

अध्याय IV: संविदा प्रबंधन एवं कार्यों का निष्पादन

4. प्रस्तावना

कार्यान्वयन कार्यनीति के अनुसार, राज्य लोक निर्माण विभाग (पीडब्ल्यूडी) भारत-नेपाल सीमा के पास सड़क निर्माण कार्यों के निर्माण के निष्पादन हेतु उत्तरदायी थे। परियोजना को मार्च 2016 तक पूर्ण किया जाना था। समय सीमा को आगे 31 दिसम्बर 2022 तक संशोधित किया गया।

गृह मंत्रालय तथा राज्य पीडब्ल्यूडी में कार्यों के निष्पादन से संबंधित अभिलेखों की जाँच से निम्नलिखित ज्ञात हुआ:-

4.1 आईएनबीआर परियोजना की राज्यवार प्रगति

आईएनबीआरपी की राज्यवार स्थिति तालिका सं. 8 में वर्णित है:-

तालिका सं.8 : आईएनबीआर परियोजना की राज्यवार स्थिति (मार्च 2021 तक)

| विवरण | बिहार | उत्तर प्रदेश | उत्तराखण्ड | कुल |
|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|----------------|------------------|
| सीसीएस द्वारा अनुमोदित लंबाई (कि.मी. में) | 564 | 640 | 173 | 1377 |
| निर्माण किए जाने वाली सड़क की वास्तविक लंबाई (कि.मी. में) | 552.29 | 574.59 | 135.48 | 1262.36 |
| एचएलईसी द्वारा अनुमोदित डीपीआर (कि.मी. में) | 552.29 ³⁵ (100 %) | 235.57 ³⁶ (41 %) | 55 (41 %) | 842.86 (67 %) |
| संरचना कार्य (कि.मी. में) (अनुमोदित डीपीआर में कि.मी. के संदर्भ में प्रतिशतता) | 354.91 (64 %) | 197.35 (84 %) | 41.5 (75 %) | 593.76 (70 %) |

³⁵ बिहार में, वास्तविक कार्यस्थल परिस्थितियों के अनुसार 564 कि.मी. की लंबाई 552.29 कि.मी. तक घटा दी गई थी।

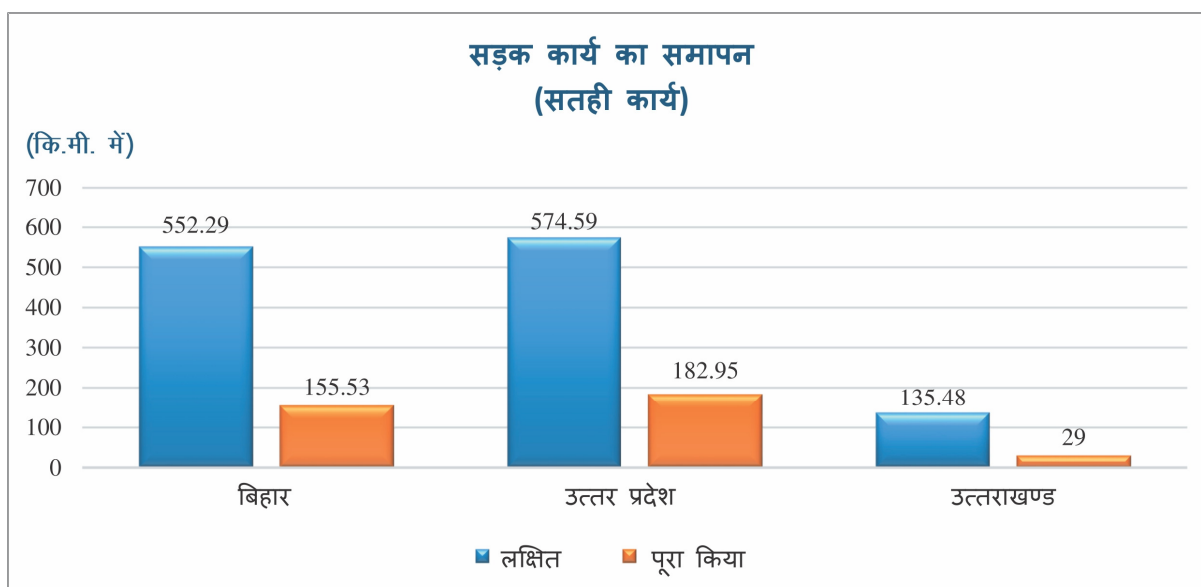
³⁶ उत्तर प्रदेश में, संशोधित डीपीआर के अनुसार 257.02 कि.मी. की लंबाई 235.57 कि.मी. तक घटा दी गई थी।

| विवरण | बिहार | उत्तर प्रदेश | उत्तराखण्ड | कुल |
|---------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|--------------|------------------|
| सतही कार्य (कि.मी. में) (अनुमोदित डीपीआर में कि.मी. के संदर्भ में प्रतिशतता) | 155.53 (28 %) | 182.95 (78 %) | 29 (53 %) | 367.48 (44 %) |

स्रोत: गृह मंत्रालय

10 वर्षों अर्थात् 2011-2021 के बीत जाने के बावजूद, तीनों राज्यों में सड़क के निर्माण कार्य की प्रगति धीमी थी तथा भारत-नेपाल सीमा के पास निर्माण किए जाने वाली 1262.36 कि.मी. सड़क में से मार्च 2021 तक केवल 367.48 कि.मी. सड़क (29 प्रतिशत) ही पूर्ण हो सकी (सतही कार्य)। अनुमोदित डीपीआर (842.86 कि.मी.) की तुलना में कार्य की प्रगति 44 प्रतिशत है।

चार्ट सं. 7: सड़क कार्य का समापन



स्रोत: गृह मंत्रालय

बिहार में, 552.29 कि.मी. के 15 हिस्सों में से 354.91 कि.मी. का संरचना कार्य तथा 155.53 कि.मी. का सतही कार्य मार्च 2021 तक पूर्ण हो गया है। जबकि दो हिस्सों (24.20 कि.मी.) में निर्माण कार्य पूर्ण हो गया है, 11 हिस्सों (454.89 कि.मी.) में कार्य प्रगति पर था तथा शेष 73.20 कि.मी. के दो हिस्सों में कार्य की पुनर्निविदा की गई तथा निष्पादन अभिकरण द्वारा अभी भी सौंपा जाना है (अनुलग्नक-6)।

उत्तर प्रदेश में, 12 हिस्सों (235.57 कि.मी.) में से आठ हिस्सों (97.36 कि.मी.) में सड़क निर्माण कार्य पूर्ण हो गया है। शेष चार हिस्सों (138.21 कि.मी.) में सड़क निर्माण कार्य प्रगति में था। मार्च 2021 तक, 197.35 कि.मी. का संरचना कार्य तथा 182.95 कि.मी. का सतही कार्य पूर्ण हो गया है (अनुलग्नक-7)।

