/07/2008	22/01/2011	31/12/2012	709	पीसीसी 04.02.2012 को जारी किया गया था परन्तु कार्य 31.12.2012 तक पूर्ण हुआ था
56	वाराणसी-औरंगाबाद	12/09/2011	9/03/2014	31.03.2014 को पूर्ण नहीं	22	31.03.2014 को पूर्ण नहीं हुआ
57	पुणे-शोलापुर II	28/09/2011	14/01/2014	31.03.2014 को पूर्ण नहीं	76	31.03.2014 को पूर्ण नहीं हुआ
58	पटना-बख्तियारपुर	26/09/2011	25/03/2014	31.03.2014 को पूर्ण नहीं	6	31.03.2014 को पूर्ण नहीं हुआ
59	बरही-हजारीबाग	11/02/2012	10/02/2014	31.03.2014 को पूर्ण नहीं	49	31.03.2014 को पूर्ण नहीं हुआ
60	कृष्णागिरी-बलाझपेठ	7/06/2011	4/12/2013	31.03.2014 को पूर्ण नहीं	109	31.03.2014 को पूर्ण नहीं हुआ

अनुबंध 6
(देखें पैरा 5.6)
पंच लिस्ट मर्दों के समापन में विलम्ब के लिए हर्जाने

क्रम सं.	विस्तार का नाम	पीसीसी/अन्तिम समापन की तारीख	पंच लिस्ट मर्दों के समापन की तिथि	पंच लिस्ट मर्दों के समापन की वास्तविक तारीख	उदयहीत हर्जानों के ब्यौरे	वसूली	अभ्युक्तियां
1	सीतापुर-सखनऊ	17.10.2011 (50 किमी विस्तार हेतु) 10.01.2012 से 02.08.2012 (शेष 25.070 किमी हेतु)	16/02/2012 (50 किमी विस्तार हेतु) 30/11/2012 (शेष 25.070 किमी हेतु)	26/05/2012 (50 किमी विस्तार हेतु) 26/09/2012 (शेष 25.070 किमी हेतु)	₹ 28 लाख (50 किमी विस्तार हेतु) समय पर प्राप्त (शेष 25.070 किमी हेतु)	17/10/2011(50 किमी विस्तार हेतु) 10/01/2012 से 02/08/2012 (शेष 25.070 किमी हेतु)	
2	मेरठ-मुजफ्फरनगर	18/04/2011 (57 किमी. हेतु) और 21/10/2011 (20.80 किमी. हेतु)	16/08/2011(57 किमी. हेतु) 18/02/2012 (20.80 किमी. हेतु)	पूर्ण (वास्तव में पंच लिस्ट मर्दों और एडम अवधि में पूर्ण किए जाने के लिए अनुबन्ध ए/बी की बदली गई) (जून 2013 को स्थिति)	₹ 1.17 करोड़ (16/08/2011 से 30/09/2012 तक ₹ 200000 प्रति सप्ताह) ₹ 1.43 करोड़ (18/02/2012 से 30/06/2013 तक ₹ 200000 प्रति सप्ताह)	18/04/2011 (57 किमी. हेतु) और 21/10/2011 (20.80 किमी. हेतु)	
3	झांसी-ललितपुर	31/07/10	28/11/2010	अभी पूर्ण होना है (अक्टूबर 2013 को स्थिति)	₹ 10 लाख निम्नतम के अध्यक्षीन शेष पंच लिस्ट कार्य की लागत का 200 प्रतिशत (₹ 10 लाख माना गया चूंकि शेष कार्य की लागत उपलब्ध नहीं है।)	31/07/10	एनएचआई ने न तो ₹ 10 लाख की शास्ति लगाई (120 दिनों की समाप्ति के बाद) और न ही शाही के जोखिम तथा लागत पर पंच लिस्ट मर्दों का समापन करने के लिए आईसी से लागत अनुमान की मांग की।

क्रम सं.	विस्तार का नाम	पीसीसी/अन्तिम समापन की तारीख	पंच लिस्ट मर्दों के समापन की तिथि	पंच लिस्ट मर्दों के समापन की वास्तविक तारीख	उदग्रहीत हर्जानों के व्यौरे	वसूली	अभ्युक्तियां
4	महुआ -जयपुर	30/03/2008 (54.729 किमी. हेतु) 26/09/2009 (54.35 किमी. हेतु)	28/7/2008	अन्तिम समापन प्रमाणपत्र अभी जारी किया जाना है	उपलब्ध नहीं है	30/03/2008 (54.729 किमी. हेतु) 26/09/2009 (54.35 किमी. हेतु)	
5	बारा उई	11/7/2011 (30/6/2009 से पूर्व व्यापी प्रभाव से)	20/10/2011	अभी पूर्ण किया जाना है (जून 2013 की स्थिति)	₹ 10 लाख निम्नतम के अध्यक्षीन शेष पंच लिस्ट कार्य की लागत का 200 प्रतिशत इस प्रकार शास्ति ₹ 19.36 करोड़ बनी (अर्थात ₹ 9.68 करोड़* 200 प्रतिशत)	11/7/2011 (31/06/2009 से पूर्व व्यापी प्रभाव से)	आईसी ने जनवरी 2012 में बकाया मर्दों की लागत ₹ 9.68 करोड़ अनुमानित की। पंच लिस्ट मर्दें जून 2013 तक लम्बित थीं। 120 दिनों के अन्दर पंच लिस्ट मर्दों का समापन न होना झूठ अनुबन्ध का महत्वपूर्ण उल्लंघन है और सीए समाप्ति की मांग करता है।
6	जालन्धर -अमृतसर	29/04/2010/ आज तक जारी नहीं	27/08/2010	31/12/2010	₹ 200000 प्रति सप्ताह की शास्ति 110 दिनों की ₹ 31.14 लाख शास्ति	29/04/2010/ आज तक जारी नहीं	आईसी ने पंच लिस्ट मर्दों में 29/04/2010 को अपूर्ण पुलों तथा आरओबी को शामिल कर सीए के उल्लंघन में पीसीसी जारी किया। ग्राही पीसीसी तारीख से 120 दिनों के अन्दर इन मर्दों को पूरा नहीं कर सका। पंच लिस्ट मर्दें अन्ततः इसकी निर्धारित तारीख अर्थात 27 अगस्त 2010 से 110 दिनों के विलम्ब से 31 दिसम्बर 2010 को पूर्ण की गई थी।
7	गोरखपुर- बाईपास	31/03/2012/ आज तक जारी नहीं	29/07/2012	अभी पूर्ण होना है (अप्रैल 2013 की स्थिति)	एनएचएआई द्वारा पंच लिस्ट मर्दों के समापन की लागत की वसूली के अतिरिक्त ₹ 10,00,000 अधिकतम के अध्यक्षीन एसी लागत के 200 प्रतिशत के बराबर राशि भी शास्ति के रूप में ग्राही से एनएचएआई द्वारा वसूल की जाएगी। एनएचएआई को अधिकार होगा और ग्राही को एतद द्वारा निलम्ब लेखा से सीधे उसे वसूल करने का अधिकार स्पष्टतया एनएचएआई को देना है।	31/03/2012/ आज तक जारी नहीं	आईसी ने 31 मार्च 2012 को पंच लिस्ट मर्दों के साथ पीसीसी जारी किया। यद्यपि पीसीसी जारी होने की तारीख से 120 दिनों बाद 310 दिन बीत जाने के बावजूद पंच लिस्ट कार्य अभी पूरा किया जाना है (अप्रैल 2013) परन्तु एनएचएआई ने पंच लिस्ट मर्दों के समापन में विलम्ब के लिए ग्राही पर कोई शास्ति नहीं लगाई है।

क्रम सं.	विस्तार का नाम	पीसीसी/अन्तिम समापन की तारीख	पंच लिस्ट मर्दों के समापन की तिथि	पंच लिस्ट मर्दों के समापन की तारीख	पंच लिस्ट मर्दों के समापन की वास्तविक तारीख	उदग्रहीत हर्जानों के व्यौरे	वसूली	अभ्युक्तियां
8	पिम्पलगांव-धूले	पीसीसी-I: 24/03/2009 पीसीसी-II: 14/09/2009 पीसीसी-III: 03/03/2010	पीसीसी-I: 23/07/2009 पीसीसी-II: 10/01/2010 पीसीसी-III: 01/07/2010	पीसीसी-I: 23/07/2009 पीसीसी-II: 04/12/2010 पीसीसी-III: 30/09/2011	पीसीसी-I: 23/07/2009 पीसीसी-II: 04/12/2010 पीसीसी-III: 30/09/2011	पीसीसी-I: विलम्ब नहीं पीसीसी-II: 2704853 पीसीसी-III: 2107805	पीसीसी-I: 24/03/2009 पीसीसी-II: 14/09/2009 पीसीसी-III: 03/03/2010	पीआईईयू द्वारा शास्ति उदग्रहीत तथा वसूल की गई
9	पिम्पलगांव-नासिक-गोण्डे	पीसीसी: 18/08/2012	17/11/2012	15/11/2012	15/11/2012	विलम्ब नहीं हुआ	पीसीसी: 18/08/2012	पंच लिस्ट मर्दों के समापन में विलम्ब नहीं हुआ था।
10	रमपी-महा-सीमा धूले	पीसीसी-I: 23/01/2012 पीसीसी-II: 12/06/2012 पीसीसी-III: 23/07/2012	पीसीसी-I: 22/04/2012 पीसीसी-II: 10/09/2012 पीसीसी-III: 21/10/2012	पीसीसी-I: 21/04/2012 पीसीसी-II: 16/08/2012 पीसीसी-III: 06/09/2012	पीसीसी-I: 21/04/2012 पीसीसी-II: 16/08/2012 पीसीसी-III: 06/09/2012	विलम्ब नहीं हुआ	पीसीसी-I: 23/01/2012 पीसीसी-II: 12/06/2012 पीसीसी-III: 23/07/2012	पंच लिस्ट मर्दों के समापन में विलम्ब नहीं हुआ था।
11	बदापे-गोण्डे	पीसीसी-I: 23/12/2009 पीसीसी-II: 11/05/2010 पीसीसी-III: 11/07/2011 पीसीसी-IV: 12/06/2012	पीसीसी-I: 22/04/2010 पीसीसी-II: 08/09/2010 पीसीसी-III: 08/11/2011 पीसीसी-IV: 18/06/2012	पीसीसी-I: 18/10/2010 पीसीसी-II: 25/01/2011 पीसीसी-III: 09/04/2012 पीसीसी-IV: 18/06/2012	पीसीसी-I: 18/10/2010 पीसीसी-II: 25/01/2011 पीसीसी-III: 09/04/2012 पीसीसी-IV: 18/06/2012	पीसीसी-I: 2584350, पीसीसी-II: 555800, पीसीसी-III: 1391845	पीसीसी-I: 23/12/2009 पीसीसी-II: 11/05/2010 पीसीसी-III: 11/07/2011 पीसीसी-IV: 12/06/2012	पीआईईयू द्वारा शास्ति उदग्रहीत तथा वसूल की गई।
12	पूणे-शोलापुर पैकेज-I	पीसीसी: 28/01/2013	पीसीसी: 28/04/2013	पंच लिस्ट मर्दें अभी तक पूर्ण नहीं	पंच लिस्ट मर्दें अभी तक पूर्ण नहीं	उदग्रहीत नहीं	पीसीसी: 28/01/2013	आईई स्तर पर शास्ति उदग्रहण प्रक्रियाधीन है।
13	वडोदरा-भडूच (बीओटी I)	पीसीसी: 02/06/2009	पीसीसी: 30/09/2009	31/5/2010	31/5/2010	₹ 18.00 लाख -	पीसीसी: 02/06/2009	9 सप्ताह के विलम्ब की शास्ति ग्राही से उदग्रहीत तथा वसूल की गई।

