कार्यकारी सारांश

प्रस्तावना

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

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

हमने यह निष्पादन लेखापरीक्षा क्यों की?

प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना (पीएमजीएसवाई) की समीक्षा जनवरी 2005 तथा जून 2005 के बीच की गई थी जिसमें अप्रैल 2000 से मार्च 2005 तक की अवधि शामिल थी तथा लेखापरीक्षा निष्कर्षों को सीएजी के 2006 के प्रतिवेदन सं. 13 में शामिल किया गया था। लेखापरीक्षा ने भौतिक एवं वित्तीय योजना, निधि उपयोग, कार्यान्वयन, निविदा प्रक्रिया, गुणवत्ता आश्वासन, सड़कों के अनुरक्षण, मॉनीटरिंग तथा आनलाईन प्रबंधन एवं मॉनीटरिंग प्रणाली[1] (ओएमएमएस) की क्षमता में कमियां पाई। जब से कार्यक्रम पर व्यय विविध प्रकार से बढ़ा है। राज्यों ने निष्पादन लेखापरीक्षा अवधि (2010-15) के दौरान कार्यक्रम के कार्यान्वयन पर ₹63,877.78 करोड़ का उपयोग किया था। प्रगति की समीक्षा करने की दृष्टि से कार्यक्रम की निष्पादन लेखापरीक्षा करने का निर्णय लिया गया। इस निष्पादन

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

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

मुख्य निष्कर्ष

योजना

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

(पैरा- 3.2.1)

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

(पैरा- 3.3.1)

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

(पैरा- 3.3.3)

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

(पैरा- 3.3.5)

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

(पैरा- 3.5)

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

(पैरा- 3.6.1)

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

(पैरा- 3.6.3)

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

(पैरा- 3.6.4)

कार्यक्रम कार्यान्वयन

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

(पैरा- 4.2.2)

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

(पैरा- 4.3.1)

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

(पैरा- 4.3.3)

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

(पैरा- 4.4.2)

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

(पैरा- 4.4.5)

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

(पैरा- 4.4.8)

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

(पैरा- 4.4.9)

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

(पैरा- 4.4.11)

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

(पैरा- 4.4.12)

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

(पैरा- 4.4.16)

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

(पैरा- 4.5.1)

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

(पैरा- 4.5.2)

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

(पैरा- 4.5.3 तथा **4.5.4)**

निधि प्रबंधन

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

(पैरा- 5.5)

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

(पैरा- 5.9)

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

(पैरा- 5.10)

गुणवत्ता नियंत्रण, मॉनीटरिंग तथा मूल्यांकन

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

(पैरा- 6.1.1)

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

(पैरा- 6.2.1)

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

(पैरा- 6.2.2)

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

(पैरा- 6.2.4)

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

(पैरा- 6.3.3)

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

(पैरा- 6.4)

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

(पैरा- 6.6)

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

(पैरा- 6.7)

संयुक्त भौतिक सत्यापन के निष्कर्ष

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

(अध्याय-7)

ओएमएमएएस की आईटी लेखापरीक्षा

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

(पैरा-8.4)

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

(पैरा-8.5)

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

(पैरा-8.6)

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

(पैरा-8.7)

निष्कर्ष

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

अनुशंसाएं

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

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

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

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

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

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

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