उत्तराखंड में, 2 हिस्सों (55 कि.मी.) में से एक हिस्से (12 कि.मी.) का निर्माण पूर्ण हो गया है। शेष हिस्से (43 कि.मी.) में सड़क निर्माण प्रगति में था। मार्च 2021 तक, 41.5 कि.मी. का संरचना कार्य तथा 29 कि.मी. का सतही कार्य पूर्ण हो गया है।

गृह मंत्रालय ने बताया (दिसंबर 2021) कि संबंधित निष्पादन अभिकरणों को निर्माण कार्य को निर्धारित समय सीमा अर्थात् दिसंबर 2022 तक पूर्ण करने के लिए समय-समय पर कार्य की गति बढ़ाने हेतु कहा जा रहा है।

प्रगति की वर्तमान गति को देखते हुए, लेखापरीक्षा का मत है कि भारत-नेपाल सीमा के पास क्षेत्रों में परिचालन तथा सामरिक महत्व की सड़कों के निर्माण का कार्य संशोधित समय सीमा (दिसंबर 2022) के अंदर चुनौतीपूर्ण प्रतीत होता है।

4.2 संविदा प्रबंधन

लोक संविदा प्रक्रिया उचित प्रतियोगिता सुनिश्चित करने हेतु पारदर्शी ढंग से प्रणाली में बिना किसी मनमानेपन सहित की जानी चाहिए। लेखापरीक्षा ने राज्य निष्पादन अभिकरणों द्वारा किए गए निर्माण संविदाओं के अभिलेखों की जांच की। संविदा प्रबंधन में कमियों पर नीचे चर्चा की गई है।

4.2.1 अनुचित निविदा प्रक्रिया

उत्तराखंड: उत्तराखंड प्रापण नियमावली (यूपीआर) 2008, समय-समय पर यथासंशोधित, के खण्ड 13.1 के अनुसार ₹25 लाख तथा अधिक की अनुमानित लागत की वस्तुओं/निर्माण कार्यों की प्रापण निविदा आमंत्रण द्वारा की जानी चाहिए। आगे, यूपीआर के उपखण्ड v में परिकल्पित है कि बोलियों को प्रस्तुत करने हेतु अनुमत किए जाने वाला न्यूनतम समय

निविदा नोटिस के प्रकाशन की तिथि अथवा विक्रय हेतु बोली दस्तावेज की उपलब्धता, जो भी बाद में हो, से तीन सप्ताह का होना चाहिए।

लेखापरीक्षा ने देखा कि उपरोक्त प्रावधानों के उल्लंघन में, प्रक्षेपित सड़क के 0 से 12 कि.मी. सड़क हिस्से के सुधार तथा सुदृढीकरण के लिए निविदा प्रक्रिया (01 अक्टूबर 2011) के दौरान पीडब्ल्यूडी प्रभाग ने उम्मीदवारों/बोलीकर्ताओं³⁷ द्वारा विक्रय तथा बोलियाँ प्रस्तुत करने के लिए 21 दिनों के सापेक्ष केवल 11 दिन निर्धारित किए। आगे, पूर्व बॉन्ड के समापन (7 दिसंबर 2013) के कारण प्रभाग ने प्रक्षेपित सड़क के उसी हिस्से के शेष कार्य के लिए एक निविदा (29 सितंबर 2014) जारी की जिसमें बोली प्रस्तुत करने के लिए निर्धारित 21 दिनों³⁸ के सापेक्ष केवल 12 दिन दिए गये।

एसजीओयू ने बताया (मार्च 2019) कि दोनों मामलों में, निविदा सूचना के उचित परिसंचरण के बाद कार्रवाई की गई। मंत्रालय ने एसजीओयू के मत का समर्थन किया (अगस्त 2021)। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि बोली प्रस्तुतीकरण के लिए निर्धारित 21 दिनों के सापेक्ष केवल 11 तथा 12 दिनों का समय दिया गया था।

4.2.2 तकनीकी संस्वीकृति प्रदान करने से पूर्व बोलियाँ आमंत्रित करना तथा खोलना और संविदा बॉन्ड के निष्पादन में देरी

उत्तर प्रदेश : यूपीपीडब्ल्यूडी के आदेश (सितंबर 1999) के अनुसार, सक्षम प्राधिकारी से तकनीकी संस्वीकृति (टीएस) प्राप्त किए बिना निविदा आमंत्रण सूचना (एनआईटी) जारी नहीं की जानी चाहिए। आगे, प्रभारी अभियंता (ई-इन-सी) ने निदेश दिया (अप्रैल 2004) कि बिल ऑफ क्वांटिटी (बीओक्यू) को अंतिम रूप दिए बिना एनआईटी का प्रकाशन नहीं किया जाना चाहिए। ई-इन-सी (यूपीपीडब्ल्यूडी) का आदेश (दिसंबर 2005) भी एनआईटी की तिथि से 52 दिनों के भीतर संविदा बॉन्ड के निष्पादन का प्रावधान करता है।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से ज्ञात हुआ कि 13 संविदाओं में से 11 में, सक्षम प्राधिकारियों द्वारा तकनीकी संस्वीकृति से 34 से 162 दिन पूर्व यूपीपीडब्ल्यूडी द्वारा एनआईटी आमंत्रित किए गए तथा तकनीकी संस्वीकृति की तिथियों से 59 दिन पूर्व ही वित्तीय बोलियों को खोला भी

³⁷ जिसके सापेक्ष चार बोलियां प्राप्त हुईं।

³⁸ जिसके सापेक्ष केवल तीन बोलियां प्राप्त हुईं।

गया। 11 एनआईटी में से नौ में, संविदा बॉन्ड को 52 दिनों की नियत अवधि के उपरांत 18 से 146 दिनों में निष्पादित किए गए। अतः तकनीकी संस्वीकृति से पूर्व निविदाएं आमंत्रित करने तथा वित्तीय बोलियों को खोलने का कोई औचित्य नहीं था (अनुलग्नक-8)।

आगे संवीक्षा से ज्ञात हुआ कि सफल बोलीकर्ताओं की बोलियां 12.15 प्रतिशत तथा 49.20 प्रतिशत के बीच अनुमानित लागत से अधिक थीं। इसलिए संविदा को अनुमोदित अनुमानित लागत (टीएस) के अंदर लाने के लिए यूपीपीडब्ल्यू ने बीओक्यू को घटाया हालांकि संविदाएं सड़क की पूर्ण लंबाई, जो एनआईटी में उल्लेखित थी, के लिए निष्पादित की गई थीं। यद्यपि, घटायी गई बीओक्यू के साथ 53.71 कि.मी. सड़क (22 प्रतिशत) का निर्माण संभव³⁹ नहीं था।