क्रम सं.	विस्तार का नाम	पीसीसी/अन्तिम समापन की तारीख	पंच लिस्ट मर्दों के समापन की निर्धारित तारीख	पंच लिस्ट मर्दों के समापन की वास्तविक तारीख	उदग्रहीत हर्जानों के व्यौरे	वसूली	अभ्युक्तियां
14	भडूच-सूरत (बीओटी-II)	पीसीसी: 01/09/2009	पीसीसी: 31/12/2009	समय पर पूर्ण हुआ	उदग्रहीत नहीं	पीसीसी: 01/09/2009	पर्यवेक्षण की कमी और आईई/आईसी की ओर से विफलता के कारण गाही को अनन्तिम समापन प्रमाणपत्र जारी करते समय जारी पंच लिस्ट में तीन प्रमुख कार्य की मंदां शामिल नहीं की गई थी। परिणामस्वरूप गाही से ₹ 2.60 करोड़ की शास्ति का उदग्रहण और वसूली नहीं हुई।
15	सूरत-दहिसर	पीसीसी: 06/04/2013	भूमि सौंपने के 8 माह के पश्चात	लागू नहीं	उदग्रहीत नहीं	पीसीसी: 06/04/2013	पंच लिस्ट मर्दों का समापन गाही को बाधा मुक्त कार्यस्थल सौंपने के बाद 8 माह में पूर्ण होगा।
16	मडुराई-नूतीकोरन	01/07/2011 (पीसीसी) 13/01/2012 (अन्तिम समापन)	29/10/2011	13/01/2012	₹ 22.00 लाख (वसूली)	01/07/2011 (पीसीसी) 13/01/2012 (अन्तिम समापन)	एनएचआई द्वारा अन्तिम समापन प्रमाणपत्र अनुमोदन लम्बित होने तक गाही ने विलम्ब के लिए ₹ 22 लाख जमा किए थे।
17	त्रिची-डिडीगुल	10/01/2012	09/05/2012	07/05/2012	हर्जाना उदग्रहीत नहीं	10/01/2012	पंच लिस्ट कार्य निर्धारित तारीख से पूर्व पूर्ण हो गए
18	पदावर-त्रिची (एनएच-45)	05/05/2010	02/09/2010	30/08/2010	हर्जाना उदग्रहीत नहीं	05/05/2010	पंच लिस्ट कार्य निर्धारित तारीख से पूर्व पूर्ण हो गए
19	सलेम-करूर	22/08/2009	20/12/2009	--	₹ 21 लाख	22/08/2009	
20	सलेम-उलुंदुरपेठ	28/07/2012	25/11/12 और 28/12/13	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	28/07/2012	--
21	सलेम-कुमारपलायम	30/06/2010	28/10/2010	10/8/2010	₹ 1/82 करोड़	30/06/2010	31/09/2012 को समाप्त अवधि के लिए आन्तरिक लेखापरीक्षा रिपोर्ट के आधार पर वसूली योग्य हर्जाने
22	कुमारपलायम-चेंगापल्ली	26/08/2009	24/12/2009	10/8/2010	₹ 1.22 करोड़	26/08/2009	वही
23	पंडीचेरी-टिडीवनम	12/12/2011	10/04/2012	3/10/2012	₹ 52 लाख	12/12/2011	यद्यपि आईसी/आईई ने ₹ 52 लाख के हर्जाने के उदग्रहण की सिफारिश की परन्तु एनएचआई को अभी उसे वसूल/उदग्रहीत करना है।

क्रम सं.	विस्तार का नाम	पीसीसी/अन्तिम समापन की तारीख	पंच लिस्ट मर्दों के समापन की तिथि	पंच लिस्ट मर्दों के समापन की तारीख	पंच लिस्ट मर्दों के समापन की वास्तविक तारीख	उदग्रहित र्जनों के व्यौरे	वसूली	अभ्युक्तिता
24	त्रिशूर-अंगमल्ली	04/12/2011	02/04/2012	02/04/2012	अभी तक पूर्ण नहीं	निर्धारित किया जाना है	04/12/2011	चूंकि गाही ने समय पर पंच लिस्ट कार्य पूरे नहीं किए हैं इसलिए एनएचआई ने अलग एजेंसी के माध्यम से शेष पंच लिस्ट मर्दों का निर्माण कराने और कार्य के समापन पर 200 प्रतिशत दण्ड के साथ लागत वसूल करने का निर्णय किया। इसी बीच गाही ने आईई निर्धारित शेष पंच लिस्ट मर्दों की मात्रा का विरोध किया। एनएचआई द्वारा निर्णय के अभाव में मामला खड़ा हुआ है।
25	सिल्क बोर्ड जंक्शन से इलेक्ट्रॉनिक सिटी	06/04/2010	08/08/2010	08/08/2010	30/06/2013 की अभी पूर्ण किया जाना है	एनएचआई द्वारा र्जना नहीं लगाया गया यद्यपि कुछ पंच लिस्ट मर्दों के समापन में विलम्ब हुआ था	06/04/2010	प्रमुख पंच लिस्ट मद में से एक अर्थात आक्सफोर्ड पुल पर पुलिया का निर्माण पूर्ण नहीं हो सका। तथापि एनएचआई ने उसके लिए कोई शास्ति नहीं लगाई। अन्तिम सीओडी अभी भी 30/06/2013 को जारी की जानी है।
26	हैदराबाद-विजयवाडा	20/12/2012	29/04/2013	29/04/2013	अभी पूर्ण किया जाना है	विलम्ब एनएचआई को आरोप्य	20/12/2012	र्जना उदगाह नहीं
27	महाराष्ट्र-रपी सीमा (पैकेज 6)	24/06/2010	22/10/2010	30/04/2011	30/04/2011	पंच लिस्ट मर्दों को पूरा न करने के लिए ₹ 32.20 करोड़ के भुगतान का नोटिस जारी किया गया था।	24/06/2010	गाही एनएचआई के दावे का विरोध कर रहा है और इसलिए अभी तक (जून 2013) कोई वसूली नहीं की गई है।
28	इस्लाम नगर-कादताल (पैकेज 7)	11/06/2010	09/10/2010	09/10/2010	21 जुलाई, 2011	₹ 11.65 करोड़ के भुगतान का एक नोटिस पंच लिस्ट मर्दों को पूरा न करने के लिए एनएचआई द्वारा जारी किया गया था।	11/06/2010	विन्डो की सुविधाओं को छोड़कर जो मई 2012 में पूर्ण की गई थी, पंच लिस्ट 21 जुलाई, 2011 में पूर्ण की गई थी। गाही एनएचआई के दावे का विरोध कर रहा है और इसलिए अभी तक (जून 2013) कोई वसूली नहीं की गई है। अन्तिम सीओडी अभी जारी की जानी है।

क्रम सं.	विस्तार का नाम	पीसीसी/अन्तिम समापन की तारीख	पंच लिस्ट मर्दों के समापन की तिथि	पंच लिस्ट मर्दों के समापन की तिथि	पंच लिस्ट मर्दों के समापन की वास्तविक तारीख	उदयहीत हर्जानों के व्यौरे	वसूली	अभ्युक्तिता
29	कदताल-अरसूर (पैकेज 8)	22/07/2009	18/11/2009	27/07/2010	लागू नहीं	22/07/2009	पंच मर्दों जो भूमि अधिग्रहण समस्या के कारण पूरी नहीं हो सकी, को छोड़कर पंच लिस्ट पूरा किया गया था। इसलिए इन मर्दों की लागत कार्य के ऋणात्मक क्षेत्र के रूप में मानी और ग्राही से वसूल की गई थी।	
30	हुनगुण्ड-होसपेठ	03/11/2012	02/02/2013	2 किमी लम्बे रेलवे इंटरचेंज को छोड़कर	4.22 एकड़ भूमि सौंपने के कारण विलम्ब एनएचआई को आरोप्य	03/11/2012	2 किमी लम्बे इंटरचेंज को छोड़कर पंच लिस्ट निर्धारित तारीख के अन्दर पूर्ण हो गया था क्योंकि एनएचआई अपेक्षित भूमि सौंप नहीं सका।	
31	कोसी नदी पर 4 लेन पुल	08/02/2012	बिल्ट ड्राइंग के रूप में 09/05/2012 अन्य पंच लिस्ट --- 07/06/2012	भेजा नहीं 2 नवम्बर 2012 तक पूर्ण नहीं	हर्जाना उदयहीत नहीं	08/02/2012	पीसीसी जारी होने के 90 दिनों के अन्दर बोली ड्राइंग प्रस्तुत करने में विलम्ब सीए के अन्तर्गत बाध्यता का दोष पूर्ण निष्पादन बना और एनएचआई ₹ 12.54 करोड़ की निष्पादन प्रतिभूति को भुनाने का हकदार था। तथापि ऐसा नहीं किया गया था।	
32	दुर्ग बाईपास का अन्त छत्तीसगढ़/महाराष्ट्र सीमा	04/02/2012	03/06/2012	31/12/2012	₹ 60 लाख	04/02/2012	सीए के अनुसार सभी पंच लिस्ट मर्द विलम्ब के लिए @ ₹ 2 लाख प्रति सप्ताह की दर पर हर्जाने के भुगतान के अन्तर्गत 3 जून 2012 तक पूर्ण की जानी अपेक्षित है। पंच लिस्ट मर्दों में से आरओडब्ल्यू के किनारे एवेन्यू पेडों का रोपण और आरओडब्ल्यू के अन्दर अन्य भूदृश्य निर्माण कार्य और पुलियां एवं अन्य सुरक्षा कार्य (कुछ दीवार, फलेक्सीबल एपन, पिचिंग एपन और रेवेटमेंट) ग्राही द्वारा 3 जून 2012 तक पूर्ण नहीं किए जा सके। यद्यपि प्राधिकरण ने विलम्ब के कारण ₹ 6 लाख के हर्जाने की मांग की (जून 2012) परन्तु ग्राही ने यह कहते हुए कि भीषण गर्मी से पौधों की जीविता दर को बनाए रखने के लिए रोपण मानसून तक स्थगित किया गया था, भुगतान करने का विरोध किया।	

