

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 एनएचआई 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 ऑपरेंट 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 एनएचआई 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)

एनएचआरआई का संगठनात्मक चार्ट