एसजीओयूपी ने उत्तर दिया (जनवरी 2020) कि समय बचाने के लिए बोलियां टीएस से पूर्व आमंत्रित की गईं तथा एफएचबी खण्ड-VI के प्रावधान के अनुसार कार्य के आरंभ होने से पहले टीएस प्रदान की गईं। कार्य का क्षेत्र संस्वीकृत बना रहा। आगे यह बताया गया कि बीओक्यू में उल्लिखित दरों से बढ़ी हुई दरों की बोलियाँ स्वीकृत की गईं क्योंकि बोलियों के लिए पुनर्निविदा प्रक्रिया का परिणाम आगे दरों की वृद्धि में हो सकता था। अतः, सरकार के हित में यह निर्णय लिया गया कि न्यूनतम लागत को प्राप्त करने के लिए सबसे कम बोलीकर्ता के साथ मोलभाव किया जाए। मंत्रालय ने एसजीओयूपी के मतों का समर्थन किया (अगस्त 2021)।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि टीएस से पूर्व बोली का आमंत्रण एवं बोलियों का खोलना 1999 के यूपीपीडब्ल्यूडी आदेश का उल्लंघन था। आगे, बोली खोलने के उपरांत बीओक्यू को घटाना संविदा प्रबंधन में पारदर्शिता के सिद्धांत के विरुद्ध था। यह निर्माण के लिए ली जा रही संस्वीकृत लंबाई की तुलना में कम लंबाई का कारण बना। आगे, यह दावा कि बोलियों की अस्वीकृति तथा पुनर्निविदा प्रक्रिया करने का परिणाम उच्चतर दरों में रहेगा पूर्णतः अनुमान पर आधारित था, चूंकि पुनर्निविदा प्रक्रिया से भी कम दरों को भी प्राप्त किया जा सकता था।

³⁹ एनआईटी के अनुसार बीसी/पीक्यूसी की मात्रा की समानुपातिक आधार पर तथा संविदा बॉन्ड के बीओक्यू के अनुसार परिकल्पित

4.2.3 बोली क्षमता का गैर-मूल्यांकन तथा संविदा को अनियमित रूप से सौंपना

बिहार: बिहार लोक निर्माण प्रभाग संहिता के नियम 158ए के अनुसार, अयोग्य निविदाकारों की सहभागिता तथा क्षमता आधार पर बाद में अस्वीकृति से बचने के लिए, दो-बोली/लिफाफा प्रणाली, तकनीकी तथा वित्तीय, का प्रयोग किया जाना चाहिए। बोली में इच्छुक प्रतिभागियों को निविदा सूचना में विनिर्दिष्ट कार्य की आवश्यकता के अनुसार कार्मिक, उपकरण तथा वित्तीय क्षमता के आधार पर चुना जाना चाहिए। आगे, संविदा की मानक बोली प्रक्रिया दस्तावेज की विशिष्ट शर्तों के अनुसार, उत्पादन की तिथि के साथ औजार और संयंत्र (टीएण्डपी) के स्वामित्व/पट्टा अनुबंध दर्शाते हुए साक्ष्यों की प्रतियां तथा कार्य निष्पादन में लगाए जाने वाले तकनीकी कार्मिक तथा उनके रोजगार के साक्ष्य तकनीकी बोली के साथ अपलोड/संलग्न किए जाने चाहिए। औजार और संयंत्र तथा मुख्य कार्मिक के मूल दस्तावेजों के सत्यापन के पश्चात् ही अनुबंध का निष्पादन किया जाना था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि ठेकेदार मै. जेकेएम इंफ्रा ने तीन समूहों में पृथक रूप से अर्हता प्राप्त की जिसमें चार जिलों में फैले 15 हिस्सों में से सात⁴⁰ में शामिल थे। मै. जेकेएम इंफ्रा ने प्रत्येक समूह के लिए एक ही टीएण्डपी तथा मुख्य कार्मिक सहित वही बोली दस्तावेज अलग से प्रस्तुत किए थे।

आगे यह पाया गया कि मदनपुर से धुताहा (111.098 कि.मी.) के हिस्से में कार्य प्रारम्भ में मै. एनकेसी को जनवरी 2013 में सौंपा गया। तथापि, ₹6.47 करोड़ (अनुबंध धनराशि का 2.2 प्रतिशत) के व्यय के पश्चात भी कार्य अपूर्ण रहा क्योंकि कार्य को ठेकेदार द्वारा 2015 में आरसीडी द्वारा बाधा मुक्त भूमि के गैर-प्रावधान के कारण रोक दिया गया था।

आरसीडी ने जनवरी 2019 में मै. एनकेसी के साथ अनुबंध को समाप्त किए बिना नयी निविदा आमंत्रण नोटिस (एनआईटी) जारी की तथा कार्य को चार पैकेजों में बांट दिया। चार में से दो पैकेजों को मै. उज्जैन इंजीकॉन को सौंपा गया। इसके अलावा, ठेकेदार मै. उज्जैन इंजीकॉन को पश्चिम चम्पारण जिले में सड़क रखरखाव संविदा का कार्य भी सौंपा गया था। ठेकेदार को प्रत्येक समूह के लिए पृथक रूप से टीएण्डपी की उपलब्धता का प्रस्तुत करना था; हालांकि, प्रत्येक समूह में समान टीएण्डपी तथा तकनीकी कार्मिक के दस्तावेज प्रस्तुत किए

⁴⁰ सड़क की कुल लंबाई का 47 प्रतिशत

गए। इससे साबित हुआ कि हालांकि ठेकेदार के पास कार्य निष्पादन हेतु सीमित टीएण्डपी तथा तकनीकी कार्मिक थे फिर भी तकनीकी बोली में मै. जेकेएम तथा मै. उज्जैन इंजीकॉन की अर्हता के समय विभाग तकनीकी बोली मूल्यांकन समिति ने इस पर विचार नहीं किया। परिणामस्वरूप, मै. जेकेएम को सौंपा गया कार्य प्रभावित हुआ तथा अपूर्ण रहा। टीएण्डपी तथा तकनीकी कार्मिक की अनुपलब्धता का विभागीय निरीक्षण (नवंबर 2015) के दौरान भी पुष्टिकरण किया गया। मै. उज्जैन इंजीकॉन के कार्य की प्रगति ईई, आरसीडी, बेतिया द्वारा अनुमोदित कार्य अनुसूची से बहुत पीछे थी।