क्रम सं.	विस्तार का नाम	पीसीसी/अन्तिम समापन की तारीख	पंच लिस्ट मर्दों के समापन की तिथि	पंच लिस्ट मर्दों के समापन की वास्तविक तारीख	उदग्रहित हर्जानों के ब्यौरे	वसूली	अभ्युक्तियां
33	जयपुर-टॉक-देवली	27/09/2013	26/12/2013	अभी देय नहीं	ला.न.*	27/09/2013	असतत वितान के लिए पीसीसी 27/09/2013 को जारी किया गया था और भूमि समस्या तथा ग्राही की ओर से चूक, जैसा आईई द्वारा निर्धारित किया गया, के कारण मुख्य कार्य पंच लिस्ट में शामिल किया गया था। इसके अतिरिक्त कुल लम्बाई 119 किमी में से 29 किमी को पूरा करने के लिए 3 सितम्बर 2013 को एक पूरक अनुबन्ध किया गया था।

* ला न= लागू नहीं

अनुबंध 7
(देखें पैरा 5.7)
आंशिक टोल संग्रहण

अप्रार्थिकृत टोल संग्रहण के व्यौरे	
परियोजना	राशि ₹ करोड़ में
लखनऊ-सीतापुर	9.58
जयपुर-महुआ	8.24

निर्धारित समापन तारीख 21/06/2009 थी। सीए के अनुसार आंशिक टोल निर्धारण तभी किया जा सकता है यदि सम्पूर्ण परियोजना राजमार्ग निर्धारित निर्माण अवधि (अर्थात् 21/06/2009 तक) के अन्दर पूरा किया जाता है। लखनऊ - सीतापुर विस्तार के मामले में आंशिक रूप से पूर्ण विस्तार का पीसीसी दो ईओटी (अर्थात् 17/10/2011 तक) देने के बाद जारी किया गया था। पूर्ण विस्तार का पीसीसी जनवरी 2012 में जारी किया गया था। चूंकि आंशिक रूप से पूर्ण विस्तार पर टोल केवल तभी आरम्भ किया जा सकता था यदि सम्पूर्ण परियोजना राजमार्ग पूर्ण हो जाता है अर्थात् 21/06/2009 को, अक्टूबर 2011 से जनवरी 2012 तक ₹ 9.58 करोड़ का अपूर्ण विस्तार पर टोल संग्रहण करने के लिए ग्राही को अनुमत करना सीए का उल्लंघन था परिणामस्वरूप परियोजना राजमार्ग के समापन से पूर्व सड़क प्रयोक्ताओं पर अनुचित भार डाला गया।

निर्धारित समापन तारीख 21/03/2009 थी। सीए के अनुसार आंशिक टोल निर्धारण तभी किया जा सकता है यदि सम्पूर्ण परियोजना राजमार्ग निर्धारित निर्माण अवधि(अर्थात् 21/03/2009 तक) के अन्दर पूरा किया जाता है। जयपुर - महुआ विस्तार के मामले में आंशिक रूप से पूर्ण विस्तार का पीसीसी 31/03/2008 को जारी किया गया था। पूर्ण विस्तार का पीसीसी 189 दिनों के विलम्ब के बाद 26/09/2009 को जारी किया गया था और ईओटी 06/05/2009 तक दिया गया था। ग्राही ने अलग लेखा अर्थात् "हर्जाना भुगतान उपलेखा" में एनएचआई तथा ग्राही के बीच पूरक अनुबन्ध के अनुसार 07/05/2009 से 10/09/2009 तक टोल संग्रहण के रूप में ₹ 8.24 करोड़ जमा किए।

चूंकि आंशिक रूप से पूर्ण विस्तार पर टोल केवल तभी संग्रहित किया जा सकता है यदि सम्पूर्ण परियोजना राजमार्ग 20/03/2009 को पूर्ण हो गया था इसलिए अपूर्ण विस्तार पर 07/05/2009 से 10/09/2009 तक टोल संग्रहण करने के लिए ग्राही को अनुमति देना और उसे विभिन्न लेखा में जमा करना सीए का उल्लंघन है और परिणामस्वरूप सड़क प्रयोक्ताओं पर अनुचित भार डाला गया।

<p>मेरठ- मुजफ्फरनगर</p>	<p>27.08</p>	<p>निर्धारित समापन तारीख 08/03/2009 थी। सीए के अनुसार आंशिक टोल निर्धारण तभी किया जा सकता है यदि सम्पूर्ण परियोजना राजमार्ग निर्धारित निर्माण अवधि (अर्थात् 08/03/2009 तक) पूर्ण किया जाता है। मेरठ -मुजफ्फरनगर विस्तार के मामले में आंशिक रूप से पूर्ण विस्तार का पीसीसी दो ईओटी (अर्थात् 18/04/2011 तक) देने के बाद जारी किया गया था। पूर्ण विस्तार का पीसीसी 21/10/2011 को जारी किया गया था। चूंकि आंशिक रूप से पूर्ण विस्तार पर टोल आरम्भ तभी किया जा सकता है यदि सम्पूर्ण परियोजना राजमार्ग 08/03/2009 को पूर्ण हो गया था इसलिए 24/04/2011 से 20/10/2011 तक ₹ 27.08 करोड़ का अपूर्ण विस्तार पर टोल संग्रहण ग्राही को अनुमत करना सीए के खण्ड का उल्लंघन था परिणामस्वरूप परियोजना राजमार्ग पूर्ण होने से पहले सड़क प्रयोक्ताओं पर अनुचित भार डाला गया।</p>
<p>बदापे-गोंडे</p>	<p>116.77</p>	<p>इस परियोजना का कार्य पहला पीसीसी (23 दिसम्बर 2009) जारी करने की तारीख को 50 किमी के लगातार विस्तार पर पूर्ण किया गया था और इसके बावजूद 50 किमी के विस्तार के लिए टोल के संग्रहण हेतु पहला अनन्तिम समापन प्रमाणपत्र के जारी होने के बाद एनएचएआई ने एमओआरटीएच को फीस अधिसूचना का प्रस्ताव प्रस्तुत किया। श्रंखला किमी 445.250, 452.200, 459.200 तथा 486.660 पर आने वाले 4 आरओबी का समापन न होने के कारण उसे अस्वीकृत किया गया था जो वास्तव में 31 मई 2011 को पूर्ण हुए थे परन्तु सम्पूर्ण विस्तार के लिए फीस अधिसूचना एमओआरटीएच द्वारा 21 अप्रैल 2010 को जारी की गई थी जिसने ग्राही को घोटी पर 64 किमी के विस्तार हेतु 29 मई 2010 से टोल संग्रहण करना अनुमत किया जहाँ 50 किमी के लगातार विस्तार को पूर्ण किए बिना 14 किमी (11 मई 2010) के लिए आईई ने पीसीसी जारी किया। दो आरओबी (किमी 514.488 पर असनगांव तथा किमी 494.767 पर खरडी की 1.87 किमी लम्बाई) जो 27 दिसम्बर 2011 को पूर्ण किए गए थे और कार्य के मुख्य क्षेत्र थे, को छोड़कर 30.77 किमी के शेष विस्तार के लिए तीसरा अनन्तिम सीओडी 11 जुलाई 2011 को आईई द्वारा जारी किया गया था। ग्राही अर्जुनाली पर 96.5 किमी के सम्पूर्ण विस्तार हेतु 02 सितम्बर 2011 से 94.77 किमी की लम्बाई पर टोल का संग्रहण कर रहा है। चूंकि ग्राही लगातार विस्तार के केवल लगभग 50 किमी को पूरा करने के बाद टोल संग्रहण आरम्भ कर सका इसलिए 29 मई 2010 से टोल संग्रहण करने के लिए ग्राही को अनुमत करने के कारण 29 मई 2010 से 27 दिसम्बर 2011 (परियोजना के समापन की तारीख) तक ₹ 116.77 करोड़ के टोल का अनुचित संग्रहण हुआ।</p>

		<p>प्रबन्धन ने अपने उत्तर में बताया कि चार लेन यातायात हेतु अधूरे अन्तरालों को पूरा करने के लिए ग्राही ने सीओडी के लिए 50 किमी लगातार विस्तार की निम्नतम आवश्यकता के परे अतिरिक्त 3 किमी लम्बाई को पूरा किया था और तदनुसार इसे मील पत्थर I के रूप में मानकर 50 किमी विस्तार (किमी 440.00 से 493.00 तक) के लिए आईई ने सीओडी की सिफारिश की और 23/12/2009 को अनन्तिम सीओडी जारी किया गया। इसके अलावा मील पत्थर II के लिए सीओडी दी आरओबी, जो 27/12/2011 को पूर्ण किए गए थे, को निकालने के लिए मुख्यालय की विधिवत अनुमति से जारी किया गया था। प्रबन्धन का उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि यह सीए के अनुच्छेद 6.1 के विरुद्ध है और ग्राही केवल कम से कम 50 किमी लगातार विस्तार को पूरा करने के बाद टोल संग्रहण आरम्भ करेगा और उसके बाद ग्राही आरओबी के सभी कार्यों के समापन के बाद ही अर्थात् 27/12/2011 से टोल संग्रहीत करने का हकदार था। इस प्रकार एनएचएआई ने ग्राही को सीए के प्रावधानों के उल्लंघन में ₹ 116.77 करोड़ का टोल संग्रहण अनुमत किया।</p>
जोड़	₹ 161.67 करोड़	