एसजीओबी ने उत्तर दिया (जुलाई 2019) कि शपथपत्र प्रस्तुत करते हुए ठेकेदारों ने आश्वासन दिया कि एक से अधिक पैकेज में सबसे कम बोलीकर्ता होने से वे अपेक्षित कार्मिक का प्रबंध करने हेतु नयी नियुक्ति की सहायता लेंगे। प्राधिकरण के निरीक्षण के दौरान औजार एवं संयंत्रों की अनुपलब्धता के संबंध में यह बताया गया कि ठेकेदारों द्वारा बाद में इसका समाधान कर दिया गया था। मंत्रालय ने एसजीओबी के मतों का समर्थन किया (अगस्त 2021)।

उत्तर लेखापरीक्षा निष्कर्ष की पुष्टि करता है कि ठेकेदारों के पास बोली के समय पर्याप्त कार्मिक तथा औजार एवं संयंत्र नहीं थे। इसके अलावा, अभिलेखों में ठेकेदार द्वारा नई नियुक्ति अथवा अपर्याप्त औजार एवं संयंत्रों के समाधान संबंधी कोई साक्ष्य उपलब्ध नहीं था।

4.2.4 डीपीआर से संबंधित वित्तीय बोली में संभावित फेरबदल

(i) बोली मूल्य में अधिलेखन

अनुबंध की विशेष शर्त के बोलीकर्ताओं को अनुदेश (आईटीबी) का पैरा सं. 18.2 बताता है कि जहाँ भी संशोधन हुआ हो वहाँ बोली के सभी पृष्ठों पर, जहाँ भी संशोधन किया गया है, बोली पर हस्ताक्षर करने वाले व्यक्ति(यों) के अद्याक्षर होने चाहिए तथा नियोक्ता द्वारा शुद्धि का प्रमाणपत्र भी दिया जाना चाहिए। आगे, मानक बोली दस्तावेज (एसबीडी) के आईटीबी का पैराग्राफ 18.3 प्रावधान करता है कि वित्तीय बोली में कोई भी परिवर्तन एवं परिवर्धन नहीं होना चाहिए सिवाय इसके कि वे नियोक्ता के अनुदेशों के अनुपालन में हो अथवा बोलीकर्ताओं द्वारा की गई त्रुटियों को ठीक करने के लिए अनिवार्य हो। उस मामले में बोली पर हस्ताक्षर करने वाले व्यक्ति(यों) द्वारा ऐसी शुद्धियां की जा सके।

डीपीआर तैयार करने का कार्य बिहार राज्य सड़क विकास निगम लिमिटेड (बीएसआरडीसीएल) को सौंपा गया था (सितंबर 2010)। सूचीबद्ध परामर्शदाताओं से उद्धरण आमंत्रित किए गए (दिसंबर 2010)। अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि वित्तीय बोली को एक समिति⁴¹ के समक्ष 28 दिसंबर 2010 को खोला गया। वित्तीय बोली के तुलनात्मक विवरणी के अनुसार मै. आईसीईएपी, नई दिल्ली सबसे कम बोलीकर्ता था तथा उन्होंने ₹96,557 प्रति कि.मी. का सबसे कम उद्धरण दिया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि दर को ₹77,144 प्रति कि.मी. से बदलकर ₹96,557 प्रति कि.मी. कर दिया (बोलीकर्ता द्वारा तिथि दर्ज नहीं की गई)। नियोक्ता द्वारा उन पृष्ठों पर जहां, बदलाव किया गया था, शुद्धि के लिए कोई प्रमाण पत्र नहीं दिया गया। दर में बदलाव का औचित्य भी बदलाव करने हेतु नियोक्ता के अनुदेश के रूप में अभिलेख में उपलब्ध नहीं था।

(ii) निविदा पश्चात् मोलभाव

सीवीसी दिशानिर्देशों (जनवरी 2010) के अनुसार, एल-1 अर्थात् सबसे कम बोलीकर्ता के साथ निविदा प्रक्रिया के पश्चात् मोलभाव करना भ्रष्टाचार का एक स्रोत भी हो सकता है। अतः यह निर्देश दिया गया कि एल-1 के साथ निविदा के पश्चात् मोलभाव केवल असाधारण परिस्थितियों में ही किया जाना चाहिए। आगे, बीपीडब्ल्यूडी संहिता के नियम 164 के अनुसार दरों का मोलभाव केवल सबसे कम निविदाकर्ता के साथ होना चाहिए यदि निविदा बहुत अधिक मानी गई हो।

संवीक्षा से पता चला कि बीएसआरडीसीएल की दर मोलभाव समिति⁴² (समिति) द्वारा एल-1 सहित सभी बोलीकर्ता के साथ दर मोलभाव बैठक करने का निर्णय लिया गया। 29.12.2010 को हुए दर मोलभाव में, समिति ने सभी बोलीकर्ताओं के साथ दरों का मोलभाव किया तथा ₹94,500 प्रति कि.मी. की निर्धारित दर पर कार्य के निष्पादन के लिए उनसे सहमति ली। तदनुसार, समिति ने 564.16 कि.मी. के सभी हिस्सों को सभी पांच बोलीकर्ताओं⁴³ के बीच बांटने का निर्णय लिया।

⁴¹ मुख्य महाप्रबंधक (अध्यक्ष), महाप्रबंधक (सदस्य), तीन उप महाप्रबंधक (सदस्य), तथा मुख्य लेखा अधिकारी (सदस्य)।

⁴² मुख्य महाप्रबंधक (अध्यक्ष), महाप्रबंधक (सदस्य), तीन उप महाप्रबंधक (सदस्य), तथा मुख्य लेखा अधिकारी (सदस्य)।

⁴³ एस.एन. भोबे-113 कि.मी., वीकेएस इंफ्राटेक-113 कि.मी., केरिटस-113 कि.मी. सीईटीईएसटी-113 कि.मी. तथा आईसीईएपी-113 कि.मी.