अनुबंध 8
(देखें पैरा 5.9)
क्षेत्र में परिवर्तन

विस्तार का नाम	परिवर्तन का ब्यौरा	कारण	अभ्युक्तियां	31/03/2014 को परियोजना की स्थिति
1 बदरपुर- फरीदाबाद एलेक्ट्रेड	₹ 3.54 करोड़ (₹ 4.40 करोड़ ₹ 0.86 करोड़) की अन्तरिम लागत पर दो अतिरिक्त पीयूपी का निर्माण ₹ 85.50 लाख (टीपीसी का 25 प्रतिशत) के अतिरिक्त क्षेत्र में कोई परिवर्तन प्राधिकरण द्वारा वहन किया जाना था।	कार्यस्थल स्थितियों के अनुसार	आईसी की सिफारिश पर सक्षम प्राधिकारी अनुमोदित (10/01/2012)	छ: लेन ऐलिवोटिड राजमार्ग 29/11/2010 को पूर्ण हुआ था।
2 गोरखपुर - बाईपास खण्ड	ग्रामीणों की मांग के अनुसार ₹ 12.49 करोड़ की लागत पर सीओएस के रूप में प्राधिकरण द्वारा नौ अतिरिक्त उपमार्ग अनुमोदित किए गए थे जो ठेका लागत के लगभग 2.08 प्रतिशत था।	जनता की मांग	इस संबंध में कोई भुगतान नहीं किया गया है।	4/6 लेन का कार्य 31 मार्च 2012 को पूर्ण हो गया था।
3 काम्प्टी- कान्हन तथा नागपुर बाईपास	सीए के खण्ड 16.3.2 के अनुसार अनुदान अवाधि के दौरान जारी क्षेत्र आदेश में किसी परिवर्तन से उत्पन्न सभी लागतें परियोजना लागत के 0.25 प्रतिशत की कुल सीमा के अध्यक्षीन ग्राही द्वारा वहन की जाएगी जो ₹ 2.93 करोड़ बनी। क्षेत्र में परिवर्तन के कारण शेष व्यय प्राधिकरण द्वारा वहन किया जाना है।	कार्यस्थल स्थितियों के अनुसार विदर्भ सिंचाई विकास निगम, महाराष्ट्र ने निक्षेप कार्य के रूप में एनएच 7 पर चार बाक्स पुलियों के निर्माण का प्रस्ताव किया जिसके लिए ग्राही ने ₹ 1.23 करोड़ का दावा किया। इस दावे के प्रति प्राधिकरण ने 31 अक्टूबर 2012 तक ₹ 96.67 लाख वितरित किए।	चूंकि ₹ 96.67 लाख की राशि ₹ 2.93 करोड़ की कुल सीमा के अन्दर थी इसलिए ग्राही को इसका भुगतान अनियमित था।	वन खण्ड में चार लेन के 37.450 किमी को छोड़कर पीसीसी 11 जून 2012 को जारी किया गया था।
4 मेरठ- मुजफ्फरनगर	एनएचएआई को क्षेत्र में परिवर्तन के निवल प्रभाव (क्षेत्र में ऋणात्मक परिवर्तन के कारण ₹ 3.46 करोड़ और क्षेत्र में	कार्यस्थल आवश्यकता के अनुसार	चूंकि कार्य सीओएस की कार्य स्थल स्थितियों के कारण किया	ग्राही ने 24/04/2012 से टोल संग्रहण आरम्भ कर दिया था।

विस्तार का नाम	परिवर्तन का ब्यौरा	कारण	अभ्युक्तियां	31/03/2014 को परियोजना की स्थिति
खण्ड	घनात्मक परिवर्तन के कारण ₹ 9.45 करोड़) के प्रति ₹ 5.99 करोड़ वहन करना पडा।		गया था इसलिए कोई टिप्पणी नहीं ।	
5	जिरापुर-परवान् खण्ड ग्राही ने इसे क्षेत्र में परिवर्तन के रूप में मानकर संशोधित संरेखण के कारण ₹ 159.53 करोड़ का दावा किया यद्यपि एनएचएआई ने आज तक (अक्टूबर 2012) इसे स्वीकार नहीं किया था।	दोषपूर्ण डीपीआर	यद्यपि एनएचएआई द्वारा सीओएस स्वीकार नहीं किया गया था फिर भी इस राशि के दावे के लिए ग्राही के कानूनी कार्रवाई में जाने के अवसर है। दोष डीपीआर सलाहकार की ओर से है तथा एनएचएआई का भी है जिसने डीपीआर के ब्यौरों का सत्यापन नहीं किया था।	परियोजना का पीसीसी 22/03/2012 को जारी किया गया था।
6	जयपुर - महुआ खण्ड जयपुर सीमा पर परियोजना कार्यस्थल के अन्त में गुनी का घाट (विरासत स्मारक) पर भूमि की अनुपलब्धता के कारण 0.378 मीटर की सड़क लम्बाई (ऋणात्मक सीओएस) में छोटी कमी को छोड़कर इस विस्तारों में कोई क्षेत्र परिवर्तन नहीं हुआ है। ₹ 89.19 लाख की क्षेत्र में ऋणात्मक परिवर्तन की वसूली प्रक्रियाधीन है।	चूँकि डीपीआर में इसके लिए भी प्रावधान किया गया इसलिए टिप्पणी नहीं		परियोजना का 4 लेनिंग 25 सितम्बर 2009 को अनन्तिम रूप से पूर्ण हुआ था।
7	जालंधर-अमृतसर खण्ड सीए के अनुसार ग्राही को सात ग्रेड सैपेटोरों का निर्माण करना था। किमी. 413.630 पर क्षेत्र में परिवर्तन(सीओएस) के रूप में एक अतिरिक्त ग्रेड सैपेटोर ग्राही को 25-04-2012 (सीओडी से दो वर्ष बाद) को जारी किया गया था।	स्थानीय जनता की मांग और वीआईपी संदर्भ के अनुसार। ₹ 23.15 करोड़ (सीए के अनुसार निर्धारित 5% से अधिक) की राशि का क्षेत्र में परिवर्तन के कारण व्यय 50:50 अनुपात में पंजाब सरकार तथा एनएचएआई द्वारा बांटी/वहन की जानी है।	स्थानीय जनता की मांग और वीआईपी संदर्भ के अनुसार। कोई टिप्पणी नहीं	चार लेन खण्ड पूर्ण हो गया है और टौल संग्रहण आरम्भ हो गया

विस्तार का नाम	परिवर्तन का ब्यौरा	कारण	अभ्युक्तियां	31/03/2014 को परियोजना की स्थिति
8 उई-भोगनीपुर शाखा खण्ड	परिवर्तन का ब्यौरा कार्य के क्षेत्र में परिवर्तन का निवल प्रभाव ₹ 4.54 करोड़ बना	कारण भोगनीपुर की जनता की मांग के आधार प्राधिकरण ने कालपी में उपमार्ग के स्थान पर ₹ 38.07 लाख की लागत पर अप्रैल 2010 में उपमार्ग के निर्माण का प्रस्ताव अनुमोदित किया। प्राधिकरण द्वारा निवल बचत ₹ 2.72 करोड़ निकाली थी। इसके अतिरिक्त आईसी ने तैयार सड़क स्तर के परिवर्तन के कारण मिट्टी मात्रा में बचत की विस्तृत गणना ₹ 2.30 करोड़ की।	अभ्युक्तियां उपमार्ग (₹ 2.24 करोड़) की समाप्ति के कारण बचत और मिट्टी मात्रा (₹ 2.30 करोड़) में बचत अभी ग्राही से वसूल की जानी है (सितम्बर 2012)	31/03/2014 को परियोजना की स्थिति चार लेनिंग पीसीसी 11/07/2011 को जारी किया गया
9 गुडगांव-कोटपूतली जयपुर खण्ड	परिवर्तन का ब्यौरा कार्य के क्षेत्र में परिवर्तन की कुल लागत ₹ 101.41 करोड़ बनी	कारण दोषपूर्ण डीपीआर	अभ्युक्तियां यद्यपि ये संरचनाएं डीपीआर में परिकल्पित की गई थीं परन्तु सीए में उन्हें शामिल नहीं किया गया था ताकि परियोजना को व्यवहार्य बनाया जा सके। अन्ततः उन्हें ₹ 101.41 करोड़ का अतिरिक्त व्यय करने के द्वारा क्षेत्र में परिवर्तन के अधीन ग्राही के माध्यम से निर्मित कराया गया था जो एनएचएआई की ओर से चूक है।	31/03/2014 को परियोजना की स्थिति छः लेनिंग परियोजना कार्य प्रगति पर है और समापनाधीन है

विस्तार का नाम	परिवर्तन का ब्यौरा	कारण	अभ्युक्तियां	31/03/2014 को परियोजना की स्थिति
10 पानीपत-जालंधर खण्ड	कार्य के क्षेत्र में परिवर्तन की राशि ₹ 40.52 करोड़ बनी। क्षेत्र में परिवर्तन के कारण ₹ 33.65 करोड़ का शेष व्यय प्राधिकरण द्वारा वहन किया जाना है।	जन प्रतिनिधियों की सिफारिश के आधार पर प्रस्तावित	परियोजना अभी पूर्ण की जानी है	छ: लेन परियोजना प्रगति पर है।
11 इंदौर-गुजरात/एमपी सीमा खण्ड	कार्य के क्षेत्र में परिवर्तन की राशि ₹ 10.87 करोड़ बनी। क्षेत्र में परिवर्तन के कारण ₹ 7.93 करोड़ का शेष व्यय प्राधिकरण द्वारा वहन किया जाना है।	कार्यस्थल स्थितियों के कारण क्षेत्र में परिवर्तन	चूंकि कार्य कार्यस्थल के कारण किया गया था इसलिए टिप्पणी नहीं	परियोजना निर्माणाधीन है
12 जयपुर-टोंक-देवली खण्ड	कार्य के क्षेत्र में परिवर्तन की राशि ₹ 9.38 करोड़ बनी। क्षेत्र में परिवर्तन के कारण ₹ 7.40 करोड़ का शेष व्यय प्राधिकरण द्वारा वहन किया जाना है।	संरचनाएं डीपीआर में प्रस्तावित थीं परन्तु प्राधिकरण द्वारा सीए से निकाल दी गई थीं।	₹ 9.38 करोड़ की राशि का क्षेत्र में परिवर्तन (सीओएस) का परिहार किया जा सकता था यदि छ: से चार लेन के पुनर्व्यवस्थापन के दौरान सीए में राजमार्ग (वीयूपी) के लिए प्राधिकरण ने सही प्रकार प्रावधान किया होता। चूंकि कार्य जनता की मांग और वीआईपी संदर्भ के कारण किया गया था इसलिए कोई टिप्पणी नहीं की जा सकती है।	परियोजनाका निर्माण 27/09/2013 को पूर्ण हुआ था
13 नागपुर-साओनर-बैतूल खण्ड	कार्य के क्षेत्र में परिवर्तन की राशि ₹ 18.72 करोड़ बनी। क्षेत्र में परिवर्तन के कारण ₹ 12.47 करोड़ का शेष व्यय प्राधिकरण द्वारा किया जाना है।	जनता की मांग	चूंकि कार्य जनता की मांग और बीआईपी संदर्भ के कारण किया गया था इसलिए कोई टिप्पणी नहीं की जा सकती है।	इस विस्तार की चार लेनिंग 18/07/2015 तक पूर्ण किया जाना निर्धारित है।
14 पिमपलगांव-नासिक गौण्डे	₹ 2.12 करोड़ की लागत पर पीयूपी/सीयूपी, वीयूपी, सर्विस रोड, पुलों, फ्लाइ ओवर	जनता की मांग	किए गए कार्य की लागत एनएचआई पर अतिरिक्त वित्तीय भार होगा।	परियोजना निर्माणाधीन

विस्तार का नाम	परिवर्तन का ब्योरा	कारण	अभ्युक्तियां	31/03/2014 को परियोजना की स्थिति
15 एमपी-महाराष्ट्र-धूले	परिवर्तन का ब्योरा ₹ 39.88 करोड़ की लागत पर चार सीओएस अर्थात पीयूपी, बाक्स पुलिया, वीयूपी हैं	ग्रामीणों की मांग और सिंचाई प्रयोजन	किए गए कार्य की लागत एनएचएआई पर अतिरिक्त वित्तीय भार होगा।	20/07/2011 को पीसीसी जारी
16 वदापे-गौण्डे	₹ 56.54 करोड़ की लागत पर पीयूपी, वीयूपी, सबवे, सीयूपी, पुश्तादीवार, पुलों, सर्विस रोड आदि का निर्माण	दोषपूर्ण डीपीआर	किए गए कार्य की लागत एनएचएआई पर अतिरिक्त वित्तीय भार होगा।	27/12/2011 को पीसीसी जारी
17 पूणे-सतारा	1000 मी. लम्बाई की नई 3 लेन सुरंग का बनाना	डीपीआर में परन्तु सीए में नहीं- ₹ 327.33 करोड़		परियोजना कार्य प्रगति पर है
18 पुणे-शोलापुर पैकेज II	मोहोले फ्लाई ओवर के लिए अतिरिक्त स्पैन और मुख्य पुल की उपसंरचना	दोषपूर्ण डीपीआर- ₹ 9.5 करोड़	किए गए कार्य की लागत एनएचएआई पर अतिरिक्त वित्तीय भार होगा	परियोजना ओएण्डएम अधीन सीओडी 28/01/2013 को प्राप्त किया गया।
19 मुदरई-तृतीकोरन	धनात्मक परिवर्तन ₹ 18.41 करोड़ ऋणात्मक परिवर्तन ₹ 17.44 करोड़ क्षेत्र में परिवर्तन का निवल प्रभाव-₹ 97 लाख	लागू नहीं	लागू नहीं	पीसीसी 01/07/2011 को जारी
20 पदावर-त्रिची	₹ 37.41 करोड़ की लागत पर खण्ड पर (ठेका में अभिकल्पित दो लेन/चार लेन पुलों/संरचना के स्थान पर) सीओएस में तीन/छः लेन पुलों/संरचना का निर्माण शामिल	कार्यस्थल स्थितियों के अनुसार	भावी यातायात की आवश्यकता के आधार पर प्रस्ताव उचित है	कार्यपूर्ण तथा सीओडी 06/05/2010 का प्राप्त किया गया।
21 सिल्क बोर्ड जंक्शन से इलैक्ट्रॉनिक सिटी	1. एनआईसीईएल फ्लाई ओवर क्रॉसिंग के कारण खम्भा ऊंचाई में वृद्धि 2. आक्सफोर्ड कालेज पर अतिरिक्त पुलिया का निर्माण 3. अटीबेले फ्लाई ओवर पर पीयूपी का निर्माण	1. दोषपूर्ण डीपीआर 2. कार्यस्थल स्थिति 3. जनता की मांग	1. ₹ 82.04 लाख अनुमोदित 2. ₹ 35.27 लाख अनुमोदित 3. ₹ 49.63 लाख अनुमोदित	पूर्ण, पीसीसी 6/04/2010 की जारी किया गया था
22 इस्लामनगर-कदताल (पैकेज 7)	क्षेत्र में घनात्मक परिवर्तन 1. नरदीगौण्डा गांव में मस्जिद के सामने पुश्ता दीवार एवं सर्विस रोड का निर्माण क्षेत्र में ऋणात्मक परिवर्तन	1. मानीय एपी उच्च न्यायालय के निर्देशों के अनुसार 2. दोषपूर्ण डीपीआर 3. कार्यस्थल स्थिति	1. सैद्धान्तिक अनुमोदन किया गया, ₹ 0.42 करोड़ का वित्तीय निस्तार्थ। 2. ₹ 4.72 करोड़ की वसूली	पूर्ण, पीसीसी 11/06/2010 को जारी किया गया था

विस्तार का नाम	परिवर्तन का ब्यौरा	कारण	अभ्युक्तियां	31/03/2014 को परियोजना की स्थिति
23	कदताल-अरसूर (पैकेज 8)	<p>परिवर्तन का ब्यौरा</p> <p>2. अनुदान अनुबन्ध में पुल ढांचे के प्रावधान के विकल्प के रूप में सामान्य तटबन्ध के साथ राजमार्ग का निर्माण</p> <p>3. एफआरएल नीचा करना/ उठाना जैसा डीपीआर ने दिखाया कुप्ती घाट में आरसीसी नाली/पुश्ता दीवार प्रदान करना</p>	<p>एनएचआई मुख्यालय ने “सैद्धान्तिक अनुमोदन” किया है।</p> <p>3. ₹ 2.90 करोड़ की वसूली के लिए एनएचआई मुख्यालय ने ‘सैद्धान्तिक अनुमोदन’ दिया है।</p>	पूर्ण पीसीसी 22/07/2009 को जारी किया गया था।
	क्षेत्र में घनात्मक परिवर्तन	1, 2 तथा 3 कार्यस्थल स्थिति	<p>1 आईसी की सिफरिश के आधार पर ₹ 1.70 करोड़ के भुगतान के लिए, एनएचआई मुख्यालय ने उसका अनुमोदन किया</p> <p>2. आईसी की सिफरिश के आधार पर ₹ 1.03 करोड़ के भुगतान के लिए, एनएचआई मुख्यालय ने उसका अनुमोदन किया</p> <p>3. ₹ 3.77 करोड़ की सिफरिश की और अनुमोदन किया</p>	

अनुबंध 9
(देखें पैरा 5.10)

डीपीआर/एफआर सलाहकार के अनुसार अनुमानों के संदर्भ में यूटिलिटी शिफ्टिंग पर किए गए वास्तविक खर्च की तुलना

क्रम सं.	परियोजना का नाम	डीपीआर/एफआर में अनुमानित व्यय (₹ करोड़ में)	किया गया वास्तविक यूटिलिटी शिफ्टिंग व्यय (₹ करोड़ में)	तक व्यय	डीपीआर/एफआर अनुमान का प्रतिशत
1	जीरकपुर-परवाणु	0.7	19.82	मार्च, 2014	2831.43
2	पानीपत-जालंधर	6	145.49	मार्च, 2014	2424.83
3	एमपी/एमएच सीमा-नागपुर कामठी कान्हा तथा नागपुर बाईपास के निर्माण सहित	2.1	24.18	मार्च, 2014	1151.43
4	गुडगांव-कोटपूतली-जयपुर	14.1	96.28	फरवरी, 2014	682.84
5	गाजियाबाद-अलीगढ़	2.18	27.46	मार्च, 2014	1259.63
6	बारा-उरई	0.41	8.49	मार्च, 2014	2070.73
7	काजीगण्ड-बनिहाल	1.2	0	फरवरी, 2014	0.00
8	गोरखपुर-बाईपास	2.28	0.27	मार्च, 2014	11.84
9	सीतापुर-लखनऊ	3.48	5.59	मार्च, 2014	160.63
10	नागपुर-बैतूल	डीपीआर/एफआर में उल्लेख नहीं	53.27	मार्च, 2014	-
11	झांसी-ललितपुर	4.74	4.67	मार्च, 2014	98.52
12	जम्मू-उधमपुर	11	8.61	मार्च, 2014	78.27
13	मुरादाबाद-बरेली	5.95	13.96	मार्च, 2014	234.62
14	जयपुर-टोंक-देवली	डीपीआर/एफआर में उल्लेख नहीं	29.27	फरवरी, 2014	-
15	बदरपुर एलीवेटेड राजमार्ग	9.33	6.33	मार्च, 2014	67.85
16	महुआ जयपुर	18	10.5	मार्च, 2014	58.33
17	वाराणसी औरंगाबाद	20.34	9.04	मार्च, 2014	44.44

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण में सार्वजनिक निजी भागीदारी परियोजनाओं के कार्यान्वयन पर निष्पादन लेखापरीक्षा