इसलिए, दरों को पहले अधिलेखन द्वारा बढ़ाया गया तथा कोडल प्रावधान के विरुद्ध सभी बोलीकर्ताओं के साथ दर मोलभाव द्वारा उसे नीचे लाया गया जोकि दर फेरबदल का मामला प्रतीत होता है। सड़क के 564.16 कि.मी. हेतु डीपीआर तैयार करने की समग्र बड़ी हुई लागत ₹97.92⁴⁴ लाख थी। ₹5.13 करोड़ के अनुबंध मूल्य के सापेक्ष सलाहकार को डीपीआर तैयार करने के लिए ₹ 4.80 करोड़ अदा किए थे।

एसजीओबी ने उत्तर दिया (जुलाई 2019) कि अभिकरण द्वारा उद्धृत दर सामान्य दर से अधिक थी। अतः समिति ने सभी बोलीकर्ताओं से दरों के मोलभाव का निर्णय लिया। वित्तीय बोली (उद्धरण) में अधिलेखन के संबंध में यह बताया गया कि आरएफपी खंड 2.6.1 के अनुसार वित्तीय प्रस्ताव में कोई भी अधिलेखन नहीं होना चाहिए, सिवाय इसके कि यह आवश्यक हो तथा परामर्शदाता द्वारा स्वयं तैयार किया गया हो और इसे प्रस्ताव पर हस्ताक्षर करने वाले व्यक्ति द्वारा अद्याक्षरित किया जाना चाहिए।

तथापि तथ्य है कि विभाग ने कोई सामान्य दर निर्धारित नहीं की थी। संविदा के सामान्य भाषा में सामान्य/आरक्षित कीमत को पता करना आवश्यक होता है, परन्तु लेखापरीक्षा को अभिलेखों में ऐसी कोई प्रक्रिया नहीं मिली। इसके अलावा बीपीडब्ल्यूडी संहिता के नियम 164 का अनुपालन भी नहीं किया गया। नियोक्ता द्वारा उन पृष्ठों पर, जहाँ परिवर्तन किया गया, शुद्धि का प्रमाण पत्र प्रस्तुत नहीं किया गया। अभिलेखों में दरों के बदलाव की तर्कसंगतता भी नहीं थी।

4.3 बाधा मुक्त भूमि की उपलब्धता के बिना कार्य को सौंपा जाना

जैसा कि पैराग्राफ 2.4 में इंगित किया गया है, सभी तीनों राज्यों में, सड़कों के निर्माण के कार्यों को भूमि अधिग्रहण तथा वन मंजूरीयों की प्राप्ति को सुनिश्चित किए बिना सौंपा गया। इसका परिणाम परियोजनाओं में समय लंघन के रूप में हुआ जैसा कि नीचे वर्णित है।

बिहार: 552.29 कि.मी. की सड़क परियोजना को 15 हिस्सों में बांटा गया, जिसमें से, 191.06 कि.मी. की सड़क को उन्नयन हेतु उपलब्ध बताया गया। हालांकि, संरेखण परिवर्तन

⁴⁴ (₹ 94500-₹ 77,144)×564.16 कि.मी.= ₹97,91,560.96

(अप्रैल 2011) के पश्चात वास्तविक उपलब्ध भूमि केवल 51.25 कि.मी. (नौ प्रतिशत) सड़क उन्वयन के लिए पर्याप्त थी, जबकि शेष 501.04 कि.मी. (91 प्रतिशत) हेतु भूमि का अधिग्रहण किया जाना था। भूमि की अनुपलब्धता के बावजूद आरसीडी ने 552.29 कि.मी. के संपूर्ण हिस्से के लिए सड़क के निर्माण की संविदा दी (मार्च 2013)। परिणामतः कार्य में प्रगति नहीं हुई तथा भूमि की अनुपलब्धता के कारण ठेकेदारों ने कार्य करने से मना कर दिया। ठेकेदारों ने 9 हिस्सों (372.93 कि.मी.) में कार्य को रोक दिया था (2015) जबकि एक हिस्से (24.05 कि.मी.) में कार्य को रद्द कर दिया (सितंबर 2017)। नौ हिस्से (372.93 कि.मी.) मध्यस्थता/न्यायाधिकरण मामलों से प्रभावित रहे, जबकि दस हिस्सों को साथ में रखकर, केवल 30.40 कि.मी. (आठ प्रतिशत) कार्य मार्च 2021 तक किया गया।

उत्तर में, मंत्रालय ने एसजीओबी के मतों का समर्थन किया (अगस्त 2021), जिसने बताया कि निविदाएं जुलाई 2012 से दिसंबर 2012 के बीच जारी की गईं। यह अपेक्षित था कि पुराने भूमि अधिग्रहण अधिनियम के अनुसार भूमि अधिग्रहण एक वर्ष के अंदर पूर्ण हो सकता था। अतः कार्य अनुबंध दिसंबर 2012 तथा जून 2013 के बीच हस्ताक्षरित किया गया। तथापि, किसान आंदोलन के कारण भूमि अधिग्रहण संभव नहीं हो सका।

उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि निविदाएं भूमि अधिग्रहण पूर्ण होने के उपरांत ही जारी की जानी चाहिए थी।

उत्तर प्रदेश: यूपीपीडब्ल्यूडी ने कार्य निष्पादन हेतु 13 संविदाएं की (मई 2013-जुलाई 2015 के बीच 12 तथा फरवरी 2018 में एक) हालांकि भूमि का अधिग्रहण नहीं किया गया। लेखापरीक्षा ने पाया कि मई 2013 में निर्माण कार्य आरंभ होने से मात्र एक माह पूर्व एक परामर्शदाता फर्म को सर्वेक्षण कार्य (भूमि की पहचान, भूस्वामियों से सहमति तथा राज्य सरकार के नाम में भूमि का पंजीयन) तथा भूमि अधिग्रहण हेतु सूक्ष्म योजना तैयार करने हेतु नियुक्त किया गया। इससे प्रकट होता है कि भूमि अधिग्रहण से संबंधित आरंभिक कार्य भी पूर्ण नहीं हुआ था तथा कार्य के निर्माण की कोई गुंजाइश नहीं थी, संविदाओं को भूमि अधिग्रहण की प्रत्याशा में निष्पादित किया गया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि संविदा के निष्पादन के समय 12 कार्यों (13 संविदाएं)⁴⁵ में से छः कार्यों में कोई भूमि उपलब्ध नहीं थी जबकि पांच कार्यों में दो से 37 प्रतिशत भूमि उपलब्ध थी तथा केवल एक ही कार्य में 100 प्रतिशत भूमि उपलब्ध थी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि आठ हिस्सों (97.36 कि.मी.) में सड़कों का निर्माण समापन की लक्ष्य तिथि से 23 से 69 महीने के बीच के विलम्ब के पश्चात् किया गया था। शेष चार हिस्सों (138.21 कि.मी.) में समापन की नियत तिथि से 56 से 69 महीनों के बीत जाने के बावजूद सड़को के निर्माण को पूर्ण नहीं किया गया था (अनुलग्नक-9)।