क्रम सं.	परियोजना का नाम	डीपीआर/एफआर में अनुमानित व्यय (₹ करोड़ में)	किया गया वास्तविक यूटीलिटि शिफ्टिंग व्यय (₹ करोड़ में)	तक व्यय	डीपीआर/एफआर अनुमान का प्रतिशत
18	इन्दौर-झाबुआ गुजरात/म.प्र.सीमा	उपलब्ध नहीं	26.25	फरवरी, 2014	-
19	लखनऊ रायबरेली	5.38	18.61	मार्च, 2014	345.91
20	रायबरेली-इलाहाबाद	10.75	2.49	मार्च, 2014	23.16
21	बीवर-पाली-पिण्डवारा	12.51	71.5	मार्च, 2014	571.54
22	यमुनानगर-पंचकुला	डीपीआर/एफआर में उल्लेख नहीं	0.02	मार्च, 2014	31/03/2014 को नियत तारीख घोषित नहीं
23	आगरा-अलीगढ़	4.3	7.48	मार्च, 2014	173.95
24	कानपुर कबरई	12.5	10.07	मार्च, 2014	80.56
25	अलीगढ़ कानपुर	2.75	0.66	मार्च, 2014	24.00(समापनाधीन)
26	दिल्ली आगरा	89.93	3.33	मार्च, 2014	3.70
27	किशनगढ़-उदयपुर-अहमदाबाद	63.79	0.01	मार्च, 2014	0.02(समापनाधीन)
28	कीरतपुर-नेर-चौक	0	0	मार्च, 2014	0.00
29	मेरठ-मुजफ्फनगर	डीपीआर/एफआर में उल्लेख नहीं	10.17	मार्च, 2014	-
30	जालंधर-अमृतसर	डीपीआर/एफआर में उल्लेख नहीं	3.76	मार्च, 2014	-
31	चेनानी-नशरी	डीपीआर/एफआर में उल्लेख नहीं	0	मार्च, 2014	-
32	पिम्पलगांव-धूले	1.2	9.07	मार्च 2010 (समायन तारिख)	755.83
33	पिम्पलगांव-नाशिक-गोण्डे	22.17	61.91	मार्च, 2014	279.25
34	एमपी/एमएच सीमा-धूले	12.66	9.43	जुलाई 2012 (समापन तारिख)	74.49
35	वदापे-गोण्डे	डीपीआर/एफआर में उल्लेख नहीं	15.56	दिसम्बर 2011 (समापन तारीख)	-

क्रम सं.	परियोजना का नाम	डीपीआर/एफआर में अनुमानित व्यय (₹ करोड़ में)	किया गया वास्तविक यूटीलिटि शिफ्टिंग व्यय (₹ करोड़ में)	तक व्यय	डीपीआर/एफआर अनुमान का प्रतिशत
36	पुणे-सतारा	41.49	89.82	मार्च, 2014	216.49
37	पूणे-शोलापुर (पैकेज I)	22.01	42.45	मार्च, 2014	192.87
38	पुणे-शोलापुर (पैकेज II)	20.26	36.38	मार्च, 2014	179.57
39	अहमदाबाद-वडोदरा	17.99	3.47	मार्च, 2014	19.29
40	अहमदाबाद-गोधरा	5.08	31.65	मार्च, 2014	623.03
41	कांधला मुन्द्रा	31.07	19.26	मार्च, 2014	61.99
42	शामखियाली-गांधीधाम	22.21	11.41	मार्च, 2014	51.37
43	बडोदरा-भरूच (बीओटी-I)	12.56	14.18	जून 2009 (समापन तारीख)	112.90
44	भरूच-सूरत (बीओटी II)	9.91	10.91	सितम्बर 2009 (समापन तारीख)	110.09
45	महाराष्ट्र/गुजरात सीमा-सूरत/हजीरा पोर्ट	56.7	50.93	मार्च, 2014	89.82
46	सूरत-दहिसर	डीपीआर/एफआर में उल्लेख नहीं	70.93	मार्च, 2014	-
47	मद्राई-त्तीकोरन	1.922	10.66	मार्च, 2014	554.63
48	त्रिची-डिंडीगुल (एनएच 45)	डीपीआर/एफआर में उल्लेख नहीं	14.14	मार्च, 2014	-
49	पदावूर-त्रिची (एनएच 45)	4.06	8.05	मार्च, 2014	198.28
50	सलेम-करूर	4	2.93	मार्च, 2014	73.25
51	कृष्णगिरी-वलालपेट	20.94	22.52	मार्च, 2014	107.55
52	सलेम-उल्लुदुरपेट	293.31	53.16	मार्च, 2014	18.12
53	सलेम-कुमारपलयाम	3.89	9.1	मार्च, 2014	233.93
54	कुमारपलायम-चैंगापल्ली	5.16	11.84	मार्च, 2014	229.46
55	चैंगापल्ली-केरल सीमा	17.47	10.54	मार्च, 2014	60.33

क्रम सं.	परियोजना का नाम	डीपीआर/एफआर में अनुमानित व्यय (₹ करोड़ में)	किया गया वास्तविक यूटीलिटी शिफ्टिंग व्यय (₹ करोड़ में)	तक व्यय	डीपीआर/एफआर अनुमान का प्रतिशत
56	पाण्डिचेरी-टिडीवनम	डीपीआर/एफआर में उल्लेख नहीं	8.16	मार्च, 2014	-
57	त्रिशूर-अंगमल्ली	5.66	2.29	मार्च, 2014	40.46
58	कन्नूर-वेंगलम-कुट्टीपुरम I*	15	37.26	मार्च, 2014	248.40(समाप्त परियोजना)
59	कन्नूर-वेंगलम-कुट्टीपुरम II**	10	2.26	मार्च, 2014	22.60(समाप्त परियोजना)
60	बारासात-कृष्णानगर	10.53	7.98	जून-2014	75.78
61	कृष्णानगर-बहरामपुर	8.22	11.22	जून-2014	136.50
62	बहरामपुर-फरक्का	15	8.67	जून-2014	57.80
63	फरक्का-रायगंज	25	13.73	जून-2014	54.92
64	रायगंज-इलखोला	4.4	3.72	जून-2014	84.55
65	बारवा अड्डा-पानागढ़	150	12.78	जून-2014	8.52
66	दानकुन्नी-खडगपुर	17.84	7.99	जून-2014	44.79
67	सिल्क बोर्ड जंक्शन से इलेक्ट्रिक सिटी	डीपीआर/एफआर में उल्लेख नहीं	14.8	मार्च, 2014	-
68	बेंगलूर-हौसकोर्ट-मूल्बगुल	10	27.32	मार्च, 2014	273.20
69	करनूल-मिडाकुर-कडप्पा	7.4	20.13	मार्च, 2014	272.03
70	हैदराबाद-विजयवाड़ा	10.21	31.31	मार्च, 2014	306.66
71	महाराष्ट्र-एपी सीमा (पैकेज 6)	6.94	6.04	मार्च, 2014	87.03
72	इस्लामनगर कदताल (पैकेज 7)	3.35	4.05	मार्च, 2014	120.90
73	कादताल-अरमूर (पैकेज 8)	3.27	7.36	मार्च, 2014	225.08
74	तुमकुर-चित्रदुर्ग छ: लेन	12.67	0.44	मार्च, 2014	3.47
75	हुनगुण्ड-होसेपेट	15	41.95	मार्च, 2014	279.67
76	चिलकालुरीपेठ-नेल्लोर	43.28	24.8	मार्च, 2014	57.30

क्रम सं.	परियोजना का नाम	डीपीआर/एफआर में अनुमानित व्यय (₹ करोड़ में)	किया गया वास्तविक यूटीलिटि शिफ्टिंग व्यय (₹ करोड़ में)	तक व्यय	डीपीआर/एफआर अनुमान का प्रतिशत
77	विजयवाडा-चिलकालूरीपेठ	13.51	42.72	मार्च, 2014	316.21
78	अंगुल-सम्बलपुर	डीपीआर/एफआर में उल्लेख नहीं	उल्लेख नहीं	मार्च, 2014	31/03/2014 की नियत तारीख घोषित नहीं
79	भुवनेश्वर-चण्डीकोले	6.61	1	मार्च, 2014	15.13
80	पानीकोली-रिमोली	4.99	0.44	मार्च, 2014	8.82
81	सम्भलपुर-बारागढ़	2.5	6.51	मार्च, 2014	260.40
82	हाजीपुर-मुजफ्फरपुर	6.6	5	मार्च-2014	75.76
83	छपरा-हाजीपुर	11.34	1.45	मार्च-2014	12.79
84	कोसी नदी पर 4 लेन पुल	0.07	0	मार्च-2014	0.00
85	पटना-बख्तियारपुर	16.16	4.98	मार्च-2014	30.82
86	खगरिया-पूर्णियां	17.81	15.08	मार्च-2014	84.67
87	बरही-हजारीबाग	15	10.36	मार्च-2014	69.07
88	हजारीबाग-रौंची	67.5	55.83	मार्च-2014	82.71
89	रांची-रारगांव-जमशेदपुर	21.13	35.97	मार्च-2014	170.23
90	औरंगाबाद-बारवा अड्डा	51.97	0	मार्च-2014	31/03/2014 की नियत तारीख घोषित नहीं
91	महुलिया-खडगपुर	डीपीआर/एफआर में उल्लेख नहीं	0	मार्च-2014	31/03/2014 की नियत तारीख घोषित नहीं
92	रायपुर-बिलासपुर	75	6.87	मार्च-2014	9.16(समाप्त परियोजना)
93	दुर्ग बाईपास का अन्त	19.7	19.11	मार्च-2014	97.01
94	औरंगा-सरायपल्ली	65	1.52	मार्च-2014	2.34

अनुबंध 10
(देखें पैरा 7.4.1 तथा 7.5.1)

स्वतन्त्र सलाहकार/इंजीनियर तथा सुरक्ष सलाहकार की नियुक्ति में निर्धारित एवं वास्तविक तारीख

क्र सं	परियोजना का नाम	अनुदान अनुबंध की तारीख (दिन माह वर्ष)	आईसी/आईई की नियुक्ति की तारीख (दिन माह वर्ष)	आईसी/आईई की वास्तविक तारीख (दिन माह वर्ष)	दिनों में विलम्ब	सुरक्षा सलाहकार की नियुक्ति की तारीख (दिन माह वर्ष)	सुरक्षा सलाहकार की नियुक्ति की निर्धारित तारीख (दिन माह वर्ष)	दिनों में विलम्ब
1	दिल्ली-आगरा	16/07/2010	14/10/2010	8/10/2012	725	27/01/2011	14/10/2010	105
2	इन्दौर-झाबुआ	22/02/2010	23/05/2010	22/07/2011	425	31/03/2014 को नियुक्त नहीं	23/05/2010	1408
3	नागपुर-बैतूल	30/08/2010	28/10/2010	9/12/2011	407	6/01/2014	28/10/2010	1166
4	अलीगढ़-कानपुर	11/03/2011	9/06/2011	7/03/2012	272	31/03/2014 को नियुक्त नहीं	9/06/2011	1026
5	कानपुर-कबरई	11/03/2011	9/06/2011	21/05/2012	347	23/04/2014	9/06/2011	1049
6	गोरखपुर बाईपास	6/10/2006	3/02/2007	27/02/2008	389	लागू नहीं*	लागू नहीं	-
7	आगरा-अलीगढ़	23/12/2010	22/03/2011	12/01/2012	296	4/03/2014	22/03/2011	1078
8	जम्मू-उधमपुर	19/07/2010	17/10/2010	12/07/2011	268	9/07/2014	17/10/2010	1361
9	एमपी/एमएच सीमा-नागपुर काम्टी कान्हा तथा	5/10/2009	3/01/2010	12/10/2010	282		3/01/2010	866

*लागू नहीं=अनुदान अनुबन्ध के अनुसार लागू नहीं

क्र सं	परियोजना का नाम	अनुदान अनुबंध की तारीख (दिन माह वर्ष)	आईसी/आईई की नियुक्ति तारीख (दिन माह वर्ष)	आईसी/आईई की नियुक्ति वास्तविक तारीख (दिन माह वर्ष)	दिनों में विलम्ब	सुरक्षा सलाहकार की नियुक्ति तारीख (दिन माह वर्ष)	दिनों में विलम्ब
	नागपुर बाईपास सहित						
10	काजीगुण्ड-बनिहाल	13/07/2010	11/10/2011	17/06/2012	250	11/10/2011	902
11	मुरादाबाद-बरेली	19/02/2010	20/05/2010	18/01/2011	243	20/05/2010	236
12	चेनानी-नशरी	28/06/2010	27/09/2010	29/04/2011	214	26/09/2010	1282
13	पानीपत-जालंधर	9/05/2008	7/08/2008	6/03/2009	211	4/09/2008	875
14	रायबरेली से इलाहाबाद	31/03/2011	29/06/2011	16/02/2012	232	29/06/2011	924
15	जयपुर-टोंक-देवली	16/12/2009	16/03/2010	6/09/2010	174	16/03/2010	317
16	गाजियाबाद-अलीगढ़	20/05/2010	18/08/2010	10/02/2011	176	18/08/2010	146
17	झांसी-ललितपुर	29/09/2006	27/01/2007	20/07/2007	174	लागू नहीं	-
18	वाराणसी-औरंगाबाद	30/07/2010	28/10/2010	18/04/2011	172	28/10/2010	91
19	गुडगांव-कोटपल्ली-जयपुर	6/06/2008	4/09/2008	24/01/2009	142	4/09/2008	687
20	बदरपुर एलीवेटेड राजमार्ग	4/09/2008	3/12/2008	15/04/2009	133	3/12/2008	670

क्र सं	परियोजना का नाम	अनुदान अनुबंध की तारीख (दिन माह वर्ष)	आईसी/आईई की नियुक्ति तारीख (दिन माह वर्ष)	आईसी/आईई की नियुक्ति वास्तविक तारीख (दिन माह वर्ष)	दिनों में विलम्ब	सुरक्षा सलाहकार की नियुक्ति तारीख (दिन माह वर्ष)	दिनों में विलम्ब
21	कीरतपुर-नेर-चौक खण्ड	16/03/2012	14/06/2012	9/10/2012	117	14/06/2012	441
22	बयावर -पाली-पिण्डवारा	22/06/2011	21/09/2011	9/01/2012	110	21/09/2011	922
23	जीरकपुर*परवाणु	31/08/2007	29/12/2007	25/03/2008	87	लागू नहीं	-
24	महुआ-जयपुर	23/09/2005	21/01/2006	10/04/2006	79	लागू नहीं	-
25	किशनगढ़-अहमदाबाद	30/11/2011	28/02/2012	4/05/2012	66	28/02/2012	762
26	सीतापुर-लखनऊ	23/12/2005	23/04/2006	2/06/2006	40	लागू नहीं	-
27	बारा-उरई	27/04/2006	25/08/2006	3/08/2006	-22	लागू नहीं	-
28	जालंधर-अमृतसर	30/11/2005	30/03/2006	13/04/2006	14	लागू नहीं	-
29	मेरठ-मुजफ्फरनगर	9/09/2005	1/01/2006	19/06/2006	169	लागू नहीं	-
30	यमुनानगर-पंचकुला	30/07/2012	28/10/2012	31/03/2014 को नियुक्त नहीं	519	28/10/2012	-243
31	लखनऊ रायबरेली	3/02/2012	3/05/2012	17/12/2012	228	3/05/2012	666
32	पिम्पलगांव- धूले	28/09/2005	26/01/2006	30/05/2006	124	लागू नहीं	-
33	पिम्पलगांव-नासिक गौण्डे	8/07/2009	5/10/2009	22/03/2010	168	5/10/2009	1012

क्र सं	परियोजना का नाम	अनुदान अनुबंध की तारीख (दिन माह वर्ष)	आईसी/आईई की नियुक्ति तारीख (दिन माह वर्ष)	आईसी/आईई की वास्तविक तारीख (दिन माह वर्ष)	दिनों में विलम्ब	सुरक्षा सलाहकार की नियुक्ति तारीख (दिन माह वर्ष)	दिनों में विलम्ब
34	एमपी/एमएच सीमा-धूले	24/06/2009	22/09/2009	15/03/2010	174	27/01/2011	492
35	वटापे-गोण्डे	14/10/2005	10/02/2006	13/04/2006	62	लागू नहीं	-
36	पूणे-सतारा	10/03/2010	8/06/2010	4/11/2011	514	8/06/2010	490
37	पूणे-शोलापुर पैकेज I	19/05/2009	18/08/2009	16/03/2010	210	18/08/2009	1137
38	पूणे-शोलापुर पैकेज II	30/09/2009	28/12/2009	20/10/2010	296	31/12/2009	1174
39	अहमदाबाद-वडोदरा	25/07/2011	22/11/2011	19/04/2012	149	23/10/2011	890
40	अहमदाबाद-गोधरा	25/03/2010	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	27/12/2010	44
41	कांधला-मुन्द्रा	10/03/2010	7/06/2010	24/11/2010	170	9/06/2010	244
42	शामख्याली-गांधीधाम	17/03/2010	14/06/2010	22/12/2010	191	16/06/2010	237
43	वडोदरा-भरूच (बीओटी I)	12/07/2006	9/10/2006	13/12/2006	65	लागू नहीं	-
44	भरूच-सूरत (बीओटी II)	7/07/2006	4/10/2006	28/02/2007	147	लागू नहीं	-

क्र सं	परियोजना का नाम	अनुदान अनुबंध की तारीख (दिन माह वर्ष)	आईसी/आईई की नियुक्ति तारीख (दिन माह वर्ष)	आईसी/आईई की नियुक्ति वास्तविक तारीख (दिन माह वर्ष)	दिनों में विलम्ब	सुरक्षा सलाहकार की नियुक्ति तारीख (दिन माह वर्ष)	दिनों में विलम्ब
45	महाराष्ट्र/गुजरात सीमा/हजीरा पोर्ट	18/05/2009	15/08/2009	8/02/2010	177	17/08/2009	540
46	दहिस्स-सूरत	30/04/2008	29/07/2008	10/02/2009	196	30/07/2008	723
47	मदुरई-त्तीकोरन	24/07/2006	20/11/2006	20/12/2006	30	लागू नहीं	-
48	त्रिची-डिंडीगुल (एनएच 45)	19/07/2007	15/11/2007	18/04/2008	155	लागू नहीं	-
49	पदालूर-त्रिची (एनएच 45)	30/05/2006	4/10/2006	23/10/2006	19	लागू नहीं	-
50	सेलम-करूर	30/01/2006	10/04/2006	10/04/2006	0	लागू नहीं	-
51	कृष्णागिरी-वलाजपेट	13/05/2010	12/08/2010	8/04/2011	239	12/08/2010	160
52	सेलम-उल्लुदुरपेट	15/01/2008	15/11/2007	28/02/2008	105	लागू नहीं	-
53	सेलम-कुमारपलायम	20/01/2006	20/05/2006	8/06/2006	19	लागू नहीं	-
54	कुमारपलायम-चेंगापल्ली	20-1-2006/	20/05/2006	17/03/2006	-64	लागू नहीं	-
55	चेंगापल्ली-केरल सीमा	25/03/2010	23/06/2010	15/03/2011	265	23/06/2010	149
56	पाण्डिचेरी-टिनडीवनम	1/04/2008	16/11/2007	1/04/2008	137	लागू नहीं	-

क्र सं	परियोजना का नाम	अनुदान अनुबंध की तारीख (दिन माह वर्ष)	आईसी/आईई की नियुक्ति तारीख (दिन माह वर्ष)	आईसी/आईई की नियुक्ति वास्तविक तारीख (दिन माह वर्ष)	दिनों में विलम्ब	सुरक्षा सलाहकार की नियुक्ति तारीख (दिन माह वर्ष)	दिनों में विलम्ब
57	त्रिशूर-अंगामल्ली	3/05/2006	27/03/2006	19/05/2006	53	लागू नहीं	-
58	कन्नूर-वेंगलम-कुट्टीपुरम I	24/02/2010	24/05/2010	अनुदान अनुबंध समाप्त	लागू नहीं	अनुदान अनुबंध समाप्त	-
59	कन्नूर-वेंगलम-कुट्टीपुरम II	24/02/2010	24/05/2010	अनुदान अनुबंध समाप्त	लागू नहीं	अनुदान अनुबंध समाप्त	-
60	बारासात-कृष्णानगर	20/06/2011	18/09/2011	27/07/2012	313	18/09/2011	14/07/2014
61	कृष्णानगर-बहरामपुर	16/06/2011	14/09/2011	8/11/2012	421	14/09/2011	14/07/2014
62	वहरामपुर-फरक्का	28/06/2010	25/09/2010	27/03/2012	549	25/09/2010	23/11/2010
63	फरक्का-रायगंज	19/07/2010	16/10/2010	26/12/2011	436	16/10/2010	19/11/2010
64	रायगंज-दलखोला	28/06/2010	25/09/2010	26/12/2011	457	25/09/2010	19/11/2010
65	बरवा अड्डा-पानागढ	5/08/2011	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	-
66	दानकुनी-खडगपुर	20/06/2011	18/09/2011	24/10/2011	36	18/09/2011	28/10/2013
67	सिल्वेक बोर्ड जंक्शन से इलेक्ट्रॉनिक सिटी	25/01/2006	4/07/2006	16/10/2006	104	लागू नहीं	लागू नहीं
68	बेंगलूर-हौसकोटे-मूलबगूल	9/07/2007	5/11/2006	4/06/2008	577	लागू नहीं	लागू नहीं