उत्तर में, एसजीओयूपी ने बताया (जनवरी 2020) कि अनुबंधों को यह ध्यान में रखते हुए तैयार किया गया कि पैकेजों के कुछ भाग में सरकारी भूमि सम्मिलित है जिनमें भूमि अधिग्रहण आवश्यक नहीं था और निर्माण तथा भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया साथ साथ चल सकती है। भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया भूमि अधिग्रहण अधिनियम (2013) में संशोधन के कारण रूक गई। मंत्रालय ने एसजीओयूपी के मतों का समर्थन किया (अगस्त 2021)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि भूमि के बिना किए गए अनुबंधों का परिणाम न केवल समय तथा लागत बढ़ोतरी में हुआ बल्कि ठेकेदारों को अनुचित लाभ में हुआ क्योंकि उन्हें ₹84.85 करोड़ के कुल ब्याज मुक्त अग्रिमों का भुगतान किया गया जैसा कि पैरा 3.1.6 में चर्चा की गई है, जिसे निर्माण की प्रगति से जोड़ा गया था जबकि भूमि भी उपलब्ध नहीं थी।

उत्तराखण्ड : राज्य पीडब्ल्यूडी ने वन मंजूरीयां प्राप्त किए बिना ठेकेदार के साथ ₹9.10 करोड़ का शून्य से 12 कि.मी. तक सड़क के सुधार तथा सुदृढीकरण का अनुबंध किया (नवम्बर 2011)। अनुबंध के अनुसार, कार्य के आरंभ तथा पूर्ण करने की नियत तिथियां क्रमशः 16 नवंबर 2011 तथा 15 मई 2013 थीं। वन विभाग ने कार्य को 25 जून 2012 को रोक दिया। प्रभाग ने वन मंजूरी प्राप्त करने की प्रक्रिया मार्च 2012 में आरंभ की जोकि भारत सरकार से जुलाई 2015 में ही प्राप्त हो सकी। इसी बीच, ठेकेदार ने सूचित किया (27 मई 2013) कि वह स्वीकृत दरों पर कार्य करने में असमर्थ है क्योंकि समय बीतने के कारण दरों में भी वृद्धि हुई है तथा यह भी कि वह केवल वर्तमान दरों (मई 2013 में प्रचलित दरें)

⁴⁵ बहराइच में, सड़क कार्य को दो ठेकेदारों को भागों में सौंपा गया, अतः 13 संविदा बॉन्ड

पर ही कार्य करेगा। ठेकेदार के अनुरोध (अक्टूबर 2013) पर विभाग ने अनुबंध⁴⁶ को रद्द (दिसंबर 2013) किया तथा एक विवाचक को नियुक्त किया। विवाचन का निर्णय ठेकेदार के पक्ष में आया तथा विभाग को ब्याज सहित ₹1.32 करोड़ की राशि अदा करने का निर्देश दिया गया। मामले का विभिन्न न्यायालयों (जिला न्यायालय, उच्च न्यायालय एवं उच्चतम न्यायालय) में लिया गया, जिसका निर्णय ठेकेदार के पक्ष में था।

इसी बीच में वन मंजूरी की प्रत्याशा में विभाग ने सितंबर 2014 में शेष कार्य के लिए पुनः निविदा जारी की। कथित कार्य हेतु अनुबंध का निष्पादन कार्य पूर्ण होने की नियत तिथि 24 सितंबर 2016 के साथ ₹7.88 करोड़ के लिए अन्य ठेकेदार (मार्च 2015) के साथ किया गया। कार्य अंततः ₹10.53 करोड़⁴⁷ की कुल लागत पर जून 2017 में पूर्ण किया गया।

अतः राज्य सरकार की ठेकेदार को बाधा मुक्त खुला कार्यस्थल प्रदान करने में विफलता का परिणाम समय की बढ़ोतरी (49 महीने) के अलावा ₹1.92 करोड़⁴⁸ का अतिरिक्त बोझ में हुआ।

एसजीओयू ने बताया (मार्च 2019/मार्च 2021) कि 0 से 12 कि.मी. तक मौजूदा मोटर रोड के संबंध में वन भूमि की संस्वीकृति पहले ही 1987 में प्राप्त हो गई थी और तदनुसार बॉन्ड किया गया तथा कार्य को सौंपा गया। मंत्रालय ने एसजीओयू के मतों का समर्थन किया (अगस्त 2021)।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि 1987 में प्राप्त मंजूरी एसजीओयूपी द्वारा प्रदान की गई थी न कि भारत सरकार द्वारा। वास्तव में, अनुबंध को वन भूमि के अधिग्रहण एवं मंजूरी के अभाव में रद्द किया जाना था; तथा विभाग को भारत सरकार से वन मंजूरी प्राप्त करने (जुलाई 2015) के लिए ₹0.74 करोड़ की लागत पर 3.8 हेक्टेयर वन भूमि का अधिग्रहण करना था। इसके अलावा, विभाग ने विवाचन (दिसंबर 2013) में यह भी स्वीकार किया कि वन मंजूरी को प्राप्त नहीं की गई थी तथा अतः इसे ठेकेदार पर बिना किसी शास्ति की उगाही के बॉन्ड को रद्द करना पड़ा।

⁴⁶ ₹9.10 करोड़ के अनुबंध मूल्य के सापेक्ष ₹1.41 करोड़ के मूल्य के कार्य को ठेकेदार द्वारा निष्पादित किया गया जिसके लिए उसे इस धनराशि का भुगतान किया गया।

⁴⁷ ₹10.53 करोड़ = ₹1.41 करोड़ प्रथम अनुबंध + ₹9.12 करोड़ द्वितीय अनुबंध

⁴⁸ उच्च न्यायालय ने सौंपा ₹1.92 करोड़ {(₹1.32 करोड़(मूलधन) + ₹43.34 लाख (ब्याज) + ₹15.85 लाख (जीएसटी)}

4.4 अन्य अनियमितताएं

लेखापरीक्षा ने बिहार तथा उत्तर प्रदेश में कुछ अन्य अनियमितताएं पाईं जैसा कि नीचे तालिका सं. 9 में तालिकाबद्ध है:

तालिका सं. 9: अन्य अनियमितताएं

| अनियमितताएं | लेखापरीक्षा निष्कर्ष |
|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. थोक तथा पैकड बिटुमिन की लागत के अंतर की गैर वसूली | <p>दो कार्यों⁴⁹ (बिहार) में 2545.56 एमटी थोक बिटुमिन का उपयोग हुआ जबकि अनुबंध (जून 2013) के अनुसार, पैकड बिटुमिन (वीजी 30 तथा सीआरबीएम 55) को उपयोग किया जाना था। इसका परिणाम ₹1.18 करोड़ का (दिसंबर 2014 से जनवरी 2018) अधिक भुगतान रहा। इसके बावजूद अधिक भुगतान की वसूली नहीं हो सकी।</p> <p><i>गृह मंत्रालय ने एसजीओबी के उत्तर का समर्थन किया (अगस्त 2021) जिसमें यह कहा गया कि अधिक भुगतान का समायोजन किया जाएगा।</i></p> |
| 2. मिट्टी की ढुलाई के प्रति दावों पर अधिक भुगतान | <p>कार्य के दो हिस्सों⁵⁰ (बिहार) में, मिट्टी की ढुलाई की पहली संस्वीकृत लीड तथा उपश्रेणी एक कि.मी. थी। कार्य की प्रगति के दौरान, दोनों हिस्सों में एक कि.मी. की दूरी के अंदर मिट्टी की अनुपलब्धता के कारण ठेकेदार ने पांच कि.मी. की अतिरिक्त ढुलाई का दावा किया। कार्यकारी अभियंता (ईई) ने सत्यापन के उपरांत ठेकेदारों के दावे को अधीक्षक अभियंता (एसई), रोड सर्कल, पूर्निया को भेजा।</p> <p>तदनुसार एसई ने रिफ्यूजी कॉलोनी से मीरगंज तक हिस्से हेतु मिट्टी खुदाई के साथ साथ उपश्रेणी कार्य के लिए ₹53.43 प्रति घन मी. की दर से पांच कि.मी. (अगस्त 2018) की अतिरिक्त ढुलाई को संस्वीकृत किया।</p> <p>मीरगंज से कुआरी तथा सिकती से धावेली तक अन्य हिस्से हेतु एसई ने 40 प्रतिशत मात्रा (मिट्टी खुदाई) के लिए ₹38.48 प्रति घन मी. की दर से तीन कि.मी. की अतिरिक्त ढुलाई को संस्वीकृत किया। शेष 60 प्रतिशत मात्रा के लिए</p> |

⁴⁹ कुवारी-सिकती और धावेली-फतेहपुर तथा मीरगंज से कुवारी के लिए तथा सिकती से धावेली

⁵⁰ रिफ्यूजी कॉलोनी से मीरगंज तथा मीरगंज से कुआरी-सिकती से धावेली

| अनियमितताएं | लेखापरीक्षा निष्कर्ष |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>₹68.24 प्रति घन मी. की दर से चार कि.मी. की अतिरिक्त ढुलाई को संस्वीकृत किया। उपश्रेणी के मामले में, एसई ने ₹59.51 प्रति घन मी. की दर से चार कि.मी. की अतिरिक्त ढुलाई को संस्वीकृत किया (सितंबर 2016)।</p> <p>आगे मार्च 2019 के दौरान एसई ने मिट्टी खुदाई के साथ साथ उपश्रेणी हेतु समान करीब दूरी हेतु दोनों हिस्सों में चार कि.मी. की अतिरिक्त ढुलाई को संस्वीकृत किया। रिफ्यूजी कॉलोनी से मीरगंज हिस्से में दर को पिछली संस्वीकृत दर ₹53.43 प्रति घन मी. से ₹110.09 प्रति घन मी. तक बढ़ाया गया।</p> <p>मीरगंज से धावेली तक हिस्से में मिट्टी खुदाई हेतु दर को ₹111.09 प्रति घन मी. तक संशोधित (पिछली संस्वीकृत ₹38.48 प्रति घन मी. 40 प्रतिशत मिट्टी खुदाई हेतु तथा 60 प्रतिशत मात्रा मिट्टी खुदाई हेतु ₹68.24 प्रति घन मी.) किया गया। उपश्रेणी के मामले में दर को ₹59.51 प्रति घन मी. से ₹120 प्रति घन मी. तक संशोधित किया गया।</p> <p>इस प्रकार, मिट्टी खुदाई तथा उपश्रेणी की उसी मात्रा के कार्य के लिए ठेकेदारों को दो बार भुगतान किया गया। इसका परिणाम ₹8.96 करोड़ का दोहरा भुगतान रहा (मै. एसआईपी एवं एएमआर को ₹4.67 करोड़ और मै. भारतीय इंफ्रा प्रोजेक्ट्स लि. को ₹4.29 करोड़)।</p> <p>गृह मंत्रालय ने एसजीओबी के उत्तर का समर्थन किया है (अगस्त 2021) जिसमें यह बताया गया कि पीडब्ल्यूडी संहिता एवं एसबीडी खण्ड-12 के अनुसार अधीक्षक अभियंता एवं प्रमुख अभियंता किसी परियोजना में यदि आवश्यक हो तो प्रयुक्त की जाने वाली निर्माण सामग्री की ढुलाई हेतु अतिरिक्त ढुलाई की संस्वीकृति देने हेतु सशक्त है। सक्षम प्राधिकारी द्वारा दावों की उचित संस्वीकृति के पश्चात् भुगतान किया जाता है। एसजीओबी ने आगे बताया कि दोनों मामलों में भुगतान की जांच की जाएगी एवं सुनिश्चित किया जाएगा कि दावों का निपटान गृह मंत्रालय से</p> |

| अनियमितताएं | लेखापरीक्षा निष्कर्ष |
|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>संस्वीकृत संशोधित अनुमान के आधार पर किया जाएगा।</p> <p>उत्तर स्वीकार्य नहीं है चूंकि सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन एक ही हिस्से में दुलाई के अस्वीकार्य दोहरे भुगतान को न्यायसंगत सिद्ध नहीं करता है।</p> |
| <p>3. बीओक्यू मूल्य से कम गैर कटौती के कारण अतिरिक्त भुगतान</p> | <p>एसआईपी एवं एएमआर अभिकरण ने ईई, आरसीडी अररिया (बिहार) के साथ “रिफ्यूजी कॉलोनी से मीरगंज” हिस्से के लिए बीओक्यू (बिल ऑफ क्वांटिटीस) से कम 9.65 प्रतिशत की दर पर कार्य निष्पादन के लिए एक अनुबंध किया। इसलिए सभी भुगतान बिल के सकल मूल्य से 9.65 प्रतिशत घटाकर किया जाना था।</p> <p>अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि बिल मूल्य को 9.65 प्रतिशत ना घटाते हुए, आरसीडी ने अनुबंध के अंतर्गत स्वीकार्य ₹19.14 करोड़ के बजाय कुल ₹21.19 करोड़ का भुगतान किया था जिसका परिणाम ठेकेदार को ₹2.05 करोड़ के अधिक भुगतान में हुआ।</p> <p>गृह मंत्रालय ने एसजीओबी के उत्तर का समर्थन किया (अगस्त 2021) जिसमें यह बताया था कि वृद्धि दावों की गणना में आर के मूल्य की गणना बीओक्यू के मूल्य से कम 9.65 प्रतिशत की कटौती के बाद की गई है। इसलिए कोई अधिक भुगतान शामिल नहीं है। जीएसटी धनराशि भी बीओक्यू से कम मूल्य 9.65 प्रतिशत की कटौती के पश्चात् सकल धनराशि प्राप्त कर गणना की गई है। कोई अधिक भुगतान शामिल नहीं है।</p> <p>दावा 2, दावा 4, दावा 7 एवं दावा 8 के प्रपत्र में किए अधिक भुगतान की वसूली प्रक्रिया ठेकेदार द्वारा जमा किए नवीनतम दावा बिलों के अधीन है तथा उचित रूप से समायोजित किए जाएंगे।</p> <p>उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि माप-पुस्तक में दर्ज गणना एसजीओबी के उत्तर का समर्थन नहीं करती।</p> |