क्र सं	परियोजना का नाम	अनुदान अनुबंध की तारीख (दिन माह वर्ष)	आईसी/आईई की नियुक्ति तारीख (दिन माह वर्ष)	आईसी/आईई की वास्तविक तारीख (दिन माह वर्ष)	दिनों में विलम्ब	सुरक्षा सलाहकार की नियुक्ति तारीख (दिन माह वर्ष)	दिनों में विलम्ब
69	करनूल-मिडाकुर-कडप्पा	10/02/2010	11/06/2010	29/07/2010	48	19/01/2011	222
70	हैदराबाद-विजयवाड़ा	9/10/2009	7/01/2010	16/04/2010	99	19/01/2011	377
71	महाराष्ट्र-एपी सीमा (पैकेज 6)	7/05/2007	4/09/2007	1/11/2007	58	लागू नहीं	-
72	इस्लामनगर-कदताल (पैकेज 7)	5/09/2007	3/01/2008	2/11/2007	-62	लागू नहीं	-
73	कदताल-अरमूर (पैकेज 8)	4/05/2007	2/11/2007	2/11/2007	0	लागू नहीं	-
74	तुमकुर-चित्रदुर्ग छ लेन	16/08/2010	14/11/2010	27/05/2011	194	14/11/2010	178
75	हुनगुण्ड-हौसपेठ	22/03/2010	20/06/2010	24/12/2010	187	20/06/2010	213
76	चिलकलूरीपेठ-नेल्सौर	15/07/2010	12/10/2010	29/08/2011	321	12/10/2010	567
77	विजयवाड़ा-चिलकलूरीपेट	4/06/2008	1/09/2008	5/06/2009	277	1/09/2008	623
78	अंगुल-सम्भलपुर	13/03/2012	10/06/2012	20/09/2012	102	10/06/2012	659
79	भुवनेश्वर-चण्डीकोल	6/08/2010	4/11/2010	12/01/2012	434	4/11/2010	406

क्र सं	परियोजना का नाम	अनुदान अनुबंध की तारीख (दिन माह वर्ष)	आईसी/आईई की नियुक्ति तारीख (दिन माह वर्ष)	आईसी/आईई की नियुक्ति वास्तविक तारीख (दिन माह वर्ष)	दिनों में विलम्ब	सुरक्षा सलाहकार की नियुक्ति तारीख (दिन माह वर्ष)	दिनों में विलम्ब
80	पानीकोली-रिमोली	28/09/2011	27/12/2011	25/06/2013	546	27/12/2011	31/03/2014 को नियुक्त नहीं 825
81	सम्भलपुर-बारागढ़	29/06/2010	27/10/2010	8/12/2011	407	27/10/2010	27/01/2011 92
82	हाजीपुर-मुजफ्फरपुर	24/02/2010	25/05/2010	19/11/2010	178	25/05/2010	8/02/2011 259
83	छपरा-हाजीपुर	28/07/2010	26/10/2010	14/09/2011	323	26/10/2010	8/02/2011 105
84	कोसी नदी पर 4 लेन पुल	6/10/2006	3/02/2007	1/05/2007	87	लागू नहीं	लागू नहीं -
85	पटना-बख्तियारपुर	31/03/2011	29/06/2011	1/03/2012	246	29/06/2011	7/04/2014 1013
86	खगडिया-पूर्णियां	8/04/2011	7/07/2011	7/03/2012	244	7/07/2011	7/04/2014 1005
87	बरही-हजारीबाग	31/08/2010	29/11/2010	1/08/2011	245	29/11/2010	19/01/2011 51
88	हजारीबाग-रांची	8/10/2009	6/01/2010	5/08/2010	211	6/01/2010	8/02/2011 398
89	रांची-रायगांव जमशेदपुर	20/04/2011	19/07/2011	30/01/2012	195	19/07/2011	17/12/2013 882
90	औरंगाबाद-बरवा अड्डा	18/05/2012	16/08/2012	31/03/2014 को नियुक्त नहीं	592	16/08/2012	31/03/2014 को नियुक्त नहीं 592
91.	महुलिया-खडगपुर	29/02/2012	29/05/2012	31/03/2014 को नियुक्त नहीं	671	29/05/2012	31/03/2014 को नियुक्त नहीं 671
92.	रायपुर-बिलासपुर	25/01/2012	24/04/2012	31/03/2014 को नियुक्त नहीं	706	24/04/2012	31/03/2014 को नियुक्त नहीं 706

क्र सं	परियोजना का नाम	अनुदान अनुबंध की तारीख (दिन माह वर्ष)	आईसी/आईई की नियुक्ति की तारीख (दिन माह वर्ष)	आईसी/आईई की वास्तविक तारीख (दिन माह वर्ष)	दिनों में विलम्ब	सुरक्षा सलाहकार की नियुक्ति की तारीख (दिन माह वर्ष)	दिनों में विलम्ब
93.	दुर्ग बाईपास का अन्त	23/01/2008	22/05/2008	28/05/2008	6	लागू नहीं	-
94.	औरंग-सरायपल्ली	25/01/2012	24/04/2012	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	24/04/2012	उपलब्ध नहीं

* लागू नहीं=अनुदान अनुबन्ध के अनुसार लागू नहीं

संकेताक्षरों की शब्दावली

क्र. सं.	संकेताक्षर	पूर्ण रूप	पैरा सं.
1	बीओटी	निर्माण, प्रचालन तथा स्थानान्तरण	1.5
2	सीसीआई	अवसंरचना की केबिनेट समिति	1.10
3	सीए	छूट अनुबन्ध	1.9
4	सीसीईए	आर्थिक मामलों की केबिनेट समिति	1.6
5	सीओडी	वाणिज्यिक प्रचालन तारीख	5.6
6	सीओआई	अवसंरचना समिति	1.1
7	सीओएस	क्षेत्र में परिवर्तन	5.9
8	डीसीए	ड्राफ्ट छूट अनुबन्ध	4.1.1
9	डीओपीटी	कार्मिक एवं प्रशिक्षण विभाग	7.2
10	डीपीआर	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट	1.9
11	ईजीओएम	मंत्रियों का अधिकार प्राप्त समूह	1.10
12	ईओआई	हित की अभिव्यक्ति	4.1.1
13	ईओटी	समय वृद्धि	5.3
14	ईपीसी	इंजीनियरी, खरीद तथा निर्माण	1.4
15	एफपी	वित्त पोषण योजना	3.2
16	एफआर	व्यवहार्यता रिपोर्ट	5.10
17	जीएडी	सामान्य प्रबन्ध ड्राइंग	5.2.3
18	जीओआई	भारत सरकार	1.1
19	जीओएम	मंत्री समूह	1.10
20	जीक्यू	स्वर्णिम चतुर्भुज	1.1
21	आईएमजी	अन्तर मंत्रालय समूह	1.6
22	आईसी	स्वतन्त्र सलाहकार	1.10
23	आईटी एक्ट	आयकर अधिनियम	3.2
24	आईई	स्वतन्त्र इंजीनियर	4.1.2
25	आईआरसी	भारतीय सड़क कांग्रेस	4.2
26	आईआरआर	प्रतिफल की आन्तरिक दर	4.1.2.8
27	एल-1	निम्नतम बोलीदाता	4.1.2.7
28	एलओए	अवार्ड पत्र	5.1

क्र. सं.	संकेताक्षर	पूर्ण रूप	पैरा सं.
29	एमसीए	आदर्श छूट अनुबन्ध	1.9
30	एमओआरटीएच	सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय	1.1
31	एमपीआरएस	मासिक प्रगति रिपोर्ट	7.1
32	एनएच	राष्ट्रीय राजमार्ग	2.3
33	एनएचआई	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण	1.1
34	एनएचडीपी	राष्ट्रीय राजमार्ग विकास कार्यक्रम	1.1
35	एनओसी	अनापत्ति प्रमाणपत्र	6.3.1
36	एनपीवी	निवल वर्तमान मूल्य	4.3.1
37	एनएस-ईडब्ल्यू	उत्तर दक्षिण तथा पूर्व पश्चिम कारीडोर	1.1
38	ओएण्डएम	प्रचालन एवं अनुरक्षण	1.9
39	पीडब्ल्यूडी	लोक निर्माण विभाग	7.2
40	पीसीसी	अनन्तिम समापन प्रमाणपत्र	5.6
41	पीसीयू	यात्री कार यूनिट	4.2
42	पीडी	परियोजना निदेशक	7.4.3
43	पीआईयू	परियोजना कार्यान्वयन यूनिट	1.10
44	पीपीपी	जनता निजी भागीदारी	1.5
45	पीपीपीएसी	जनता निजी भागीदारी मूल्यांकन समिति	1.6
46	पीपीपी-पीएमयू	पीपीपी परियोजना मानीटरन यूनिट	7.8
47	पीपीपी-पीआरयू	पीपीपी निष्पादन समीक्षा यूनिट	7.8
48	आरएफपी	प्रस्ताव का अनुरोध	4.1.1
49	आरएफक्यू	अर्हता का अनुरोध	4.1.1
50	आरओबी/आरयूबी	रेल ऊपरि पुल/रेल नीचे पुल	2.3
51	आरओडब्ल्यू	मार्गाधिकार	5.2
52	एससी	सुरक्षा सलाहकार	4.1.2
53	एसएफसी	स्थाई वित्त समिति	1.6
54	एसओआर	शेड्यूल ऑफ रेट्स	5.4
55	एसपीवी	विशेष प्रयोजन वाहन	5.1
56	टीपीसी	कुल परियोजना लागत	1.8
57	वीजीएफ	व्यवहार्यता अन्तराल वित्तपोषण	1.11
58	ई-पीएफएमएस	परियोजना वित्तीय प्रबन्धन प्रणाली	7.3