| अनियमितताएं | लेखापरीक्षा निष्कर्ष |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>4. कीमत तटस्थता हेतु अधिक भुगतान</p> | <p>अररिया प्रभाग से संबंधित दो संविदाओं⁵¹ में कीमत तटस्थता की गणना हेतु प्रयुक्त डब्ल्यूपीआई सूचकांक एवं बिटुमिन की कीमत वास्तविक बिटुमिन की कीमत और डब्ल्यूपीआई सूचकांक से भिन्न थे। इसलिए कीमत तटस्थता के अंतर्गत ₹67.36 लाख का अधिक भुगतान किया गया।</p> <p>गृह मंत्रालय ने एसजीओबी के उत्तर का समर्थन किया (अगस्त 2021) जिसमें यह बताया गया कि अधिक भुगतान को ठेकेदार के अंतिम बिल से समायोजित किया जाएगा।</p> |
| <p>5. वाहनों पर अधिक एवं अनधिकृत भुगतान</p> | <p>एमओआरटीएच के खंड 124 के अनुसार ठेकेदार निरीक्षण कार्य हेतु अभियंता को एक वाहन उपलब्ध कराएगा तथा बिल ऑफ क्वांटिटी (बीओक्यू) में उल्लेख के अनुसार भुगतान किया जाएगा।</p> <p>उत्तर प्रदेश में डीपीआर की संवीक्षा से पता चला कि 12 डीपीआर में से नौ में डीपीआर के बीओक्यू में सड़क सुरक्षा एवं सड़क साइनेज इत्यादि के अंतर्गत वाहनों हेतु ₹3.42 करोड़ (मूल ₹1.55 करोड़) का प्रावधान किया था तथा तदनुसार इन डीपीआर को तकनीकी संस्वीकृति अनुमत करने के दौरान सक्षम प्राधिकारी द्वारा संस्वीकृत किया गया। हालांकि इन प्रावधानों के प्रति दिसंबर 2019 तक वाहनों पर ₹2.46 करोड़ के अधिक व्यय के साथ ₹5.15 करोड़ का व्यय हुआ। यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि दो कार्यों में न तो मूल डीपीआर में इन मर्दों का प्रावधान किया गया और न ही संशोधित डीपीआर में। अतः न केवल अधिक भुगतान किया गया अपितु डीपीआर में असंस्वीकृत मर्दों को भी संविदा में शामिल किया गया और भुगतान किए गए।</p> <p>मंत्रालय ने एसजीओयूपी के मर्दों का समर्थन किया (अगस्त 2021)। एसजीओयूपी ने बताया कि न्यूनतम आवश्यकताओं के अनुसार सात आईएनबी प्रभागों में भारत-नेपाल सीमा कार्यों के निष्पादन हेतु वाहनों का उपयोग किया गया था। प्रचलित पद्धति के अनुसार, सामान्य कार्यों प्रभागों में दो</p> |

⁵¹ कुवारी सिकती तथा धावेली-फतेहपुर हेतु तथा मीरगंज से कुआरी तथा सिकती से धावेली हेतु अनुबंध

| अनियमितताएं | लेखापरीक्षा निष्कर्ष |
|---------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>वाहन अनुमत थे परन्तु आईएनबी के प्रभाग आंतरिक तथा सुदूरवर्ती क्षेत्रों में स्थित थे। इसलिए अधिक संख्या में वाहनों को रखने की आवश्यकता थी। वाहनों के भुगतान को संस्वीकृत अनुमानों में प्रस्तावित आकस्मिक व्यय के प्रति प्रभारित थे।</p> <p>तथ्य यह है कि न केवल वाहनों पर अधिक भुगतान किया गया परन्तु डीपीआर में संस्वीकृत हुए बिना संविदा के बीओक्यू में शामिल था। आगे, उत्तर अधिक तथा अनधिकृत भुगतानों के संबंध में विशिष्ट टिप्पणियां प्रदान नहीं करता है।</p> |
| <p>6. ₹4.01 करोड़ का निष्फल व्यय</p> | <p>सीतामढ़ी जिले में लालबकैया नदी पर फुलवारिया से बहार ग्राम तक निर्माण कार्य को जनवरी 2013 में ₹64.33 करोड़ की लागत पर सौंपा गया था जिसको 20 महीनों में अर्थात् सितंबर 2014 तक पूर्ण किया जाना था। हालांकि संरेखण में परिवर्तन के कारण कार्य अपूर्ण रहा। संवीक्षा से पता चला कि फुलवारिया घाट से बहारग्राम के बीच चैनेज 99.200 से 102.30 (लंबाई 3.1 कि.मी.) तक सड़क संरेखण को परिवर्तित किया गया (अगस्त 2016)। हालांकि संरेखण परिवर्तन से पूर्व प्रभाग ने पहले ही पुराने संरेखण के साथ ₹4.01 करोड़⁵² सिविल लागत, वन मंजूरी तथा उपयोगिता स्थानान्तरण पर खर्च किए। क्योंकि फुलवारिया घाट से बहारग्राम सड़क संरेखण पर वहन किया गया व्यय अब भारत-नेपाल परियोजना में नहीं था, ₹4.01 करोड़ का उपरोक्त व्यय सड़क संरेखण में बदलाव के कारण निष्फल प्रतिपादित हुआ।</p> <p>आरसीडी ने लेखापरीक्षा तर्क को स्वीकृत किया तथा बताया कि सड़क का उपयोग बीओपी को संयोजकता प्रदान करने हेतु लिंक रोड के रूप में किया जाएगा।</p> |

⁵² सिविल लागत ₹3.99 करोड़, वन मंजूरी ₹0.01 करोड़ एवं उपयोगिता स्थानान्तरण ₹0.01 करोड़